

**Comitato Tecnico dell'Agazia della mobilità piemontese**

**Parere obbligatorio non vincolante da esprimere al Consiglio di Amministrazione**

**(articolo 24 comma 4 dello Statuto dell'Agazia)**

**sull'intesa al**

**"Programma Triennale dei Servizi TPL 2016-2018 – Aggiornamento Aprile 2017"**

**presentato all'Assemblea dell'Agazia nella seduta del 5 maggio 2017**

Il Comitato Tecnico dell'Agazia della mobilità piemontese, costituito ai sensi dell'articolo 24 comma 1 dello Statuto della predetta Agazia, si è riunito i giorni 5 giugno, 13 giugno, 20 giugno e 3 luglio 2017 per esaminare il documento "Programma Triennale dei Servizi TPL 2016-2018 – Aggiornamento Aprile 2017" (in breve PTS nel seguito) presentato all'Assemblea dell'Agazia nella seduta del 5 maggio 2017.

Dall'esame della documentazione e relativa discussione sui contenuti sono emerse le risultanze che seguono

**Obiettivi operativi per il triennio 2016-2018** (punto 3.4 del PTS)

Il Comitato Tecnico ritiene congrui i seguenti valori obiettivo:

- 1%** quale valore dell'incremento annuo a livello regionale del rapporto passeggeri/treni•km sui servizi ferroviari;
- 1%** quale valore dell'incremento annuo a livello regionale del rapporto passeggeri/veicoli•km sul rimanente servizio di trasporto pubblico (servizi bus, tranvie, metropolitane, funicolari, navigazione interna);
- 0,2%** quale valore dell'incremento (assoluto) annuo a livello regionale del rapporto  $k = \text{ricavi} / (\text{ricavi} + \text{compensazioni})$ ;
- 1%** quale valore dell'incremento (assoluto) annuo a livello regionale della quota di servizio (non ferroviario) effettuato con materiale rotabile a basso impatto ambientale.

**Linee d'azione e indirizzi operativi per il PTS 2016-2018** (paragrafo 4 del PTS)

**Valutazione delle offerte** (punto 4.1.2 del PTS),

Il Comitato Tecnico ritiene opportuno introdurre, per quanto attiene agli investimenti per il materiale rotabile non ferroviario, un punteggio con **graduazione crescente per tipologia di alimentazione del propulsore (diesel euro 6, gnc e gpl, elettrica)**

**Risorse finanziarie disponibili per l'esercizio** (paragrafo 5 del PTS)

**Ripartizione** (punto 5.1 del PTS)

Il Comitato Tecnico ritiene opportuno<sup>1</sup> **mantenere anche per il 2018 la stessa ripartizione presentata per il 2017**, rimandando al successivo Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021 l'introduzione di meccanismi di ripartizione di una quota di risorse in base al raggiungimento di obiettivi prefissati..

Il Comitato Tecnico ritiene inoltre opportuno **fissare l'anno 2018 quale periodo di osservazione delle grandezze:**

- Incremento del valore dell'indicatore passeggeri paganti trasportati/veicoli(treni)•km prodotti
- Percentuale di passeggeri paganti trasportati rilevato dal sistema BIP rispetto al numero totale di passeggeri paganti trasportati totali desunto dalla vendita dei titoli di viaggio

**sulle quali basare la distribuzione** tra bacini/contratti **della quota di risorse destinata al raggiungimento di obiettivi prefissati** nel 2019 secondo i meccanismi che saranno definiti nel Programma Triennale dei Servizi TPL 2019-2021.

**Nuovi criteri di ripartizione delle risorse per il Programma triennale dei servizi 2019-2021** (paragrafo 8 del PTS),

**Indicatori** (punto 8.1 del PTS)

Il Comitato tecnico ritiene che quello riportato sia da considerare un elenco **non esaustivo** di indicatori **prioritari**, senza precludere a priori l'esclusione di qualcuno di quelli enumerati e/o l'inserimento di altri non presenti. A tal fine si ritiene opportuno che nel testo venga inserita la seguente integrazione:

*"Il Comitato tecnico, entro il 31 dicembre 2017 stilerà, motivandolo,*

- *l'elenco degli indicatori da utilizzare*

*e descriverà, motivandole,*

- *le modalità di ponderazione da adottare*

*da proporre al C.d.A. dell'Agenzia per la ripartizione delle Risorse nel PTS 2019-2021, anche tenendo conto dei vincoli posti dall'art. 3 l.r. 1/2000."*

**Definizione dei Servizi Minimi** (nuovo paragrafo 9 non presente nella versione Aprile 2017)

---

<sup>1</sup> Decisione presa a maggioranza

Il Comitato Tecnico ha preso come base di discussione il documento “*Programma Triennale dei Servizi TPL 2016-2018 – Bozza Giugno 2017*” contenente le integrazioni/modifiche predisposte a seguito delle richieste formulate in Assemblea dal Bacino Metropolitano. Le modifiche in parola sono state oggetto del dibattito avvenuto durante l’Assemblea del 29 maggio 2017.

