



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

SISTEMA TARIFFARIO INTEGRATO ESCCLUSIVO REGIONALE (“STIER”)

(D.G.R. n. 20/6 del 12/04/2016)

POR FESR 2014-2020 – Asse IV – Azione 4.6.3.

Indagine Utenti e Non Utenti



UNIONE EUROPEA
Fondo europeo di sviluppo regionale



REPUBBLICA ITALIANA



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA





REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

INDICE

- Inquadramento indagine
- Introduzione indagine
- Indagine in cifre
- Risultati indagine *Utenti*
- Risultati indagine *Non Utenti*
- Conclusioni





REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



Inquadramento indagine (progetto regionale di integrazione tariffaria)



UNIONE EUROPEA
Fondo europeo di sviluppo regionale



REPUBBLICA ITALIANA



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA





- ❑ La Regione Sardegna ha l'obiettivo di fornire all'utenza una **migliore accessibilità al territorio attraverso la riqualificazione del trasporto pubblico locale (TPL)**, promuovendo un **uso più diffuso** (nuovi utenti) e **intenso** (utenti storici) dei servizi sviluppando un **sistema tariffario integrato** che consenta ai cittadini di accedere, con un **unico titolo di viaggio**, indifferentemente a tutte le modalità e a tutti gli operatori di trasporto presenti sul territorio regionale

- ❑ L'**obiettivo** finale che la Regione Sardegna intende perseguire è la realizzazione di un **sistema tariffario integrato multimodale e multioperatore di tipo esclusivo su scala regionale** (comprese le necessarie tecnologie di supporto)

- ❑ Il **modello tariffario esclusivo** prevede **solo titoli di viaggio integrati** che, a fronte del pagamento di una tariffa integrata, attribuiscono il diritto di utilizzare in forma integrata e indifferenziata tutti i servizi TPL presenti sul territorio. Comporta una vera e propria **rivoluzione positiva nell'impostazione dei servizi e delle tariffe** sulla base del quale:
 - l'**utente** si deve preoccupare solo di **scegliere la combinazione di trasporto più adeguata** alle proprie esigenze di mobilità, combinando modalità e operatori, essendo il suo **titolo di viaggio abilitante per ogni vettore e modalità** di trasporto presente sul territorio
 - il **sistema** di trasporto si preoccupa di assegnargli il **titolo di viaggio più idoneo** e conveniente e di ripartire equamente tra gli operatori gli introiti tariffari che ne derivano



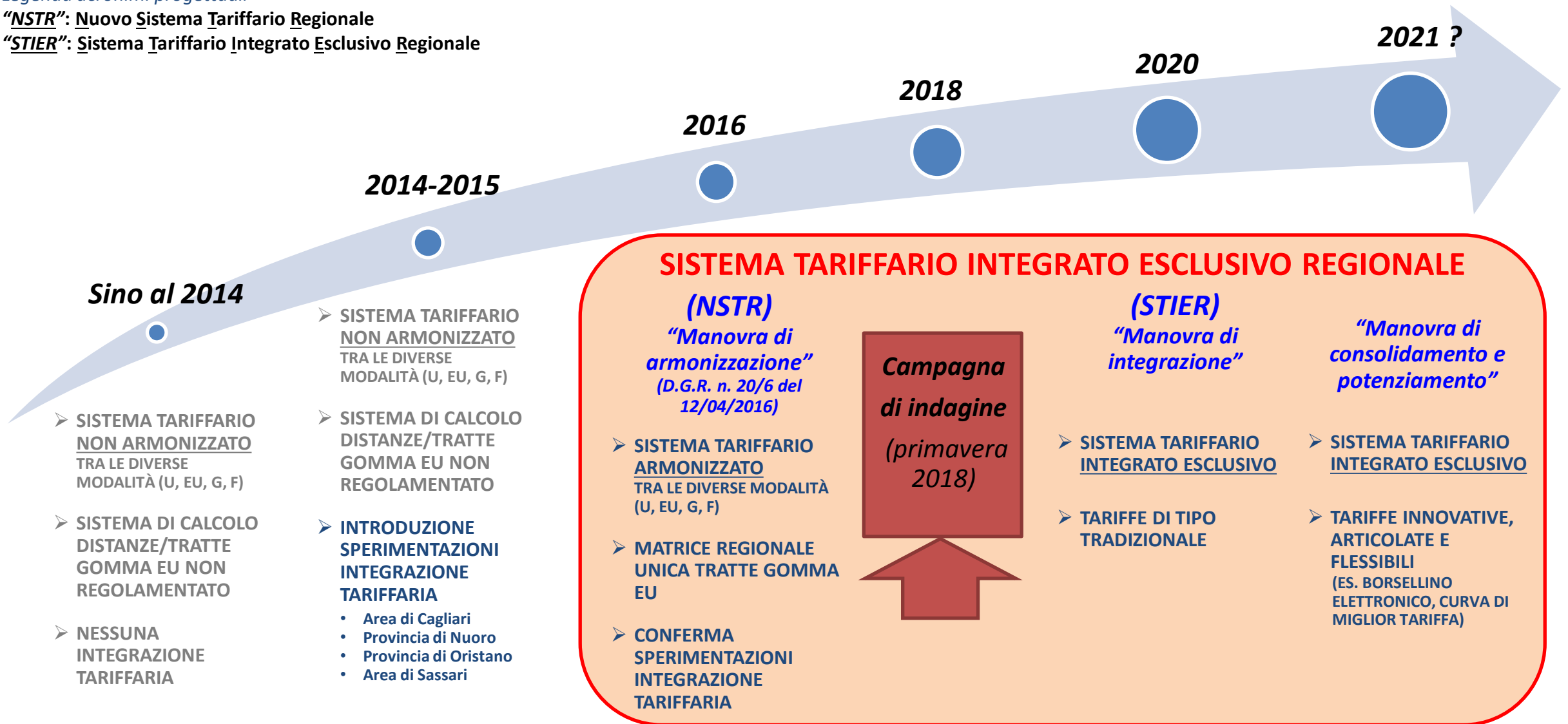
- ❑ La Regione Sardegna, attraverso un **modello di governance di tipo partecipativo**, prevede il coinvolgimento e il confronto con i diversi attori del sistema. Si ritiene, infatti, che il **successo** di un progetto così delicato e invasivo a tutti i livelli dipenderà non tanto e non solo dalle soluzioni studiate e messe a punto quanto dalla **fiducia e nella condivisione delle sue finalità** da parte di **tutti i portatori di interesse**
- ❑ La realizzazione di un progetto così particolarmente **ambizioso** e **complesso** (sia dal punto di vista tariffario che tecnologico) verrà tralasciata per passi e orizzonti temporali successivi, alcuni già portati a compimento e altri che verranno programmati **nel prossimo biennio (2020-2021)**
- ❑ La volontà di realizzare una **riforma condivisa**, ascoltando le specifiche esigenze degli attori coinvolti, ha spinto a prevedere un'estesa **attività di indagine** sul territorio (effettuata nei mesi di aprile, maggio e giugno 2018) a **supporto della progettazione** del sistema tariffario integrato e della revisione dei servizi
- ❑ Il successo delle attività di indagine è stato favorito dai **momenti di confronto con tutti gli stakeholder coinvolti** (enti locali, aziende di trasporto, cittadini – utenti/non utenti - e relative associazioni di categoria), che hanno garantito utili elementi di supporto nonché una fattiva costante cooperazione durante l'intero svolgimento dei sondaggi, favorendo la fiduciosa partecipazione degli interessati oltre a coinvolgersi in prima persona nell'adesione all'iniziativa



Legenda acronimi progettuali

“**NSTR**”: Nuovo Sistema Tariffario Regionale

“**STIER**”: Sistema Tariffario Integrato Esclusivo Regionale



Sino al 2014

- SISTEMA TARIFFARIO NON ARMONIZZATO TRA LE DIVERSE MODALITÀ (U, EU, G, F)
- SISTEMA DI CALCOLO DISTANZE/TRATTE GOMMA EU NON REGOLAMENTATO
- NESSUNA INTEGRAZIONE TARIFFARIA

