

Conferenza dei servizi per l'approvazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica della Linea 2 di Metropolitana, ai sensi dell'articolo 14 e seguenti della L. 241/1990.

### **Espressione di Parere.**

Con riferimento alla Conferenza dei Servizi in oggetto la scrivente Agenzia intende comunicare quanto segue.

In primo luogo si esprime apprezzamento per la qualità del progetto e della documentazione presentata.

Il progetto presentato si pone in continuità con gli studi pregressi condotti dall'Agenzia ed è con soddisfazione che si vedono sostanzialmente confermate le previsioni quantitative a suo tempo formulate ed accolte alcune indicazioni avanzate.

Alcuni elementi appaiono particolarmente apprezzabili nel progetto quali la scelta dimensionale di "inviluppo" delle possibili alternative tecnologiche di sistema automatico, la ricerca della migliore interconnessione con il SFM alla stazione Zappata e, nell'opzione di diramazione verso Nord-Est, l'opportunità di maggior avvicinamento all'abitato del Comune di San Mauro Torinese.

L'Agenzia esprime pertanto parere favorevole sui contenuti generali del progetto: tracciato, localizzazione delle stazioni e del/i deposito/i, ipotesi di esercizio.

Esistono tuttavia alcuni elementi di criticità sui quali l'Agenzia intende esprimere alcune osservazioni e raccomandazioni per la progettazione definitiva, non perché essi non siano esaminati nel Progetto di fattibilità, quanto per rimarcare l'importanza.

1. Un elemento cruciale è il numero e la localizzazione dei depositi necessari. Il progetto di fattibilità prevede due depositi; in una più che probabile realizzazione per fasi si inizierà con la previsione di realizzazione di un solo deposito. La scelta del quadrante geografico da cui iniziare la realizzazione determinerà la scelta della localizzazione del (primo) deposito. Se, come pare essere intenzione dell'Amministrazione, la scelta è quella di iniziare la realizzazione dal quadrante Nord il deposito da realizzare sarà quello di Pescarito.

Raccomandazione dell'Agenzia è quella di realizzare lo scavo sulla tratta Pescarito-Cimaraosa/Tabacchi in contemporanea o in anticipo rispetto alla tratta Rebaudengo-Cimaraosa/Tabacchi, con predisposizione degli impianti di inversione-conneSSIONE delle due diramazioni. In assenza di questa connessione non sarà possibile (a meno di realizzazione di costosi e, per forza di cose, poco efficienti impianti temporanei) l'esercizio sulla tratta Rebaudengo-Cimaraosa/Tabacchi.

2. Ad avviso dell'Agenzia la linea 2 di metropolitana deve essere intesa come una delle linee fondamentali di una rete di trasporto pubblico "integrata". Nel progetto definitivo la linea dovrà quindi essere "pensata" per un utilizzo appunto integrato con altre linee (di bus, di tram, della linea 1 di metropolitana, del servizio ferroviario sia metropolitano che regionale e a lunga percorrenza) sia dal punto di vista funzionale (nello spazio e nel tempo) sia dal punto di vista tariffario. Dal punto di vista dell'integrazione funzionale la raccomandazione dell'Agenzia e quella che il progetto definitivo comprenda (o sia accompagnato da) la progettazione dell'organizzazione degli spazi e delle sistemazioni superficiali, negli intorni delle uscite dalle stazioni, finalizzate alla minimizzazione delle distanze con le fermate del servizio TPL di superficie e dell'ottimizzazione dei trasbordi, tenendo conto della possibilità di manovra e di stazionamento dei veicoli del trasporto pubblico. Ciò è particolarmente rilevante per le stazioni terminali (o immediatamente precedenti) per le quali si raccomanda che il progetto definitivo comprenda (o sia accompagnato

da) la progettazione di opportuni spazi organizzati per l'attestamento delle linee di bus provenienti dalle aree esterne.