In merito il Comitato Tecnico esprime le indicazioni che seguono.

Il Comitato Tecnico ritiene opportuno inserire nel testo un nuovo paragrafo articolato come segue

- Ricognizione
- Proposta

**Ricognizione** (nuovo punto 9.1 non presente nella versione *Aprile 2017*)

Punto in cui viene richiamata la normativa nazionale (d.lgs. 422/1997) e regionale (LR. 1/2000) ed inserito il testo che segue

*“Per lo sviluppo di una proposta di definizione dei servizi minimi si assumono quindi i seguenti punti di partenza.*

- *L’entità complessiva delle disponibilità per il finanziamento regionale per i “servizi minimi” è considerata fissata in modo esogeno.*
- *I servizi minimi sono volti al soddisfacimento delle esigenze essenziali di mobilità dei cittadini; possono esistere esigenze non essenziali da soddisfare con servizi aggiuntivi da compensare con fonti diverse dalla disponibilità regionale per il TPL.*
- *Tra i servizi minimi sono individuati i servizi prioritari che, si assume, siano quelli destinati a soddisfare le esigenze essenziali di mobilità.*
- *Per i servizi prioritari sono definiti livelli minimi di offerta (frequenza, accessibilità) in funzione della tipologia di servizio e del grado di urbanizzazione degli ambiti territoriali (rurale; urbano; ad alta densità) nei quali il servizio deve essere svolto. Ci si attende che i servizi prioritari, eserciti ai livelli minimi di offerta, necessitino di una compensazione il cui ammontare complessivo sia inferiore all’entità complessiva della disponibilità regionale.*
- *In svariati casi, verosimilmente, i livelli minimi di offerta configurerebbero servizi prioritari sottodimensionati rispetto alle esigenze di mobilità (essenziali e non); in questi casi i servizi possono essere adeguati alla domanda, al di sopra dei livelli minimi di offerta, entro i limiti determinati dalla capienza della disponibilità residua regionale per ciascun Bacino/Contratto.*
- *Parimenti altri servizi “minimi”, diversi da quelli prioritari, potranno essere compensati con risorse regionali entro la capienza della disponibilità residua per ciascun Bacino/Contratto.”*

**Proposta** (nuovo punto 9.2 non presente nella versione *Aprile 2017*)

Il Comitato Tecnico ritiene opportuno non inserire specificazioni (di tipi di servizio, di motivazioni di esigenze di mobilità, o altre) troppo dettagliate che possano essere interpretate a posteriori come esaustive e limitative delle possibilità di operare da parte delle Assemblee di Bacino e delle Commissioni Tecniche di Bacino. Ritiene tuttavia opportuno indicare esplicitamente, anche se con categorie “ampie” le esigenze essenziali di mobilità da soddisfare con i servizi minimi; a tal fine ritiene opportuno inserire il testo che segue:

*“Si propone di assumere come essenziali le seguenti esigenze di mobilità:*

- *il raggiungimento del posto di lavoro o di studio;*
- *la fruibilità dei servizi socio-sanitari;*
- *la fruibilità dei servizi amministrativi;*
- *la fruibilità dei servizi culturali e delle qualità naturali e storico ambientali del territorio regionale.”*

Il Comitato tecnico ritiene necessario pervenire alla definizione di specifiche quantitative (assolute o relative) sui livelli di servizio, ma ciò deve essere fatto dopo aver effettuato, per ogni Bacino, la ricognizione e quantificazione dei servizi di TPL in essere, classificati e tipizzati secondo

- *la tipologia di servizio (secondo la concezione “gerarchica” dell’architettura di sistema);*
- *le caratteristiche di copertura oraria, settimanale e stagionale del servizio;*
- *le caratteristiche di frequenza (n. di corse/direzione)*

Successivamente, acquisita la conoscenza dei servizi in essere classificati come sopra, si dovrà procedere con un processo iterativo di valutazione per pervenire ad una quantificazione dei livelli minimi di servizio compatibile con le risorse disponibili.