- SISTEMA TARIFFARIO NON ARMONIZZATO TRA LE DIVERSE MODALITÀ (U, EU, G, F)
- SISTEMA DI CALCOLO DISTANZE/TRATTE GOMMA EU NON REGOLAMENTATO
- **INTRODUZIONE SPERIMENTAZIONI INTEGRAZIONE TARIFFARIA**
 - Area di Cagliari
 - Provincia di Nuoro
 - Provincia di Oristano
 - Area di Sassari

SISTEMA TARIFFARIO INTEGRATO ESCLUSIVO REGIONALE

(NSTR)

“**Manovra di armonizzazione**”
(D.G.R. n. 20/6 del 12/04/2016)

- SISTEMA TARIFFARIO ARMONIZZATO TRA LE DIVERSE MODALITÀ (U, EU, G, F)
- **MATRICE REGIONALE UNICA TRATTE GOMMA EU**
- **CONFERMA SPERIMENTAZIONI INTEGRAZIONE TARIFFARIA**

Campagna di indagine
(primavera 2018)

(STIER)

“**Manovra di integrazione**”

- SISTEMA TARIFFARIO INTEGRATO ESCLUSIVO
- **TARIFE DI TIPO TRADIZIONALE**

“**Manovra di consolidamento e potenziamento**”

- SISTEMA TARIFFARIO INTEGRATO ESCLUSIVO
- **TARIFE INNOVATIVE, ARTICOLATE E FLESSIBILI**
(ES. BORSELLINO ELETTRONICO, CURVA DI MIGLIOR TARIFFA)



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



Introduzione indagine



UNIONE EUROPEA
Fondo europeo di sviluppo regionale



REPUBBLICA ITALIANA



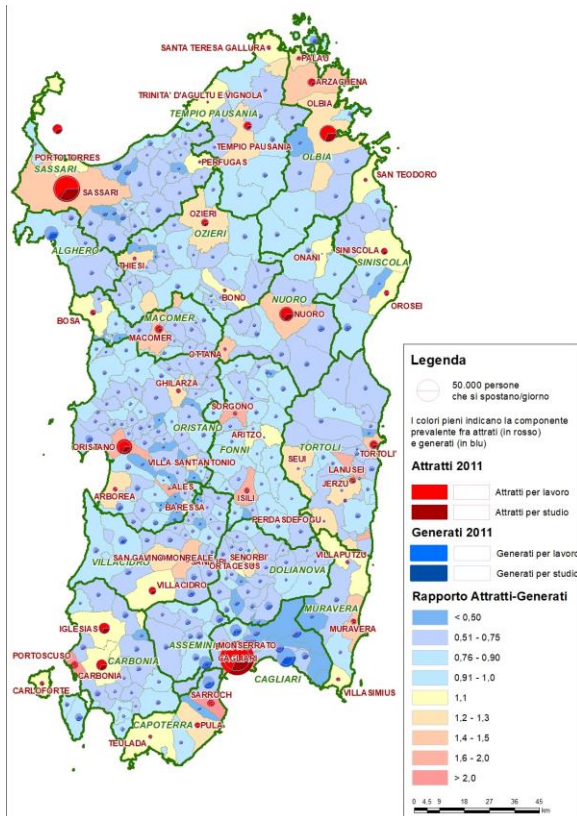
REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA



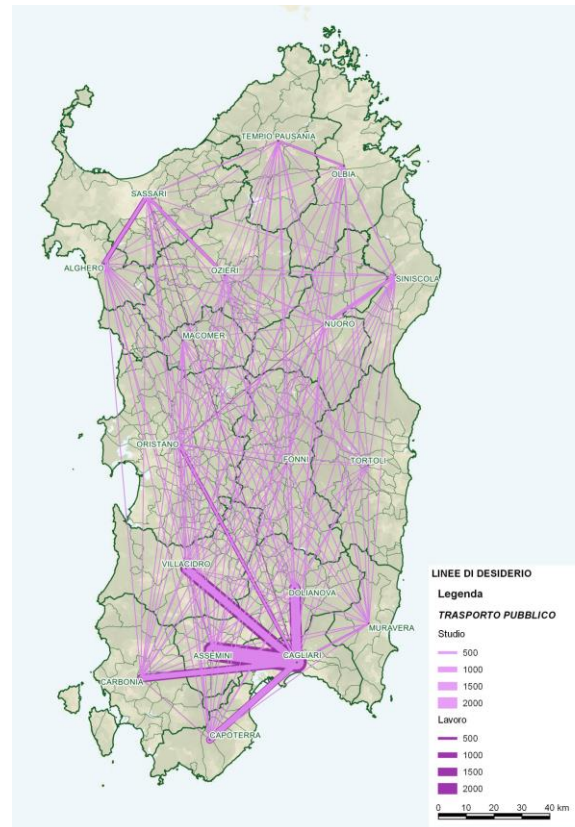


- ✓ La progettazione delle indagini ha preso le mosse da un'attenta **analisi della mobilità regionale**, in generale e con specifico riguardo al TPL
- ✓ L'**analisi combinata dello status quo e delle esigenze attuali e potenziali di mobilità sul TPL** è in grado di fornire indicazioni fondamentali d'indirizzo delle scelte regionali nel settore dei servizi di trasporto

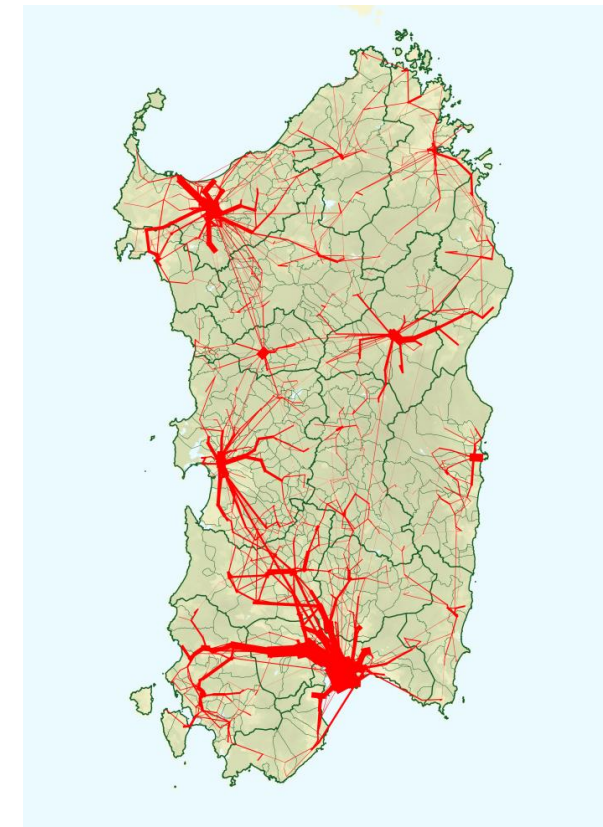
POLI DI ATTRAZIONE



LINEE DESIDERIO



DOMANDA TPL





- ❑ Le indagini, effettuate per il tramite della società di consulenza **NEMO S.r.l.**, hanno riguardato la **totalità del territorio regionale e della cittadinanza**, offrendo l'opportunità di sondare il giudizio delle diverse componenti della **domanda**:
 - ✓ gli **utenti attuali**, del servizio autobus **urbano** ed **extraurbano** nonché del servizio **ferroviario**, che fruiscono il servizio su base stabile e **sistematica** come i pendolari o che vi ricorrono in via saltuaria e **occasionale**
 - ✓ gli **utenti potenziali**, che per le proprie esigenze di mobilità hanno assegnato la priorità alle soluzioni **individuali** o collettive di **motorizzazione privata** o condivisa e che potrebbero riconsiderare le proprie preferenze a favore del TPL ove lo stesso si conformasse in misura accresciuta alle proprie esigenze

- ❑ Il progetto ha previsto un campione d'indagine articolato ed estremamente robusto e tecniche d'intervento differenziate con **oltre n. 5.000 interviste sul campo, telefoniche e web**, al fine di garantire un'adeguata significatività statistica e rappresentatività delle risposte e delle indicazioni operative raccolte, essenziali al fine di disporre di una base dati affidabile per le successive scelte progettuali, la formulazione di appropriate politiche settoriali, la definizione di un piano d'azione quanto più possibile esaustivo e inclusivo



