

ALLEGATO 1

**STATO DI ATTUAZIONE DEI PROGRAMMI
AL 30 GIUGNO 2015**

Luglio 2015

Indice

| | | |
|----------|---|----|
| PARTE 1. | QUADRO DI RIFERIMENTO | 5 |
| PARTE 2. | PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL'AGENZIA 2015..... | 6 |
| 2.1. | Conoscere le esigenze di mobilità dei cittadini e definire il quadro di sviluppo del sistema di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino..... | 8 |
| 2.1.1. | Analisi del contesto e principali indicatori | 8 |
| 2.1.2. | Iniziative per la conoscenza della mobilità..... | 12 |
| 2.1.3. | Le esigenze di mobilità dei cittadini dell'area metropolitana..... | 18 |
| 2.1.4. | La qualità percepita dai cittadini..... | 19 |
| 2.1.5. | Confronto con le altre grandi città italiane ed europee e risultati attesi | 21 |
| 2.1.6. | La definizione del quadro di sviluppo del sistema di trasporto | 24 |
| 2.1.7. | Le valutazioni di scenario | 26 |
| 2.2. | La pianificazione e programmazione del sistema di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino..... | 27 |
| 2.2.1. | La pianificazione del TPL nell'area metropolitana; la definizione degli obiettivi di Piano..... | 27 |
| 2.2.2. | Il sistema ferroviario metropolitano | 27 |
| 2.2.3. | Linee di metropolitana | 35 |
| 2.2.4. | Sistema tranviario | 36 |
| 2.2.5. | Rete di autobus metropolitani e sistema di interscambi | 37 |
| 2.2.6. | La programmazione dei servizi esterni all'area metropolitana | 40 |
| 2.2.7. | Cooperazione Internazionale | 41 |
| 2.2.8. | Il sistema tariffario | 42 |
| 2.3. | Amministrazione del sistema di TPL | 45 |
| 2.3.1. | La gestione dei contratti ferroviari..... | 45 |
| 2.3.2. | La gestione dei contratti gomma | 47 |
| 2.3.3. | Osservazione dei servizi | 52 |
| 2.3.4. | La promozione del trasporto pubblico..... | 56 |
| 2.4. | La strategia degli investimenti | 61 |
| 2.4.1. | La Linea 1 di Metropolitana e le competenze dell'Agenzia | 61 |
| 2.4.2. | Piano materiale rotabile ed infrastrutture..... | 62 |
| 2.4.3. | Programma di contribuzione per il miglioramento funzionale e qualitativo delle fermate di TPL relative a Linee di competenza dell'Agenzia..... | 63 |
| PARTE 3. | PROGRAMMI CON IMPATTO SULL'ASSETTO ORGANIZZATIVO..... | 65 |
| 3.1. | Innovazione gestionale, saperi e formazione | 65 |
| 3.1.1. | Fatturazione elettronica..... | 65 |

| | | |
|--------|-------------------------------------|----|
| 3.1.2. | Gestione telecomunicazioni | 65 |
| 3.1.3. | Programma europeo Horizon 2020..... | 65 |

PARTE 1. QUADRO DI RIFERIMENTO

Per quanto concerne il quadro di riferimento si rimanda a quanto descritto nella Relazione previsionale e programmatica al Bilancio di previsione 2015 approvata dall'Assemblea nell'adunanza del 9 aprile 2015.

PARTE 2. PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL'AGENZIA 2015

L'Agenzia, nell'ambito delle proprie attività, sviluppa la pianificazione del sistema della mobilità e la programmazione dei servizi e delle infrastrutture di trasporto locale per l'area metropolitana, la Provincia di Torino ed anche parzialmente per la rete ferroviaria regionale, così come previsto dallo Statuto.

Per sviluppare tali attività è necessario operare da un lato sugli orizzonti temporali di lungo periodo, con l'individuazione delle Strategie per lo sviluppo del Trasporto Pubblico Locale e delle politiche per la mobilità sostenibile e dall'altro sugli orizzonti di medio e breve periodo con i programmi attuativi.

Già nelle precedenti relazioni previsionali programmatiche si era esplicitata l'opportunità di portare a compimento le missioni fondamentali dell'Agenzia attraverso l'avvio di una pianificazione strategica di lungo periodo. Le tappe fondamentali dell'attività dell'Agenzia che portano all'avvio di questa pianificazione strategica sono qui di seguito riassunte:

1. L'istituzione dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana è stata prevista dalla legge 1/2000 della Regione Piemonte con funzioni di pianificazione della mobilità e di programmazione, amministrazione e controllo dei sistemi di trasporto pubblico nella conurbazione torinese costituita dalla Città di Torino e da 31 Comuni della cintura;
2. L'Agenzia è stata formalmente istituita nel 2003 con funzioni, secondo lo statuto, di pianificazione della mobilità e di programmazione, amministrazione e controllo dei sistemi di trasporto pubblico nonché di amministrazione delle tariffe. I documenti fondamentali, approvati dall'Assemblea, in base ai quali l'Agenzia deve operare sono, oltre al Bilancio, il Programma Triennale dei Servizi ed il Piano della Mobilità Metropolitana;
3. L'Agenzia ha cominciato ad essere operativa nella seconda metà del 2004. In questo anno l'Agenzia è subentrata agli Enti Consorziati nella titolarità di 6 contratti di servizio per il trasporto pubblico di persone nell'area di competenza, attivando le funzioni di amministrazione e controllo;
4. Nel 2005 l'Agenzia ha assunto la titolarità di altri due contratti di servizio, ha attivato e/o rinforzato le strutture giuridiche, di pianificazione e di programmazione, che hanno cominciato ad operare anche a supporto degli enti consorziati;
5. L'Agenzia ha elaborato il *"Programma dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale dell'Agenzia per la mobilità metropolitana per il periodo 2005-2006"*, aggiornato dalla *"Programmazione del trasporto pubblico locale 2006 e pluriennale 2006-8"*.
6. Ad inizio 2007 l'Agenzia ha predisposto il *"Programma triennale 2007-09 dei servizi di trasporto pubblico locale dell'area metropolitana di Torino"* approvato dall'Assemblea il 14/06/2007 adempiendo ad uno dei compiti dello Statuto.

Il programma triennale 2007-2009 -come i precedenti documenti di programmazione- conteneva, in assenza di un Piano della Mobilità Metropolitana, considerazioni ed indicazioni anche sull'evoluzione dei sistemi di trasporto sul medio e lungo periodo.

Nel corso del 2009 l'Agenzia ha avviato la redazione del Programma Triennale 2010 – 2012 per l'individuazione dei servizi oggetto dell'Accordo di Programma previsto dalla legge regionale 1/2000 per l'equivalente periodo.

La relazione previsionale programmatica 2010 aveva introdotto le prime linee guida per un programma triennale 2010 – 2012. Successivamente la Regione Piemonte ha comunicato la necessità di rivedere il quadro delle risorse disponibili per il finanziamento dei servizi di trasporto

pubblico. L'annunciata diminuzione delle risorse comporta la necessità di ridefinire la programmazione dei servizi già per l'anno 2011 e soprattutto per gli anni 2012, 2013 e 2014.

Tenendo conto della sopra citata ridefinizione del quadro delle risorse disponibili, la pianificazione di lungo periodo si dovrà concentrare su di un programma di ridisegno della rete che sarà più dettagliatamente illustrato nel paragrafo 2.2 e successivi.

Per quanto riguarda la pianificazione di lungo periodo, nel 2010 era stata avviata la definizione delle linee guida per la redazione del Piano della Mobilità Metropolitana (PMM), completando ulteriormente gli adempimenti previsti dallo Statuto; tale attività ha tuttavia assunto una minore priorità rispetto alle necessità di riprogrammare i servizi nel breve periodo e ridefinire il quadro delle risorse e dei servizi minimi su cui impostare gli obiettivi della pianificazione di lungo periodo.

La Figura 1 illustra le fasi principali di attuazione delle attività dell'Agenzia mentre in fondo sono indicate le attività di pianificazione e programmazione che dovranno impegnare l'Agenzia nel periodo di riferimento di questa relazione.

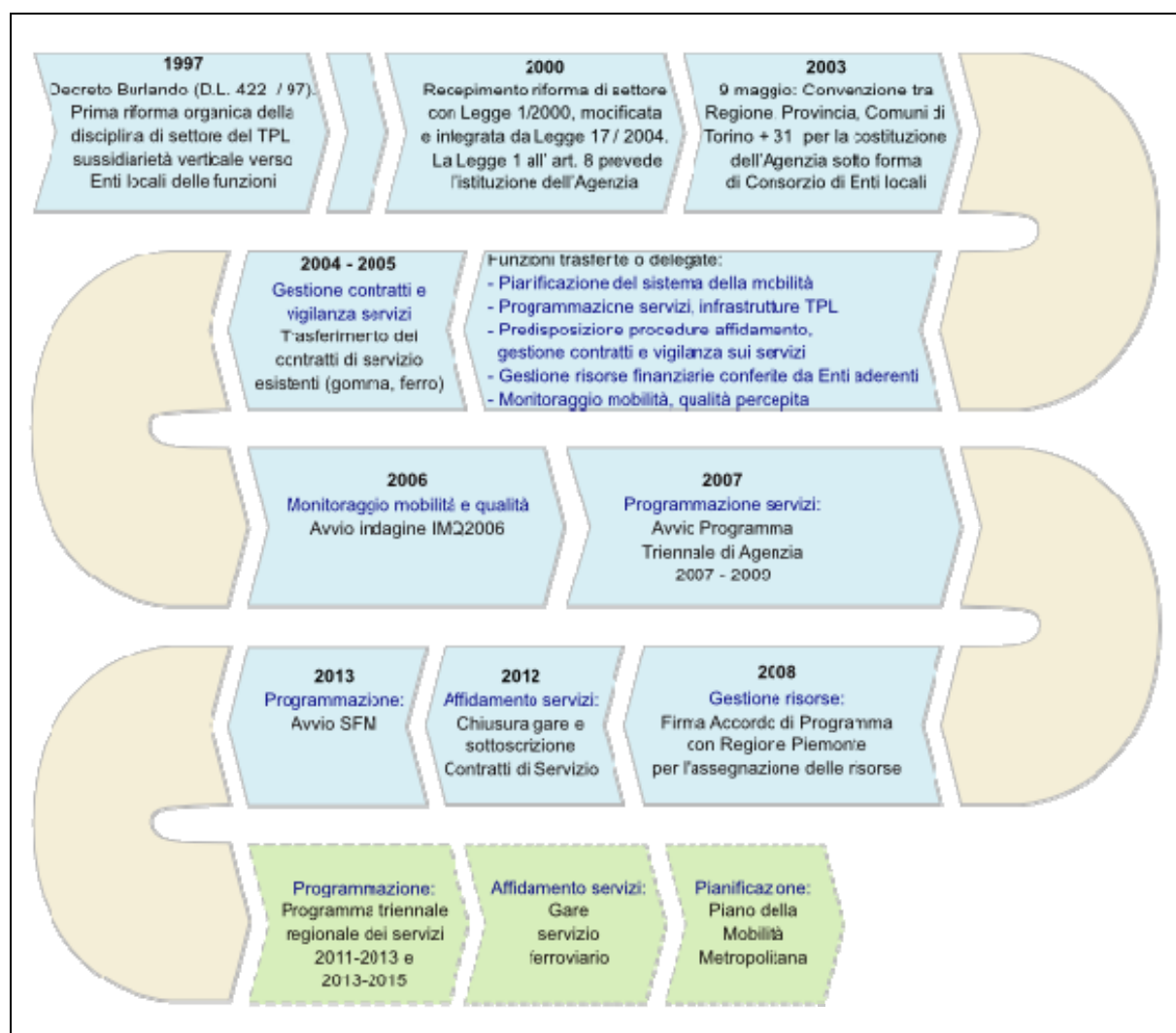


Figura 1 – Dalla riforma del TPL all'avvio del Piano della Mobilità Metropolitana

Proseguendo l'azione di cui ai piani di lungo periodo già enunciati nelle precedenti Relazioni Previsionali e Programmatiche, e a partire da quanto già realizzato nel triennio 2012-2014:

- il completamento della riorganizzazione del servizio ferroviario metropolitano e regionale con l'istituzione di una rete composta da 8 linee SFM con orario coordinato e cadenzato;
- successive fasi del piano di riordino dei servizi di superficie coerentemente con gli indirizzi già enunciati nella programmazione e seguendo le indicazioni del progetto di ridisegno "Rete Forte 2012";

Il programma di attività per il 2015 è quindi guidato dall'attuazione del Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale della Regione Piemonte 2013-2015 (approvato con D.G.R. 18-6536 del 22 ottobre 2013) proseguendo con lo sviluppo dei programmi dell'Agenzia, in particolare:

- L'estensione del cadenzamento degli orari, nella programmazione dei servizi anche sulle linee del Servizio Ferroviario Regionale, come meglio descritto al § 2.2.2.
- la prosecuzione del Piano di Riordino del servizio urbano e suburbano anche per sfruttare al meglio le nuove potenzialità offerte dall'apertura della nuova stazione di Torino Porta Susa e quelle offerte dall'avvio del Servizio Ferroviario Metropolitano, sia in ambito urbano (nodi di Stura, Lingotto e Rebaudengo) sia lungo le direttrici ferroviarie afferenti al Nodo di Torino.
- La fase di pianificazione della mobilità dell'area metropolitana integrata alla fase di sviluppo del piano strategico dell'Area Metropolitana.

2.1. Conoscere le esigenze di mobilità dei cittadini e definire il quadro di sviluppo del sistema di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino

2.1.1. Analisi del contesto e principali indicatori

2.1.1.1. Dati demografici

| | Superficie (km ²) | Superficie urbanizzata (km ²) | Popolazione residente al 31/12/2013 (migliaia) | Densità (abitanti/km ²) |
|---------|-------------------------------|---|--|-------------------------------------|
| Torino | 130 | 76 | 902 | 6940 |
| Cintura | 708 | 152 | 651 | 920 |
| Totale | 838 | 228 | 1.553 | 1853 |

Fonte: Elaborazione Regione Piemonte PiSTA su dati ISTAT (per la popolazione) e Regione Piemonte - Assessorato all'Urbanistica e Pianificazione Territoriale: Monitoraggio del consumo di suolo in Piemonte 2008 (pubblicato in Aprile 2012)

L'area metropolitana ha una superficie di 838 Km². Il comune di Torino si estende per 130 km², pari al 15% dell'intera area, mentre la parte restante comprende i territori dei comuni della cintura.

La densità abitativa presenta valori molto diversi tra il capoluogo e i comuni della cintura. Dai 7 mila abitanti per km² di Torino si passa ai 2.400-2.900 dei comuni di cintura più densamente popolati (Grugliasco, Beinasco, Collegno e Nichelino) fino a giungere ai soli 180 abitanti/km² di Carignano.

Anche gli assetti urbanistici sono molto diversi tra loro (urbano, denso, industriale, commerciale, rurale misto). La quota di superficie urbanizzata è il 59% in Torino mentre è pari al 21% nella cintura.

La popolazione di Torino, pari al 58% di quella dell'intera area è concentrata sul 16% dell'intero territorio.

2.1.1.2. Tasso di motorizzazione privata

| Autovetture / 1000 abitanti | 2006 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|-----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Torino | 620 | 630 | 620 | 599 | 627 | 621 | 616 |
| Area metropolitana torinese | 620 | 620 | 610 | 603 | 625 | 622 | 615 |

Fonte: Elaborazione Regione Piemonte su dati ISTAT (per la popolazione) e Autoritratto ACI (per il parco circolante)

Il tasso di motorizzazione (autovetture circolanti/abitanti) degli abitanti dell'area metropolitana e quelli del comune di Torino è pressoché equivalente. Si contano infatti 615 autovetture circolanti ogni 1000 abitanti nell'area metropolitana contro 616 autovetture circolanti ogni 1000 abitanti nel Comune di Torino.

