

<nome comune>
<via>
<comune>
<telefono>
<email>t
<sito>

DATI DEL PROTOCOLLO GENERALE



AG. TRASPORTO P.L. SONDRIO - atpbso - 1 - 2018-04-17 - 0000611

Codice Amministrazione: **AG. TRASPORTO P.L. SONDRIO**

Numero di Protocollo: **0000611**

Data del Protocollo: **martedì 17 aprile 2018**

Classificazione: **Non specificata.**

Fascicolo:

Oggetto: **POSTA CERTIFICATA: PROTOCOLLO: AOO.C_C816.16/04/2018.0003504 -
AGENZIA TPL - PIANO DI BACINO 2018 - OSSERVAZIONE 01**

MITTENTE:

COMUNE DI BERBENNO DI VALTELLINA



Comune di Berbenno di Valtellina
Provincia di Sondrio

Berbenno di Valtellina, lì 13/04/2018

Spett.le Agenzia del trasporto Pubblico Locale

Via Vittorio Veneto, n.28

23100 Sondrio

Via pec: segreteria@pec.agenziatplsondrio.it

alla c.a. di

Presidente, Egr. Sig. Matteo Zubiani

Direttore, Gent.ma Ing. Camilla De Micheli

Gent.ma Marta Del Dosso

OGGETTO: Piano di Bacino – Osservazione 01 – Messa in sicurezza delle fermate.

Ai sensi della delibera del Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia TPL n.4/2018 "Adozione del programma di bacino TPL ai fini dell'avvio della procedura di approvazione", con la presente sono a presentare la seguente osservazione al Programma di Bacino adottato: prevedere la messa in sicurezza delle fermate delle linee dell'attuale gestore STPS con realizzazione dei golfi a norma.

Sicuro di un positivo riscontro, ringrazio per l'attenzione e la disponibilità, e porgo distinti saluti.

IL SINDACO

ING. VALERIO FUMASONI

Firmato digitalmente



<nome comune>
<via>
<comune>
<telefono>
<email>t
<sito>

DATI DEL PROTOCOLLO GENERALE



AG. TRASPORTO P.L. SONDRIO - atpbso - 1 - 2018-04-17 - 0000612

Codice Amministrazione: **AG. TRASPORTO P.L. SONDRIO**

Numero di Protocollo: **0000612**

Data del Protocollo: **martedì 17 aprile 2018**

Classificazione: **Non specificata.**

Fascicolo:

Oggetto: **POSTA CERTIFICATA: PROTOCOLLO: AOO.C C816.16/04/2018.0003505 -
AGENZIA TPL - PIANO DI BACINO 2018 - OSSERVAZIONE 2018**

MITTENTE:

COMUNE DI BERBENNO DI VALTELLINA

Firmata ai sensi dell'articolo
dalle seguenti per

FUMASONI VALERIO;1;7582246



Comune di Berbenno di Valtellina
Provincia di Sondrio

Berbenno di Valtellina, lì 13/04/2018

Spett.le Agenzia del trasporto Pubblico Locale

Via Vittorio Veneto, n.28

23100 Sondrio

Via pec: segreteria@pec.agenziatplsondrio.it

alla c.a. di

Presidente, Egr. Sig. Matteo Zubiani

Direttore, Gent.ma Ing. Camilla De Micheli

Gent.ma Marta Del Dosso

OGGETTO: Piano di Bacino – Osservazione 02 – Servizio sostitutivo ferroviario – Pericolosità della fermata sulla SS38.