□ Le finalità principali delle indagini sono:

- ✓ ricavare **informazioni sull'interscambio** tra servizio di TPL urbano-extraurbano, su strada e ferrovia
- ✓ stimare la **domanda intermodale** di servizio automobilistico-ferroviario presso l'**utenza potenziale**
- ✓ rilevare la **qualità attesa e percepita in materia di integrazione tariffaria**
- ✓ monitorare il **livello e le modalità di utilizzo** dei servizi
- ✓ rilevare i **punti di forza e di debolezza** del sistema TPL Vs trasporto privato (**UTENTI**)
- ✓ individuare le **motivazioni di utilizzo del mezzo privato** e le condizioni per un **possibile utilizzo del servizio TPL** (**NON UTENTI**)



- ❑ Le interviste andate a buon fine, realizzate in rapporto ai diversi target d'indagine, sono state **in totale pari a 7.702**, suddivise tra **6.403 utenti** e **1.299 non utenti** (e oltre 9.000 i contatti attivati), a fronte di un **obiettivo minimo di progetto pari a 5.200**, il che conferisce una rafforzata solidità, rappresentatività e ricchezza interpretativa alla base informativa di riferimento per la valutazione dei fenomeni oggetto dell'indagine riducendo al contempo a livelli minimi il possibile margine di errore

- ❑ Le attività d'**indagine sugli utenti** sono finalizzate:
 - ✓ a valutare l'attuale domanda d'interscambio modale e intermodale
 - ✓ a profilare i segmenti di mercato (analisi motivazionale)
 - ✓ a rilevare le scelte tariffarie (uso occasionale e sistematico)
 - ✓ a inquadrare la percezione del servizio (giudizio di *customer satisfaction*)
 - ✓ a georiferire le differenze (analisi regionale e per unità territoriali)

- ❑ Le attività d'**indagine sui non utenti** sono finalizzate:
 - ✓ a valutare la domanda potenziale
 - ✓ a profilare i segmenti di mercato (analisi motivazionale)
 - ✓ a inquadrare la percezione del servizio (giudizio di *stated preferences*)
 - ✓ a georiferire le differenze (analisi regionale e per unità territoriali)



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



Indagine in cifre



UNIONE EUROPEA
Fondo europeo di sviluppo regionale



REPUBBLICA ITALIANA



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA





Legenda

Interviste sul campo – **F2F**

Interviste telefoniche – **CATI**

Questionario on-line – **CAWI/WEB**

Popolazione residente

Provincia/Ente	Abitanti
Cagliari (CA)	431.955
Sud Sardegna (SU)	353.830
Nuoro (NU)	210.531
Oristano (OR)	159.914
Sassari (SS)	492.788
TOTALE	1.648.176

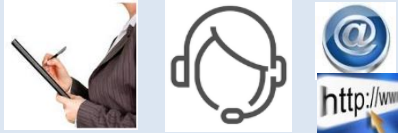
(fonte: sito Tuttitalia, anno 2017)

Nodi d'interscambio e punti di rilevazione (F2F)



6.403 Interviste
Utenti

F2F, CATI e CAWI



1.299 Interviste
Non Utenti

CATI e CAWI





- ❑ Le tavole che seguono sintetizzano **composizione e stratificazione dei campioni intervistati** rispetto ai diversi fattori e attori dell'indagine (*utenti / non utenti*), prendendo in considerazione alcuni principali criteri di riferimento:
 - ✓ **tecnica di rilevazione:** telefonica (CATI) Vs piattaforma internet (WEB) Vs sul campo (F2F)
 - ✓ **mezzo di trasporto:** pubblico Vs privato
 - ✓ **area geografica dello spostamento:** Provincia / Comune / fermata-nodo
 - ✓ **modalità di trasporto:** bus Vs treno Vs metro Vs auto/moto
 - ✓ **fascia d'età:** giovani Vs in età produttiva Vs anziani
 - ✓ **occupazione:** studio Vs lavoro Vs pensione Vs altro
 - ✓ **genere:** maschi Vs femmine

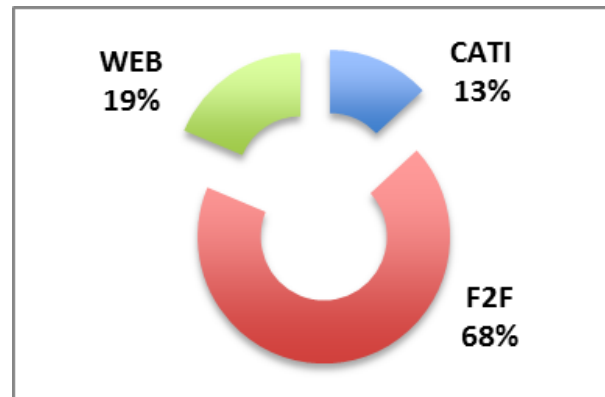


Campione d'indagine – composizione tecnica (segue)

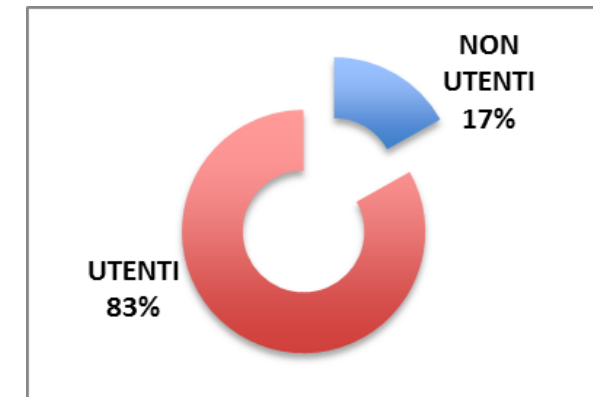


- La rilevazione sul campo, che offre i più elevati standard di qualità del dato, è stata realizzata attraverso **interviste alle fermate e a bordo dei mezzi**, assicurando quasi il 70% del numero di contatti a buon fine

Tecnica di indagine		num.
Interviste telefoniche (CATI)	CATI	1.010
Interviste sul campo (F2F)	F2F	5.254
Questionario on-line (WEB)	WEB	1.438
Totale		7.702

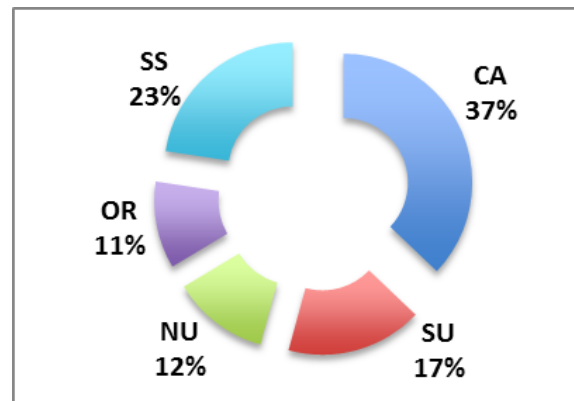


Target	num.
NON UTENTI	1.299
UTENTI	6.403
Totale 7.702	

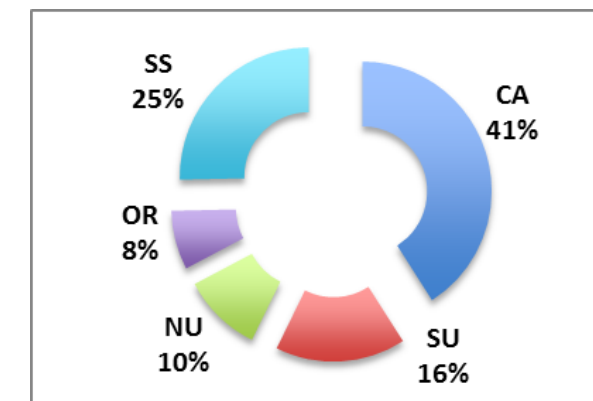


- Le interviste sono state **equamente distribuite sul territorio**, garantendo un'adeguata rappresentatività delle esigenze e dei giudizi dei diversi ambiti geografici

