



## **Replica alle osservazioni delle Aziende**

Si apprezza lo sforzo delle Aziende di trasporto di Sondrio a voler osservare il Programma di Bacino, ma non si ravvede un reale contributo al miglioramento del documento, ma solo considerazioni generiche che non sembrano in alcun modo valutare l'opportunità di un miglioramento per l'utenza del trasporto sondriese.

Tali considerazioni infatti valutano esclusivamente i costi/risparmi aziendali e paiono sottendere ad una richiesta di non apportare alcuna modifica all'assetto attuale, anzi lasciano intendere un'ipotesi in riduzione del servizio.

Le indicazioni regionali sono di natura diametralmente opposta e mirano appunto ad un documento che presuppone un'evoluzione del TPL sondriese, che vuole spingersi al futuro e al miglioramento dei servizi per gli utenti, anche se poi la gara dovrà fare i conti con le reali risorse, come lo stesso Programma ha più volte sottolineato.

Spiace poi constatare che le Aziende non hanno saputo cogliere la sfida della riorganizzazione nella fascia di morbida dei servizi, fascia in cui c'è una scarsa produttività del servizio e scarsa efficacia per l'utenza, trattandosi di un servizio estremamente ridotto.

Emerge un timore all'idea di riprogettare tali servizi, mentre poteva essere l'occasione per individuare una maggiore penetrazione nel territorio dei Comuni interessati dal servizio, migliorando l'interscambio con il servizio ferroviario. Ne appare condivisibile la preoccupazione per il mancato recupero delle aree per la sosta, visto che non si tratta di ricovero ma solo di sosta temporanea. Ci aspettavamo in merito un maggiore entusiasmo nella possibilità, del resto auspicata, del ruolo attivo delle Aziende nell'ottimizzazione dei servizi, che la conoscenza del territorio consentiva.

Si evidenzia che a fronte di un atteggiamento estremamente conservativo da parte delle Aziende, c'è un'indicazione chiara da parte della Regione a redigere un Programma in sviluppo, nell'auspicio di recuperare le risorse dalle diverse fonti di finanziamento a cui il territorio montano può attingere.

Altra chiara indicazione delle linee guida regionali è quella relativa all'eliminazione delle sovrapposizioni gomma/ferro che nel programma cautelativamente sono state limitate alla fascia oraria di morbida, salvaguardando le esigenze scolastiche.

In merito all'osservazione "SOVRAPPOSIZIONE ED INTEGRAZIONE FERRO GOMMA" riferimento ai CAPITOLO 4.3 del Programma di bacino le aziende scrivono "...soluzione di interrompere le corse a Berbenno – Tresenda a Montagna Pace.... Prevedendo l'attestazione in quelle località dei bus per la distribuzione dei passeggeri "si evidenzia che:

- In nessun caso si fa riferimento ad interruzioni di corse ma ad una riprogrammazione che non comporta necessariamente il fermo dell'autobus e dell'autista presso le località indicate. Lo scopo del piano è trovare una



## AGENZIA PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE del Bacino di Sondrio

SEDE OPERATIVA: Via Trieste, 8 - 23100 Sondrio - Telefono: 0342 531 624  
info@agenziatplsondrio.it - PEC: segreteria@pec.agenziatplsondrio.it

riprogrammazione che sia efficace in primis per l'utenza ed efficiente per l'Azienda che, se del caso può sperimentare una diversa programmazione mezzo /uomo alla luce di una visione complessiva delle esigenze del territorio e delle località dell'area da servire.

- I frazionamenti, a detta delle aziende stridenti con la previsione della linea RLINK Morbegno – Chiavenna, sono ad oggi smentiti da fatti: da qualche anno in forma sperimentale sono state inserite delle corse Chiavenna – Morbegno di adduzione al servizio ferroviario (da e per Sondrio) che hanno raccolto il gradimento degli utenti con tempi di percorrenza ridotti e un solo interscambio. Ricordo che la relazione Chiavenna – Milano è garantita da un'ottima coincidenza ferroviaria al nodo di Colico.
- La soluzione proposta di supporto alla relazione Morbegno Dubino penalizzerebbe gli utenti soprattutto quelli sulla percorrenza medio- lunga.

Per quanto riguarda le tecnologie, non possiamo accettare di limitare le dotazioni ai nuovi autobus, né risulta possibile ignorare le esigenze relativamente al trasporto biciclette. Si vuole assicurare circa il fatto che comunque tali richieste non rappresenteranno una barriera all'ingresso della gara e che i vincitori avranno il tempo per dotarsi delle idonee attrezzature.

Si ritiene di dissentire poi circa il mancato coinvolgimento, in quanto ci si è attenuti a quanto stabilito dalla normativa circa ruoli e competenze, coinvolgendo, le aziende nella fase di ricostruzione dello stato di fatto, mentre per quanto riguarda la fase progettuale ci si è confrontati soprattutto con la Regione.

L'occasione di un maggiore contributo al Programma ci si attendeva provenisse in sede di Conferenza con indicazioni di maggiore dettaglio e specificità per la programmazione del TPL del territorio.

Per quanto attiene i dati di frequentazione che le aziende stanno acquisendo, saranno certo un utile contributo per le nostre valutazioni di PEF, anche se non è stato possibile, visto il pressoché nullo coinvolgimento di Agenzia nella fase di rilievo, certificare tali dati e quindi gli stessi, se trasmessi, verranno considerati solo come indicativi da questo Ente.

Mentre si esclude l'ipotesi di far simulare alle Aziende il PEF, ricordando che tale soluzione potrebbe presumibilmente determinare l'esclusione delle Aziende dalla gara.

Si sottolinea comunque che la progettazione dell'integrazione tariffaria resta materia di Agenzia, laddove lo SBE è attualmente in fase di progettazione da parte delle Aziende, anche se il progetto presentato a questa Agenzia appare ancora in una fase embrionale.