2.1.1.3. Quota modale del trasporto pubblico e dell'auto privata

Area metropolitana torinese

| Percentuale su mobilità motorizzata | 2006 | 2008 | 2010 | 2013 |
|-------------------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Trasporto pubblico | 22,80% | 26,40% | 26,40% | 27,10% |
| Auto privata | 77,20% | 73,60% | 73,60% | 72,90% |

Fonte: Indagini IMQ

Considerando gli spostamenti motorizzati (quelli effettuati con l'auto e con il trasporto pubblico) si evidenzia la ripresa della quota modale del trasporto pubblico: nel 2006 essa si attestava al 23%, mentre nel 2013 supera il 27% seppure in un contesto di diminuzione in termini assoluti della mobilità.

Torino

| Percentuale su mobilità motorizzata | 2006 | 2008 | 2010 | 2013 |
|-------------------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Trasporto pubblico | 28,20% | 33,50% | 34,10% | 34,40% |
| Auto privata | 71,80% | 66,50% | 65,90% | 65,60% |

Fonte: Indagine IMQ 2013

Anche nel capoluogo la quota modale del trasporto pubblico presenta un andamento crescente nel periodo 2006 - 2013.

2.1.1.4. Offerta di trasporto pubblico

| Vetture*Km erogate (milioni) | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 ¹ |
|------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------------------|
| Contratto extraurbano AMM | 4,34 | 4,51 | 4,67 | 4,74 | 4,69 | 4,33 | 4,15 |
| Metropolitana ² | 2,04 | 2,16 | 2,05 | 2,59 | 2,81 | 2,81 | 2,76 |
| Contratti Bus e Tram Urbani | 56,35 | 55,53 | 55,28 | 54,58 | 50,34 | 46,12 | 44,37 |
| Contratti ferroviari | 3,50 | 3,58 | 3,64 | 3,97 | 4,55 | 4,70 | 4,51 |

¹ Preconsuntivo anno 2014. Dati in fase di verifica congiunta con le Aziende concessionarie.

² Treni*Km (per ottenere i "Km Convenzionali" occorre moltiplicare il dato per 4).

| Vetture*Km erogate (milioni) | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 ¹ |
|------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------------------|-------|-------------------|
| Sostitutivi ferroviari | 0,96 | 0,77 | 0,78 | 1,03 | 0,42 ³ | 0,40 | 0,35 |
| TOTALE CONTRATTI AGENZIA | 67,19 | 66,54 | 66,42 | 66,91 | 62,80 | 58,36 | 56,14 |

Fonte: Consuntivi di esercizio

La produzione 2014 dei servizi automobilistici e tranviari (riga 1 e riga 3 della tabella sopra esposta), se confrontata rispetto al 2010, evidenzia una riduzione dell'offerta di TPL di 11,43 milioni di vetture*Km pari a -19,1%.

2.1.1.5. Passeggeri trasportati

| Passeggeri trasportati (milioni) | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|----------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Contratto extraurbano AMM | 3,59 | 3,59 | 3,55 | 3,95 | 4,01 | 3,77 |
| Contratti Bus e Tram Urbani | 169,30 | 173,58 | 178,08 | 193,14 | 201,00 | 191,68 |
| – di cui Metropolitana | 20,49 | 21,91 | 21,98 | 34,39 | 38,64 | 38,75 |
| Contratti ferroviari | 13,57 | 12,49 | 11,89 | 13,02 | 13,58 | 14,48 |
| TOTALE CONTRATTI AGENZIA | 186,45 | 189,67 | 193,52 | 210,11 | 218,59 | 209,93 |

Fonte: Rilevazione frequentazioni (gomma extraurbano e ferro) e CNT (gomma urbano)

Nella tabella dei passeggeri del servizio urbano sono riportati come di consueto i dati basati sulle rendicontazioni delle Aziende che utilizzano i metodi consueti di stima (passeggeri ricavati dai titoli di viaggio venduti e dai coefficienti di fruizione degli stessi). In realtà la rilevante riorganizzazione dei servizi attuata negli ultimi esercizi ha portato ad alcune modifiche nel comportamento dei viaggiatori. Grazie ai dati dell'indagine IMQ 2013 si cercherà di meglio interpretare il comportamento degli utenti e di verificare in che misura i metodi di stima basati sui titoli di viaggio sono attendibili.

2.1.1.6. Dati economici

| Compensazioni (milioni) | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 ⁴ |
|-----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------------------|
| Contratto extraurbano AMM | 6,09 | 6,30 | 6,50 | 6,53 | 6,25 | 5,54 | 5,31 |
| Metropolitana ⁵ | 20,00 | 20,00 | 20,00 | 20,00 | 22,16 | 22,17 | 22,12 |
| Contratti Bus e Tram Urbani | 172,19 | 174,81 | 175,80 | 173,32 | 162,07 | 152,08 | 144,24 |
| Contratti ferroviari | 44,89 | 45,42 | 45,27 | 54,71 | 64,68 | 70,61 | 66,45 |
| TOTALE CONTRATTI AGENZIA | 243,16 | 246,53 | 247,57 | 254,56 | 255,17 | 250,40 | 238,11 |

³ La voce "sostitutivi ferroviari" dal 2012 comprende solo i servizi GTT. Per quanto riguarda i sostitutivi Trenitalia 2012 essi ammontano a 697.625 Bus*Km. Tali servizi sono stati trasferiti alla Provincia nel 2012 come servizi minimi e si sono aggiunti ad un complesso di servizi già di competenza della Provincia oggetto di un progetto di adduzione alla ferrovia finanziato dalla Regione. L'insieme dei servizi bus sostitutivi ex Agenzia/Trenitalia e di quelli già di competenza della Provincia ammonta a 1,178 milioni di Bus*Km.

⁴ preconsuntivo anno 2014. Dati in fase di verifica congiunta con le Aziende concessionarie.

⁵ fino al 2011 le compensazioni della M1 erano basate su accordi Enti/Azienda, dal 2012 sono contrattuali.

| Compensazioni al netto infrastruttura (milioni) ⁶ | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Contratto extraurbano AMM | 6,09 | 6,30 | 6,50 | 6,53 | 6,25 | 5,54 |
| Metropolitana | 13,67 | 13,65 | 13,60 | 10,97 | 13,13 | 13,07 |
| Contratti Bus e Tram Urbani | 161,51 | 164,09 | 165,00 | 162,52 | 151,27 | 141,20 |
| Contratti ferroviari | 26,08 | 27,34 | 27,18 | 36,14 | 44,24 | 46,00 |
| TOTALE CONTRATTI AGENZIA | 207,35 | 211,37 | 212,28 | 216,17 | 214,90 | 205,81 |

| Compensazioni par pax. al netto infrastruttura | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|--|------|------|------|------|------|------|
| Contratto extraurbano AMM | 1,70 | 1,75 | 1,83 | 1,65 | 1,56 | 1,47 |
| Metropolitana | 0,67 | 0,62 | 0,62 | 0,32 | 0,34 | 0,34 |
| Contratti Bus e Tram Urbani | 0,95 | 0,95 | 0,93 | 0,84 | 0,75 | 0,74 |
| Contratti ferroviari | 1,92 | 2,19 | 2,29 | 2,78 | 3,26 | 3,18 |
| TOTALE CONTRATTI AGENZIA | 1,04 | 1,04 | 1,03 | 0,98 | 0,92 | 0,92 |

| Ricavi da traffico | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|-----------------------------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|
| Contratto extraurbano AMM | 4,41 | 4,31 | 4,63 | 4,95 | 5,24 | 5,07 |
| Metropolitana | 7,98 | 8,42 | 8,85 | 10,57 | 12,69 | 12,64 |
| Contratti Bus e Tram Urbani | 69,71 | 68,45 | 70,19 | 76,00 | 86,43 | 81,60 |
| Contratti ferroviari | n/d | 11,17 | 11,31 | 11,40 | 12,39 | 14,40 |
| TOTALE CONTRATTI AGENZIA | n/d | 92,35 | 94,99 | 102,91 | 116,75 | 113,71 |

| Rapporto R/C (dove R=Ricavi da traffico e C=Ricavi da traffico +compensazioni al netto infrastruttura) ⁷ | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Contratto extraurbano AMM | 42,0% | 40,6% | 41,6% | 43,1% | 45,6% | 47,8% |
| Metropolitana | 36,9% | 38,1% | 39,4% | 49,1% | 49,1% | 49,2% |
| Contratti Bus e Tram Urbani | 30,6% | 29,9% | 30,3% | 32,4% | 37,0% | 37,2% |
| Contratti ferroviari | n/d | 29,0% | 29,4% | 24,0% | 21,9% | 23,8% |
| TOTALE CONTRATTI AGENZIA | n/d | 30,4% | 30,9% | 32,3% | 35,2% | 35,6% |

⁶ Il canone dell'infrastruttura è calcolato sulla base dei pedaggi per l'utilizzo dell'infrastruttura previsti nei contratti di servizio.

⁷ Fonte ricavi da traffico: CNT per servizi urbani e dichiarazioni aziende per extraurbano.

2.1.2. Iniziative per la conoscenza della mobilità

La conoscenza della domanda di mobilità rappresenta per l'Agenzia lo strumento fondamentale sul quale costruire le scelte strategiche sia di pianificazione che di programmazione. Il compito dell'Agenzia di generare l'informazione sulla mobilità metropolitana, indispensabile per gli obiettivi istituzionali, costituisce inoltre uno strumento per le valutazioni di pianificazione degli Enti consorziati.

2.1.2.1. Indagini IMQ 2013 e IMP 2013

Nel corso del 2013 sono state effettuate le interviste per l'indagine combinata IMQ+IMP.

La prima parte dell'indagine (IMQ) ha riguardato la popolazione residente nella Provincia di Torino, si è articolata su di un campione di grandi dimensioni e permetterà, oltre all'aggiornamento delle serie storiche biennali sulla mobilità e sulla qualità dei trasporti, la produzione di matrici origine/destinazione georeferenziate necessarie per tutte le applicazioni di modellistica applicata ai trasporti.

La seconda parte dell'indagine (IMP) ha riguardato la popolazione residente nelle altre province piemontesi, è stata svolta in coordinamento con l'IRES Piemonte, e servirà per aggiornare i dati sulla mobilità dei piemontesi raccolti nel 2004 con un'analoga indagine a suo tempo effettuata dall'IRES su incarico della Regione Piemonte.

Il campione indagato è stato di 52.119 interviste complessive a livello regionale; la metodologia è stata adottata in continuità con quella delle indagini precedenti e sono stati investigati i principali comportamenti di mobilità. Rispetto alle edizioni precedenti, alcune sezioni del questionario sono state ampliate per rilevare meglio aspetti peculiari della mobilità e della qualità percepita, tra cui si segnala:

- la mobilità ciclistica, distinguendo l'uso della bici privata e di quella dei servizi di Bike Sharing nella dichiarazione del mezzo utilizzato;
- la percezione da parte dei cittadini dell'efficacia delle politiche di sicurezza stradale condotte dagli Enti competenti.

Nel corso del 2014 l'Azienda affidataria dello svolgimento delle interviste ha consegnato, per fasi successive, i dati raccolti durante il field; l'ultima consegna ha avuto luogo a fine 2014. La consegna dei dati da parte dell'Azienda affidataria ha fatto registrare ritardi fino a sei mesi a causa di controlli di congruità delle interviste e verifica delle georeferenziazioni.

I dati principali sono esposti al successivo § 2.1.3. Nei primi mesi del 2015 sono stati completati il Rapporto di Sintesi sull'area metropolitana e i Rapporti sui singoli Comuni e sulle aggregazioni di Comuni dell'area stessa. L'Agenzia procederà nei prossimi mesi alla stesura del rapporto finale.

2.1.2.2. Frequentazioni dei servizi ferroviari e automobilistici

I dati relativi ai passeggeri trasportati, fondamentali per valutare l'efficacia dei servizi, non sono rilevati ad oggi dall'Agenzia. Essi vengono invece raccolti dai gestori dei servizi stessi e forniti all'Agenzia nei limiti di quanto previsto dai contratti di servizio.






Le modalità di fornitura dei dati sono (fatte salve alcune discontinuità e/o incompletezze nella trasmissione dei dati):

- servizi ferroviari gestiti da Trenitalia: carichi medi per treno tre volte all'anno (marzo, luglio e novembre);

- servizi extraurbani e ferro GTT: saliti e discesi per fermata/stazione due volte all'anno (luglio e novembre);
- servizi urbani: occasionalmente su richiesta, in base alle esigenze conoscitive della programmazione dei servizi.

2.1.2.3. Servizi ferroviari

Le frequentazioni sono pubblicate da Trenitalia per "Quadro orario". I passeggeri dei quadri orario comprendono tutti i saliti e discesi dei treni indicati nei rispettivi quadri dell'orario ufficiale. Per comodità di lettura è stata riportata l'icona della linea sfm i cui treni sono elencati nel quadro orario.

| Quadro Orario per Trenitalia, Linea per GTT | Linea SFM | Passeggeri annui | | | Passeggeri-km annui | | | Note |
|---|--|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------|--------------------|--------------------|---|
| | | 2011 | 2012 | 2013 | 2011 | 2012 | 2013 | |
| Linea GTT |  Canavesana (compresa TO - Chieri) | 2.258.942 | 2.523.987 | 2.673.947 | 54.214.608 | 60.575.688 | 64.174.728 | Fonte GTT intera tratta – passeggeri*Km: percorrenza media di 24 Km |
| 102a+102b+113a |  Pinerolo – Chivasso (+TO - Ivrea) | 3.413.805 | 3.260.854 | 3.490.646 | 94.989.898 | 92.328.087 | 104.916.794 | |
| 10 – 101 |  Torino – Susa / Bardonecchia | 4.528.011 | 4.980.916 | 4.659.725 | 135.898.133 | 157.489.145 | 143.021.404 | |
| 115a |  Torino – Carmagnola – Bra | 639.571 | 605.777 | 1.513.642 | 14.290.730 | 13.362.554 | 41.301.505 | Nel 2011 e 2012 comprendeva solo i Pkm della tratta Carmagnola-Bra |
| Linea GTT |  Torino – Ceres | 2.179.058 | 2.205.013 | 2.139.821 | 52.297.392 | 52.920.312 | 51.355.704 | Fonte GTT – passeggeri*Km: percorrenza media di 24 km |
| | TOTALE | 13.019.387 | 13.576.547 | 14.477.782 | 351.690.760 | 376.675.786 | 404.770.135 | |
| | INCREMENTI RISPETTO AL 2011 | | 4% | 11% | | 7% | 15% | |

Per quanto riguarda il 2014, l'Agenzia ha condotto una propria indagine di frequentazione nel mese di novembre, incaricando una Ditta specializzata nella rilevazione. I risultati devono ancora essere espansi all'anno con un opportuno coefficiente di espansione e confrontati con quelli di Trenitalia. Si riporta nella tabella sottostante il dato giornaliero per linea.

| Frequentazioni SFM novembre 2014 condotte dall'Agenzia | Saliti/giorno | Discesi/giorno |
|--|---------------|----------------|
| SFM1 Chieri-Settimo | 8983 | 8471 |
| SFM2 Pinerolo-Chivasso | 12666 | 12727 |
| SFM3 Torino – Susa/Bardonecchia | 14179 | 14170 |
| SFM4 Torino – Bra | 5661 | 5653 |
| SFM6 Torino – Asti | 2887 | 2907 |
| SFM7 Torino – Fossano | 4772 | 4797 |
| TOTALE (escluso sfm1 Settimo-Pont e sfmA) | 49.148 | 48.725 |

2.1.2.4. Servizi automobilistici su gomma – linee ordinarie

La figura che segue mostra l'andamento della frequentazione dei servizi extraurbani di competenza dell'Agenzia per il periodo 2004-2014.