Campione Utenti		num.
Città Metropolitana di Cagliari	CA	2.376
Provincia del Sud Sardegna	SU	1.097
Provincia di Nuoro	NU	778
Provincia di Oristano	OR	705
Provincia di Sassari	SS	1.447
Totale		6.403



Campione Non Utenti		num.
Città Metropolitana di Cagliari	CA	532
Provincia del Sud Sardegna	SU	212
Provincia di Nuoro	NU	130
Provincia di Oristano	OR	96
Provincia di Sassari	SS	329
Totale		1.299

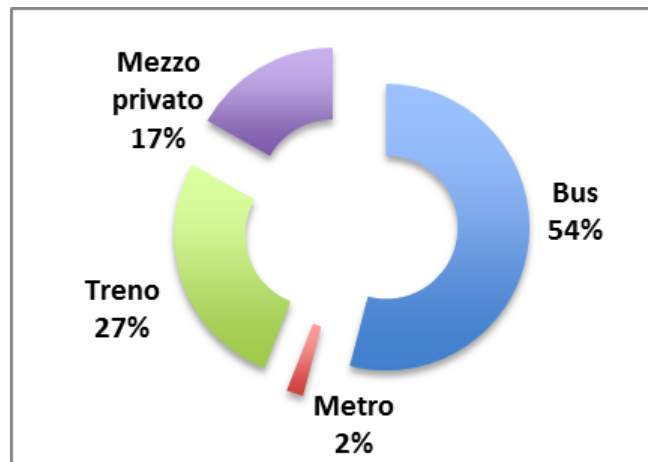




I dati raccolti permettono d'interpretare il pensiero di utenti e non utenti delle **diverse modalità di trasporto** nel rispetto della loro composizione di **genere, socio-occupazionale e anagrafica**

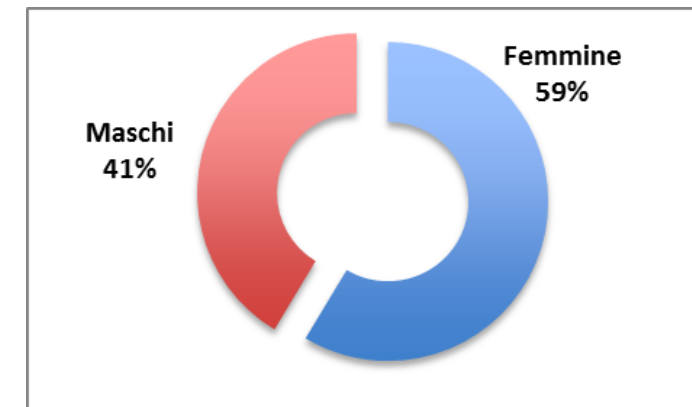
Modo	num.
Bus	4.166
Metro	147
Treno	2.090
Mezzo privato	1.299

Totale **7.702**



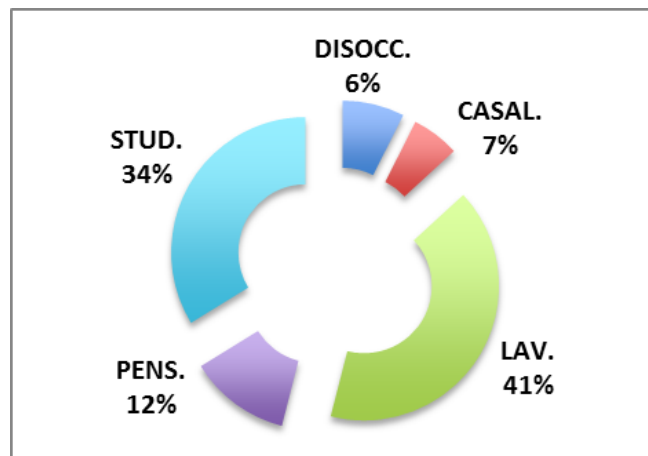
Genere	num.
Femmine	4.512
Maschi	3.183

Totale **7.702**



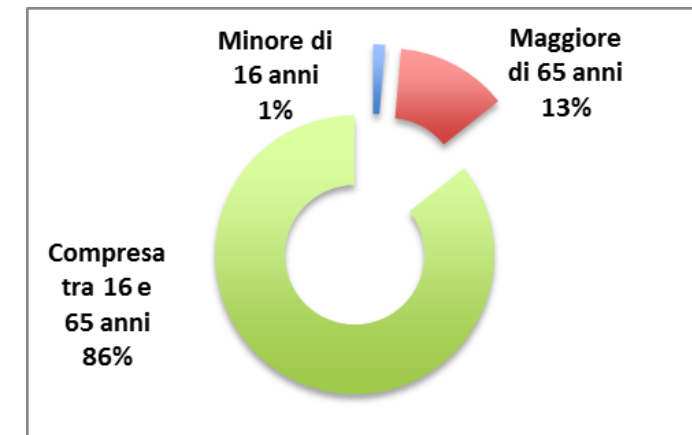
Occupazione	num.
CASAL.	571
DISOCC.	444
LAV.	3.140
PENS.	940
STUD.	2.600

Totale **7.702**



Età	num.
Minore di 16 anni	107
Maggiore di 65 anni	997
Compresa tra 16 e 65 anni	6.598

Totale **7.702**





REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



Risultati Indagine *Utenti*





- L'analisi dei risultati dell'indagine sugli **utenti del trasporto pubblico regionale** ha preso in esame i seguenti aspetti, principalmente indirizzati all'acquisizione di informazioni di utile riferimento in vista della progettazione del sistema tariffario integrato esclusivo (*STIER*) e degli interventi di riqualificazione dei servizi offerti in coerenza con la domanda:
 - ✓ inquadramento dalle **tipologie di spostamenti**, sistematici e occasionali, e loro periodicità / **frequenza**
 - ✓ quote di utenza TPL interessate all'**interscambio** modale (gomma-gomma) e intermodale (gomma-ferro) in vista del raggiungimento della propria destinazione, abituale (sistematici) o ricorrente (occasionalità)
 - ✓ principali tipologie di **titolo di viaggio** utilizzate, per modalità principali e in relazione alle soluzioni d'interscambio praticate
 - ✓ analisi delle **motivazioni di utilizzo** preferenziale del TPL (ragioni della "scelta", libera/obbligata)
 - ✓ giudizio di sintesi sulla **qualità del servizio** (indagine di *customer satisfaction*)



- Le origini degli spostamenti risultano equamente distribuite sul territorio regionale, garantendo la copertura delle **principali aree di provenienza** della mobilità sul TPL in ambito urbano ed extraurbano (spostamenti interprovinciali)

MATRICE PROVINCIALE DEGLI SPOSTAMENTI

	CAGLIARI	NUORO	ORISTANO	SASSARI	SUD SARD.	totale	%
CAGLIARI	2.091	20	63	51	151	2.376	37,1%
NUORO	76	576	19	106	1	778	12,2%
ORISTANO	251	45	363	27	19	705	11,0%
SASSARI	108	47	23	1.264	5	1.447	22,6%
SUD SARD.	679		39	6	373	1.097	17,1%
<i>totale</i>	3.205	688	507	1.454	549	6.403	100,0%

- La frequenza degli spostamenti settimanali denota una prevalenza della componente di domanda interessata a una **mobilità regolare, sistematica, legata ad esigenze di studio e lavoro**

N. MEDIO DI VIAGGI A SETTIMANA

	CAGLIARI	NUORO	ORISTANO	SASSARI	SUD SARD.	totale	%
0	10	7		5	4	26	0,4%
3 - 7 GIORNI	1.761	448	332	858	785	4.184	65,3%
< 3 GIORNI	605	323	373	584	308	2.193	34,2%
<i>totale</i>	2.376	778	705	1.447	1.097	6.403	100,0%



- Gli spostamenti, di norma, su base giornaliera si articolano in un **viaggio di andata e uno di ritorno (77%)**, con un numero limitato di rientri