Ai sensi della delibera del Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia TPL n.4/2018 "Adozione del programma di bacino TPL ai fini dell'avvio della procedura di approvazione", con la presente sono a presentare la seguente osservazione al Programma di Bacino adottato; individuazione di un nuovo percorso per il bus sostitutivo del treno Morbegno-Sondrio delle 13.10 e della sera, utilizzato da decine di studenti residenti nei Comuni di Berbenno, Fusine, Colorina, Cedrasco. La fermata sulla SS38 nel Comune di Berbenno di Valtellina, in Fraz. San Pietro, risulta particolarmente pericolosa a causa della sua posizione direttamente in fregio alla SS38 in un punto con presenza di muro perimetrale dell'area ferroviaria che stringe ulteriormente la carreggiata stradale. La pericolosità è particolarmente evidente a causa della necessità di attraversamento degli studenti della carreggiata per raggiungere l'abitato della fraz. San Pietro, il percorso pedonale di Via Piazza che conduce al centro di Berbenno ed il sottopasso ferroviario che conduce alla stazione ed al parcheggio antistante in cui sostano i genitori per il recupero dei ragazzi. Con la presente, anche a nome degli altri Comuni, si chiede l'individuazione di un altro percorso alternativo che preveda la fermata nel piazzale della Stazione FS sulla Via San Pietro a sud della ferrovia.

Sicuro di un positivo riscontro, ringrazio per l'attenzione e la disponibilità, e porgo distinti saluti.

