

**Agenzia del Trasporto Pubblico Locale del bacino della
Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia**

Conferenza Locale del Trasporto Pubblico

Milano, 7 maggio 2018

Il percorso

Il nuovo cronoprogramma generale per l'affidamento dei servizi TPL

Giugno 2018
Settembre 2017 ● —● Novembre 2018
Programma dei Servizi di Bacino

Settembre 2017 ● —● Ottobre 2018
Sistema Tariffario Integrato del Bacino di Mobilità (STIBM)

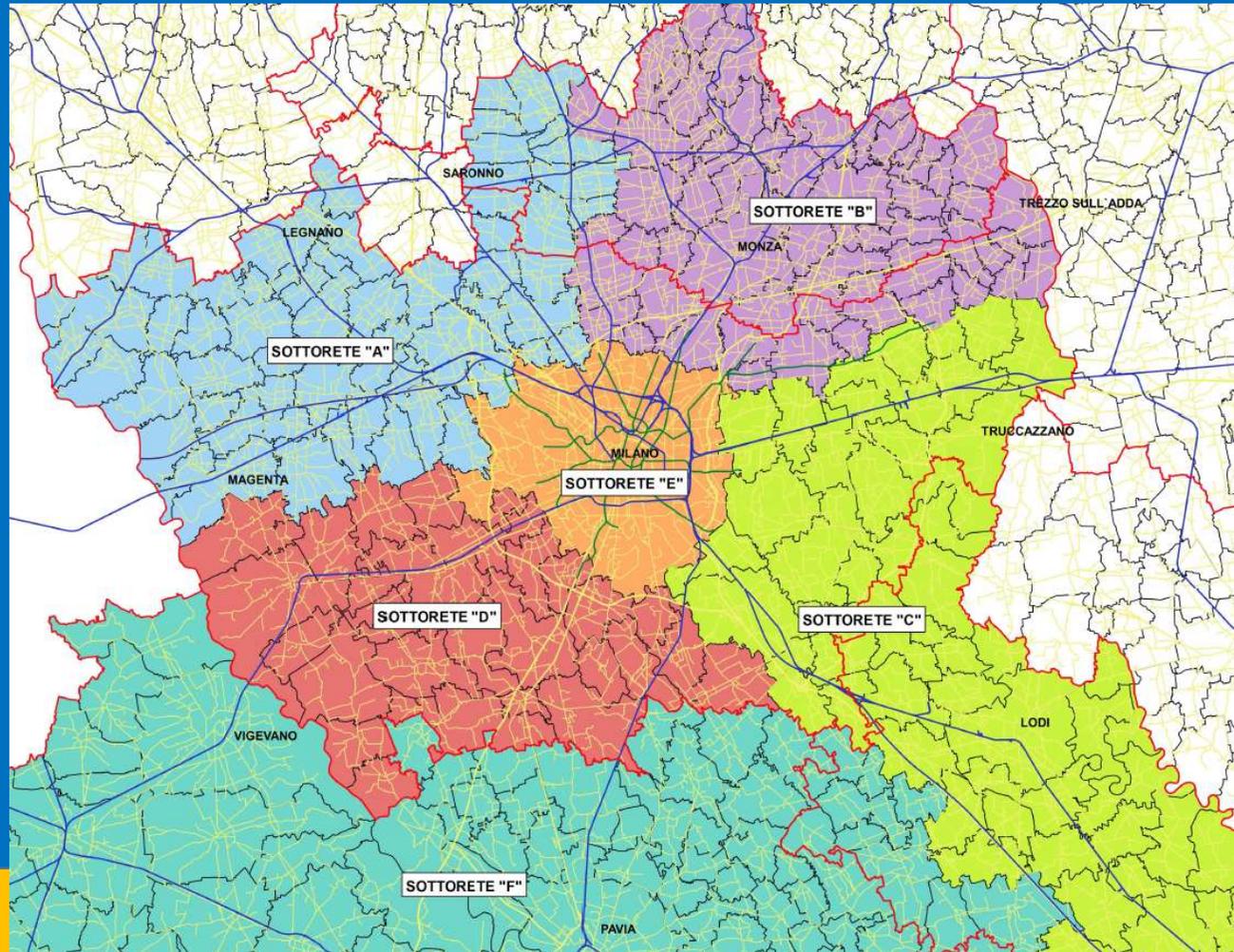
Novembre 2017 ● —● Dicembre 2018
Predisposizione atti di affidamento dei servizi