SCHEMA SPOSTAMENTO

	CAGLIARI	NUORO	ORISTANO	SASSARI	SUD SARD.	totale	%
2 viaggi A/R	229	9	3	48	38	327	5,1%
1 viaggio A/R	1.741	675	562	997	936	4.911	76,7%
1 solo viaggio tra andata e ritorno	227	83	139	380	107	936	14,6%
Altre combinazioni	179	11	1	22	16	229	3,6%
totale	2.376	778	705	1.447	1.097	6.403	100,0%

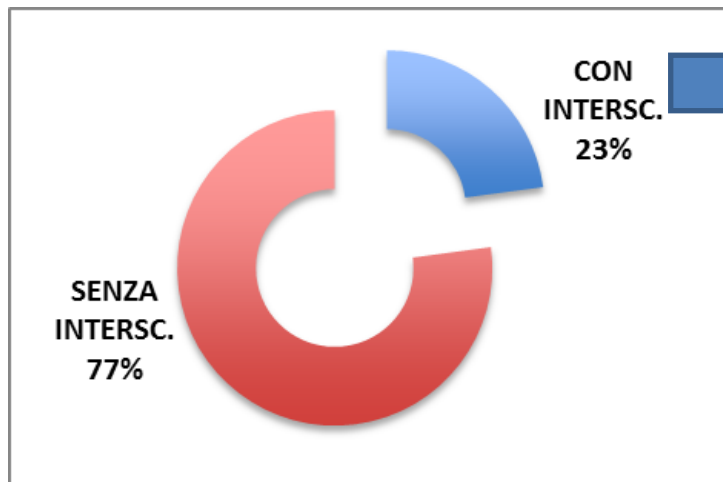
- La composizione motivazionale degli spostamenti denota un **ripartizione equilibrata tra esigenze** collegate allo studio, al raggiungimento del posto di lavoro e ad aspetti personali e di vita familiare e sociale

MOTIVO SPOSTAMENTO

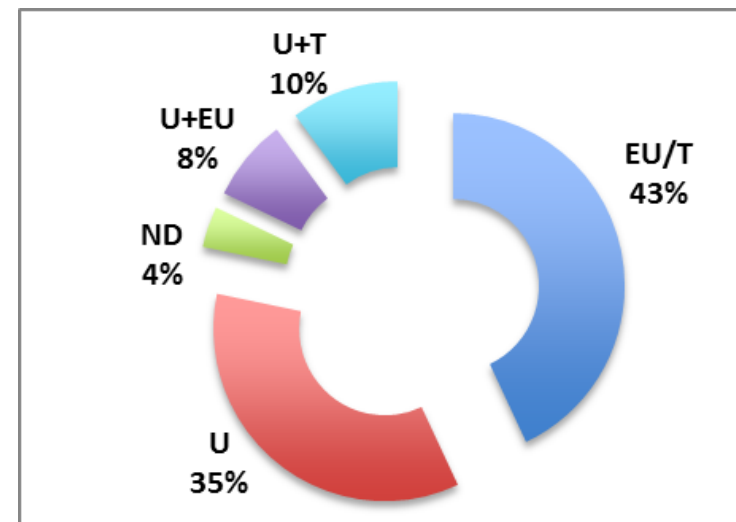
	CAGLIARI	NUORO	ORISTANO	SASSARI	SUD SARD.	totale	%
STUDIO	655	317	324	447	510	2.253	35,2%
LAVORO	862	182	113	533	324	2.014	31,5%
ALTRO	859	279	268	467	263	2.136	33,4%
totale	2.376	778	705	1.447	1.097	6.403	100,0%



- ✓ In quasi **8 casi su 10 (77%)** gli utenti del TPL soddisfano le proprie esigenze di spostamento raggiungendo la destinazione con **un'unica modalità di trasporto** (urbana o extraurbana)
- ✓ Nei restanti **2 casi su 10 (23%)** fanno un uso combinato del servizio, completando il **trasferimento extraurbano con uno spostamento in ambito urbano** o viceversa
- ✓ Le realtà più interessate all'interscambio risultano quelle della Città Metropolitana di **Cagliari** e della Provincia del **Sud Sardegna**



Composizione interscambio		
		num.
Solo Extraurbano (bus o treno)	EU/T	2.756
Interscambio senza specificazione	ND	247
Solo Urbano (bus, metrotranvia)	U	2.255
Urbano + Extraurbano (bus)	U+EU	496
Urbano + Extraurbano (treno)	U+T	649
Totale		6.403



- ✓ L'interscambio (23% dei casi) è praticato in misura pressoché paritetica da utenti **abbonati** (52%) e **occasionalisti** (48%), attraverso la coerente combinazione di titoli di viaggio urbani ed extraurbani di rispettivo riferimento (abbonamento mensile/annuale con mensile/annuale, corsa semplice con corsa semplice, etc.), come evidenziato nella slide seguente



Portafoglio titoli di viaggio in caso di interscambio tra 2 servizi

Titolo di viaggio 1	Titolo di viaggio 2	CA	NU	OR	SS	SU	TOT	%
Abbonamento annuale	Abbonamento annuale	134	1	3	11	9	158	69%
	Abbonamento mensile	3		3	1	18	25	11%
	Abbonamento mensile integrato	1				1	2	1%
	Biglietto acquistato a bordo bus	1					1	0%
	Biglietto di corsa semplice	18	3	10	1	3	35	15%
	Biglietto giornaliero 24 ore	1		1		1	3	1%
	Carnet da 12 corse	3			1		4	2%
Abbonamento mensile	Abbonamento annuale	1	1	1	2	8	13	2%
	Abbonamento mensile	177	46	27	99	107	456	85%
	Abbonamento mensile integrato	5		1	2	1	9	2%
	Abbonamento settimanale	2		1	1		4	1%
	Biglietto di corsa semplice	13	1	5	5	9	33	6%
	Biglietto giornaliero 24 ore	1	3				4	1%
	Carnet da 12 corse	3		1		10	14	3%
Titolo agevolato	1					1	0%	
Abbonamento mensile integrato	Abbonamento annuale					1	1	1%
	Abbonamento mensile	9		2	1	3	15	10%
	Abbonamento mensile integrato	98	1	1	3	29	132	86%
	Abbonamento settimanale					1	1	1%
	Biglietto di corsa semplice	2			1	1	4	3%
	Carnet da 12 corse					1	1	1%
Abbonamento settimanale	Abbonamento mensile	1	1		3	2	7	21%
	Abbonamento settimanale	10		1	6	3	20	59%
	Biglietto acquistato a bordo bus	1					1	3%
	Biglietto di corsa semplice	1		1	3		5	15%
	Carnet da 12 corse					1	1	3%
Biglietto acquistato a bordo bus	Biglietto acquistato a bordo bus	2	3		2		7	50%
	Biglietto di corsa semplice		2		5		7	50%
Biglietto integrato 2 ore	Biglietto di corsa semplice	4	1				5	28%
	Biglietto giornaliero 24 ore	1					1	6%
	Biglietto integrato 2 ore	7		5			12	67%

Titolo di viaggio 1	Titolo di viaggio 2	CA	NU	OR	SS	SU	TOT	%
Biglietto di corsa semplice	Abbonamento annuale	2	2	2	3	5	14	2%
	Abbonamento mensile	9	2	4	12	10	37	6%
	Abbonamento mensile integrato	1			3		4	1%
	Abbonamento settimanale	1		1		2	4	1%
	Biglietto acquistato a bordo bus	1	7	1	6	1	16	3%
	Biglietto di corsa semplice	131	52	63	144	74	464	77%
	Biglietto giornaliero 24 ore	11	5	17	4	2	39	6%
	Biglietto integrato 2 ore	4					4	1%
	Carnet da 12 corse	2	1	2	9	4	18	3%
	Titolo agevolato	1				1	2	0%
Biglietto giornaliero 24 ore	Abbonamento mensile		3			8	11	14%
	Abbonamento settimanale		1				1	1%
	Biglietto acquistato a bordo bus			1			1	1%
	Biglietto di corsa semplice	5	1	4	2	6	18	23%
	Biglietto giornaliero 24 ore	11	11	4	8	4	38	48%
	Biglietto integrato 2 ore	2					2	3%
	Carnet da 12 corse	2		2		4	8	10%
	Titolo agevolato		1				1	1%
Carnet da 12 corse	Abbonamento annuale	1			1	1	3	1%
	Abbonamento mensile	14	4	4	20	16	58	25%
	Abbonamento mensile integrato	1					1	0%
	Abbonamento settimanale	1			1	2	4	2%
	Biglietto di corsa semplice	31	1	13	4	11	60	26%
	Biglietto giornaliero 24 ore	2		2		1	5	2%
	Biglietto integrato 2 ore	1					1	0%
	Carnet da 12 corse	62	1	3	21	12	99	42%
	Titolo agevolato	1		1	1		3	1%
	Titolo agevolato	Abbonamento annuale					1	1
Abbonamento settimanale		1					1	3%
Biglietto di corsa semplice		2		1	1		4	14%
Titolo agevolato		14	1		5	3	23	79%