IL SINDACO

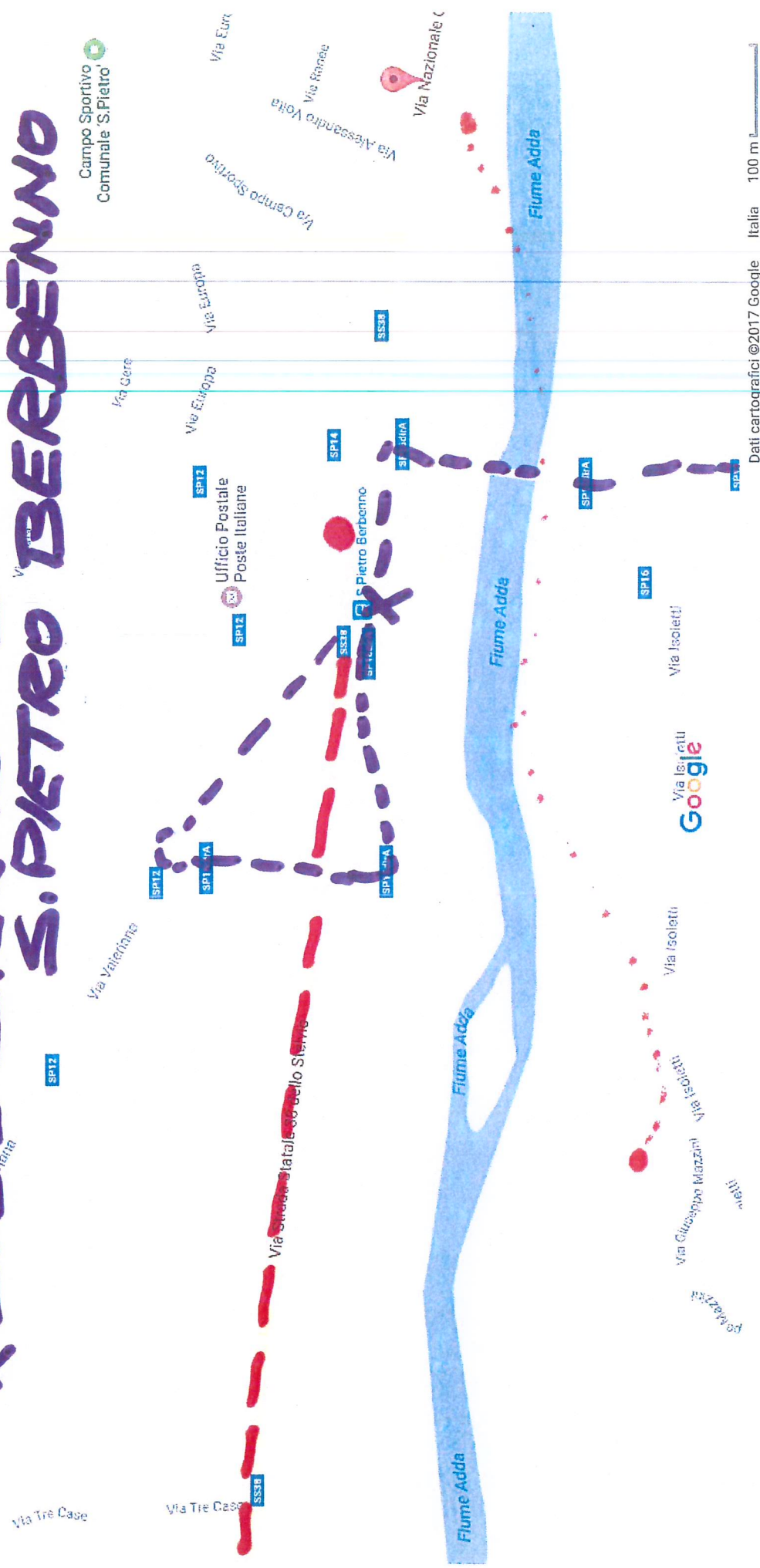
ING. VALERIO FUMASONI

Firmato digitalmente

● SOSTA ATTUALE DI S. PIETRO BERBENNO

Google Maps Via Nazionale Ovest

X SOSTA ALTERNATIVA DI S. PIETRO BERBENNO



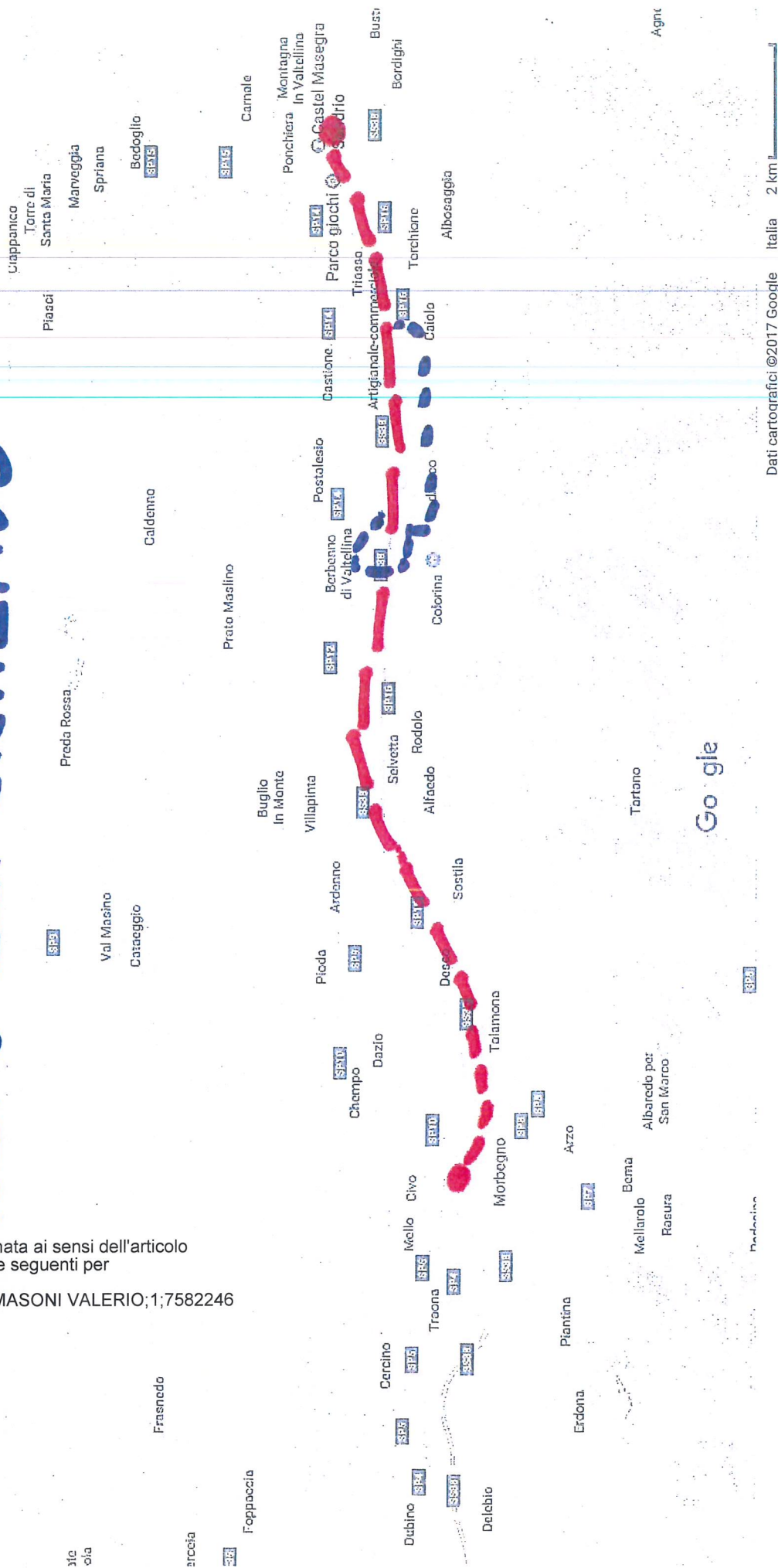
- PERCORSO ATTUALE

TRATTO ALTERNATIVO

Firmata ai sensi dell'articolo
dalle seguenti per

FUMASONI VALERIO;1;7582246

Google Maps





<nome comune>
<via>
<comune>
<telefono>
<email>t
<sito>

DATI DEL PROTOCOLLO GENERALE



AG. TRASPORTO P.L. SONDRIO - atpbso - 1 - 2018-04-17 - 0000614

Codice Amministrazione: **AG. TRASPORTO P.L. SONDRIO**

Numero di Protocollo: **0000614**

Data del Protocollo: **martedì 17 aprile 2018**

Classificazione: **Non specificata.**

Fascicolo:

Oggetto: **POSTA CERTIFICATA: PROTOCOLLO: AOO.C_C816.17/04/2018.0003506 -
AGENZIA TPL - PIANO DI BACINO 2018 - OSSERVAZIONE 03**

MITTENTE:

COMUNE DI BERBENNO DI VALTELLINA

Firmata ai sensi dell'articolo
dalle seguenti per

FUMASONI VALERIO;1;7582246



Comune di Berbenno di Valtellina
Provincia di Sondrio

Berbenno di Valtellina, lì 13/04/2018

Spett.le Agenzia del trasporto Pubblico Locale

Via Vittorio Veneto, n.28

23100 Sondrio

Via pec: segreteria@pec.agenziatplsondrio.it

alla c.a. di

Presidente, Egr. Sig. Matteo Zubiani

Direttore, Gent.ma Ing. Camilla De Micheli

Gent.ma Marta Del Dosso