3. Dal punto di vista dell'integrazione tariffaria, ad avviso dell'Agenzia, la linea 2 di metropolitana dovrà essere utilizzabile con i consueti titoli di viaggio validi sulla rete urbana-suburbana dell'area di Torino (attuali e futuri, al pari della linea 1 di metropolitana) e non con titoli di viaggio propri non integrati (come ad esempio sulla tranvia Sassi-Superga). Con riferimento a questo aspetto l'Agenzia intende esprimere la propria preoccupazione sulla sostenibilità economica dell'esercizio della linea 2 da come si evince dal Piano Economico e Finanziario (PEF) accluso al Progetto di fattibilità.
4. Il Piano Economico Finanziario presentato prevede (per la configurazione infrastrutturale completa) un fabbisogno annuo per l'esercizio di circa 300 milioni da corrispondere come canone "gross cost" da parte delle Amministrazioni Pubbliche, o da ricavare dalla vendita di titoli di viaggio alla tariffa media di 4,44 €/passaggero senza compensazioni, o da compensare "net cost" da parte delle Amministrazioni Pubbliche con 272 milioni di euro, oltre al ricavo della vendita di titoli di viaggio alla tariffa media di 1 €/passaggero. Si rileva che un importo per le compensazioni pari a 272 M€/anno è praticamente uguale all'ammontare complessivo (270,85 M€/anno) delle compensazioni erogate dall'Agenzia per tutto il servizio di trasporto pubblico non ferroviario della Regione Piemonte. Si segnala inoltre che la tariffa media di 1 €/passaggero indicata nel PEF è di gran lunga superiore a quella media introitata nel servizio pubblico urbano-suburbano nell'area di Torino che risulta pari a 0,44 €/passaggero (dato 2018 da Osservatorio sulle politiche del TPL del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti).

A giudizio dell'Agenzia appare quindi evidente che la questione della sostenibilità economica debba venire affrontato più compiutamente nella stesura del progetto definitivo individuando/proponendo le fonti di finanziamento, alternative ed aggiuntive alla quota del Fondo Nazionale Trasporti, da cui attingere (ad esempio tassa di scopo, land value capture, sponsoring, ecc.).

Per questo motivo l'Agenzia intende anche esprimere raccomandazioni per la formulazione del Piano Economico e Finanziario che dovrà dimostrare la sostenibilità economica della gestione, oltre che della realizzazione, della linea 2 di metropolitana.

Nella documentazione di progetto e relative valutazioni economico finanziarie dovranno essere presenti

- il dettaglio delle grandezze "driver" che conducono alla formazione dei costi di gestione e le unità di misura adottate per esprimerle (es. numero di addetti, ore annue di apertura delle stazioni e del Posto Centrale di Controllo, treni-ora, treni-km, ecc.);
- la quantificazione annua delle grandezze "driver" secondo le unità di misura adottate;
- i valori dei costi unitari assunti, da applicare alla quantificazione annua delle grandezze driver, per la quantificazione delle varie categorie di costo (es. lavoro, energia di trazione, funzionamento delle stazioni, manutenzione di impianti e materiale rotabile, ecc.).

Una parte importante delle quantificazioni in parola dipendono dal disegno del Programma di Esercizio (PdE) annuo ipotizzato; l'Agenzia esprime pertanto la raccomandazione che il progetto definitivo ed il PEF siano corredati da una descrizione esaustiva di questo PdE.

In particolare, devono essere presenti i seguenti elementi minimi necessari per descrivere il PdE annuo e quantificarne la relativa produzione:

- profilo orario del servizio (intervalli di passaggio, ovvero numero di corse per ora e per direzione, per fascia oraria di applicazione) nei 3 giorni tipo del periodo di apertura delle scuole (giorno feriale da lunedì a venerdì, giorno di sabato feriale, giorno festivo)
- numero di corse e quantità di treni-km giornalieri per ciascuno dei giorni tipo;
- numero di giorni di applicazione dei profili di servizio dei giorni tipo;
- il numero di giorni con applicazione di profili di servizio ridotti e la percentuale di riduzione sulla produzione del giorno tipo corrispondente.