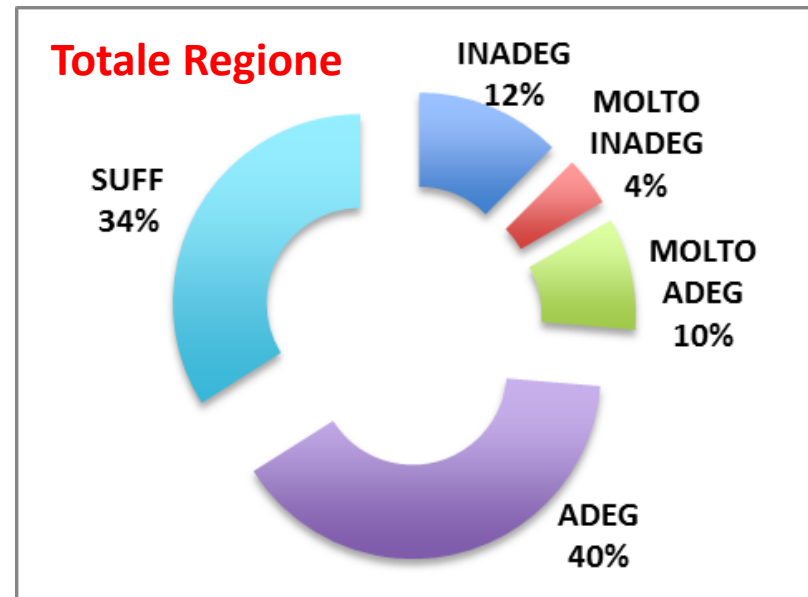
- ✓ Per completezza, nella tabella seguente viene riportato il portafoglio dei titoli di viaggio utilizzati dagli utenti non interessati all'interscambio (77% dei casi)

Portafoglio titoli di viaggio senza interscambio

Titolo di viaggio	CA	NU	OR	SS	SU	TOT	%
Abbonamento annuale	256	9	10	34	18	327	7%
Abbonamento mensile	501	284	209	362	359	1.715	38%
Abbonamento mensile integrato	50	8	11	13	23	105	2%
Abbonamento settimanale	38	10	6	39	29	122	3%
Biglietto acquistato a bordo bus	6	10	5	11	1	33	1%
Biglietto di corsa semplice	469	239	219	529	228	1.684	38%
Biglietto giornaliero 24 ore	41	22	36	16	15	130	3%
Biglietto integrato 2 ore	6		8	1		15	0%
Carnet da 12 corse	170	34	9	35	39	287	6%
Titolo agevolato	24	6	3	15	8	56	1%

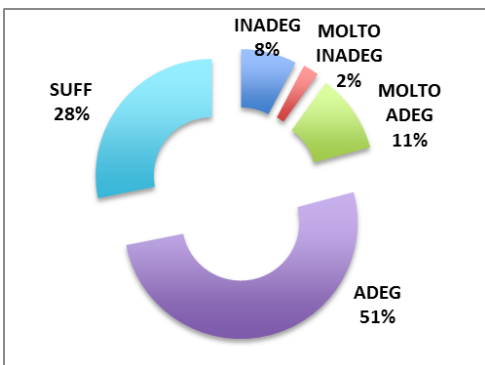


- Pur avendo i risultati carattere indicativo, essendo il tema affrontato nell'indagine in termini estremamente sintetici (un solo quesito generale), nel **complesso regionale** il giudizio degli utenti sulla qualità dei servizi TPL:
 - ✓ è in bilico tra **adeguatezza (40%+10%)** e **sufficienza (34%)**
 - ✓ evidenza **forte inadeguatezza** in un numero ridotto di casi (4%)

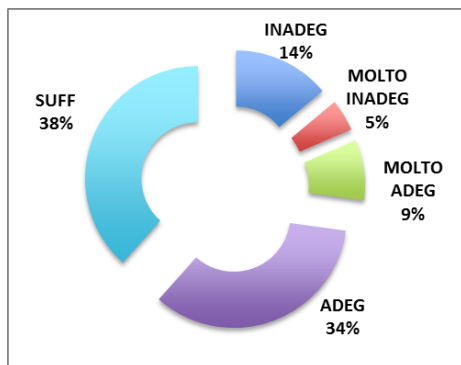


- Il giudizio degli utenti suddiviso per i **diversi ambiti geografici** è rappresentato nei grafici che seguono, dai quali emerge, con qualche oscillazione, una sostanziale conferma del dato generale