OGGETTO: Piano di Bacino – Osservazione 03 – Istituzione corse serali nel fine settimana per il trasporto dei ragazzi nei luoghi dedicati al divertimento – Richiesta di un gruppo di giovani residenti nel Comune di Berbenno.

Ai sensi della delibera del Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia TPL n.4/2018 "Adozione del programma di bacino TPL ai fini dell'avvio della procedura di approvazione", con la presente sono a presentare la seguente osservazione al Programma di Bacino adottato; prevedere l'istituzione di corse in orario serale nel fine settimana per il trasporto sicuro dei ragazzi nei luoghi dedicati al divertimento, in particolare presso Sondrio, Morbegno, Tirano e facendo tappa nei vari Comuni intermedi.

Sicuro di un positivo riscontro, ringrazio per l'attenzione e la disponibilità, e porgo distinti saluti.

IL SINDACO

ING. VALERIO FUMASONI

Firmato digitalmente

Firmata ai sensi dell'articolo
dalle seguenti per

FUMASONI VALERIO;1;7582246



<nome comune>
<via>
<comune>
<telefono>
<email>t
<sito>

DATI DEL PROTOCOLLO GENERALE



AG. TRASPORTO P.L. SONDRIO - atpbso - 1 - 2018-04-09 - 0000563

Codice Amministrazione: **AG. TRASPORTO P.L. SONDRIO**

Numero di Protocollo: **0000563**

Data del Protocollo: **lunedì 9 aprile 2018**

Classificazione: **Non specificata.**

Fascicolo:

Oggetto: **POSTA CERTIFICATA: COMUNE DI TEGLIO (SO) PROT. N. 0003924/2018
- OSSERVAZIONE AL PIANO DI BACINO**

MITTENTE:

COMUNE DI TEGLIO

Firmata ai sensi dell'articolo
dalle seguenti per

MORETTI ELIO;1;108160661966125286167563401498124867856



COMUNE DI TEGLIO

Provincia di Sondrio

Piazza S.Eufemia n.7 - 23036 Teglio (SO) - Tel. 0342/789.011 - Telefax 0342/78.90.90- www.comune.teglio.so.it

C/c postale 11837234 - P.IVA 00114190143 - Cod.fisc. 83000770145

protocollo.teglio@cert.provincia.so.it

ALL'AGENZIA PER IL TRASPORTO PUBBLICO
LOCALE DEL BACINO DI SONDRIO

segreteria@pec.agenziatplsondrio.it

info@agenziatplsondrio.it

COMUNE DI TEGLIO (SO) Prot. n. 3924 del 9/04/2018 11:11 - PARTENZA

OGGETTO: OSSERVAZIONI AL PROGRAMMA DEI SERVIZI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DEL
BACINO DI SONDRIO 2018;

Con riferimento al Programma di bacino 2018 – delibera CDA N.4/2018 – l'Ente valuta favorevolmente l'integrazione fra il trasporto ferroviario e quello su gomma nel nodo di interscambio di Tresenda e la conseguente valorizzazione del servizio urbano comunale **ma, contestualmente, segnala che eventuali percorrenze chilometriche aggiuntive non possono essere ricavate dalle percorrenze attualmente in uso nel TPL di Teglio.**

Distinti saluti.

IL SINDACO
MORETTI ELIO
FIRMATO DIGITALMENTE

Firmata ai sensi dell'articolo
dalle seguenti per

MORETTI ELIO;1;108160661966125286167563401498124867856



<nome comune>
<via>
<comune>
<telefono>
<email>t
<sito>

DATI DEL PROTOCOLLO GENERALE



AG. TRASPORTO P.L. SONDRIO - atpbso - 1 - 2018-04-20 - 0000633

Codice Amministrazione: **AG. TRASPORTO P.L. SONDRIO**

Numero di Protocollo: **0000633**

Data del Protocollo: **venerdì 20 aprile 2018**

Classificazione: **Non specificata.**

Fascicolo:

Oggetto: **POSTA CERTIFICATA: OSSERVAZIONI AL PROGRAMMA DI BACINO - STPS
E PEREGO**

MITTENTE:

AUTOMOBILISTICA PEREGO SPA

S.T.P.S. Soc. Trasporti Pubblici Sondro S.p.a.
Via Samaden, 35
23100 SONDRIO (SO)

Automobilistica Perego S.p.a
Piazza delle Stazioni , 5
23037 TIRANO (SO)

Spett.le
**Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale
del Bacino di Sondrio**
Corso Vittorio Veneto, 28
23100 - SONDRIO

Sondrio, 19 aprile 2018

OSSERVAZIONI al documento **“PROGRAMMA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DEL BACINO DI SONDRIO 2018”** predisposto da codesta Agenzia del TPL e presentato alla conferenza del TPL il 26 marzo 2018.

Il documento è stato analizzato alla luce delle seguenti circostanze:

- la conoscenza sul campo, validata dall'esperienza pratica pluriennale nella produzione dei servizi in parola, dello stato di fatto attuale e degli antefatti attraverso i quali si è giunti a questa situazione, in particolare alla riduzione delle risorse che a più fasi, a partire dalla gara del 2004, sono intervenute e che hanno determinato conseguenti e proporzionali riduzione dei servizi;
- la consapevolezza che buona parte dell'organizzazione dei servizi attuali ruota intorno agli orari scolastici alle cui esigenze si sono via via adeguati gli orari e le corse;
- la sostenibilità attuale del complesso dei servizi in relazione alle risorse attribuite (scarse, che non permettono comunque una equa compensazione) è garantita da una organizzazione di corse ed orari che permettono alle aziende l'ottimizzazione (in termini di massima efficienza/efficacia) del proprio personale autista e del proprio parco veicolare;
- la consapevolezza che difficilmente nel futuro le risorse potranno aumentare in maniera stabile e quindi la necessità che il piano di bacino si componga di un livello di servizi minimi che possa essere implementato, anche solo periodicamente, qualora vengano rese disponibili ulteriori risorse (anche contingenti e transitorie) da Enti interessati oppure da progetti specifici.