A tal fine il Comitato tecnico ritiene opportuno inserire il testo che segue

*“Le Assemblee di Bacino e le Commissioni Tecniche di Bacino dovranno*

- *effettuare la classificazione dei servizi secondo tipologia/priorità*
- *effettuare l’attribuzione puntuale dei vari servizi (esistenti o previsti) alle varie tipologie*
- *meglio specificare i livelli minimi di offerta in funzione delle risorse disponibili.*

*In questo compito le Assemblee di Bacino e le Commissioni Tecniche di Bacino, con il supporto del personale tecnico dell’Agenzia, potranno operare seguendo un processo di valutazione iterativo come di seguito descritto:*

1. *identificazione delle classi/tipologie da considerare nei servizi minimi*
2. *definizione di livelli minimi di servizio per le varie classi/tipologie in modo “asettico” e condiviso indipendentemente dall’esistenza dei vincoli sulle risorse disponibili*
3. *quantificazione di produzione e fabbisogno assunti i livelli minimi di servizio individuati per le varie classi come al precedente punto 2*

**Commento [P1]:** Sarebbe forse opportuno indicare una priorità, dai servizi essenziali a quelli meno.

In tal modo, in funzione delle risorse a disposizione si può capire che livello di esigenze di mobilità si può soddisfare.

In caso di risorse molto limitate si cerca di garantire almeno gli spostamenti per scuola/lavoro. In seguito i servizi legati alla salute, poi gli amministrativi e, infine, quelli culturali e di svago

4. verifica della compatibilità del fabbisogno, quantificato come al precedente punto 3, con i vincoli sulle risorse disponibili
5. nel caso di incompatibilità: ridefinizione al ribasso dei livelli minimi di servizio e ripetizione del ciclo di valutazione a partire dal punto 3 precedente.

Sulla base dell'operato delle Assemblee di Bacino e delle Commissioni Tecniche di Bacino il Comitato Tecnico indicherà entro il 30/06/2018 metodologia e valori soglia, condivisi per tutti i bacini, per la definizione dei servizi minimi e dei livelli minimi di servizio.

Ritiene inoltre opportuno inserire una *prima proposta* di classificazione dei servizi per tipologia/priorità e una individuazione di valori minimi di *prima approssimazione* di frequenza o numero di corse per i servizi di trasporto, nelle varie tipologie, urbano, suburbano ed extraurbano per innescare il processo iterativo di valutazione di cui sopra.

A tal fine si ritiene opportuno inserire il testo che segue:

*“Una prima proposta di classificazione dei servizi è la seguente.”*

A) Servizi extraurbani (ovvero non compresi nelle reti urbane-suburbane: [con in nota a piè pagina: “Proposta formulata dal Bacino di Metropolitano”])

- Linee extraurbane di forza
- Linee extraurbane di adduzione
- Linee in aree a domanda debole
- Servizi sostitutivi di servizi ferroviari

Per questi servizi, in prima approssimazione, il dimensionamento del servizio minimo potrà essere condotto attribuendo a ciascuna linea un profilo funzionale specifico, da selezionare tra quelli sotto elencati

- L ) servizi lavorativi: 3 coppie di corse/giorno per 230 giorni lavorativi/anno
- L+) servizi lavorativi rafforzati: 5/6 coppie di corse/giorno
- S ) servizi scolastici: 2 coppie di corse/giorno per 216 giorni lavorativi/anno
- S+) servizi scolastici rafforzati: 6/7 coppie di corse/giorno
- F ) Linee di forza: cadenzamento orario nei giorni feriali (biorario nei festivi)
- F+) Linee di forza plus: cadenzamento semiorario nei giorni feriali (orario nei festivi)

B) Servizi compresi nella rete urbana e suburbana dell'area di Torino: [con in nota a piè pagina: “Proposta formulata dalla Città di Torino”]

- Linea di metropolitana
- Linee tranviarie di forza
- Linee automobilistiche di forza
- Linee urbane di adduzione
- Linee urbane complementari
- Linee suburbane di adduzione

**Commento [P2]:** Nel caso di incompatibilità significa che le risorse non sono nemmeno sufficienti a coprire i bisogni elementari. Di conseguenza, si definisce quale è l'assetto della rete compatibile con le risorse e si individua la differenza che deve essere colmata (intendi indicatore di soddisfacimento dei bisogni di mobilità elementari/essenziali). Ritengo sia corretto definire comunque i servizi minimi ed utilizzare l'indicatore per capire se le risorse a disposizione sono ... [1]

**Commento [P3]:** Ritengo più semplice definire, in accordo con quanto già previsto nel PTS (sezione metodologica), la classificazione del territorio in aree urbane (ad elevata densità), suburbane ed extraurbane o rurali. In tal modo ogni bacino avrà ... [2]