Giugno 2019
Dicembre 2018 ● —● Giugno 2020
Procedura di affidamento dei servizi

Il cronoprogramma per l'approvazione del Programma dei Servizi di Bacino

7/05/2018	Conferenza Locale Trasporto Pubblico: presentazione bozza di Programma Servizi e percorso a concludere
29/05/2018	Consultazione ambiti locali
27/07/2018	
11/08/2018	Adozione del Programma da parte del CdA e pubblicazione per osservazioni
28/09/2018	Termine presentazione osservazioni
30/10/2018	Conferenza Locale Trasporto Pubblico: presentazione esiti del processo partecipativo e Programma Servizi consolidato
15/11/2018	Approvazione del Programma dei Servizi da parte dell'Assemblea

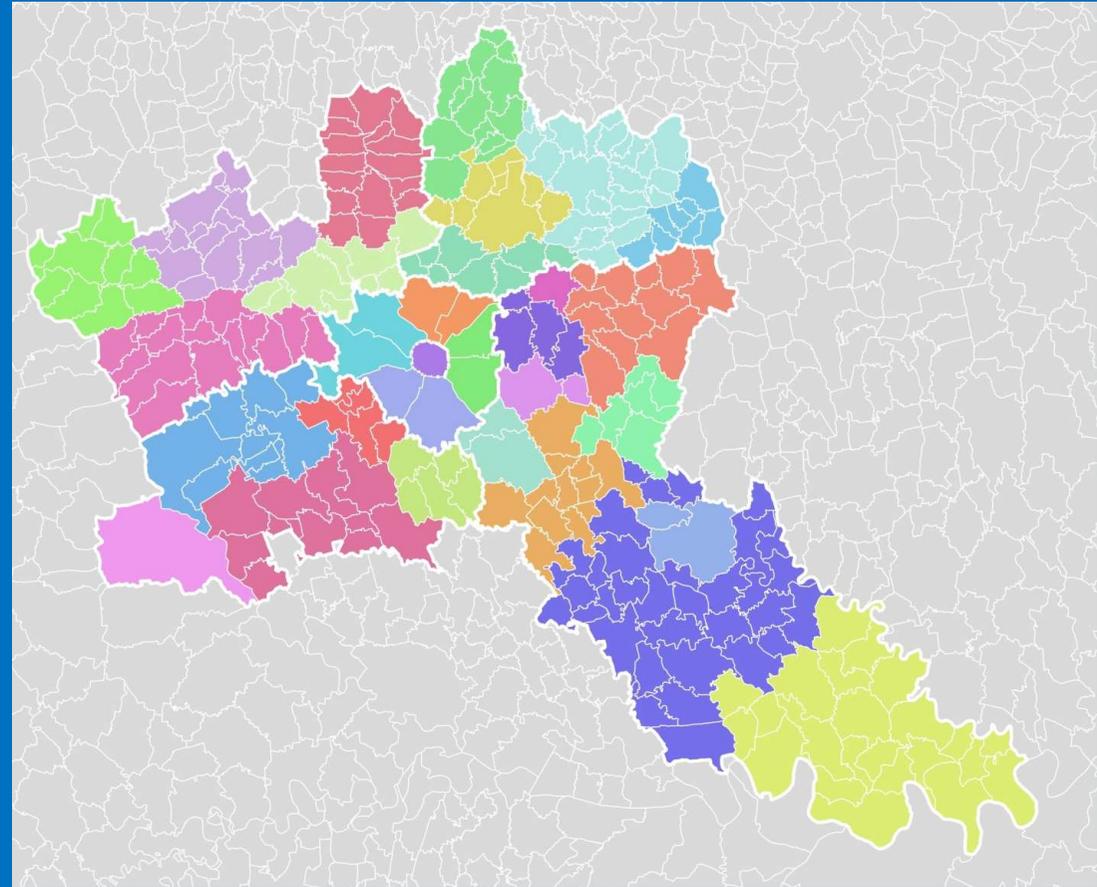
Le sottoreti di pianificazione dei servizi