Si riportano ora alcuni concetti reperiti all'interno del piano che meritano qualche ulteriore riflessione in quanto, se inseriti in un capitolato di gara, essendo antieconomici per le organizzazioni aziendali, potrebbero essere motivi ostativi alla partecipazione alla gara in presenza di risorse non adeguate.

SOVRAPPOSIZIONE E INTEGRAZIONE TRENO/GOMMA: ai fini della razionalizzazione dei servizi viene più volte indicata la soluzione di interrompere le corse a Berbenno, a Tresenda, a Montagna loc. Pace... prevenendo l'attestazione in quelle località dei bus per la distribuzione nelle zone circostanti. La soluzione dal punto di vista aziendale appare non razionale in quanto nelle località indicate mancano spazi adeguati per lo stazionamento prolungato dei bus. Inoltre i bus, ma soprattutto gli autisti, fermi al di fuori dei depositi aziendali sono dei costi improduttivi in quanto non sono utilizzabili per altri servizi. Al contrario il rientro dell'autista al deposito di assegnazione permette di destinarlo ad altri servizi oppure di toglierlo dal servizio fino alla ripresa successiva del turno.

Si evidenzia come, in termini di contenimento dei costi del personale (come noto esso è la più pesante componente del costo del servizio e quindi elemento da valutare con la massima attenzione e analisi), obiettivo dell'azienda è di proporre turni/uomo completi e operativi/produttivi.

Sul tema delle sovrapposizioni si evidenzia comunque una sorta di contraddizione all'interno del piano: da un lato su tragitti relativamente brevi si prevede il frazionamento del viaggio parte in treno e parte in bus (rendendoli in tal modo significativamente molto meno attrattivi per l'utenza: anche da altre sperimentazioni si è rilevato come la rottura di carico, in particolare sulle percorrenze medio-brevi, raggiunga effetti opposti a quelli desiderati: l'utenza tende a organizzarsi diversamente con altre modalità e quella che vi riesce viene perduta al mezzo pubblico), dall'altro sul collegamento Morbegno-Chiavenna, ben più esteso, si ipotizza l'istituzione di un collegamento permanente con autobus con cadenzamento orario. Su questa relazione potrebbe essere più realisticamente previsto un rinforzo delle corse Morbegno-Dubino per l'interscambio con il servizio ferroviario diretto a Chiavenna.

RISPETTO COINCIDENZE ORARI TRENI: più volte viene affrontato il problema a partire dal concetto che la ferrovia rappresenta l'asse portante al quale devono adattarsi gli orari della gomma: si condivide il fatto che questo possa essere un obiettivo auspicabile, ma realizzarlo in modo generalizzato su tutto il bacino potrebbe essere incompatibile con l'organizzazione delle corse al servizio degli orari scolastici, che non si limitano alla fascia mattutina e del mezzogiorno (indicate come fasce da mantenere rispetto agli orari attuali) ma si prolungano anche nel pomeriggio quando vi sono i rientri e dunque gli orari dei bus sono ancora vincolati agli orari scolastici. E anche le corse nella fascia di morbida mattutina possono essere sì rimodulate nel rispetto delle esigenze individuate nel piano, ma comunque sempre nell'ottica del rendez vous con la partenza delle corse scolastiche del mezzogiorno.