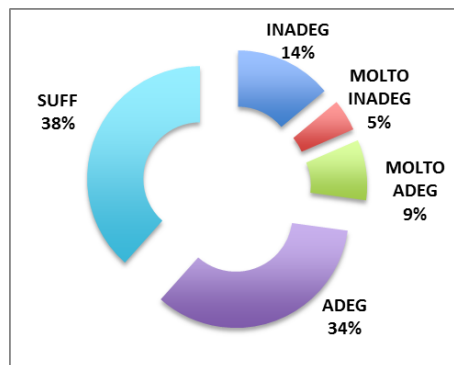
Città Metropolitana di Cagliari



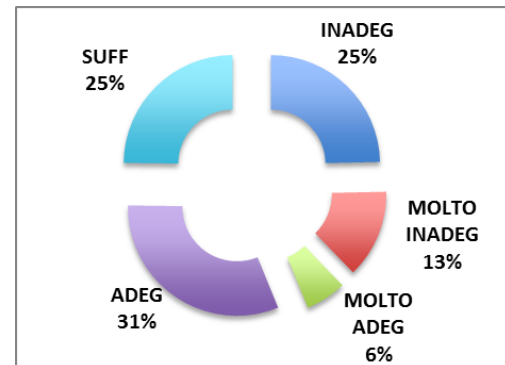
Provincia del Sud Sardegna



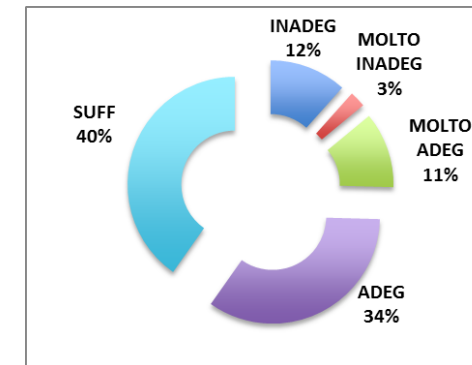
Provincia di Oristano



Provincia di Nuoro



Provincia di Sassari

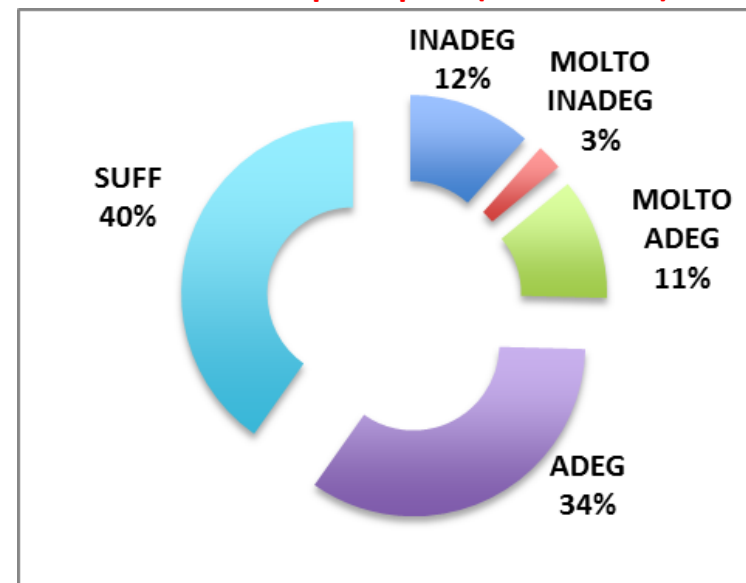




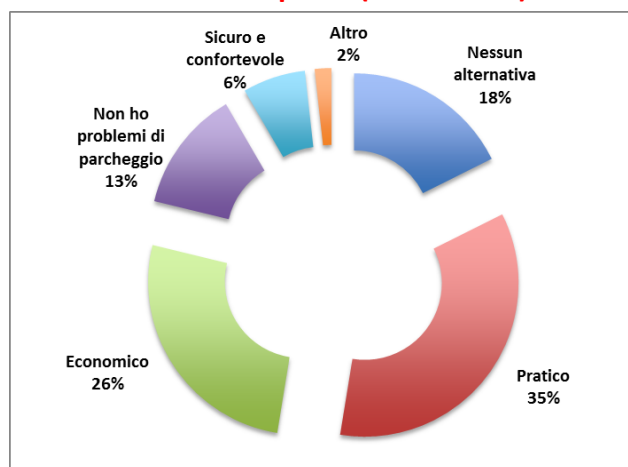
□ La preferenza per il TPL , pur non mancando l’apprezzamento dei suoi elementi di **praticità e convenienza**, è spesso legata all’**assenza di alternative di trasporto**

- ✓ 49 volte su 100 è la prima motivazione tra le diverse opzioni proposte
- ✓ 38 volte su 100 è la motivazione prevalente nelle risposte a testo libero

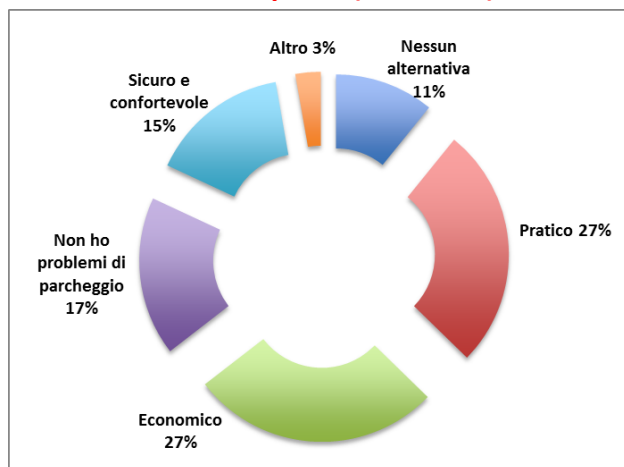
Motivazione principale (num. 6.403)



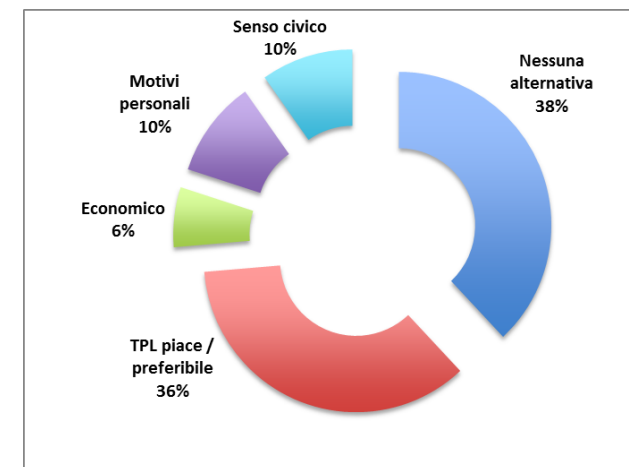
Seconda risposta (num. 2.431)



Terza risposta (num. 719)



Altro – risposte a testo libero (num. 205)





REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

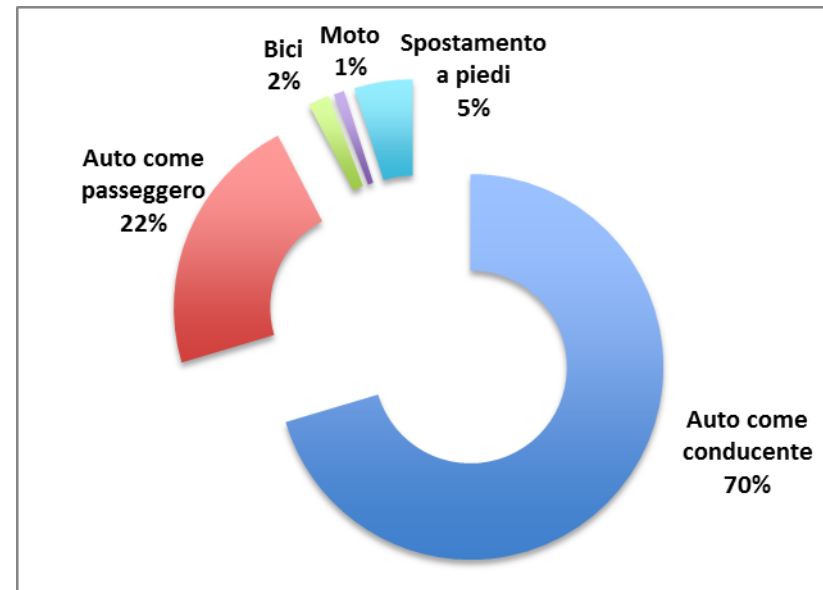


Risultati Indagine *Non Utenti*





- L'analisi dei risultati dell'indagine sui **non utenti del trasporto pubblico regionale** ha preso in esame i seguenti aspetti, anch'essi principalmente indirizzati all'acquisizione di informazioni di utile riferimento in vista della progettazione dello sistema tariffario integrato esclusivo (*STIER*) e di una **rivisitazione dei servizi offerti** in coerenza con le esigenze e le preferenze di mobilità dei cittadini:
 - ✓ analisi delle **motivazioni di NON utilizzo** preferenziale del TPL (ragioni principali e secondarie della scelta a favore dei mezzi di trasporto motorizzati privati e condivisi)
 - ✓ analisi delle **esigenze di mobilità** del campione rilevato (profilazione degli spostamenti, con riferimento all'area geografica delle Origini/Destinazioni, frequenza settimanale, schema di spostamento e relativa motivazione)





□ Le carenze attribuite ai servizi di TPL offerti, che motiverebbero la preferenza se non la necessità del mezzo motorizzato privato, con risultati uniformi sull'intero territorio determinano il seguente ordine gerarchico:

1. **insufficienza** delle corse, dal punto di vista **quantitativo e qualitativo**
2. inadeguatezza delle corse, sul piano dei tempi e coordinamento
3. inadeguatezza di rete, mezzi e informazione, scomodi, affollati e scarsi

MOTIVAZIONE PRINCIPALE DI NON UTILIZZO TPL (in ordine d'importanza decrescente)

