

Progetto di fattibilità Tecnico – Economica della Linea 2 di metropolitana

Espressione di parere nell'ambito della Conferenza dei Servizi promossa dal Comune di Torino ai sensi dell'art. 14 della L. 241/90;

L'Agenzia è consapevole che il progetto della linea 2 di metropolitana è oggetto di varie proposte di aggiornamento, anche da parte dell'Amministrazione proponente, che potrebbero superare in qualche punto i contenuti della documentazione presentata.

L'Agenzia ha proceduto all'analisi della documentazione progettuale ed esprime apprezzamento per la qualità del progetto e della documentazione presentata.

Il progetto 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 delle indicazioni formulate dall'Agenzia.

Alcuni elementi appaiono particolarmente apprezzabili nel progetto quali la scelta dimensionale di "involuppo" 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, per quanto di propria competenza, 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 si intendono esprimere alcune osservazioni e raccomandazioni per la progettazione definitiva, non perché essi non siano esaminati nel Progetto di fattibilità, quanto per rimarcare l'importanza.

OSSERVAZIONI E RACCOMANDAZIONI

1. La linea 2 presenta una considerevole estensione e pertanto, un elemento cruciale è rappresentato dal numero e dalla localizzazione dei depositi necessari. Il progetto di fattibilità prevede due depositi; in una eventuale 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-Cimarosa/Tabacchi in contemporanea o in anticipo rispetto alla tratta Rebaudengo-Cimarosa/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-Cimarosa/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 "cooperativo" con altre linee (di bus, di tram, della linea 1 di metropolitana, del servizio ferroviario sia metropolitano che regionale e a lunga percorrenza) e degli ulteriori servizi di mobilità urbana sia dal punto di vista funzionale (nello spazio e nel tempo) ed anche dal punto di vista tariffario.

Dal punto di vista dell'integrazione funzionale la raccomandazione dell'Agenzia è 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 maggiormente rilevanti) per le quali si raccomanda che il progetto definitivo comprenda (o sia accompagnato da) la progettazione di opportuni spazi organizzati per l'organizzazione di fermate ed attestamenti delle linee del tpl di superficie, inclusi i bus provenienti dalle aree esterne, nonché di spazi adeguati per i servizi di mobilità urbana quali sharing, cicli, e taxi.

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).

3. Con riferimento a quest'ultimo aspetto si constata che il Piano Economico e Finanziario (PEF) accluso al Progetto di fattibilità prevede grosso modo (per la configurazione infrastrutturale completa) un fabbisogno annuo per l'esercizio pari a :
 - 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;
 - circa 272 milioni di euro, da compensare "net cost" da parte delle Amministrazioni Pubbliche oltre al ricavo della vendita di titoli di viaggio alla tariffa media di 1 €/passaggero.

Si sottolinea che :

- l'attuale contratto di servizio è di tipo "net cost"
- l'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
- la tariffa media di a 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).

4. A giudizio dell'Agenzia appare quindi evidente che la questione della sostenibilità economica debba venire affrontata più compiutamente nella stesura del progetto definitivo; il PEF dovrà dimostrare le condizioni di sostenibilità economica della gestione, oltre che della realizzazione, della linea 2 di metropolitana, anche nel prevedibile contesto di scarsa o nulla possibilità di incremento dell'ammontare complessivo delle compensazioni derivanti dal riparto del Fondo Nazionale Trasporti e delle ulteriori risorse erogate dalla Regione Piemonte e da eventuali Enti Locali