**Commento [P4]:** Riformulerei la classificazione in questo modo: Linee di forza (sia gomma sia ferro, includendo metro/tram che eventuali altre modalità in funzione del territorio (es. funicolare, battelli, ecc.) ... [3]

**Commento [P5]:** Questa classificazione si basa sul servizio esistente, adattandosi, a prescindere dalla possibilità di definire un metodo rigoroso per arrivare alla definizione delle frequenze relative ai servizi minimi

**Commento [P6]:** Si potrebbero prevedere 5 coppie in totale e togliere L+ per le zone ad elevata densità urbana e tre coppie per le zone a medio-bassa densità urbana. Oppure si potrebbero classificare i territori in funzione della suddivisione europea (adottati) ... [4]

**Commento [P7]:** Per le scuole vale lo stesso discorso fatto sopra. Si potrebbero prevedere 4 coppie come sopra e togliere L+ per le zone ad elevata densità urbana e due coppie per le zone a medio-bassa densità urbana. In definitiva, usare il criterio ... [5]

**Commento [P8]:** Questo lo eliminerei e terrei solo il cadenzamento semiorario nell'ora di punta e orario nella morbida e nei festivi

**Commento [P9]:** Sarebbe meglio avere una classificazione univoca per tutta la regione (vedi sopra), perché ogni bacino ha le sue città e le zone suburbane ed extraurbane. Utilizzerei un approccio omogeneo per tutto il territorio piemontese ... [6]

## Linee suburbane complementari

- 

Per questi servizi il dimensionamento del servizio minimo potrà essere condotto attribuendo a ciascuna linea **un profilo funzionale specifico**; l'Assemblea del Bacino Metropolitan e la Commissione Tecnica del Bacino Metropolitan formuleranno in merito una proposta di prima approssimazione."

**Commento [P10]:** Il profilo funzionale è espresso dalla gerarchizzazione di cui sopra. Quindi, una volta definita in modo univoco la gerarchizzazione, automaticamente viene definito il profilo funzionale

### C) Servizi compresi nelle altre reti urbane e suburbane (esclusa la rete dell'area di Torino):

- Linee urbane-suburbane di forza
- Linee urbane-suburbane di adduzione
- Linee urbane-suburbane complementari

Per questi servizi il dimensionamento del servizio minimo potrà essere condotto attribuendo a ciascuna linea un profilo funzionale specifico; le Assemblee di Bacino e le Commissioni Tecniche di Bacino formuleranno in merito proposte di prima approssimazione per ciascuna specifica realtà del proprio Bacino."<sup>2</sup>

Il Comitato Tecnico sottolinea l'importanza, e la criticità, che riveste la quantificazione dei "servizi minimi" da fornire alle "aree a domanda debole".

Il Comitato Tecnico ritiene quindi opportuno inserire un punto specifico sui servizi da fornire alle aree a domanda debole con riferimento anche all'art. 6 della LR 1/2000.

### **Servizi in aree a domanda debole** (nuovo punto 9.2 non presente nella versione Aprile 2017)

**Commento [P11]:** Considerare la delibera ART che aiuta a definire le aree a domanda debole

Punto che riporta il testo della dell'art. 6 della l.r. 1/2000 e vengano richiamati gli altri riferimenti alla normativa vigente o prevista inserendo il testo che segue.

*"Sulla base della normativa sopra richiamata si propone che*

- *le aree a domanda debole siano individuate rispettando, quali condizioni necessarie, ma non sufficienti, quelle indicate ai commi 4 e 5 dell'art. 4 della della "Bozza di Decreto Costi Standard ex articolo 1, comma 84, L. 147/2013" nella versione del 29 luglio 2015;*
- *possano essere individuate eventuali ulteriori condizioni (ad esempio, sulla densità abitativa, sul numero di addetti o di presenze turistiche, ecc., sulla mobilità complessiva extra censimento 2011, ecc.) che, unitamente a quelle di cui al punto precedente, rendano l'unione delle due un insieme di condizioni necessarie e sufficienti. A tale scopo il Comitato Tecnico, sulla base dell'interlocuzione con le Assemblee di Bacino e con le Commissioni Tecniche di Bacino formulerà una proposta entro il 30-06-2018;*
- *i servizi "minimi" da fornire alle aree a domanda debole nella maggioranza dei casi, non debbano essere costituiti da servizi "di linea di tipo tradizionale" a costo pieno, ma*

<sup>2</sup> Il testo qui presentato per lo specifico punto C) è stato approvato a maggioranza

*debbano essere svolti, su richiesta, “a costi marginali” (ad esempio da soggetti che esercitino attività “multiservizi”);*

- *tali servizi, oltre ad effettuare su richiesta i collegamenti interni a ciascuna area a domanda debole devono effettuare i collegamenti dell’area con il più vicino/il più opportuno punto di accesso (stazione o fermata) al servizio, ferroviario o automobilistico, a più lunga percorrenza.”*

Il Comitato Tecnico ritiene anche opportuno inserire un punto nel quale richiamare l’articolazione per bacini che il PTS deve avere.