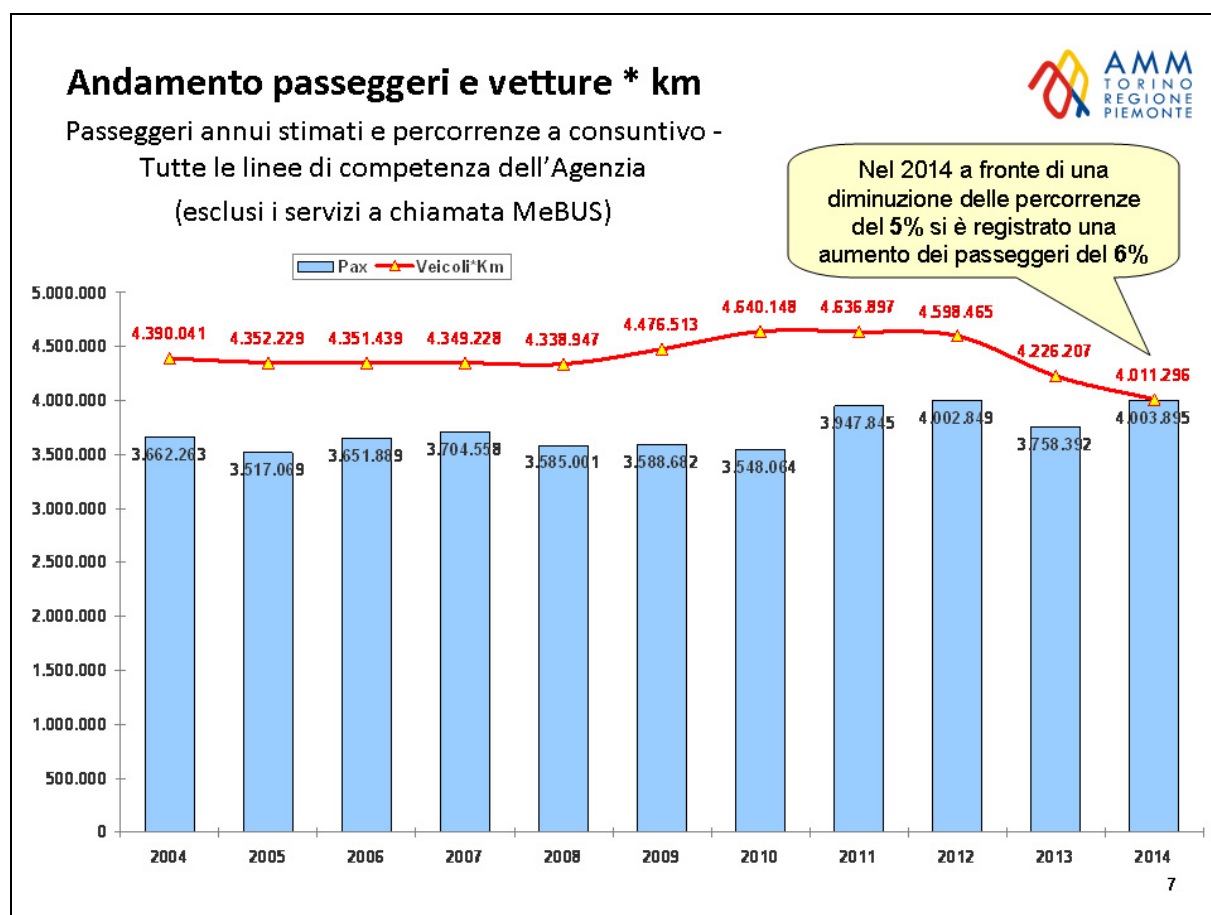


Figura 2 - Frequentazione dei servizi extraurbani

Il documento con l'aggiornamento delle frequentazioni al 2014 per i servizi extraurbani è stato redatto nel luglio 2015. Esso riporta la serie storica delle frequentazioni delle linee extraurbane di competenza dell'Agenzia per il periodo 2004-2014.

Servizio di autobus extraurbani

Andamento frequentazioni 2004 - 2014

Luglio 2015



Ulteriori passi avanti si potranno avere con l'adozione di sistemi conta-passeggeri automatici e grazie all'integrazione degli apparati di bordo OTX con le obliterate del sistema BIP.

2.1.2.5. Servizi automobilistici su gomma – bus a chiamata

Per quanto riguarda i servizi a chiamata "MeBUS", i dati di frequentazione vengono trasmessi mensilmente dalle Aziende esercenti, pertanto è possibile fornire il numero di passeggeri trasportati aggiornato a tutto il 2014.

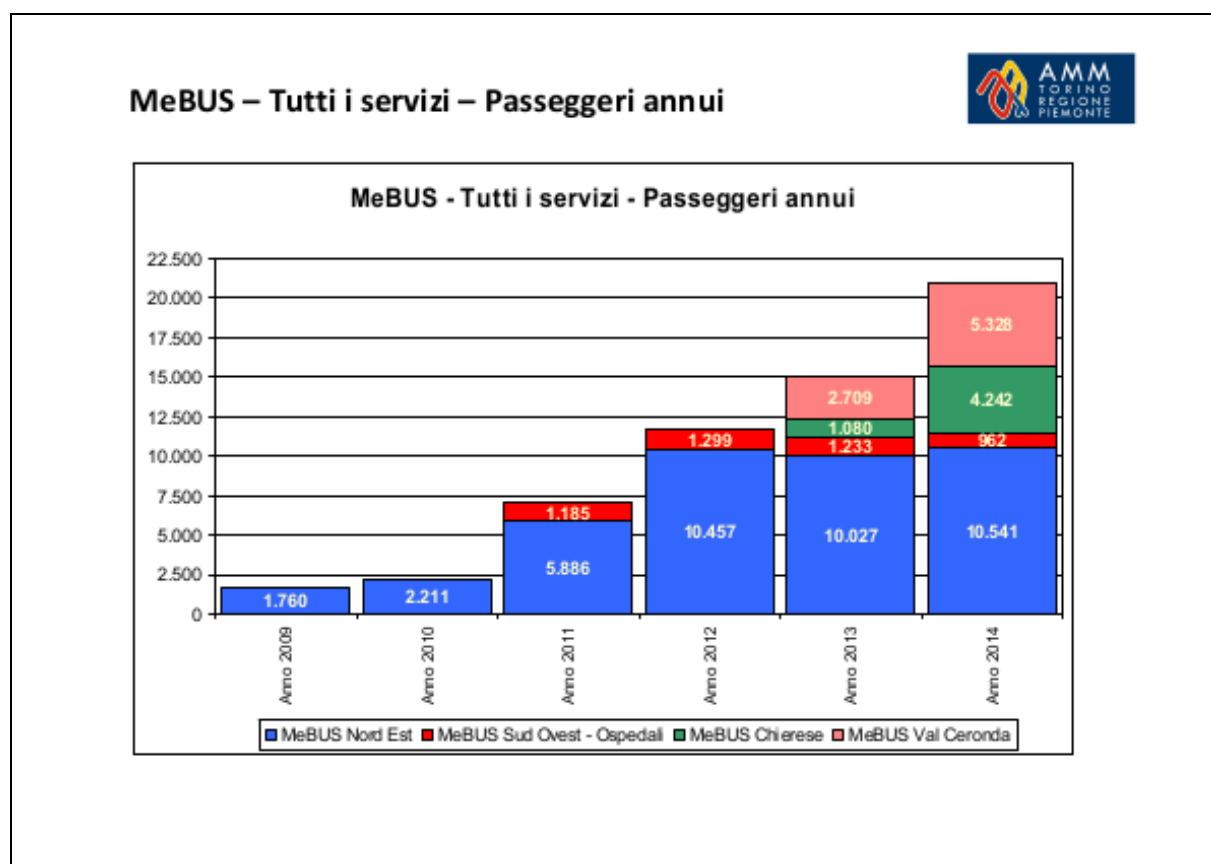


Figura 3 - Frequentazioni bus a chiamata

I dati di frequentazione e gli indicatori di offerta sono stati elaborati in un apposito documento di sintesi, pubblicato anche sul sito www.mebus.it nella sezione “Il Progetto”.

Frequentazione dei bus a chiamata

31 dicembre 2014



2.1.2.6. Servizio notturno

La frequentazione del servizio notturno è stata continuamente monitorata, i dati pervenuti da GTT sono stati gestiti su un archivio elettronico dedicato.

Frequentazione della Rete Notturna

Anni 2009-2014

25 giugno 2015



A partire dal 23 giugno e fino al 14 settembre 2014 è stata riproposta l'estensione estiva della Rete Notturna mantenendo lo schema di prolungamento adottato nel 2011.

Nell'estate 2014, dal 23-06-2014 al 14-09-2014, la rete notturna NightBUSter ha trasportato complessivamente 94.000 passeggeri con un aumento di oltre il 20% rispetto all'estate 2013 e di oltre il 300% rispetto all'estate 2008(1) (prima estate di servizio).

Nell'estate 2014 il servizio è stato esercito per 27 notti come nell'estate 2013 (2 notti in più rispetto all'estate 2008); sono stati impiegati 5 veicoli in più (+29%) per notte rispetto all'estate 2013 e 12 veicoli in più (+120%) per notte rispetto all'estate 2008.

Conseguentemente l'aumento percentuale, rispetto all'estate 2008, del numero medio dei passeggeri/notte per veicolo impiegato risulta più contenuto (+80% circa).

| dal | al | n° notti di servizio | NightBUSter | | | | | | | StarN/Spec. S.Salvator | | Totale | |
|------------------|-----------|----------------------|-----------------|------------------------|------------|------------------|------------------|------------------------|--------------------|------------------------|------------------|------------|------------------|
| | | | n° corse/estate | n° corse /notte estiva | pax/estate | pax/notte estiva | pax/corsa estiva | n° veicoli in servizio | pax/notte /veicolo | pax/estate | pax/notte estiva | pax/estate | pax/notte estiva |
| 28-giu-08 | 14-set-08 | 25 | 2.500 | 100,0 | 22.049 | 882 | 8,8 | 10 | 88,2 | 1363 | 54,5 | 23.412 | 936 |
| 27-giu-09 | 13-set-09 | 24 | 2.424 | 101,0 | 30.007 | 1.250 | 12,4 | 11 | 113,7 | 724 | 30,2 | 30.731 | 1.280 |
| 19-giu-10 | 12-set-10 | 27 | 3.142 | 116,4 | 46.597 | 1.726 | 14,8 | 16 | 107,9 | 983 | 35,4 | 47.580 | 1.761 |
| 25-giu-11 | 11-set-11 | 25 | 3.200 | 128,0 | 50.483 | 2.019 | 15,8 | 21 | 96,2 | 992 | 39,7 | 51.475 | 2.059 |
| 24-giu-12 | 09-set-12 | 25 | 3.208 | 128,3 | 65.387 | 2.615 | 20,4 | 21 | 124,5 | 487 | 19,5 | 65.874 | 2.635 |
| 22-giu-13 | 08-set-13 | 27 | 3.052 | 113,0 | 76.799 | 2.844 | 25,2 | 17 | 167,3 | | | 76.799 | 2.844 |
| 23-giu-14 | 14-set-14 | 27 | 3.780 | 140,0 | 93.999 | 3.481 | 24,9 | 22 | 158,2 | 2423 | 89,7 | 96.422 | 3.571 |
| delta 2014-2013 | | | 0 | 728 | 27 | 17.200 | 637 | -0,3 | 5 | -9,1 | | 19.623 | 727 |
| delta 2014-2008 | | | 2 | 1.280 | 40 | 71.950 | 2.599 | 16 | 70,1 | 1.060 | 35,2 | 73.010 | 2.635 |
| delta% 2014-2013 | | | 0,0% | 23,9% | 23,9% | 22,4% | 22,4% | -1,2% | 29,4% | -5,4% | | 25,6% | 25,6% |
| delta% 2014-2008 | | | 8,0% | 51,2% | 40,0% | 326,3% | 294,7% | 182,0% | 120,0% | 77,8% | 64,6% | 311,8% | 281,3% |

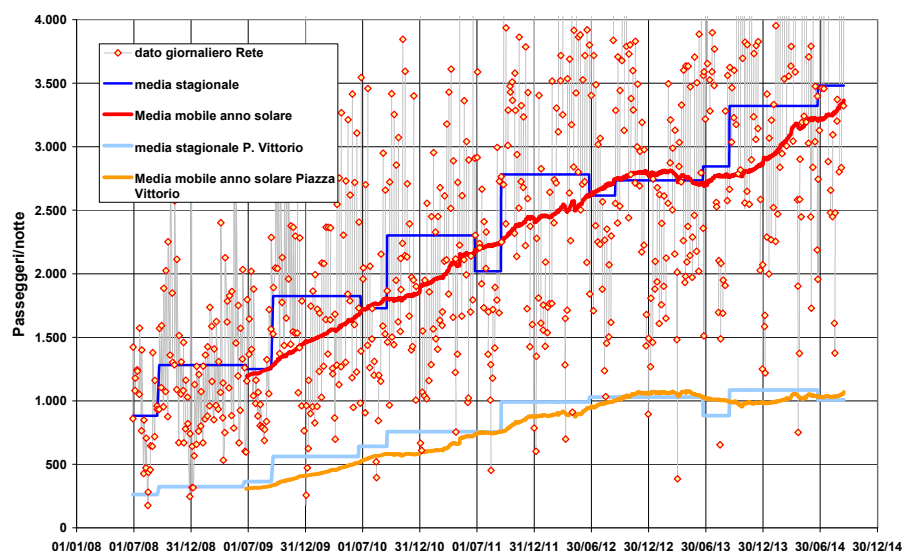


Figura 4 - Andamento della frequentazione della rete notturna. Utenza media stagionale (escluse linee StarNotte e StarNoCar)

I risultati della frequentazione del servizio sono riportati in un apposito documento.

Il Servizio Notturno nel periodo estivo 2014

24 ottobre 2014



2.1.2.7. Attività per l'Osservatorio delle politiche del TPL

Nel quadro dell'Osservatorio nazionale per le politiche di TPL istituito presso il MIT, l'Agenzia ha fornito dei contributi in merito alla metodologia da utilizzare per il calcolo dei passeggeri e passeggeri*Km a partire dalla rendicontazione dei titoli di viaggio venduti tenendo conto dei coefficienti di fruizione e del tasso di trasbordo.

Nota sulla metodologia di stima dei passeggeri e passeggeri*Km trasportati dai sistemi TPL

2015



A tal fine è stato inoltre analizzato il coefficiente di fruizione degli abbonamenti rilevato nel corso dell'ultima indagine svolta dall'Agenzia nel 2011 sull'universo degli abbonati Formula.

Indagine 2011 sulla fruizione degli abbonamenti integrati FORMULA

12 giugno 2015



2.1.3. Le esigenze di mobilità dei cittadini dell'area metropolitana

Dall'indagine IMQ 2013 è possibile individuare delle linee di tendenza per la mobilità nell'area metropolitana.