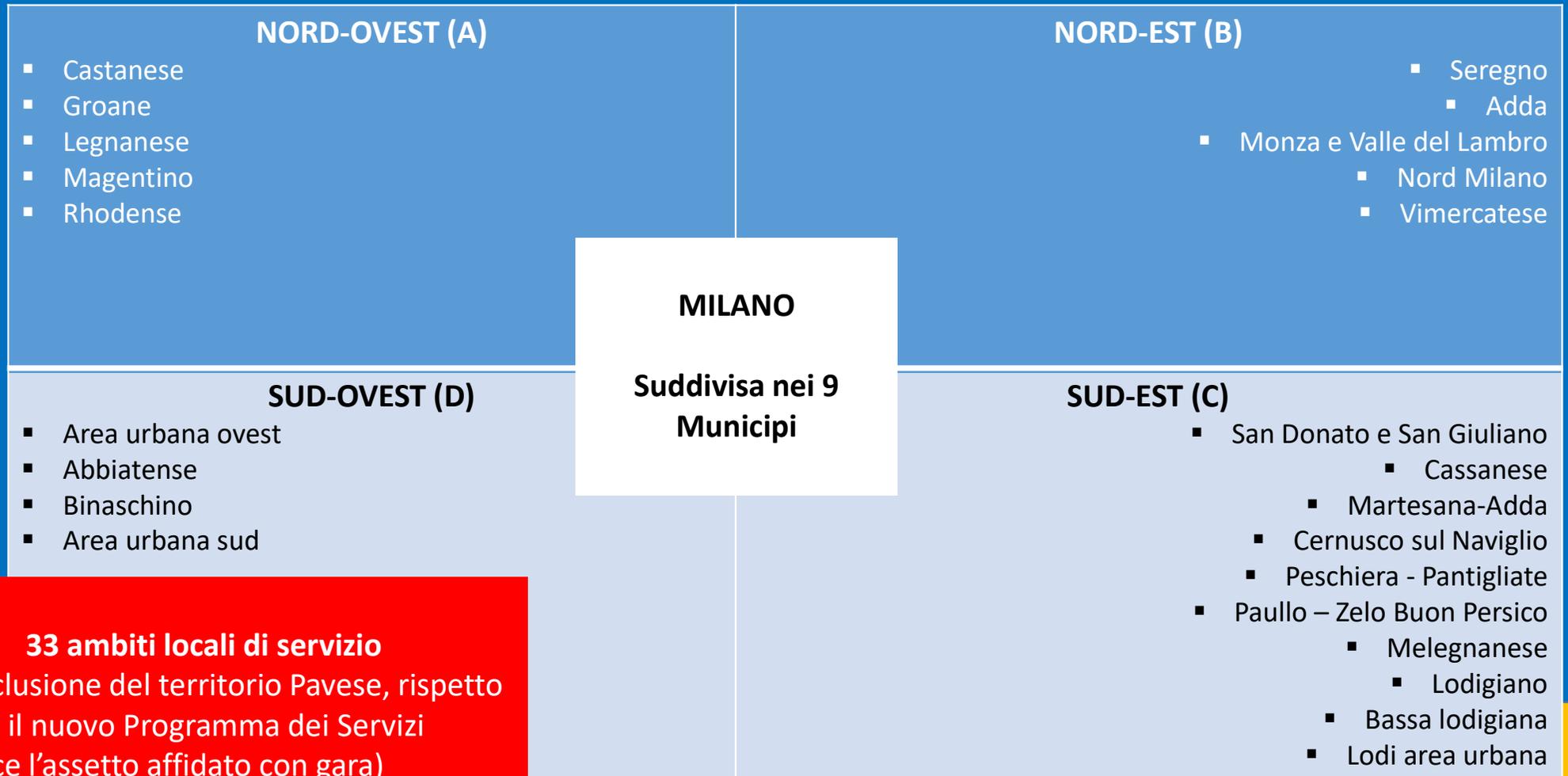
Gli ambiti locali di programmazione dei servizi e di consultazione del territorio

La **consultazione del territorio**, sarà effettuata con riferimento a 33 ambiti locali omogenei per struttura della domanda e per sotto rete di progetto.