**Articolazione per Bacini** (nuovo punto 9.4 non presente nella versione *Aprile 2017*)

Punto che riporta il testo del comma 5 dell’art. 6 e dei commi 7 e 8 dell’art. 9 dello Statuto dell’Agenzia.

Il Comitato Tecnico ritiene infine necessario ribadire la propria convinzione che premessa indispensabile a qualsiasi intervento efficace di razionalizzazione del sistema dei trasporti pubblici sia l’introduzione di un sistema tariffario integrato che permetta l’uso indifferenziato dei vari mezzi (dei vari sottosistemi) in ottica di cooperazione tra i modi e con tariffa calcolata sulla relazione origine-destinazione indipendentemente dal numero di vettori utilizzati.

<b>Pagina 5: [1] Commento [P2]</b>	<b>Pronello</b>	<b>18/07/2017 12.43.00</b>
<p>Nel caso di incompatibilità significa che le risorse non sono nemmeno sufficienti a coprire i bisogni elementari. Di conseguenza, si definisce quale è l'assetto della rete compatibile con le risorse e si individua la differenza che deve essere colmata (intendi indicatore di soddisfacimento dei bisogni di mobilità elementari/essenziali). Ritengo sia corretto definire comunque i servizi minimi ed utilizzare l'indicatore per capire se le risorse a disposizione sono sufficienti o sono addirittura al di sotto della garanzia di copertura dei bisogni elementari/essenziali di mobilità</p>		
<b>Pagina 5: [2] Commento [P3]</b>	<b>Pronello</b>	<b>18/07/2017 13.02.00</b>
<p>Ritengo più semplice definire, in accordo con quanto già previsto nel PTS (sezione metodologica), la classificazione del territorio in aree urbane (ad elevata densità), suburbane ed extraurbane o rurali. In tal modo ogni bacino avrà le sue zone urbane, suburbane e rurali e si potrà applicare un metodo univoco e che consente comparazioni tra i bacini</p>		
<b>Pagina 5: [3] Commento [P4]</b>	<b>Pronello</b>	<b>18/07/2017 12.46.00</b>

Riformulerei la classificazione in questo modo:

Linee di forza (sia gomma sia ferro, includendo metro/tram che eventuali altre modalità in funzione del territorio (es. funicolare, battelli, ecc.)

Linee di adduzione extraurbano/suburbano-urbano

Linee di adduzione urbano-urbano

Linee extraurbano-extraurbano (o suburbano-suburbano)

Linee a domanda debole

<b>Pagina 5: [4] Commento [P6]</b>	<b>Pronello</b>	<b>18/07/2017 12.51.00</b>
<p>Si potrebbero prevedere 5 coppie in totale e togliere L+ per le zone ad elevata densità urbana e tre coppie per le zone a medio-bassa densità urbana. Oppure si potrebbero classificare i territori in funzione della suddivisione europea (adottata nel PTS) delle aree (elevata, media o bassa densità) e, di conseguenza, prevedere frequenze relative alle diverse zone. Si elimina il concetto di servizio rafforzato e si aumenta la frequenza dove la domanda è più elevata e la densità è maggiore</p>		

<b>Pagina 5: [5] Commento [P7]</b>	<b>Pronello</b>	<b>18/07/2017 12.52.00</b>
<p>Per le scuole vale lo stesso discorso fatto sopra. Si potrebbero prevedere 4 coppie come sopra e togliere L+ per le zone ad elevata densità urbana e due coppie per le zone a medio-bassa densità urbana. In definitiva, usare il criterio domanda e densità territoriale per prevedere due pacchetti di frequenze, più alte e più basse</p>		

<b>Pagina 5: [6] Commento [P9]</b>	<b>Pronello</b>	<b>18/07/2017 13.04.00</b>
<p>Sarebbe meglio avere una classificazione univoca per tutta la regione (vedi sopra), perché ogni bacino ha le sue città e le zone suburbane ed extraurbane. Utilizzerei un approccio omogeneo per tutto il territorio piemontese, che preveda zone urbane, suburbane ed extraurbane/rurali. Eliminerei le linee montane: non ha senso, è più corretto parlare di linee a domanda debole e di territori a bassa densità, generalmnete rurali, che siano in pianura o montagna</p>		