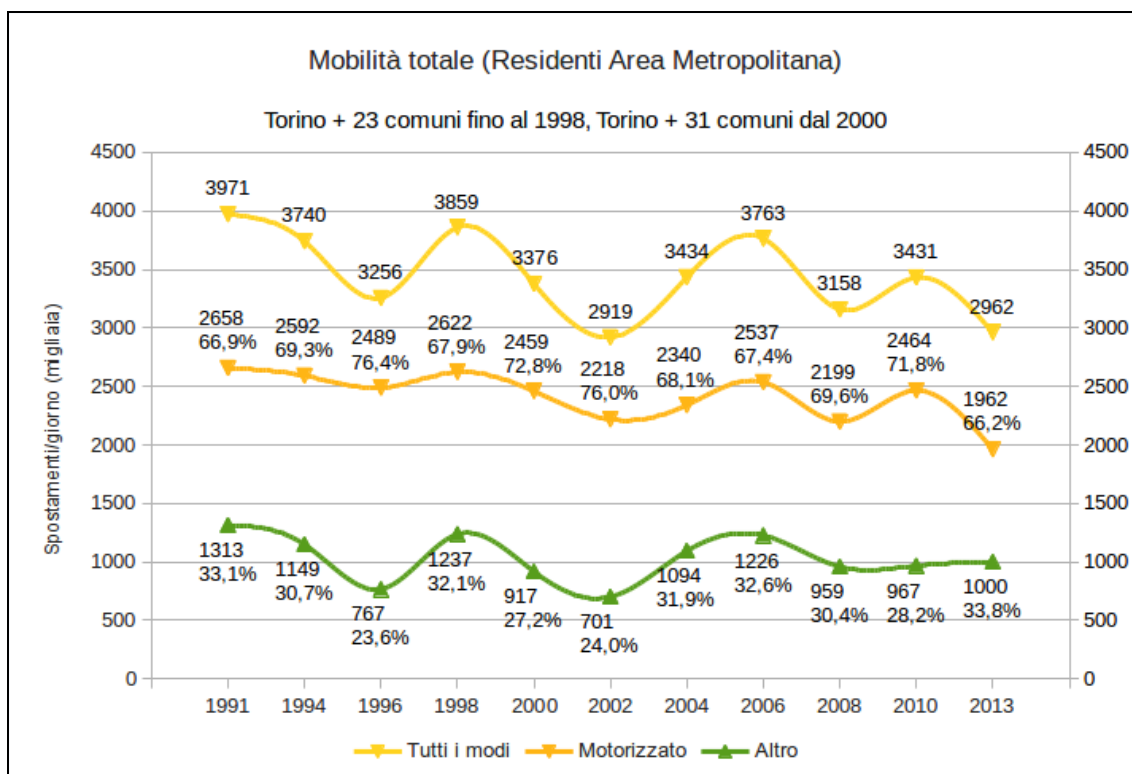


Figura 5 – IMQ 1991-2013: Mobilità complessiva e per mezzo - Residenti area metropolitana

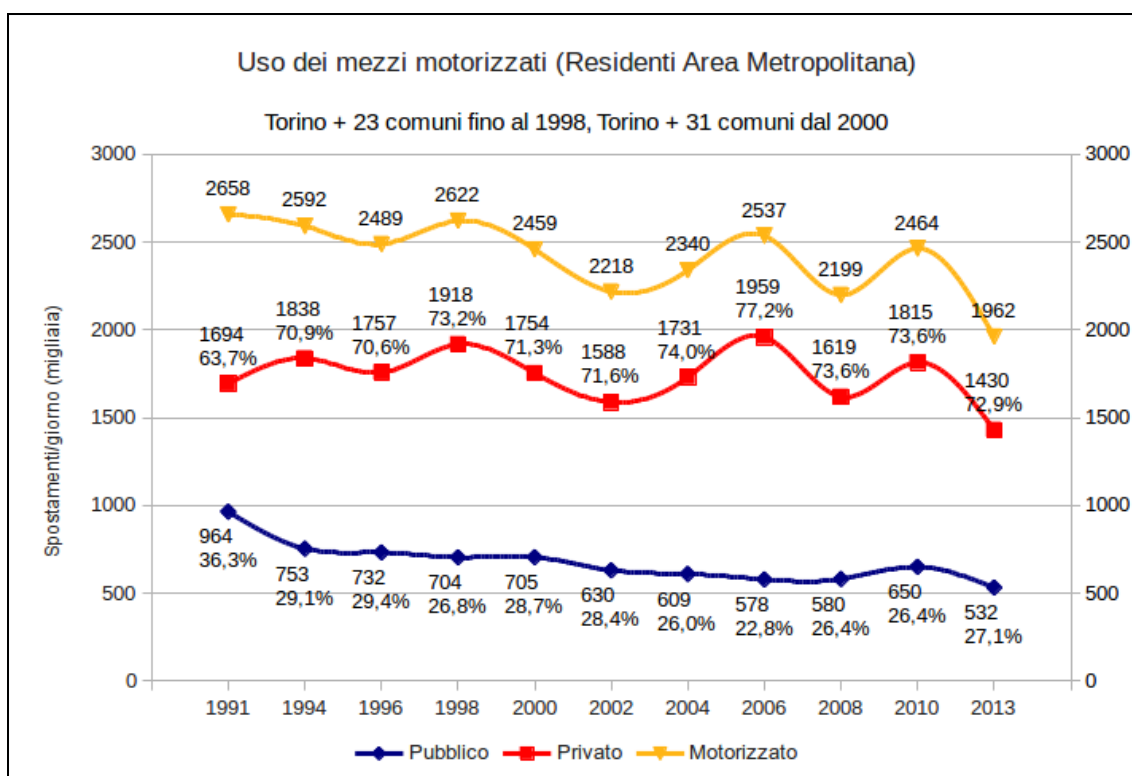


Figura 6 – IMQ 1991-2013: Dettaglio mobilità motorizzata - Residenti area metropolitana

- La mobilità complessiva dei residenti nell'area metropolitana torinese appare diminuire nel 2013 da 3 milioni 431 mila spostamenti / giorno nel 2010 si passa a 2 milioni e 962 mila nel 2013 con una diminuzione del 13,7% rispetto alla precedente indagine (Figura 5).
- la mobilità motorizzata appare anch'essa diminuire: da 2 milioni 464 mila spostamenti / giorno si passa a 1 milione 962 mila con una diminuzione del 20,4% (Figura 6).
- La diminuzione in volume riguarda sia l'auto privata che il trasporto pubblico. Quest'ultimo appare tuttavia incrementare, rispetto al 2010, la quota di mercato raggiungendo il 27,1% sul totale motorizzato.

2.1.4. La qualità percepita dai cittadini

Per quanto riguarda invece la qualità percepita, i giudizi sul trasporto pubblico nel suo complesso presentano, fino al 2010, un andamento crescente. Nel 2013 tuttavia il giudizio medio del TP ha registrato una leggera flessione. L'auto privata presenta voti superiori a quelli del trasporto pubblico e nel periodo 2006-2010 cresce di pari passo con esso (Figura 7). A differenza del trasporto pubblico, nel 2013 il giudizio dell'auto privata continua a salire, raggiungendo il voto medio di 7,4. Per la prima volta nel 2013 viene investigata anche la qualità della bicicletta: essa fa registrare da subito un giudizio superiore a quello dei mezzi motorizzati (7,6).

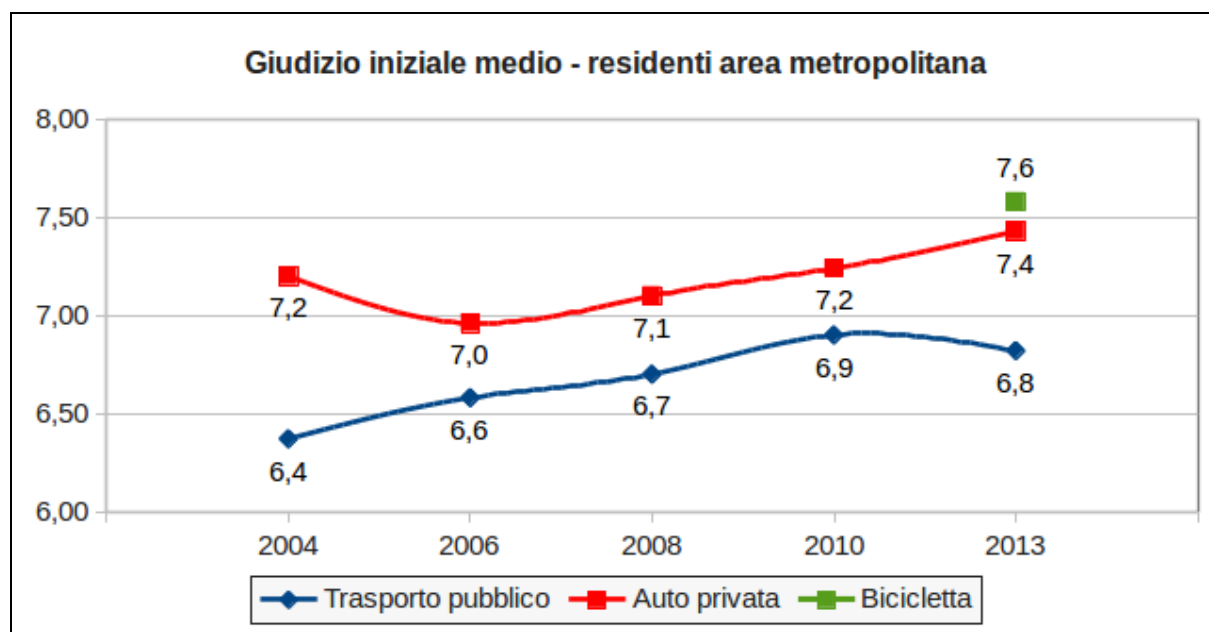


Figura 7 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico, auto e bicicletta - residenti area metropolitana

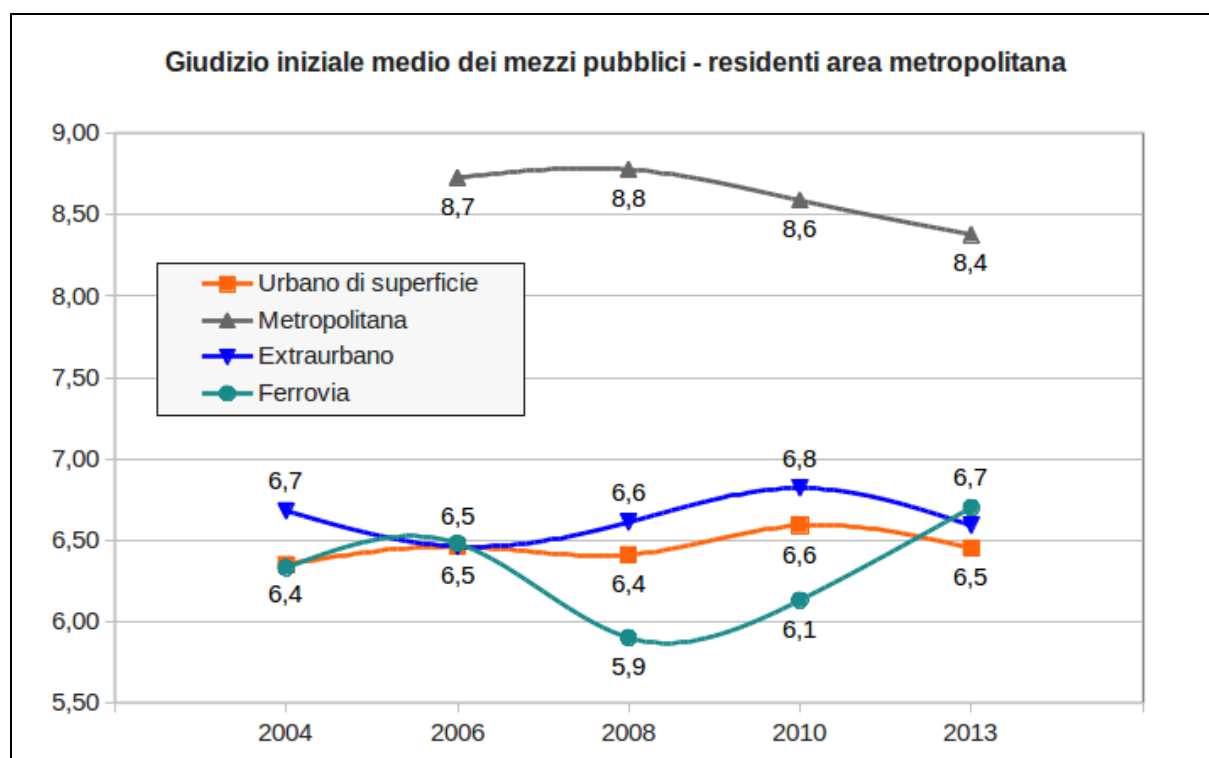


Figura 8 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico - residenti area metropolitana

La Figura 8 riporta il dettaglio dei giudizi dei singoli mezzi pubblici. Si evidenzia l'elevato gradimento della metropolitana, seppure con una lieve contrazione nel 2013 dopo la fase di accoglienza entusiastica dei primi anni di esercizio. Merita una menzione anche la ripresa del giudizio sul servizio ferroviario che nel 2013 supera gli altri tipi di mezzi pubblici -tranne la metropolitana- attestandosi a 6,7. Più contenute sono invece le oscillazioni dell'urbano di superficie e del bus extraurbano.

2.1.4.1. La comunicazione dei risultati IMQ

Nel primo semestre 2015 sono stati pubblicati i primi rapporti dell'indagine. Essi comprendono: il rapporto sui residenti dell'area metropolitana (Torino + 31 comuni) e 23 rapporti sui residenti nei comuni (o aggregati di comuni) della cintura.

Inoltre si sta lavorando alla redazione di un rapporto specifico sulla mobilità ciclabile in Piemonte.

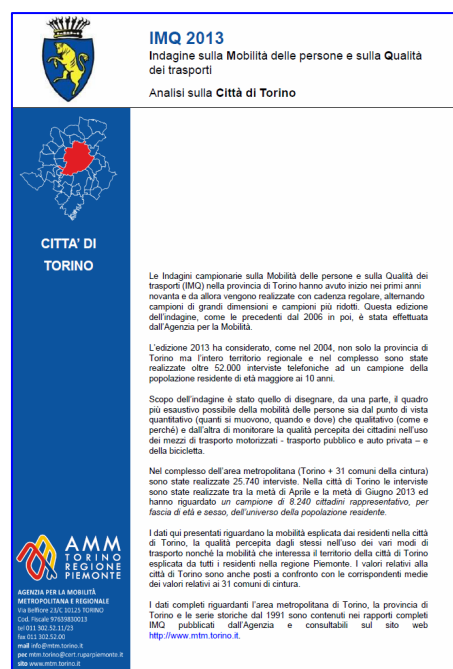
IMQ 2013

Rapporto di sintesi sull'area metropolitana

Aprile 2015



Esempio di analisi per un aggregato di comuni
dell'area metropolitana



Analisi sulla Città di Torino

2.1.5. Confronto con le altre grandi città italiane ed europee e risultati attesi

Appare utile mettere a confronto Torino con altre grandi città italiane, relativamente ad alcuni indicatori di mobilità e uso del TPL. Ad esempio, la ricerca denominata "ECOSISTEMA URBANO XXI Rapporto sulla qualità ambientale dei comuni capoluogo di provincia" (Legambiente 2014) permette un confronto a livello italiano.

Il confronto qui presentato è quello che riguarda la motorizzazione privata e l'uso dei trasporti collettivi. Il tasso di motorizzazione è dato dal numero di vetture per 100 abitanti ed è coerente con i dati forniti dall'Osservatorio ACI.

Dall'analisi della Figura 9 emerge una tendenziale relazione inversa tra tasso di motorizzazione e uso dei mezzi pubblici. Escludendo i casi di Venezia (città dalle caratteristiche urbanistiche uniche e non confrontabile con nessun'altra realtà urbana) e Roma (città probabilmente interessata da una sovrastima del parco circolante a causa delle immatricolazioni dei veicoli aziendali), appare che le città con più elevata motorizzazione presentino una propensione inferiore all'uso del TPL (vedere area tracciata con bordo blu).

I dati raccolti da Legambiente per questo rapporto saranno oggetto di confronto con i dati di mobilità raccolti nell'indagine IMQ.

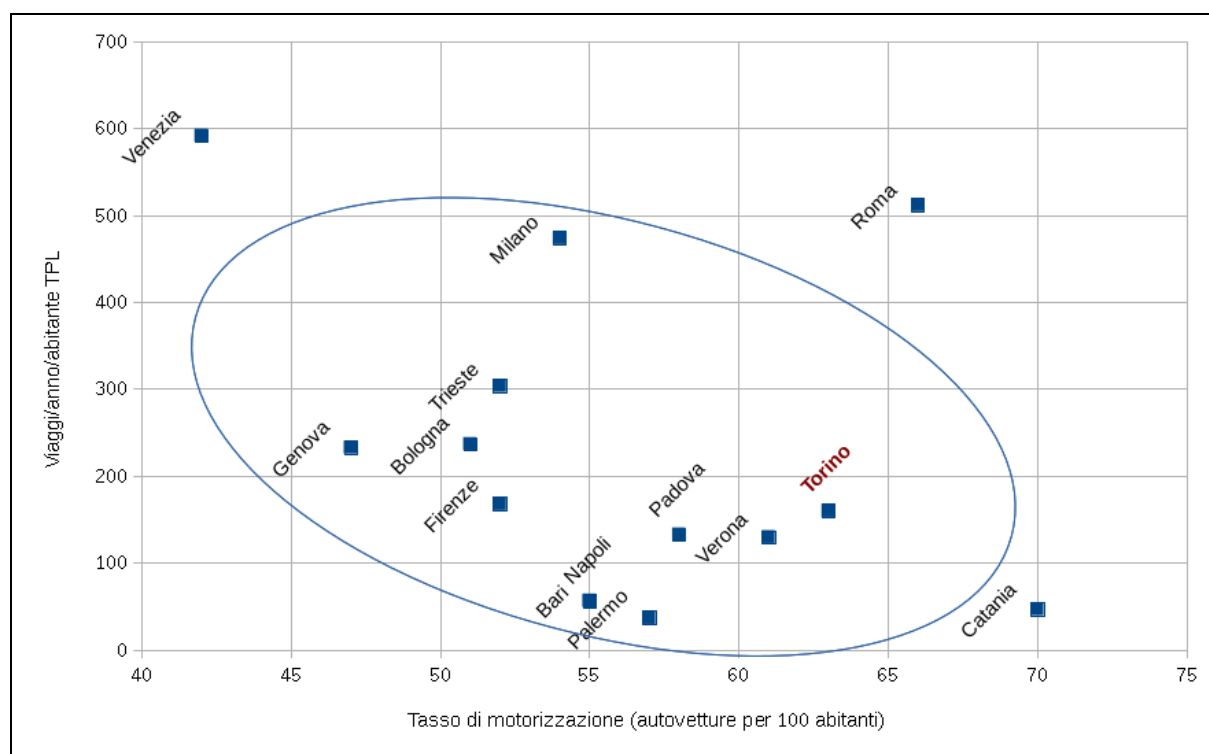


Figura 9 – Ecosistema urbano - Legambiente 2014 - Relazione tra domanda di mobilità pubblica e tasso di motorizzazione

Nella figura che segue il sistema TPL attuale dell'area metropolitana di Torino è posto a confronto con quelli di competenza di alcune delle più importanti Autorità dei Trasporti di aree metropolitane europee aderenti all'EMTA; per omogeneità di confronto sono state considerate le aree metropolitane con una popolazione totale entro i 5,5 milioni di abitanti. Dall'analisi sono state escluse pertanto Londra, Madrid e Parigi. I dati sono tratti dall'"EMTA Barometer of Public Transport in European Metropolitan Areas" pubblicato nel gennaio 2009.

