

12 novembre 2024

Ambito D

Incontro in modalità ibrida

Presentazione della consultazione

Cesare Paonessa (AMP) presenta l'ambito D di consultazione con target specifici e introduce il tema dell'incontro: il servizio ferroviario metropolitano e i bus cooperativi.

Il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) nasce nel 2012 per servire le principali direttrici dell'area metropolitana attraverso un servizio cadenzato coordinato e con missioni omogenee su tutte le direttrici.

Nel 2020 iniziano le procedure di affidamento per il nuovo contratto di affidamento del servizio ferroviario, che ha visto il confronto competitivo tra due operatori economici.

Nelle fasi di consultazione si è trattato il tema dei servizi automobilistici che in parte sono sovrapposti o in concorrenza con i servizi ferroviari.

È emerso che su molteplici direttrici ci sono più autobus che sono in concorrenza con i servizi ferroviari sia dal punto di vista della domanda che delle tariffe.

Dal processo di consultazione emerge quindi il tema dei Bus Cooperativi, un progetto non in concorrenza ma cooperativo con il servizio ferroviario.

AMP presenta alcuni possibili schemi di bus cooperativi:

- Bus cooperativi di adduzione
- Bus cooperativi navetta
- Bus cooperativi di adduzione che creano effetto rete
- Bus cooperativi di distribuzione
- Bus cooperativi integrativi complementari

Il progetto Bus Cooperativi "sfmXL", in cui XL richiama la taglia "extra-large", ha la finalità di estendere ed integrare l'offerta del servizio ferroviario, ampliando la rete e acquisendo maggior peso per la copertura del territorio.

Nelle progettualità presentate in fase di gara si specifica che è stata presentata un'unica offerta (sistema BUS complementare all'SFM) e che gli orari sono coordinati nei nodi di interscambio.

Viene inoltre specificato il metodo di lavoro e le analisi effettuate per i seguenti step:

1. Selezione degli HUB di interscambio
2. Selezione del campione analizzato
3. Analisi dei nodi di interscambio
4. Progettazione delle coincidenze

Per ogni linea dell'SFM sono state quindi rappresentate e dettagliate le linee automobilistiche potenzialmente cooperative e vengono presentati alcuni esempi:

1. Linea Castelnuovo-Chieri

2. Linea Candiolo-IRCC
3. Linea Asti-Castagnole-Alba-Cavallermaggiore
4. Linea Susa-Bussoleno-Villarfocchiardo
5. SFM4-Servizio Bus serale di completamento/servizio festivo con bus diretto alternato al servizio biorario treno

Secondo il progetto, i servizi bus potenzialmente cooperativi con il sistema SFM sono circa il 31% dell'offerta complessiva di 36,9 milioni di km annui di servizi BUS che transitano o attestano in prossimità delle stazioni ferroviarie.

Nello scenario Base sono previsti 10,26 milioni km di bus cooperativi (9,9 nello scenario evolutivo).

La riorganizzazione del sistema bus e lo sviluppo dell'SFM porta ad una riduzione della produzione complessiva bus (scenario Base -0,5 milioni di chilometri, scenario evolutivo -2). I bus cooperativi aumentano i ricavi del sistema SFM (+2 milioni di euro/anno).

All'interno del contratto di servizio ferroviario c'è già il riferimento al progetto dei bus cooperativi. C'è una scheda che fa anche riferimento alle modalità di affidamento, prevedendo anche affidamenti diretti ad imprese presenti sul territorio, che possono garantire al meglio il coordinamento e il supporto al servizio ferroviario.

Viene inoltre spiegato come sono state stimate le compensazioni da riconoscere all'impresa sul tema bus cooperativi.

È stato utilizzato uno schema classico di concessione per spiegarne l'organizzazione.

L'OE vende i titoli di viaggio riferiti esclusivamente al viaggio effettuato in autobus.

I titoli di viaggio invece venduti da Trenitalia, con servizio effettuato da un bus, rimangono in capo a Trenitalia, ma sono mancati ricavi per l'altro operatore e vanno quindi compensati.

La compensazione sarà quindi più alta in questo contratto rispetto a un servizio di linea ordinario.

Nella procedura di gara uno dei temi importanti da sviluppare nelle progettualità è quello dell'integrazione multimodale, i bus cooperativi e l'utilizzo dei nodi di primo livello (movicentro e stazioni ferroviarie) sono quindi un elemento strategico per capire quali bus hanno una loro autonomia gestionale e quelle che possono essere cooperative.

Gli scenari progettuali presentati nell'ambito delle gare di TPL dei lotti che interesseranno territori coperti dal SFM non dovranno sottrarre utenza al servizio ferroviario e non essere in concorrenza.

Potranno essere presentate delle proposte progettuali che includano al loro interno lo sviluppo di alcune linee di bus cooperativi, presentando due tipologie di PEF con e senza l'erogazione di tali servizi.

Vengono infine presentate delle possibili domande per stimolare la discussione.

Interventi degli operatori economici partecipanti

Al termine della presentazione gli operatori presenti intervengono per chiedere alcune informazioni. Le domande sono riportate di seguito.

Giachino

Nella progettazione bisogna tenere del documento del 2017?

Il documento del 2017 fa riferimento al programma di esercizio di quell'anno ed è quindi il punto di riferimento, se però ci sono state delle variazioni sulle linee allora queste andranno considerate.

Bus Italia

Questi servizi entreranno nelle gare dei singoli lotti?

Oggi nei singoli lotti ci sono delle linee che potrebbero entrare nel tema dei bus cooperativi. L'OE deve sapere che nel disegno di rete ci possono essere delle modifiche, con la finalità di non essere in concorrenza con i servizi ferroviari ma eventualmente cooperare.

Nell'analisi della rete, l'OE dovrà verificare quali linee possono essere in concorrenza con i servizi ferroviari al fine di valutare correttamente anche i potenziali ricavi.

La stazione appaltante valuterà nelle offerte tutti gli elementi suddivisi in più buste:

1. Offerta amministrativa
2. Offerta qualità
3. Offerta economica
4. PEF: la stazione appaltante valuterà tutti i PEF presentati

Bus Italia

In altre gare, nella presentazione di una proposta progettuale di miglioramento della rete, si presentano solo gli interventi proposti ma senza duplicazione dei PEF

Ci sono già gare in cui sono stati presentati più PEF ad es. 4 PEF (scenario attuale, base, base con bus cooperativi, evolutivo).

Città metropolitana di Torino

Si sta definendo il piano dell'accessibilità e di intermodalità del bacino metropolitano, con lo scopo della non concorrenzialità tra modi di trasporto diversi ma la rete verrà ridisegnata con l'obiettivo dell'intermodalità.

Trenitalia

I biglietti dei bus cooperativi da chi vengono venduti e a chi vanno i ricavi?

Tendenzialmente i ricavi dei bus cooperativi vanno a Trenitalia, nel momento in cui il titolo di viaggio tocca la rete ferroviaria, anche se operata da un bus cooperativo.

Se un utente utilizza il solo servizio bus, il ricavo va all'azienda automobilistica.

I contratti sui bus cooperativi sono affidati direttamente dall'agenzia all'Operatore Economico e sono previste compensazioni più alte.

L'incontro termina alle 16:45