L'obiettivo di questa fase è di raccogliere osservazioni dirette sul progetto elaborato, con possibilità di proposte di modifiche o integrazioni di servizio, anche attraverso il co-finanziamento da parte degli Enti locali



Gli ambiti locali di programmazione dei servizi e di consultazione del territorio



Totale:
33 ambiti locali di servizio
(con esclusione del territorio Pavese, rispetto al quale il nuovo Programma dei Servizi recepisce l'assetto affidato con gara)

Gli ambiti locali di programmazione dei servizi e di consultazione del territorio

Per la consultazione, si propone di raggruppare i 33 ambiti locali di servizio in 20 incontri

Sottorete di riferimento	Raggruppamento sottoambiti per la consultazione	Luogo proposto incontro
A	Legnanese - Rhodense	Rho
A	Magentino - Castanese	Magenta
A	Groane	Provincia MB
B	Milano Nord	Cinisello Balsamo
B	Monza Valle del Lambro - Seregno	Monza
B	Adda - Vimercatese	Monza
C	Cassanese - Martesana	Melzo
C	Paullese - Emilia	San Donato Milanese
C	Lodigiano	Lodi
D	Area Urbana Sud - Ovest	Rozzano/Corsico
D	Abbiatense - Binaschino	Binasco
E	Milano Municipio 1	Sede Municipio
E	Milano Municipio 2	Sede Municipio
E	Milano Municipio 3	Sede Municipio
E	Milano Municipio 4	Sede Municipio
E	Milano Municipio 5	Sede Municipio
E	Milano Municipio 6	Sede Municipio
E	Milano Municipio 7	Sede Municipio
E	Milano Municipio 8	Sede Municipio
E	Milano Municipio 9	Sede Municipio

Il progetto sottoposto alla consultazione

Il progetto della rete e dei servizi è stato rappresentato attraverso la produzione di una scheda per ogni ambito locale, ottenendo un totale di **30 schede illustrative delle proposte di progetto**, da utilizzare a supporto dell'interlocuzione con gli stakeholders.

Ciascuna scheda riporta:

- Il riassunto della **metodologia** adottata;
- Una breve illustrazione della **domanda** attualmente servita dal sistema;
- L'identificazione dei principali **capisaldi della rete di progetto** (*attestamenti su rete di forza urbana MI e/o stazioni-nodo del servizio ferroviario suburbano/regionale*);
- Il **progetto di ridisegno della rete**, organizzata per singole linee riclassificate secondo le linee-guida regionali, con relativi indicatori sintetici del livello di servizio di progetto.

La qualità nel progetto

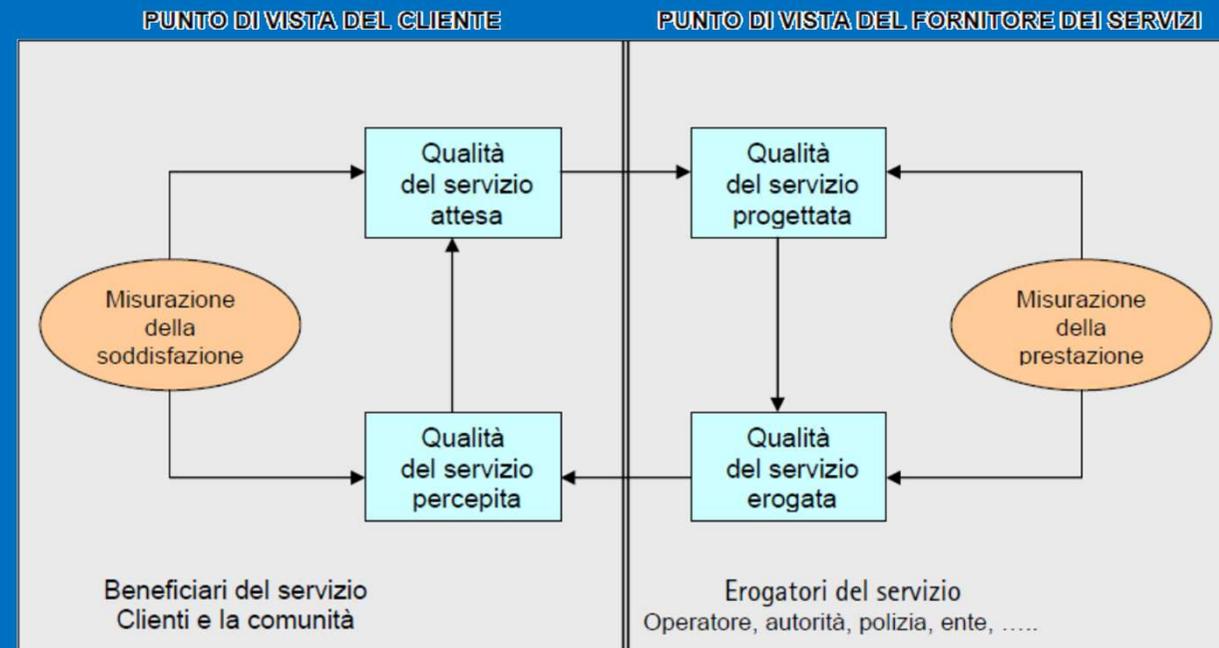
Progettazione orientata all'utente del servizio