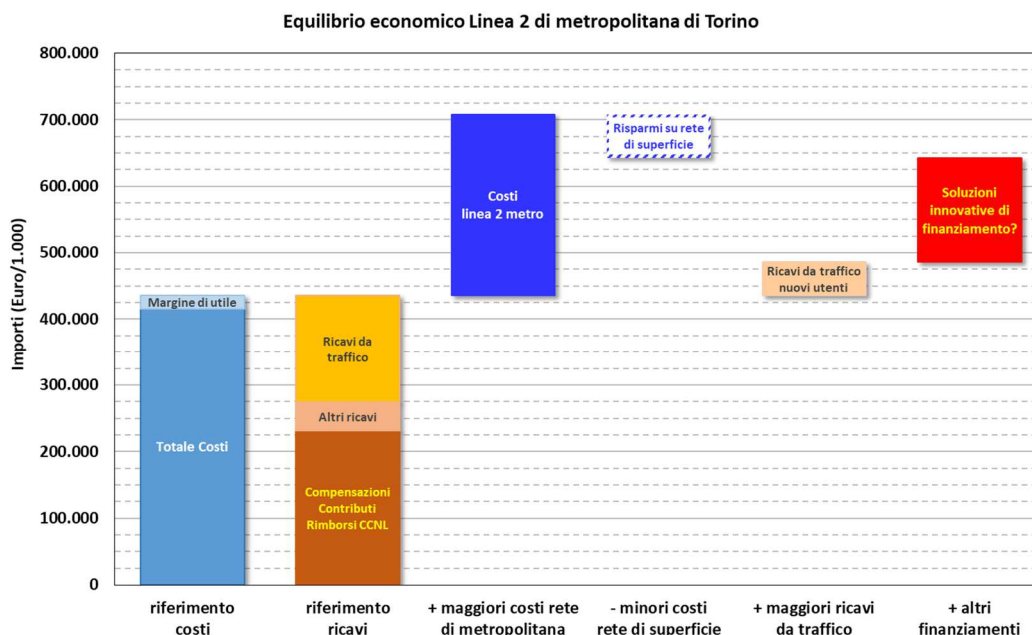
L'analisi del PEF dovrà essere accompagnata da una analisi in cui sono quantificate ed indicate le fonti di finanziamento alternative ed aggiuntive, inclusiva di una analisi di sensitività degli scenari di finanziamento individuati.

La figura che segue è esemplificativa della situazione attesa.

Le prime due colonne rappresentano una rappresentazione schematica del equilibrio economico annuo del servizio di ambito urbano e metropolitano proporzionale alla situazione attuale; l'inserimento della linea 2 della metro prevedrà:

- Maggiori costi gestionale;
- Minori costi per revisione rete di superficie e conseguenti efficientamenti gestionali e produttivi;
- Maggiori ricavi da incremento vendita titoli di viaggio e utenti.

Sarà quindi necessario dettagliare e quantificare le modalità di finanziamento della eventuale parte rimanente (ultima colonna).



L'Agenzia intende quindi esprimere, per la formulazione del PEF le raccomandazioni che seguono.

Nel PEF dovrà essere presente una dettagliata **analisi dei costi di gestione** previsti attraverso:

- 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.).

L'analisi dei costi deve essere coordinata con i fattori della produzione; una parte importante delle quantificazioni in parola dipendono dal disegno del/dei Programma/i di Esercizio (PdE) annuo ipotizzato/i.

L'Agenzia esprime pertanto la raccomandazione che il progetto definitivo ed il PEF siano corredati da una descrizione esaustiva di questo PdE o di eventuali differenti scenari ipotizzati. 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 ferialo da lunedì a venerdì, giorno di sabato ferialo, 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.

Il programma di esercizio, dovrà, per completezza del progetto esecutivo e del relativo piano economico e finanziario, venire inquadrati in uno o più scenari di ristrutturazione dei servizi di TPL di superficie, in particolare (ma non solo) tranviari la cui descrizione e valutazione dovrebbe essere inserita nella documentazione di progetto. Per la definizione di tale scenario è da raccomandarsi l'interlocuzione dei progettisti con le Amministrazioni Pubbliche e gli Operatori del TPL operanti nell'area di influenza della linea. Sulla base di tali scenari sarà possibile **quantificare i minori costi della rete di superficie**.

Sulla base degli studi di mobilità già effettuati si potrà procedere alla stima dei **maggiori ricavi da traffico** utilizzando ipotesi tariffarie integrate.

Infine si dovrà procedere ad una rassegna e quantificazione delle **ipotesi di finanziamento pubblico/privato** che si rendessero necessarie a garantire l'equilibrio economico-gestionale dell'esercizio del sistema di mobilità collettiva dell'Area metropolitana di Torino. Si ritiene che possano essere analizzate soluzioni per catturare parte dei benefici economici rivenienti dal miglioramento del servizio di trasporto pubblico (Generic Value Capture or Land Value Capture), soluzioni per scoraggiare l'uso del mezzo privato e destinare parte delle risorse al servizio di trasporto pubblico, (Congestion Charge, Access Charge), infine soluzioni più innovative (MAAS)