Le grandezze considerate sono due:

- viaggi/anno/abitante: comprendono i saliti a bordo di tutti i modi pubblici, compresa la metropolitana diviso gli abitanti delle area metropolitana (Torino + 31 comuni).

- Offerta annua pro-capite: comprende treni*km, tram*km, bus*km per i servizi di competenza dell'Agenzia più treni*km per la Metropolitana diviso gli abitanti dell'area metropolitana (Torino + 31 comuni).

Non avendo a disposizione i dati aggiornati al 2013 per tutte le aree metropolitane, è stato comunque inserito nel grafico il dato aggiornato di Torino al 2013, mettendolo a confronto con quello delle altre aree metropolitane nel 2009.

Il posizionamento di Torino risulta essere migliorato dal 2009 (linee di colore rosso) al 2013 (linea di colore verde): a fronte di una riduzione nell'offerta da 42,8 a 37,3 unità*Km per abitante si registra un incremento della domanda da 136 a 160 viaggi/abitante.

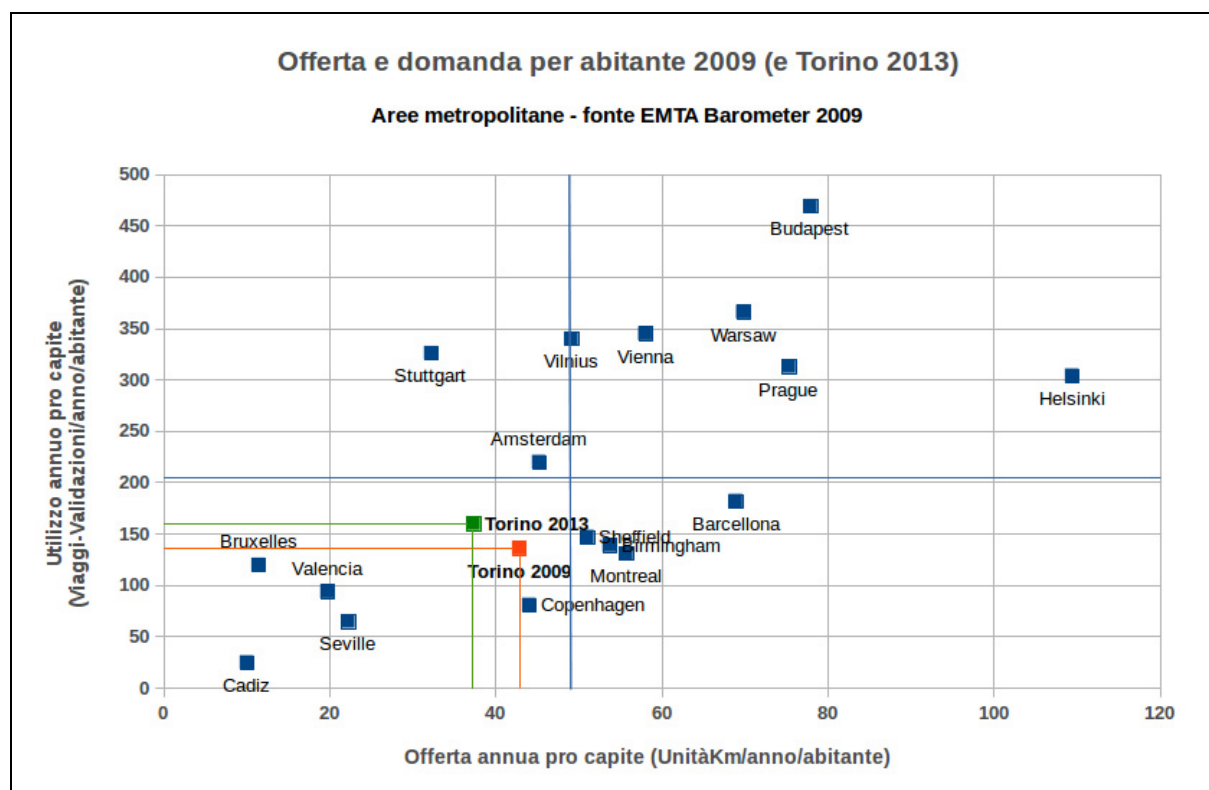


Figura 10 - Offerta di TP e utilizzo in alcune aree metropolitane europee

Pur con le cautele ed i limiti dovuti all'eterogeneità delle metodologie con cui le grandezze vengono misurate presso le varie Autorità, il confronto indica che il sistema di Torino si colloca su valori inferiori alla media sia per quanto riguarda l'offerta, sia per quanto riguarda l'utilizzo, sia per quanto riguarda l'efficienza.

Anche in termini di ripartizione modale l'area metropolitana di Torino si colloca, seppure leggermente, sotto la media delle realtà europee considerate.

La quota modale per gli spostamenti effettuati dai residenti nell'area metropolitana di Torino è passata dal 18,9% del 2009 (linea di colore rosso, fonte IMQ 2010) al 18% del 2013 (linea di colore verde, fonte IMQ 2013). I dati di raffronto europei si riferiscono alla mobilità complessiva (compresi i mezzi non motorizzati) e la diminuzione che si osserva nella quota modale del TP si registra anche per l'auto privata in uno scenario di aumento percentuale degli spostamenti non motorizzati. Se si considera invece la sola mobilità motorizzata, la quota modale del TP è aumentata passando dal 26,4% del 2010 al 27,1% del 2013.

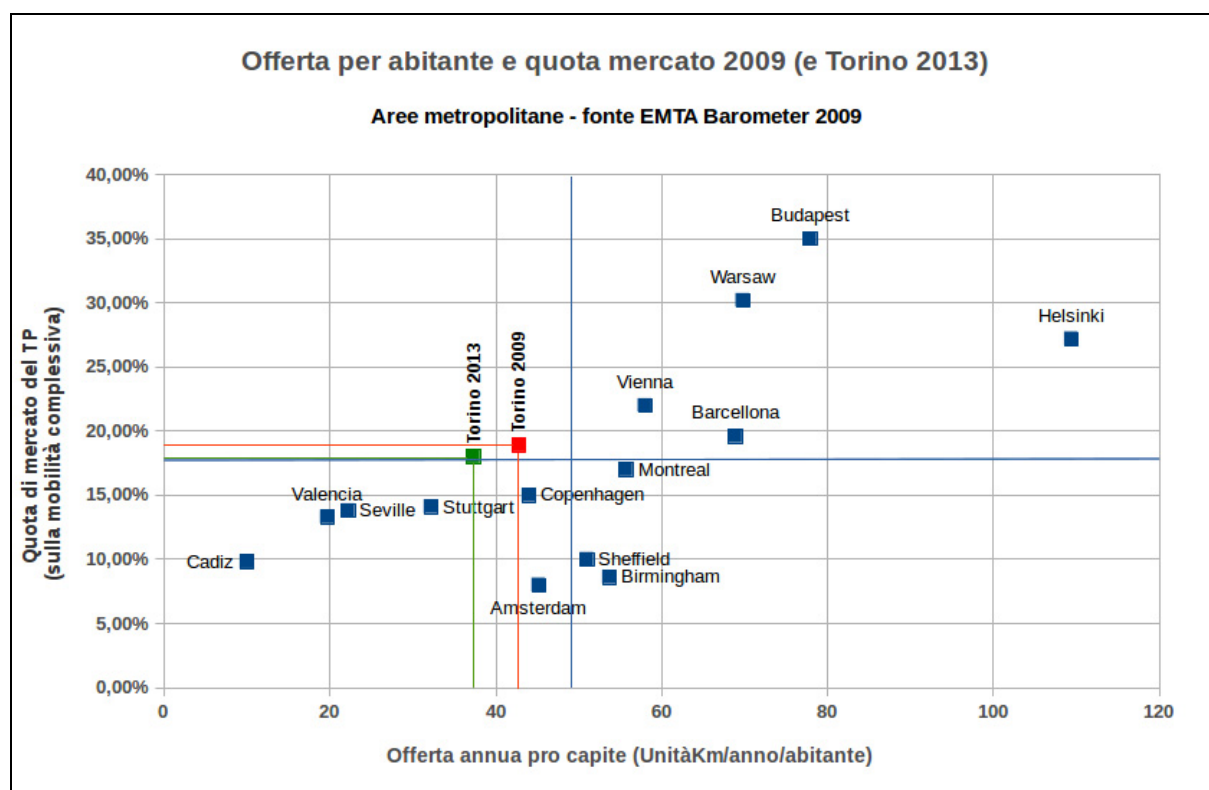


Figura 11 - Offerta di trasporto pubblico e ripartizione modale in alcune aree metropolitane europee

Se la contrazione delle risorse, e quindi dell'offerta, dovesse continuare anche in futuro, la sfida consisterà nel mantenere (e magari aumentare) volumi di utenza e quota di mercato del Trasporto Pubblico.

Al potenziamento del sistema di trasporto pubblico, con conseguente aumento della sua efficacia (maggiore accessibilità e velocità di spostamento per i cittadini) occorre corrisponda, per assicurare l'equilibrio del sistema, un aumento più che proporzionale della domanda di mobilità con uso del trasporto pubblico, capace di generare un miglioramento dell'efficienza (maggior numero di passeggeri trasportati per unità chilometrica di produzione) complessiva del sistema.

Con gli incrementi prefigurati/stimati nello scenario di lungo periodo la situazione torinese si potrà avvicinare, per tutti questi indicatori, ai valori medi delle realtà europee prese in considerazione.

Le dinamiche che riguarderanno l'offerta effettiva nel medio e nel lungo periodo condizioneranno inevitabilmente il risultato effettivo dell'area metropolitana torinese nel confronto europeo sia in termini di incremento di utenza che di quota di mercato.

2.1.6. La definizione del quadro di sviluppo del sistema di trasporto

Il Sistema dei Trasporti dell'Area Metropolitana Torinese è interessato dai grandi interventi infrastrutturali di trasformazione del sistema di trasporto pubblico:

- Connessione della linea ferroviaria Torino-Ceres al Passante Ferroviario presso Rebaudengo – Fossata (2017-18).
- Prosecuzione della linea 1 di metropolitana da Lingotto a Piazza Bengasi (2017-18).
- Estensione della linea 1 di metropolitana verso Rivoli – Cascine Vica (approvato il progetto definitivo in febbraio 2015).

- Progettazione e realizzazione della seconda linea di metropolitana (scenario ipotetico 2020-2025).
- Progettazione e realizzazione delle due nuove stazioni di Dora e Zappata sul Passante Ferroviario (2018).
- Realizzazione degli interventi necessari alla linea sfm5 incluse le stazioni di Orbassano San Luigi e Grugliasco Borgata Quaglia.

Questi interventi si collocano entro il quadro di sviluppo del sistema di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino che è andato delineandosi sulla base di:

- Piano Generale del Traffico Urbano e Mobilità dell'Area Metropolitana Torinese (PGTU) del 1999-2000;
- proposta di Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) del 1999;
- Strategia di sviluppo del Sistema Tranviario del 2001, rilancio del sistema tranviario (nuovi tram, infrastrutture, separazione e priorità), progetto Rete Forte.
- studio *"La linea 2 di metropolitana nel quadro dello sviluppo del sistema di trasporto pubblico di Torino"* assunto dalla Giunta Comunale quale elaborato base delle proprie decisioni sul futuro del sistema di trasporto (aprile 2006); e della delibera della Giunta Comunale 2008;
- studio *"Sistema Ferroviario Metropolitano – Assetto e Programmazione del Servizio"* (gennaio 2007) e successive analisi di approfondimento;
- Linee di Indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), approvate dal Consiglio Comunale della Città di Torino il 14 luglio 2008.
- approvazione della variante 200 al Piano regolatore Generale della Città di Torino.

Tradizionalmente, per comodità e chiarezza di esposizione il quadro di sviluppo viene articolato in tre orizzonti temporali (o periodi) caratteristici:

- lungo periodo (orizzonte temporale oltre il 2022), caratterizzato dalla presenza del Sistema Ferroviario Metropolitano nella sua configurazione completa, di due linee di metropolitana e di una rete tranviaria estesa e potenziata;
- medio periodo (orizzonte temporale oltre il 2018), caratterizzato dalla presenza del Sistema Ferroviario Metropolitano in configurazioni via via più estese e della linea 1 di metropolitana Collegno – Bengasi e di alcuni interventi di potenziamento della rete tranviaria;
- breve periodo (triennio 2015 – 2018), caratterizzato dalla presenza della linea 1 di metropolitana Collegno – Porta Nuova, estesa a Lingotto entro il triennio ed in via di estensione a Bengasi e dalla presenza, anche se via via meno intrusiva, dei cantieri per il completamento della metropolitana e del passante ferroviario.

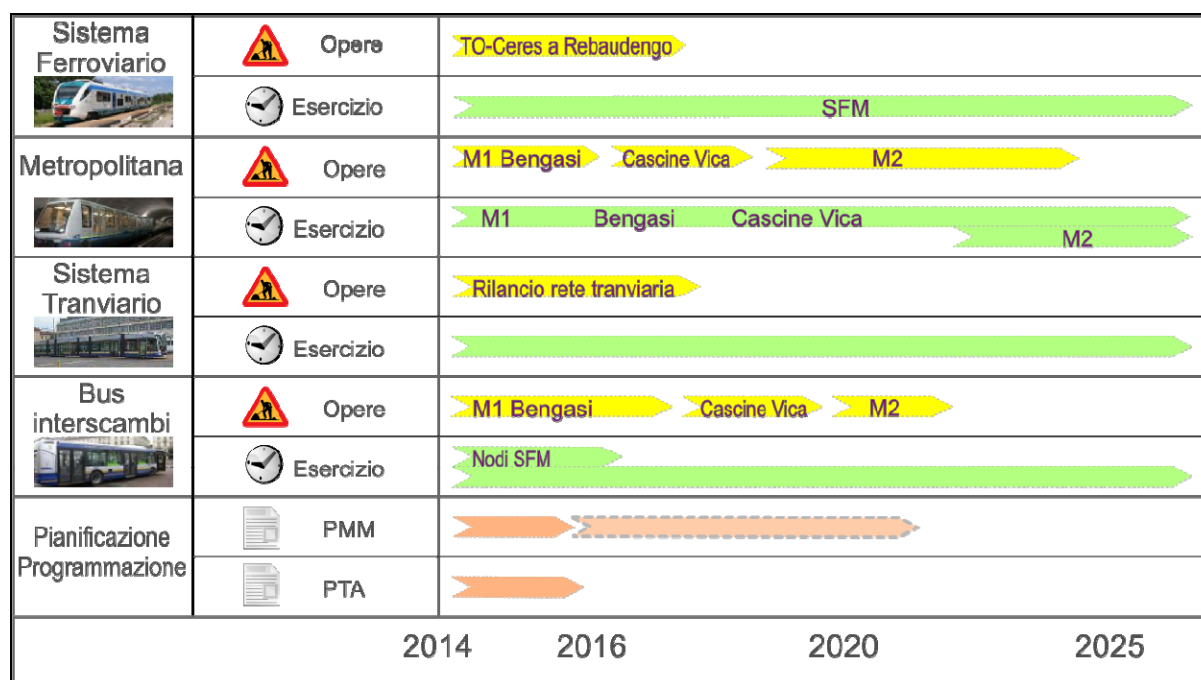


Figura 12 - Quadro di sviluppo del sistema di trasporto

Il diagramma illustra i principali orizzonti temporali in cui è prevedibile un significativo intervento sulla rete di trasporto pubblico locale in funzione delle infrastrutture realizzate e di come tali infrastrutture si legano con la pianificazione e lo sviluppo urbanistico.