Si specifica che anche attualmente si è sempre mirato a garantire la coincidenza treno/bus ma non sempre questo è possibile: particolarmente sulle linee di lunga percorrenza (Chiavenna-Madesimo – Sondrio-Teglio – Sondrio-Aprica, Morbegno-Valmasino – Tartano – Valgerola) se si garantisce la coincidenza in partenza dai capoluoghi di mandamento non sempre è possibile

ritornare in tempo per la coincidenza alla partenza del treno successivo. La soluzione sarebbe di utilizzare due autobus con il raddoppio però dei costi!

CADENZAMENTO ORARIO: su tanti servizi viene previsto il cadenzamento orario, difficile da realizzare se l'orario è calibrato a partire dalle corse scolastiche.

VINCOLO SULL'UTILIZZO DEGLI AUTOBUS: vengono differenziate le caratteristiche dei veicoli in base ai servizi. Ovviamente questo per le aziende può risultare un vincolo oltremodo oneroso perchè potrebbe richiedere un aumento del numero di bus necessari per il servizio, tenuto conto che vanno in ogni modo previste anche le scorte. Infatti l'utilizzo degli autobus in maniera *neutra* sulle varie linee permette tante volte all'azienda di rispondere alle mutate esigenze dell'utenza e del servizio e comunque di contenere i costi di gestione.

Anche le caratteristiche dei bus risultano troppo vincolanti in quanto:

- sarà difficile avere sempre autobus di più recente classe di emissione di gas: il parco autobus inevitabilmente invecchia, di solito vengono sostituiti gli autobus più datati, prevedere di avere autobus di più recente classe di emissione determina che appena cambia la normativa antinquinamento anche gli autobus più recenti (oggi euro 6) risulterebbero tutti inadeguati per certi tipi di servizi;
- sistema di incarrozzamento per disabili su tutti gli autobus: oggi la normativa regionale prevede che almeno il 40% del parco sia dotato di tali sistemi, non certo il 100%. Inoltre in Valtellina ci sono tante fermate dove per mancanza di spazi, per le pendenze o per altri motivi obiettivi, non è nemmeno possibile utilizzarli, ove anche sono presenti. Dal momento che l'affluenza di disabili in carrozzina è veramente sporadica, il servizio a chiamata sarebbe il sistema migliore per rispondere alle esigenze di questi utenti evitando gli enormi costi di dotare tutto il parco veicolare di pedane spesso inutilizzabili per i motivi anzidetti; a ciò si aggiunga che gli autobus che permettano un "adeguato sistema di incarrozzamento", a causa degli spazi ridotti delle bagagliere, causano i ben immaginabili problemi in caso di bagagli "ingombranti" o nelle corse molto utilizzate dai turisti con bagagli al seguito;
- dispositivi contapasseggeri e videosorveglianza, model o router WIFI: le aziende locali già stanno preparandosi a fare un grosso sforzo economico per il sistema di AVM e bigliettazione elettronica che svolge anche una funzione analoga al conta passeggeri: si ritiene che l'obbligo di questi ulteriori dispositivi (conta passeggeri, videosorveglianza, model o WIFI) possa essere omesso, visti i costi non solo di installazione ma anche di mantenimento successivo che hanno e richiedono questi dispositivi, oppure possa essere mitigato prevedendone l'installazione solo sui veicoli di nuova immatricolazione;
- portasci e portabiciclette: premesso che l'autobus nasce come veicolo per trasporto di persone e che il trasporto di sci è fattibile anche con le normali bagagliere del bus, l'applicazione del portabiciclette non può essere generalizzato su tutti i bus ma deve essere organizzato su tratte specifiche, ove vi siano anche gli spazi per mettere/togliere le bici dalla rastrelliera.

Si evidenzia come tutti questi requisiti richiesti ai bus rischiano di rendere in parte obsoleta la flotta degli attuali gestori e quindi di diminuire l'interesse di un eventuale nuovo gestore

rispetto all'acquisto completo delle flotte aziendali, con un possibile depauperamento del patrimonio degli attuali gestori.

Si sottolinea come dalla lettura complessiva del documento in oggetto emerga l'impressione che nella stesura non si siano verificate le condizioni di fattibilità dei servizi alla luce di quelli che sono i costi aziendali per realizzarli.