Approccio alla progettazione dei servizi conforme alle Norme ISO 13816

La progettazione dei servizi non dovrebbe considerare solo gli utenti attuali del servizio ma anche la domanda totale potenziale

**LA CONFERENZA LOCALE del TRASPORTO PUBBLICO
PRIMO AMBITO DI CONFRONTO FRA
UTENTI-COMUNITÀ LOCALI-OPERATORI
NEL PROCESSO DI PROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI**

EN 13816 - Ciclo della Qualità



La qualità del servizio nel progetto

La **qualità del servizio** si declina nel Programma nei seguenti elementi chiave:

1. **Qualità ambientale** della flotta e del servizio
2. **Affidabilità del servizio**, attraverso la garanzia del rispetto degli indicatori di **regolarità, puntualità, coordinamento orario** dei servizi programmati
3. **Comfort** per gli utenti, nelle diverse fasi del viaggio
4. **Sicurezza**, del materiale rotabile e delle infrastrutture, personale e patrimoniale dei passeggeri a bordo mezzo e nelle fasi di attesa e interscambio;
5. **Accessibilità**, superamento delle barriere:
 - di **accesso fisico ai mezzi**
 - di **accesso alle informazioni, pre viaggio e durante il viaggio**
 - di **accesso all'acquisto dei titoli e al pagamento della tariffa**
 - di **relazione con l'ente regolatore e con l'azienda esercente**

Monitoraggio del servizio erogato

Superamento dell'asimmetria informativa fra
azienda esercente - ente regolatore – utente
garanzia dell'effettivo rispetto della qualità progettata.

Il monitoraggio, orientato al tempo reale, si esplica nei seguenti ambiti prioritari:

- ✓ **Certificazione della produzione** e degli indicatori di **affidabilità** attraverso sistemi automatici di rilevazione del servizio erogato (AVM e sensoristica di bordo connessa);
- ✓ Acquisizione automatizzata dei dati di **frequentazione del servizio** (contapasseggeri, sistema SBE);
- ✓ Andamento **titoli venduti e introiti** tariffari (SBE);
- ✓ **Qualità attesa e percepita** dagli utenti (indagini di customer satisfaction e gestione dei reclami)

Il Sistema Tariffario Integrato come elemento di qualità del servizio

Il sistema di Tariffazione Integrata preconditione per la pianificazione integrata dei servizi STIBM e nuovo Sistema di Bigliettazione Elettronica (SBE)

- ✓ per le Aziende: controllo del servizio, lotta all'evasione, ripartizione certa degli introiti
- ✓ per gli Utenti: **facilità** di accesso al servizio, **flessibilità** di pagamento

Flessibilità della tariffa per gli utenti: **curva del miglior prezzo**

- ✓ non devo decidere prima che titolo acquistare (non sono classificabile a priori come utente sistematico od occasionale dei servizi TPL),
- ✓ non sono necessariamente vincolato ad una specifica origine/destinazione degli spostamenti: superamento del TPL come soluzione di mobilità esclusivamente rivolta agli spostamenti «rigidi» casa-lavoro, casa-scuola

**STIBM come parte centrale di un sistema TPL di miglior qualità
in grado di attrarre nuova utenza**

Il Sistema Tariffario Integrato come elemento di qualità del servizio

Lo STIBM si occupa esclusivamente dell'integrazione delle tariffe del trasporto pubblico, ma:

- **L'integrazione tariffaria TPL è solo un tassello dell'integrazione tariffaria fra i diversi sistemi e servizi di mobilità**, facilitata dall'adozione di sistemi elettronici di pagamento. Il passaggio successivo è quindi:
 - ✓ Integrazione TPL – sosta
 - ✓ Integrazione TPL – offerte di mobilità in sharing
 - ✓ Taxi?...