Il quadro di sviluppo è abbastanza consolidato negli elementi essenziali come descritto nel successivo punto 2.2. La programmazione potrà subire delle modifiche anche a seguito dell'interlocuzione con gli Enti consorziati.

Per poter operare modifiche al quadro di sviluppo, specie negli orizzonti di più lungo periodo è necessario prefigurare il quadro di domanda complessiva futura (tutti i modi), definire quantitativamente le domande modali obiettivo e le prestazioni obiettivo dei sistemi (+viaggi sul pubblico, - viaggi sul privato, - tempi sul pubblico, - tempi sul privato) e contestualmente individuare la combinazione di scenari modali di offerta potenzialmente capaci di soddisfare le domande modali obiettivo; verificare la capacità dei sistemi modali (offerta) di attrarre nuova domanda e di soddisfarla con efficienza, ridimensionare/ampliare gli obiettivi e/o ridimensionare/potenziare le offerte modali in modo che le offerte modali e domande modali obiettivo siano coerenti e sostenibili; tale percorso è stato ampiamente descritto nella Relazione Previsionale Programmatica 2010-2012.

Nel corso del 2014 si è lavorato al Piano Strategico coordinando con il Gruppo di Lavoro le azioni di sviluppo del sistema della mobilità per l'area metropolitana. Il Piano Strategico è stato presentato ad aprile 2015.

2.1.7. Le valutazioni di scenario

Nel 2015 sono state effettuate attività di valutazione di scenario finalizzate a valutare ipotesi alternative di revisione della rete di trasporto pubblico urbano e suburbano di Torino legate al Piano di riordino.

2.2. La pianificazione e programmazione del sistema di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino

2.2.1. La pianificazione del TPL nell'area metropolitana; la definizione degli obiettivi di Piano

La RPP 2014-2016 confermava la priorità dell'approntamento, in collaborazione con la Città di Torino, gli altri comuni aderenti all'Agenzia e GTT di successive fasi del "Piano di Riordino" per una revisione della rete del trasporto pubblico urbano/suburbano nel contesto delle consistenti riduzioni delle sovvenzioni pubbliche al servizio TPL.

Gli obiettivi del Piano di riordino erano così sintetizzati:

- riduzione nel periodo 2012-2014 delle risorse per gli obblighi di servizio dell'ordine del 15% (rispetto ai valori 2010) sul servizio di trasporto pubblico urbano/suburbano di superficie;
- offrire comunque margini di capacità per accogliere eventuali incrementi di offerta;
- programmazione finalizzata al recupero di efficienza organizzativa delle Aziende;
- revisione del sistema tariffario;
- minimizzazione dell'impatto di questa riduzione sul soddisfacimento delle esigenze di mobilità dei cittadini dell'area metropolitana e sulla qualità del servizio da loro percepita.

Quest'ultimo obiettivo era declinato, in termini quantitativi in:

- invarianza e, se possibile, diminuzione del tempo medio di viaggio sulla rete rispetto alla situazione di inizio 2011 (ante prolungamento a Lingotto della linea 1 di metropolitana);
- mantenimento dei livelli di inizio 2011 dell'accessibilità media in origine ed in destinazione a ciascun quadrante della Città di Torino e a ciascun bacino della cintura metropolitana;
- mantenimento (almeno a livello di programmazione) del livello di affollamento delle linee entro standard accettabili, tenuto conto dei livelli di regolarità di ciascuna linea.

Nel corso del 2015 sta proseguendo la riduzione dei servizi con interventi mirati.

2.2.2. Il sistema ferroviario metropolitano

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario in area metropolitana, l'orizzonte di breve/medio periodo è caratterizzato dall'istituzione e dall'evoluzione del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM). Si tratta del progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari di interesse locale nell'area torinese reso possibile dal completamento dei lavori di potenziamento del nodo. Esso costituisce il primo livello del trasporto pubblico dell'area metropolitana.

Il sistema è caratterizzato da linee di ferrovia metropolitana, con treni cadenzati per tutto l'arco della giornata. SFM intende favorire la mobilità a medio-corto raggio e rendere agevole l'interscambio fra le diverse linee e con altri sistemi di trasporto, migliorando sia i collegamenti da e per Torino, sia i collegamenti con l'aeroporto e tra i diversi centri dell'area metropolitana, sia, infine, gli spostamenti rapidi tra diverse zone della città. Caratteristiche del progetto sono le linee passanti e coordinate, il cadenzamento regolare del servizio senza interruzioni nel corso della giornata, la frequenza dei treni nella parte centrale urbana.

Il SFM sarà accessibile in modo capillare dal territorio dell'area metropolitana grazie all'apertura di nuove stazioni e ai maggiori servizi in stazioni oggi poco utilizzate.

Il progetto del Sistema Ferroviario Metropolitano integra anche gli altri servizi ferroviari, e cioè treni a lunga percorrenza e regionali, con i quali condivide le infrastrutture e l'utilizzo di alcune stazioni nelle quali si realizza l'interscambio fra i diversi sistemi di trasporto. In particolare nelle stazioni di ingresso dell'area metropolitana (chiamate "stazioni porta": Chivasso, Carmagnola) avviene l'interscambio con i servizi regionali che entrano nel nodo di Torino, il cui orario è coordinato con quello dei servizi metropolitani (servizi regionali associati del Sistema Ferroviario Piemonte).

Il servizio obiettivo previsto è:

- **cadenzato:** un treno ogni 30 minuti. È previsto, ove necessario, l'inserimento di rinforzi a 15 minuti per rispondere ai picchi di domanda;
- **omogeneo:** omogeneità delle missioni e dei tempi di percorrenza;
- **coordinato:** nelle stazioni porta del nodo il servizio SFM si coordina con i servizi regionali associati che, almeno nel medio periodo, manterranno lo schema di servizio radiale centrato essenzialmente su Torino Porta Nuova;
- **senza interruzioni:** il servizio non ha interruzioni nell'arco della giornata grazie allo spostamento dei periodi di manutenzione programmata nelle ore notturne;
- **uguale in entrambe le direzioni:** in modo da servire anche gli spostamenti in "controflusso", in direzione opposta a quella dei tradizionali spostamenti pendolari.

Una prima fase del SFM è stata avviata a dicembre 2011 con la linea FM3. Con la piena operatività del passante di Torino, dicembre 2012 è entrato in funzione il nuovo Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) che con 256 treni al giorno collega 75 stazioni. Il servizio è articolato su cinque linee: SFM1 Pont-Rivarolo-Chieri, SFM2 Pinerolo-Chivasso, SFMA Torino-Aeroporto di Caselle-Ceres, SFM3 Torino-Susa/Bardonecchia, SFM4 Torino-Bra.



Figura 13 – Schema del Servizio Ferroviario Metropolitano – dicembre 2012

Da giugno 2013 sono entrati a far parte del sistema SFM anche le linee Torino-Fossano (SFM7) e Cavallermaggiore-Bra-Alba (SFMB).



Figura 14 - Schema del Servizio Ferroviario Metropolitano – giugno 2013

Da dicembre 2013 si è completata l'espansione del SFM verso Asti/Alessandria con l'introduzione della linea SFM6 Torino Stura-Asti e la riorganizzazione dei R e RV associati sulla stessa direttrice (RV Torino-Asti-Alessandria/Genova, Regionali Chivasso – Casale, Regionali Asti – Acqui Regionali Alessandria - Acqui - S.Giuseppe- Savona)

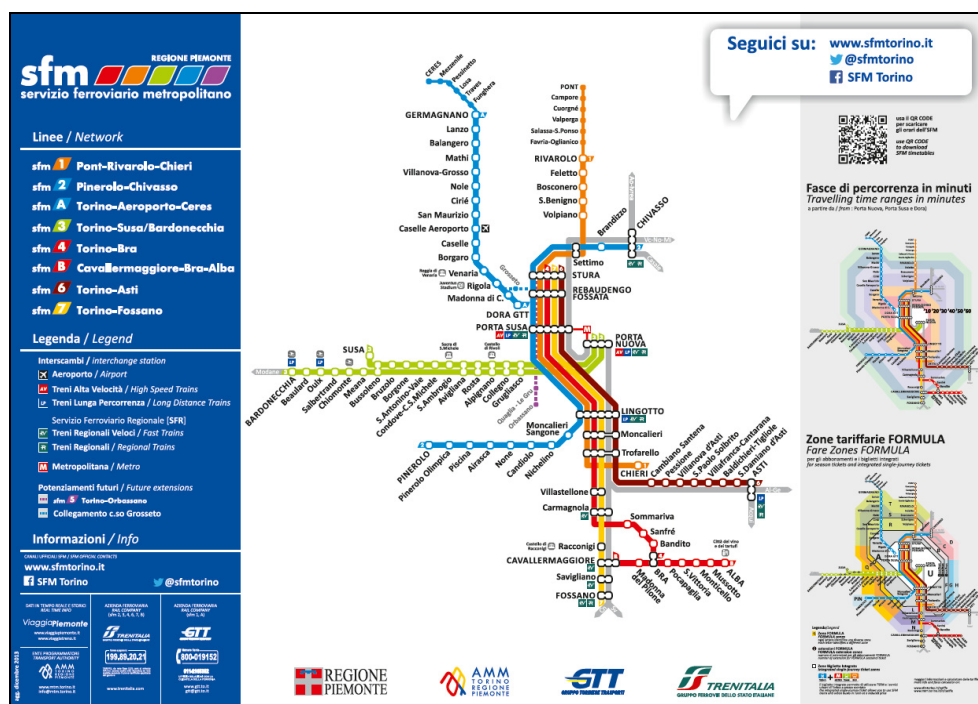


Figura 15 - Schema del Servizio Ferroviario Metropolitano – dicembre 2013

Con il cambio orario di giugno 2014, si è realizzato il sistema cadenzato delle linee Milano-Domodossola e Novara-Arona.

Sulla linea Milano-Domodossola, in concertazione con la regione Lombardia si è realizzato il nuovo sistema cadenzato articolato da treni R Domodossola-Milano con tutte le fermate in territorio di competenza regionale Piemonte con una frequenza pressoché bioraria con qualche fascia libera per la manutenzione della linea, alternato ad un cadenzamento anch'esso biorario di RV con le sole fermate di Verbania-Stresa ed Arona. Da Arona a Milano l'alternanza dei due servizi fornisce un cadenzamento orario su Milano e viceversa.

Sulla linea Novara-Arona, per rendere compatibile l'orario con il nuovo sistema della Domodossola-Milano e per completare il cadenzamento del SFR si è predisposto un orario cadenzato differenziato nei giorni lavorativi dai giorni festivi per soddisfare richieste e domanda differenti. Nei giorni lavorativi il servizio prevede tutte le fermate intermedie, a Novara si prendono le coincidenze con i RV Torino-Milano e ad Arona quelle con i RV Milano-Domodossola. Nei giorni festivi il servizio è stato pensato per l'interesse turistico: è stato realizzato un cadenzamento biorario con partenze da Novara in coincidenza con i RV Torino-Milano e con partenze da Arona in coincidenza con i treni R che effettuano tutte le fermate in zone turistiche.

Con il cambio orario di giugno 2015 si è realizzato un nuovo servizio sulla tratta Santhià-Biella della linea SFR Santhià-Biella-Novara . Il servizio continua ad avere un cadenzamento orario ma grazie all'incrocio a Salussola i treni hanno un ampio margine di coincidenza a Santhià con i RV Torino – Milano. Inoltre i treni a Biella non sono più legati a quelli gravitanti su Novara. Questo provvedimento aumenta i margini di regolarità delle due linee.

Per il cambio orario sono stati approntati gli orari tascabili i distribuiti nei comuni e nelle stazioni interessate dal nuovo servizio.

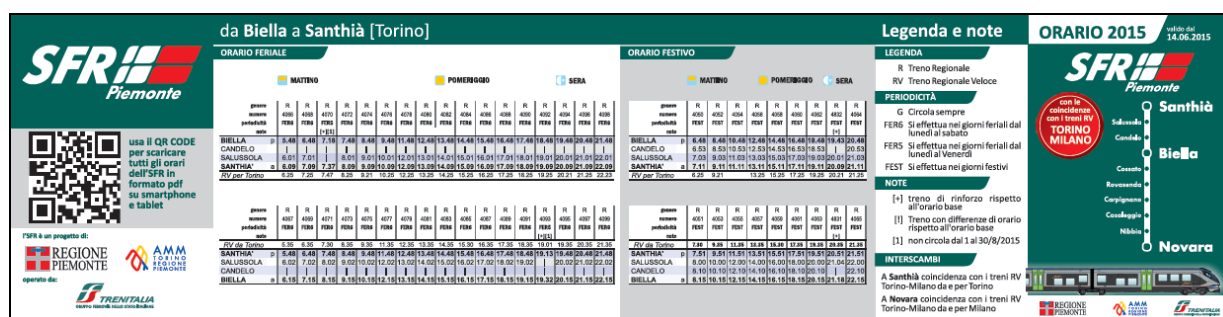


Figura 16 – Orario tascabile R Santhià-Biella-Novara

Con questi ultimi interventi si è praticamente completata l'espansione del Sistema Ferroviario Regionale (SFR) con la completa revisione di tutti gli orari delle linee piemontesi.

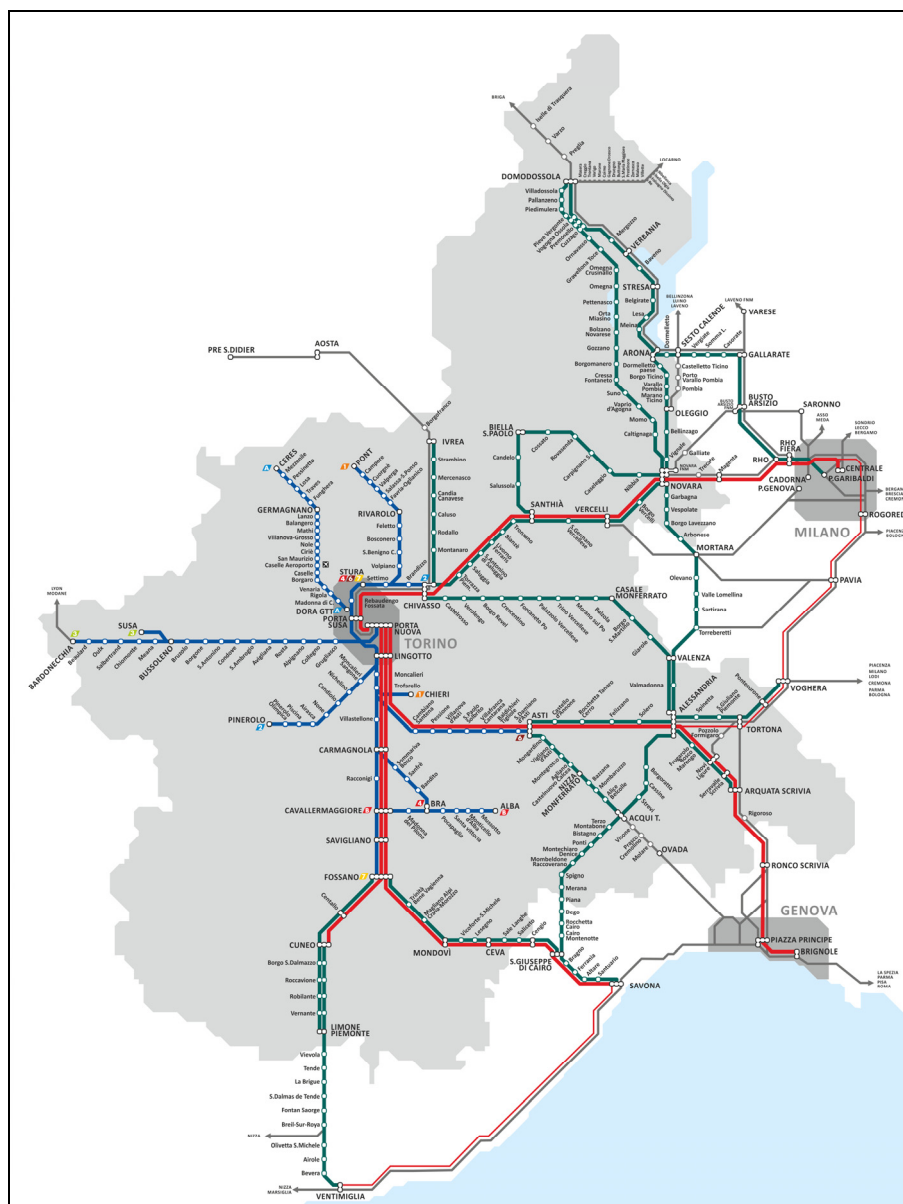


Figura 17 - Schema del Servizio Ferroviario Regionale – dicembre 2014

Previsioni 2015-2018

Nel breve periodo il sistema ormai strutturato di SFM e SFR verrà costantemente monitorato per il continuo miglioramento dei servizi, concretizzando gli eventuali suggerimenti o proposte migliorative in corso d'orario o in occasione dei prossimi cambi orari.