E ciò è anche comprensibile visto che le aziende locali di TPL non sono state coinvolte nella predisposizione dei contenuti ma ne hanno preso visione a lavoro ultimato: da un semplice lettura del documento non sempre è possibile comprendere nemmeno le motivazioni sottese a determinate scelte, ma certamente il contributo delle aziende avrebbe potuto mediare la visione futura del trasporto valtellinese delineata da codesta Agenzia del TPL con il più concreto (perché basato su una lunga esperienza operativa) punto di vista pratico e attento alle dinamiche dei costi, tipico delle aziende che giornalmente da decenni operano sul territorio.

Molto probabilmente il Piano di Bacino non rispecchia la realtà oggettiva che si prospetta, ovvero la concreta possibilità che le risorse per i servizi di TPL negli anni a venire non verranno aumentate ma al più rimarranno stabili, per non dire che potranno anche andare a diminuire, richiedendo ulteriori tagli ad un bacino che quanto a servizi è già ai minimi livelli previsti per un servizio di trasporto pubblico.

Il rischio concreto è dunque che le pesanti condizioni che potranno essere richieste da un capitolato di gara redatto sulla base di questo Piano di Bacino possano indurre le aziende locali, che ben conoscono le problematiche del territorio e i costi dei servizi, a disertare la gara, aprendo la strada a qualche competitor che, in modo più spregiudicato, presenti una offerta sulla carta sostenibile, ma che nei fatti determinerà servizi scadenti e non all'altezza, penalizzando il territorio valtellinese per un tempo non certo breve e sfasciando il sistema delle aziende di TPL che attualmente offre al territorio valtellinese, pur nelle obiettive difficoltà di contesto, un servizio più che dignitoso.

E non si possono non citare i risultati dello studio commissionato da codesta Agenzia a Lem Reply circa l'esistenza o meno della sovracompensazione, che hanno dimostrato come i servizi attuali siano sottocompensati, riconoscendo esplicitamente lo sforzo che fanno i gestori attuali per "far quadrare i conti" nonostante tutto.

Ecco che allora le condizioni inserite nel Piano, che rendono inevitabilmente più costosa la realizzazione del singolo chilometro, non possono convivere con le attuali risorse perché il vero rischio è la diminuzione dei servizi resi al territorio.

Nella disamina svolta non sono stati affrontati gli aspetti tariffari in quanto si è in attesa dei risultati delle indagini di carico commissionate, che potranno aggiungere importanti elementi per le conseguenti valutazioni e che quindi ci si riserva di integrare questa parte in un momento successivo. Ai fini dell'adozione di un modello di zonizzazione ottimale e che abbia il minor impatto possibile su utenti e aziende, si ritiene opportuno che le simulazioni finalizzate al

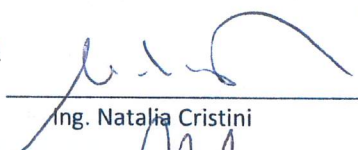
raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario siano condivise con i gestori affinché gli stessi possano attentamente valutare l'impatto sugli introiti tariffari e quindi la sostenibilità economica del modello stesso.

Nella consapevolezza che alcuni aspetti meriterebbero di essere testati sul campo, le aziende si dichiarano disponibili a svolgere una eventuale simulazione per determinare i costi del servizio come strutturato nel Piano di Bacino, dopo l'individuazione dei servizi minimi da svolgere.

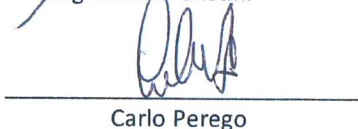
Inoltre le aziende sono fin d'ora a disposizione per prestare all'Agenzia la propria collaborazione sul piano tecnico.

Con riserva di ulteriori deduzioni e precisazioni, anche da parte delle singole aziende, si porgono distinti saluti.

S.T.P.S. Società Trasporti Pubblici Sondrio S.p.A
L'Amministratore Delegato


Ing. Natalia Cristini

Automobilistica Perego S.p.A
Il Legale Rappresentante


Carlo Perego