Tutto questo richiama il concetto di *mobility as a service* - MaaS

La flessibilità diventa un elemento chiave dell'offerta di mobilità e non è più intesa solo come flessibilità **interna** all'offerta TPL (servizi flessibili – a chiamata - ...) ma, in primo luogo, come flessibilità **tra** più servizi di trasporto, visti come cooperanti e non come concorrenti, che costituiscono nel loro insieme l'offerta a disposizione degli utenti.

Le risorse e l'equilibrio economico-finanziario del sistema

Le risorse del sistema

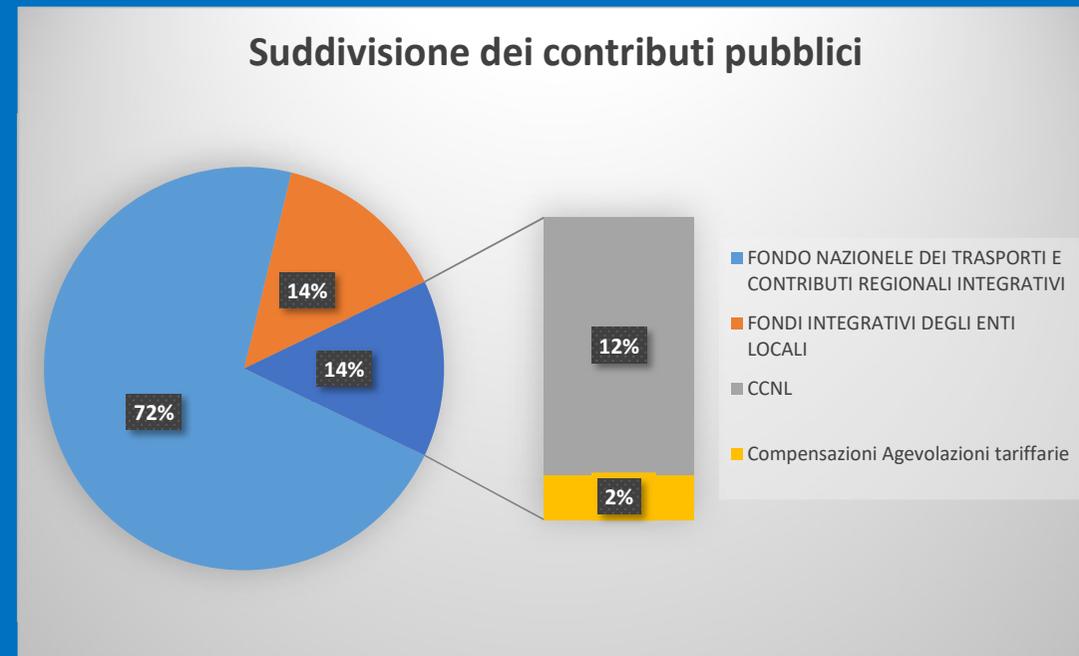
Attuale costo del servizio: **967 M€/anno**

Da dove provengono le risorse?