Nei primi sei mesi del 2015 sono stati valutati e programmati alcuni potenziamenti dei servizi per eventi e occasioni particolari.

Per Expo Milano 2015 sono stati predisposti e pubblicati sul sito gli orari specifici per l'evento validi dal 26 aprile al 31 ottobre, con tutti i collegamenti tra Torino e il sito di EXPO a Rho, compresi i servizi AV (Frecciarossa e Italo) e i treni LP (Frecciabianca, Intercity e TGV).

SFR
Piemonte

ORARIO TORINO-MILANO

www.sfrpiemonte.it

ORARIO | EXPO MILANO 2015 1 maggio-31 ottobre 2015

| genere | RV | FB | FR | RV | RV | ITALO | FB | FR | RV | RV | ITALO | R | FR | RV | FR | FB | FR | ITALO | RV | FR | RV | FB | FR | RV | TGV | RV | ITALO | | |
|-------------|------|------|------|------|------|-------|------|------|------|------|-------|-------|-------|------|------|------|------|-------|-------|-------|------|-------|------|------|------|------|-------|------|------|
| numero | 2001 | 9707 | 9561 | 2003 | 2051 | 9987 | 9989 | 9709 | 9561 | 2005 | 35713 | 35983 | 35915 | 2053 | 9561 | 2007 | 9517 | 35717 | 35967 | 35919 | 2009 | 35923 | 2071 | 9723 | 9631 | 2011 | 9241 | 2013 | 9975 |
| periodicità | G | FERS | G | G | FERS | G | G | G | G | G | G | G | FERS | G | G | G | G | SAB | G | G | G | FERS | G | G | FERS | G | G | G | |
| note | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| TORINO Lingotto | 4.54 | 5.40 | 5.50 | 5.54 | 6.18 | | 6.10 | 6.15 | 6.49 | 7.05 | 7.10 | | 7.50 | 7.54 | 8.00 | 8.05 | 8.10 | | 8.54 | 9.45 | 10.54 | 11.10 | 11.50 | 11.54 | | 12.54 | | |
| TORINO Porta Nuova | 5.06 | 5.49 | 6.00 | 6.06 | 6.26 | 6.15 | 6.19 | 6.25 | 7.01 | 7.14 | 7.22 | 7.33 | | 8.00 | 8.06 | 8.12 | 8.16 | 8.22 | 8.42 | 9.06 | 9.55 | 11.06 | 11.19 | 12.00 | 12.06 | 12.24 | 13.06 | 13.15 |
| TORINO Porta Susa | 5.20 | | | 6.20 | 6.41 | | | | 7.15 | | | | 7.50 | | 8.20 | | | | | 9.20 | | 11.20 | | | 12.20 | | 13.20 | |
| Chivasso | 5.36 | | | 6.36 | 7.03 | | | | 7.31 | | | | 8.12 | | 8.36 | | | | | 9.36 | | 11.36 | | | 12.36 | | 13.36 | |
| Santhia | 5.49 | 6.29 | | 6.49 | 7.16 | | 6.57 | | 7.44 | 7.57 | | | 8.23 | | 8.49 | | 8.57 | | | 9.49 | | 11.49 | 11.57 | | 12.49 | | 13.49 | |
| Vercelli | 6.05 | 6.43 | | 7.05 | 7.32 | | 7.13 | | 8.01 | 8.13 | | | 8.39 | | 9.05 | | 9.13 | | | 10.05 | | 12.05 | 12.13 | | 13.05 | | 14.05 | |
| Novara | 6.17 | | | 7.17 | 7.49 | | | | 8.13 | | | | 8.53 | | 9.17 | | | | | 10.17 | | 12.17 | | | 13.17 | | 14.17 | |
| Magenta | 6.31 | 7.05 | | 7.31 | 8.08 | | 7.36 | | 8.30 | 8.35 | 7.58 | 8.11 | 9.08 | | 9.31 | | 9.38 | 8.58 | 9.20 | 10.31 | 10.37 | 12.31 | 12.42 | | 13.31 | 13.39 | 14.31 | |
| Rho Fiera Milano | 6.46 | 7.16 | 6.50 | 7.46 | | | 7.50 | | 8.41 | 8.45 | | | 8.50 | 9.46 | 9.50 | | | | | 10.46 | | 12.46 | 12.54 | 12.50 | 13.46 | | 14.46 | |
| MILANO Centrale | | | | | | 8.20 | 7.00 | | 7.09 | | 8.09 | 8.24 | 9.20 | | | | | | | 9.09 | 9.31 | | | | 13.52 | | 14.00 | |
| MILANO Porta Garibaldi | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

LEGENDA

R Circola sempre
RV regionale veloce (SFR Piemonte)
FB Freccia Bianca (Trenitalia)
FR Frecciarossa (Trenitalia)
ITALO Italo (NTV)
TGV TGV (SNCF)

PERIODICITÀ

G Circola sempre
FERS Si effettua nei giorni feriali dal lunedì al sabato
FERS Si effettua nei giorni feriali dal lunedì al venerdì
LUN Si effettua il lunedì
noDOM Non circola la domenica
noSAB Non circola il sabato
FERS Si effettua nei giorni feriali
noPF Non circola sabato e prefestivi

NOTE

- treno con differenze di orario rispetto all'orario base
- treno di rinforzo rispetto all'orario base
- non circola dal 2 al 29/8/2015
- ferma anche a Treccate, Corbetta, Vittuone
- non circola dal 9 al 22/8/2015
- circola anche il 25/12/2014 (Natale), 25/4 e il 1/5/2015
- non circola il 26/12/2014 e il 1/5/2015
- non circola il 31/12/2014 e il 5/1, 1/6 e il 7/12/2015
- circola il 1/5/2015, non circola il 2/5/2015
- non circola dal 1 al 22/8/2015
- ferma a Rho Fiera dal 1/5/2015 al 31/10/2015
- ferma a Rho invece che a Rho Fiera

valido dal
26 aprile al
31 ottobre 2015





REGIONE
PIEMONTE

EXPO

AMM
REGIONE
PIEMONTE

(agg. 3/6/2015)

1/4

IN TRENO PER LA VISITA DI PAPA FRANCESCO A TORINO

21-22 giugno 2014


Il **21 e 22 giugno 2015**, Papa Francesco viene per la prima volta a Torino: per l'occasione sono attese in città migliaia di persone. In particolare **domenica 21 giugno** quando in piazza Vittorio si terrà la Messa e l'incontro con i giovani.

L'invito per tutti coloro che decideranno di venire a Torino per l'evento è di evitare l'uso dell'auto: entrare in città potrebbe risultare difficile e, in ogni caso, l'accesso alla parte centrale sarà strettamente regolamentato

Torino è comunque raggiungibile facilmente da molte località della Regione con il **treno**, utilizzando il Servizio Ferroviario Metropolitano [SFM] e con il Servizio Ferroviario Regionale [SFR].

Dalle stazioni principali di Torino (Porta Nuova e Porta Susa) è possibile raggiungere a piedi il luogo degli eventi. In particolare Piazza Vittorio dista 1500 m. da Porta Nuova (circa 18 min), 2400 m. da Porta Susa (circa 30 min.).

Anche chi si organizza per viaggiare in comitiva (parrocchie, gruppi ecc.) può trovare comodo e conveniente utilizzare il treno.



Mapa del centro di Torino. Sono evidenziate le stazioni e i luoghi della visita di Papa Francesco

Figura 19 – Informativa per la visita del Papa a Torino

sfm REGIONE PIEMONTE
servizio ferroviario metropolitano

2 Pinerolo-Chivasso

www.sfmtorino.it

SFM Torino

@sfmtorino

ORARIO | VISITA DI PAPA FRANCESCO A TORINO Domenica 21 giugno 2015

| generatore | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC | SPEC</ |
|------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------|
|------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------|

Figura 20 – Orario sfm2 per visita del Papa a Torino

Per la programmazione di medio periodo si terrà conto dei principali interventi sul sistema di trasporto pubblico che saranno attivati nel prossimo triennio. Si tratta di un insieme di interventi sulle diverse modalità di trasporto pubblico che richiedono uno stretto coordinamento; l'obiettivo prioritario che dovrà guidare la programmazione di Agenzia nel triennio sarà proprio quello di sviluppare programmi integrati di coordinamento dei servizi e di informazione ai cittadini man mano che si attuano i vari interventi previsti.

È opportuno sottolineare che tale scenario farà da sfondo alla programmazione delle gare per la gestione dei servizi ferroviari in Piemonte, come determinato dalla Regione a fine 2014.

L'evoluzione dell'SFM sarà caratterizzata dalla realizzazione del collegamento diretto della Torino-Ceres (sfmA) con il passante ferroviario e della linea sfm5 con l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria dello scalo di Orbassano. Tali interventi dovrebbero essere realizzati per il 2018. A questa data sarà necessario aver attivato una completa revisione dello schema dei servizi e degli orari attualmente in vigore.

Rispetto allo stato attuale si prevede:

- L'ampliamento della rete: grazie alla realizzazione dell'interconnessione di c.so Grosseto, della linea sfm5 e dell'elettificazione della tratta Bra-Alba, all'apertura delle nuove stazioni urbane
- L'estensione degli attestamenti a Nord: prolungando gli attestamenti delle linee sfm da Stura a Chivasso
- Il potenziamento del servizio feriale: con il passaggio dei cadenzamenti orari a cadenzamenti ogni 30 minuti.
- Il potenziamento del servizio festivo: con il passaggio dei cadenzamenti biorari a cadenzamenti orari.
- L'ampliamento della fascia di servizio: con un aumento dei servizi nelle ore serali



Figura 21 – Ipotesi di sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano

Lo sviluppo completo del SFM è condizionato dall'evoluzione dello scenario infrastrutturale, dalla disponibilità del materiale rotabile e, più in generale, dalle risorse economiche disponibili.

2.2.3. Linee di metropolitana

Lo sviluppo nel medio termine del sistema di metropolitana sarà costituito dal prolungamento da Lingotto a Piazza Bengasi e da Collegno a Cascine Vica della linea 1.

Il terminale Sud della linea 1 di metropolitana rimarrà collocato in Piazza Bengasi per un periodo di tempo non breve ponendo il problema della ricerca di una configurazione degli accessi alla stazione della metropolitana, degli spazi di fermata e capolinea delle linee di superficie, che non sia penalizzante per i passeggeri che necessariamente dovranno effettuare il trasbordo al terminale della linea di metropolitana.

Nella RPP 2013-2015 si affermava l'intendimento di approfondire il tema in cooperazione con la Città di Torino e GTT. Il tema dovrà essere ripreso alla luce degli sviluppi, ora meglio delineati, nell'area della nuova Sede Unica della Regione Piemonte e di quelli, meno definiti, della nuova Città della Salute, entrambe poste nell'area di influenza della prevista stazione "Italia '61 – Regione Piemonte" della linea 1 di metropolitana automatica e della stazione Lingotto di RFI. Ciò in relazione alla possibilità di realizzare nella stessa area, una stazione di attestamento delle linee bus extraurbane.

Per quanto concerne la futura linea 2 di metropolitana, nel primo semestre 2015 l'Agenzia ha effettuato delle valutazioni in merito al progetto di fattibilità e ai lotti di intervento di cui alla Delibera della Giunta Comunale della Città di Torino n. 2014 07287/034 del 30 dicembre 2014. In particolare sono state effettuate delle valutazioni circa l'instradamento della linea 2 di metropolitana sul passante ferroviario con l'adozione di un sistema di trasporto di tipo tram-treno.

Inoltre è stata redatta una rassegna dei più salienti documenti di piano e degli studi correlati alla Linea 2.

Linea 2 di metropolitana

Rassegna dei più salienti documenti di piano e studi correlati

26 giugno 2015



2.2.4. Sistema tranviario

Nell'ottica del rilancio del sistema tranviario negli attraversamenti centrali, a partire dal 18 aprile 2015 è entrata in funzione la linea tranviaria 6 che collega Piazza Hermada a Piazza Statuto transitando per il centro storico. La linea è in funzione tutti i giorni dalle 6.30 alle 23.00, con passaggi ogni 15 minuti fra le 7.00 e le 21.00.

Per il futuro si conferma l'esigenza prioritaria, dal punto di vista dell'architettura del sistema tranviario, della realizzazione della minima e più efficace infrastruttura in grado di assicurare un comodo interscambio tra servizio tranviario e servizio ferroviario in corrispondenza della nuova stazione di Porta Susa ove è situata la fermata "integrata" della linea 1 di metropolitana.

Nel primo semestre 2015 è proseguita l'analisi di possibili assetti futuri del sistema tranviario nel medio periodo.

Schemi di servizio tranviario 2015-2018 e potenziamento degli attraversamenti centrali tranviari

Contributo per la discussione

15 marzo 2015



Nel corso del periodo 2015-2018 dovranno essere analizzate più dettagliatamente le alternative progettuali ed individuata la soluzione da attuare.

È stato inoltre redatto un primo documento (da perfezionare ai fini della comunicazione) che individua le ipotesi di intervento necessarie per l'aumento della velocità commerciale della linea 4.

Aumento della velocità commerciale delle linee tranviarie

Bozza maggio 2015



2.2.5. Rete di autobus metropolitani e sistema di interscambi

La RPP 2015-2017 prevedeva, nella prosecuzione per fasi del “Piano di riordino”, il ridisegno della rete bus, in coerenza con l’evoluzione dei sistemi più forti, rispettando il vincolo posto dalla riduzione dei finanziamenti.

Tra le priorità si indicava il ridisegno dei servizi di bus in funzione di adduzione alle stazioni ferroviarie, in particolare

- Lingotto: potenziale ridisegno della penetrazione urbana delle linee extraurbane provenienti dai quadranti Sud e Sud-Ovest con attestamento o transito alla stazione
- Stura: potenziale ridisegno delle linee urbane/suburbane con attestamento o transito alla stazione.

Sulla base del documento “Riorganizzazione servizio di TPL urbano e suburbano della Città di Torino - Criteri e linee guida” del 2 febbraio 2014 sono state avanzate delle proposte in particolare per la riorganizzazione del servizio serale urbano e suburbano di Torino.

Servizi di trasporto urbano e suburbano dell’area di Torino

Proposta di riorganizzazione del servizio serale

27 maggio 2015



2.2.5.1. Nodo di interscambio del TPL fra la stazione ferroviaria di Stura ed il parcheggio vicinale GTT di corso Romania

Nel corso dell’ultimo trimestre l’Agenzia ha propugnato una serie di incontri fra Enti ed Aziende di trasporto interessate alla gestione ed allo sviluppo del nodo di interscambio costituito dalla stazione ferroviaria di Stura ed il parcheggio vicinale GTT di corso Romania, in Torino.