	CA	NU	OR	SS	SU	TOT	%
Problemi di orario e di frequenza delle corse	180	50	42	126	76	474	36%
Altro (qualità complessivamente inadeguata, ecc., ...)	159	33	35	112	48	387	30%
Servizio lento / eccessiva durata del viaggio	46	11	2	20	21	100	8%
Mancato coordinamento / coincidenze tra servizio bus e treno	25	10	3	16	12	66	5%
La fermata del bus / treno è troppo distante dalla mia destinazione (posto di lavoro, scuola)	24	2	2	15	11	54	4%
Bus / treni sporchi, scomodi, affollati	23	8	1	5	16	53	4%
La fermata del bus / treno è troppo distante da casa	22	4	2	15	6	49	4%
Scarsa informazione sul servizio e sulle tariffe	11	3	3	4	1	22	2%
Tariffe troppo alte / Titoli di viaggio non adeguati alle esigenze	9	1		4	5	19	1%
Bus / treni non confortevoli (freddi d'inverno e caldi d'estate, guida brusca, strade dissestate)	6	4		2	6	18	1%
Bus / treni mal frequentati (percezione disagio, insicurezza, fastidio)	7	1		4	2	14	1%
Mancanza di parcheggi d'interscambio tra auto privata e bus / treno	8	1	1	2		12	1%
Bus / treni non sicuri (percezione insicurezza personale, da incidenti e furti / molestie)	7		2	1		10	1%
Mancanza di tariffe integrate tra bus e treno	2			1	6	9	1%
Difficoltà a reperire il titolo di viaggio	2	2	2	1	1	8	1%
Mancanza di tariffe integrate tra parcheggi d'interscambio e bus / treno	1		1	1	1	4	0%
TOTALE	532	130	96	329	212	1.299	100%



- Giudizi e graduatoria si mantengono inalterati passando alle motivazioni secondarie e a testo libero

SECONDA MOTIVAZIONE DI NON UTILIZZO TPL (in ordine d'importanza decrescente)

	CA	NU	OR	SS	SU	TOT	%
<i>Seconda motivazione non espressa</i>	291	66	62	181	114	714	55%
Problemi di orario e di frequenza delle corse	44	24	4	40	30	142	11%
Servizio lento / eccessiva durata del viaggio	48	9	9	33	26	125	10%
Altro (qualità complessivamente inadeguata, ecc., ...)	26	9	7	13	5	60	5%
Mancato coordinamento / coincidenze tra servizio bus e treno	17	4	1	17	8	47	4%
La fermata del bus / treno è troppo distante da casa	17	5	3	16	3	44	3%
Bus / treni sporchi, scomodi, affollati	20	4	5	5	5	39	3%
La fermata del bus / treno è troppo distante dalla mia destinazione (posto di lavoro, scuola)	13	2	3	9	2	29	2%
Tariffe troppo alte / Titoli di viaggio non adeguati alle esigenze	19	1		2	7	29	2%
Bus / treni non confortevoli (freddi d'inverno e caldi d'estate, guida brusca, strade dissestate)	6	2	1	5	8	22	2%
Bus / treni non sicuri (percezione insicurezza personale, da incidenti e furti / molestie)	11			2		13	1%
Difficoltà a reperire il titolo di viaggio	5	2	1	1	2	11	1%
Bus / treni mal frequentati (percezione disagio, insicurezza, fastidio)	6	1		1		8	1%
Mancanza di parcheggi d'interscambio tra auto privata e bus / treno	3			2		5	0%
Mancanza di tariffe integrate tra parcheggi d'interscambio e bus / treno	2	1		1	1	5	0%
Mancanza di tariffe integrate tra bus e treno	3			1		4	0%
Scarsa informazione sul servizio e sulle tariffe	1				1	2	0%
TOTALE	532	130	96	329	212	1.299	100%

MOTIVAZIONE "ALTRO" DI NON UTILIZZO TPL (in ordine d'importanza decrescente)

	CA	NU	OR	SS	SU	TOT	%
<i>Altra motivazione non espressa</i>	343	89	66	201	165	864	67%
Comodità / praticità	86	13	11	56	17	183	14%
Inadeguatezza servizi	44	16	10	26	13	109	8%
Non serve / preferisco mobilità soft	21	3	2	19	9	54	4%
Preferenza auto	10	4	1	6	2	23	2%
Disabilità / invalidità	9	1	2	4	1	17	1%
Motivi professionali	9	1	3	2	2	17	1%
Motivi personali	5	2	1	5	1	14	1%
Abitudine				4		4	0%
Alternanza	1			3		4	0%
N.d.	1	1		2		4	0%
Comodità	2					2	0%
Irreperibilità titoli di viaggio				1		1	0%
Non conosce il servizio	1					1	0%
Prezzi eccessivi					1	1	0%
Tariffe eccessive					1	1	0%
TOTALE	532	130	96	329	212	1.299	100%



- La mappatura degli intervistati, dal punto di vista dell'area di provenienza e della frequenza di spostamento, evidenzia un'adeguata **copertura del territorio e dei diversi segmenti di domanda** di mobilità nonché un'utile profilazione dei principali assi d'interesse degli spostamenti (secondo i casi, interni alle macro aree – prevalenti - e di collegamento tra le stesse)

MATRICE PROVINCIALE DEGLI SPOSTAMENTI

O/D	CAGLIARI	NUORO	ORISTANO	SASSARI	SUD SARD.	totale	%
CAGLIARI	485	12	16	2	17	532	41,0%
NUORO	31	80	3	16		130	10,0%
ORISTANO	38	5	42	9	2	96	7,4%
SASSARI	18	7	4	300		329	25,3%
SUD SARD.	117	1	7	2	85	212	16,3%
totale	689	105	72	329	104	1.299	100,0%

N. MEDIO DI VIAGGI A SETTIMANA

	CAGLIARI	NUORO	ORISTANO	SASSARI	SUD SARD.	totale	%
0	3		1	1	1	6	0,5%
3 - 7 GIORNI	341	47	33	164	79	664	51,1%
< 3 GIORNI	188	83	62	164	132	629	48,4%
totale	532	130	96	329	212	1.299	100,0%



- L'analisi dei rispondenti dal punto di vista del modello e motivazioni di spostamento evidenzia:
 - ✓ prevalenza di **spostamenti giornalieri di andata e ritorno**
 - ✓ prevalenza di **esigenze lavorative e personali**, legate alla soddisfazione di finalità di carattere socio-culturale, sportivo-ricreativo
 - ✓ marginalità della **componente studenti**, di necessità orientata sul TPL

SCHEMA SPOSTAMENTO

	CAGLIARI	NUORO	ORISTANO	SASSARI	SUD SARD.	totale	%
2 viaggi A/R	74	12	4	33	13	136	10,5%
1 viaggio A/R	299	70	49	181	125	724	55,7%
1 solo viaggio tra andata e ritorno	113	40	39	83	65	340	26,2%
Altre combinazioni	46	8	4	32	9	99	7,6%
totale	532	130	96	329	212	1.299	100,0%

MOTIVO SPOSTAMENTO

	CAGLIARI	NUORO	ORISTANO	SASSARI	SUD SARD.	totale	%
Studio	19	15	15	8	17	74	5,7%
Lavoro	241	44	32	99	62	478	36,8%
Altro (commissioni, sport, etc.)	272	71	49	222	133	747	57,5%
totale	532	130	96	329	212	1.299	100,0%



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



Conclusioni



UNIONE EUROPEA
Fondo europeo di sviluppo regionale



REPUBBLICA ITALIANA



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA





I risultati dell'indagine pongono **fondamentali conferme** alle ipotesi di lavoro individuate dalla Regione a supporto della progettualità tariffaria e di revisione e miglioramento dei servizi in fase di studio e attuazione

➤ **Utenti TPL**

- ✓ L'**integrazione tariffaria dei servizi è vista come una necessità essenziale e un fattore strategico** per la fruizione del territorio e la soddisfazione delle proprie esigenze di spostamento: **1 utente su 4** combina regolarmente due o più modalità di trasporto per la propria mobilità quotidiana, pagando oggi la **tariffa piena di più titoli di viaggio** a più operatori diversi
- ✓ La **qualità dei servizi non ha ancora raggiunto un livello di adeguatezza sufficientemente diffuso e generalizzato**, in grado di premiare la scelta della modalità pubblica di trasporto con standard prestazionali equi e coerenti rispetto alla tariffa pagata

➤ **Non Utenti**

- ✓ L'**adeguatezza dei servizi** sul piano della **quantità di offerta**, del **coordinamento** delle infrastrutture e delle corse e della **qualità della prestazione** è parimenti considerata come una **premessa indispensabile** e irrinunciabile per sviluppare fiducia e apprezzamento nei confronti dei servizi TPL, affinché essi possano essere visti come **una soluzione** complementare se non ancora sostitutiva o preferenziale alla motorizzazione privata