Utenti del servizio: 460 M€/anno (47,5%)

Ente titolare del contratto	Grado di copertura dei costi da introiti tariffari (%)
Città Metropolitana di Milano	33,3%
Comune di Milano	51,8%
Comuni non capoluogo della Città Metropolitana	9,4%
Provincia di Monza e della Brianza	30,1%
Comune di Monza	33,3%
Comuni non capoluogo della Provincia di Monza e Brianza	9,6%
Provincia di Lodi	31,4%
Comune di Lodi	31,5%
Comuni non capoluogo della Provincia di Lodi	8,3%
Provincia di Pavia	27,8%
Comune di Pavia	26,9%
Comuni non capoluogo della Provincia di Pavia	17,5%
TOTALE AGENZIA CITTA' METROPOLITANA DI MILANO-MONZA BRIANZA-LODI-PAVIA	47,5%

– **Contributi pubblici: 507 M€/anno (52,5%)**



Agenzia del Trasporto Pubblico Locale del bacino della
Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia

Le risorse del sistema

La contribuzione degli Enti Locali

Tutti i **4 Comuni capoluogo + 52 Comuni non capoluogo** su 435

Gli Enti Locali che contribuiscono, investono risorse annue comprese fra meno di 1 €/ab. e 50 €/ab., con una media di € 10/ab.

Se tutti gli Enti Locali contribuissero al servizio con un contributo pari alla media, si genererebbero **risorse aggiuntive per circa 20 M€/anno**

Ambito territoriale	Contributo enti locali (M€)	Abitanti	Contributo EE.LL. / abitante
Città Metropolitana	64,8	3.218.201	20,1
Provincia di Monza e Brianza	3,7	868.859	4,2
Provincia di Lodi	0,3	229.338	1,4
Provincia di Pavia	3,0	547.251	5,5

Le risorse del sistema

Quante risorse alla base dei nuovi affidamenti?

Risorse attuali	M€ 967 +	
Δ Variazione contributi stato (FNT) – Regione Lombardia	...	+
Δ Variazione introiti per effetto del nuovo sistema tariffario	...	+
Δ Variazione di risorse per effetto di nuovi passeggeri attratti	...	+
Δ Variazione contributi Enti Locali del bacino (*)	...	+

Risorse a base dei nuovi affidamenti	M€ ?	
---------------------------------------------	-------------	--

(*) Necessità di convenzioni fra Agenzia TPL di Bacino e Comuni a valle della condivisione del progetto dei nuovi servizi

L'equilibrio dei contratti: livello di servizio e costo

Quale livello di servizio (quali-quantitativo) a fronte delle risorse date?

Quantità attuale del servizio (intero Bacino – vett .(treni)*km reali) **Mkm 128 +**
di cui 13 Mvett*km già affidati con la nuova gara di Pavia

△ Variazione quantitativa del servizio derivante dal nuovo quadro delle risorse	...	+
△ Variazione dovuta al costo della qualità progettata	...	+
△ Variazione dovuta ai nuovi costi a base di affidamento (costi standard)	...	+
△ Variazione dovuta ai ribassi/offerte migliorative in fase gara	...	+

Livello di servizio a base dei nuovi affidamenti

Mkm ?

L'equilibrio dei contratti: livello di servizio e costo

Il nuovo Programma dei Servizi di Bacino si sta tarando su un **livello quantitativo di servizio pari a quello attuale incrementato del 10-15%**

Gli incrementi quantitativi rispetto al livello attuale, condizionati al conseguimento delle condizioni di equilibrio economico finanziario precedentemente richiamate, possono essere «spesi», in particolare, in:

- Aumento dell'arco giornaliero del servizio (verso un'offerta TPL sempre attiva);
- Riduzione delle disparità di servizio a calendario (verso un'offerta TPL costante nel tempo);
- Sviluppo di servizi locali di adduzione alla rete di forza (verso un servizio TPL maggiormente accessibile)

L'equilibrio dei contratti: livello di servizio e costo

Le eventuali, auspiccate, **risorse aggiuntive per il sistema TPL** sono condizione non solo per una **maggior quantità di offerta** ma anche per un **miglior livello qualitativo del servizio**.

Gli elementi di qualità di maggior rilievo sotto questo aspetto possono essere riassunti in:

- Qualità ambientale della flotta – rinnovo accelerato, anche in autofinanziamento da parte delle aziende, investimento su motorizzazioni a basse - «zero» emissioni;
- Comfort per gli utenti;
- Sicurezza;
- Maggiore e migliore accessibilità al servizio – accessibilità dei mezzi, attenzione alle diverse categorie di utenti, informazioni, tecnologie abilitanti...

Conferenza Locale del Trasporto Pubblico

GRAZIE PER L'ATTENZIONE

conferenza.locale@agenziatpl.it

www.agenziatpl.it