In particolare l’Agenzia, il Comune di Torino, la Provincia di Torino, Infra.To Srl, G.T.T. S.p.A., Trenitalia SpA ed RFI SpA sono coinvolte, ciascuna per gli aspetti di competenza, nei servizi di TPL,

nella gestione e sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e tranviaria, nella gestione e manutenzione del piano stradale dedicato alla circolazione dei rotabili.

L'iniziativa dell'Agenzia è stata finalizzata a preparare il nodo di interscambio di Stura al notevole afflusso di pellegrini e viaggiatori previsto per i seguenti eventi straordinari già programmati nella città di Torino per il 2015:

- l'Ostensione della "Sacra Sindone" nel Duomo (dal 19 aprile al 24 giugno);
- la Visita Pastorale del Santo Padre (24 maggio 2015), in occasione del bicentenario della nascita di Don Bosco.

L'Agenzia, di riflesso alle iniziative di GTT mirate a valorizzare il parcheggio di Corso Romania come centro di corrispondenza per gli utenti provenienti dalla zona Nord – Est della regione, ha voluto condividere informazioni e pianificare in un orizzonte di breve e medio periodo con le Strutture interessate:

- l'avanzamento dei lavori infrastrutturali nell'area antistante il parcheggio GTT di Corso Romania e della Stazione Ferroviaria di Torino Stura;
- lo sviluppo delle iniziative commerciali e della gamma di biglietti di viaggio per il trasporto integrato;
- la definizione del progetto di comunicazione inerente l'utilizzo del tpl e del servizio ferroviario metropolitano.

2.2.5.2. Integrazione ferro-gomma

Per produrre i migliori effetti sulla rete dei trasporti in termini di efficacia ed efficienza, la riorganizzazione delle linee ferroviarie a seguito dell'avvio e progressivo potenziamento del Sistema Ferroviario Metropolitano e del Sistema Ferroviario Regionale deve accompagnarsi ad una maggiore integrazione tra i servizi su ferro e su gomma e lo sviluppo dei nodi di interscambio (a partire dai Movicentro già realizzati). Il processo di riorganizzazione dei servizi, attuabile anche in fasi successive, deve portare alla sua conclusione alla realizzazione di un unico sistema di trasporto integrato e coordinato su tutto il territorio, incentrato su efficienti nodi di interscambio ferro-gomma che favoriscano l'utilizzo di tutti i modi di trasporto.

L'Agenzia opera per realizzare e promuovere una sempre maggiore integrazione tra le diverse modalità di trasporto, sia in modo diretto, sulle linee di propria competenza, sia come facilitatore e consulente sulle linee di competenza di altri enti.

In particolare:

- A partire dal 3 giugno, l'Agenzia ha realizzato la linea di collegamento diretto Stazione di Candiolo – IRCCS integrata alla linea sfm2. Il servizio si effettua da lunedì al venerdì fra le 9 e le 19 in coincidenza con 10 corse di treni in arrivo e con altrettanti in partenza. Il nuovo servizio sperimentale di collegamento si affianca all'attuale servizio di autobus a chiamata MeBUS.



IN TRENO ALL'IRCCS DI CANDIOLO!

Adesso è più facile raggiungere l'Istituto per la Ricerca e la Cura del Cancro (IRCCS) di Candiolo. Prendi i treni della linea **sfm2*** fino alla stazione di Candiolo: in soli 6 minuti un bus ti porta all'ingresso dell'Istituto.

bus sfm

BUS DIRETTO
CANDIOLO stazione > IRCCS > CANDIOLO stazione

| | FERS | FERS | FERS | FERS | FERS | FERS | FERS | FERS | FERS | FERS |
|------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Arrivi da PINEROLO | 8.16 | 8.41 | 10.41 | 11.41 | 12.41 | 14.16 | 14.41 | 15.41 | 16.41 | 18.16 |
| Partenze per TORINO | 8.13 | 10.13 | 11.13 | 12.13 | 13.13 | 14.13 | 15.13 | 16.13 | 17.13 | 18.13 |
| Candiolo Stazione | 8.21 | 10.21 | 11.21 | 12.21 | 13.21 | 14.21 | 15.21 | 16.21 | 17.21 | 18.21 |
| Istituto di Candiolo - IRCCS | 8.27 | 10.27 | 11.27 | 12.27 | 13.27 | 14.27 | 15.27 | 16.27 | 17.27 | 18.27 |
| Istituto di Candiolo - IRCCS | 9.28 | 10.28 | 11.28 | 12.28 | 13.28 | 14.28 | 15.28 | 16.28 | 17.28 | 18.28 |
| Candiolo Stazione | 9.34 | 10.34 | 11.34 | 12.34 | 13.34 | 14.34 | 15.34 | 16.34 | 17.34 | 18.34 |
| Partenze per TORINO | 8.42 | 10.42 | 11.42 | 12.42 | 13.42 | 14.42 | 15.42 | 16.42 | 17.42 | 18.42 |
| Partenze per PINEROLO | 10.10 | 11.10 | 12.10 | 13.10 | 14.10 | 15.10 | 16.10 | 17.10 | 18.10 | |

FERS: Si effettua nei giorni feriali dal lunedì venerdì
XXX: Coincidenza con treni sfm2
XXX: Orario primo treno utile, non servito come coincidenza

* la linea sfm2 del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) collega Chivasso e Pinerolo, a Torino ferma nelle stazioni di Stura, Rebaudengo-Fossata, Porta Susa e Lingotto. Info, orari e collegamenti con altre linee su www.sfmtorino.it

TRENITALIA **AMM** **EXTRA.TO** **IRCCS**

trenitalia.com mtm.torino.it extrato.it fpirc.it

sfmtorino.it [f SFM Torino](https://www.facebook.com/SFM-Torino) [@sfmtorino](https://twitter.com/sfmtorino)

Scansiona il QR CODE per scaricare l'app SFM2 e sfm3 su Android e iPhone

Figura 22 – Linea diretta Stazione di Candiolo - IRCCS

- L'Agenzia ha studiato la nuova linea 432 "Alpignano- Rivoli-Rivalta-Orbassano-Volvera-None" integrata alle linee sfm2 e sfm3 con estensione del collegamento alla Stazione di None FS. Il nuovo programma di esercizio prevede:
 - un aumento del numero delle corse (sull'intera nuova tratta) con adozione del cadenzamento semi-orario (una corsa ogni 30' per direzione) nelle giornate feriali, agosto escluso, in coincidenza alla Stazione di None FS con i treni della Linea SFM2 da/per Torino e, nelle fasce orarie "di punta" (c.d. treni "di rinforzo"), per Pinerolo;
 - un incremento del numero delle corse nelle giornate di sabato e in quelle feriali del mese di agosto, con adozione del cadenzamento orario, e nelle giornate Festive, con cadenzamento bi-orario, al fine di favorire l'interscambio con i treni della Linea Ferroviaria SFM2 da/per Torino alla Stazione di None e con quelli della Linea Ferroviaria SFM3 da/per Torino alla Stazione di Alpignano.
 - Contestualmente è prevista la soppressione del Servizio della Linea Extraurbana n.198 "Torino-Volvera".



Figura 23 – Nuova linea 432 Alpignano-Volvera-None

- L’Agenzia sta definendo la proposta di integrazione della linea 165 Torino-Ciriè con la linea sfmA.
- L’Agenzia sta analizzando insieme ai tecnici della Provincia di Asti delle ipotesi di riorganizzazione dei servizi bus del bacino.

2.2.6. La programmazione dei servizi esterni all'area metropolitana

Nel corso del 2014 è stata avviata dalla Regione una proposta di estensione territoriale della competenza dell'Agenzia a tutto il territorio regionale.

Nei mesi da settembre a dicembre è stata avviata, su mandato della Regione, una prima attività di lavoro nell'ambito della Provincia di Cuneo e dell'Area Conurbata, presentata a gennaio 2015.

IPOTESI DI RIORGANIZZAZIONE DEI COLLEGAMENTI AFFERENTI ALL'ABITATO DI CUNEO

(Rete Linee urbane, conurbazione ed extraurbane).

Gennaio 2015

The image shows the logo of AMM Torino Regione Piemonte on the left, which consists of a stylized 'A' made of three overlapping loops in red, yellow, and blue, followed by the text 'AMM TORINO REGIONE PIEMONTE' in a sans-serif font. To the right of the logo, the title of the presentation is written in a large, bold, black sans-serif font: 'Servizi di TPL nel Bacino della Provincia di Cuneo'. Below this, in a smaller, bold, blue sans-serif font, is the subtitle: 'IPOTESI DI RIORGANIZZAZIONE DEI COLLEGAMENTI AFFERENTI ALL'ABITATO DI CUNEO (Rete Linee urbane, conurbazione ed extraurbane)'. At the bottom left, the date 'gennaio 2015' is written in a small, black sans-serif font.

A partire dal mese di maggio si sono avviati i tavoli operativi con i comuni della conurbazione di Cuneo per presentare i nuovi programmi di esercizio attuativi dello studio di gennaio 2015. Si prevede di completare tale attività nell'estate 2015.

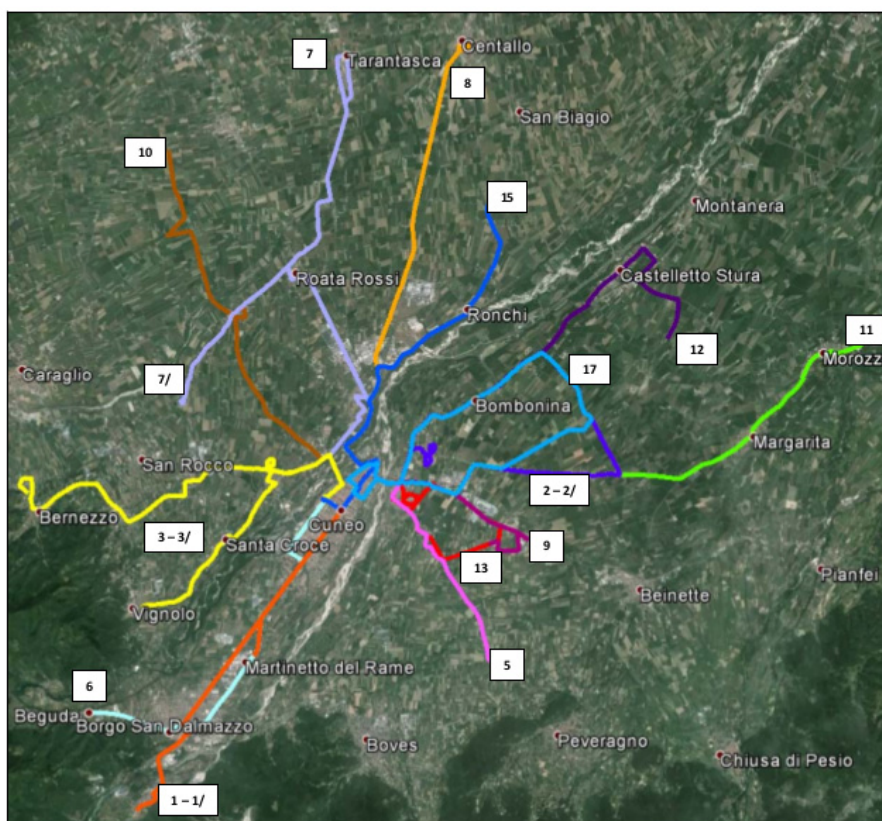


Figura 24 – Linee della conurbazione di Cuneo

2.2.7. Cooperazione Internazionale

Alcuni dei servizi ferroviari gestiti direttamente dall'Agenzia (in particolare la linea sfm3) o per i quali l'Agenzia pianifica il servizio (ad esempio la linea Cuneo-Ventimiglia) sono di grande interesse per i collegamenti transfrontalieri. Allo stesso tempo il tema dei trasporti, e in particolare la gestione e lo sviluppo del trasporto pubblico nelle aree metropolitane, è un elemento importante della futura programmazione europea con l'orizzonte 2020.

Per questi motivi l'Agenzia ha, negli scorsi anni, intrapreso un percorso di collaborazione con partner europei e italiani interessati a progetti di cooperazione. In particolare:

- L'Agenzia ha realizzato come capofila il progetto il progetto TRIA (Trasporti Integrati Alpini), finanziato all'interno del programma dell'Unione Europea Interreg-Alcotra 2007-2013⁸.

⁸ Il progetto ha avuto come partner italiani la Provincia di Torino la Comunità Montana Val Susa e Val Sangone e i Comuni di Bardonecchia e Oulx e come partner francesi la Communauté de Communes du Briançonnais e il Syndicat du Pays de Maurienne. Obiettivo del progetto è stato definire una strategia di miglioramento del sistema dei trasporti al servizio della popolazione, delle attività economiche e turistiche del territorio, a livello della singola area e a livello transfrontaliero. Più nello specifico il progetto ha mirato al progressivo miglioramento del trasporto pubblico nelle regioni alpine storiche della Savoia (Maurienne/Bassa Valle di Susa) e del Delfinato (Briançonnais/Alta Valle di Susa), da ottenersi in primo luogo attraverso un migliore coordinamento dei servizi ed una più efficace informazione al pubblico, ed in prospettiva mediante lo sviluppo di un'offerta di trasporto pubblico integrata ferro-gomma, a servizio sia della mobilità turistica sia della mobilità locale.

- L'Agenzia è stata coinvolta come interlocutore all'interno del progetto Alpine Space MORECO (MObility and REsidential COst)⁹.
- L'Agenzia è stata coinvolta come stakeholder nel progetto POCACITO (POst-Carbon Cities of Tomorrow)¹⁰

In previsione dei futuri programmi europei, i cui primi bandi sono previsti nel corso del 2015, il personale dell'Agenzia ha svolto un apposito programma di formazione ed ha partecipato agli incontri preliminari italiani ed europei per i programmi Alpine Space.

Attualmente l'Agenzia è stata coinvolta dalla Città di Torino come partner per un progetto CIVITAS (Bando Horizon 2020, Call MG.5.5-2015) finalizzato a dimostrare e testare soluzioni innovative per una mobilità e un trasporto urbano migliori e più puliti. L'idea progettuale, denominata ARCADIA, prevede il coinvolgimento di 5 Città Europee (oltre a Torino, Bristol, Olomouc, Belgrado e Nicosia, ognuna con diversi partner locali) e identifica una serie di azioni, sia trasversali che applicate alle singole realtà, per raggiungere gli obiettivi preposti. In particolare, l'Agenzia si è posta come referente tra i partner locali per due azioni specifiche, una relativa a "Intermodal Mobility Solutions", che prevede di migliorare l'intermodalità operando sugli hub di interscambio, e l'altra a "Collaborative Open Data framework for mobility and services", finalizzata a governare la fornitura e la diffusione di (open) dati relativi a traffico e trasporto. L'idea progettuale, presentata all'Unione Europea nell'aprile 2015 per una prima valutazione, in caso positivo sarà trasformata in un progetto vero e proprio per una seconda fase di valutazione finalizzata all'operatività nel 2016.

2.2.8. Il sistema tariffario

2.2.8.1. Biglietto integrato metropolitano

Il 14 ottobre 2013 il Biglietto Integrato è stato ufficialmente presentato con una conferenza stampa e dal giorno successivo è iniziata la commercializzazione nelle rivendite GTT e Trenitalia.

In sintesi, le caratteristiche dell'offerta di biglietti integrati comprende:

- un biglietto urbano (BIM U) per gli spostamenti integrati all'interno del comune di Torino;
- due biglietti di area metropolitana (BIM 3 per le zone U + A del sistema Formula) e BIM 4 (per le zone U + A + la seconda corona B,F,L,O,R del sistema Formula).

Quanto alle modalità di utilizzo il BIM consente di:

⁹ Il progetto ha avuto lo scopo di sensibilizzare sui costi residenziali e della mobilità per promuovere "località intelligenti" per una migliore vivibilità. Per "località intelligenti" si intendono quei luoghi che forniscono una buona accessibilità ai trasporti pubblici e infrastrutture per minimizzare i costi relativi alla mobilità e fornire diverse opzioni di mobilità agli abitanti. Ciò si ottiene attraverso l'informazione, la sensibilizzazione, la trasparenza nei costi, attraverso nuovi ed innovativi strumenti (tool) a sostegno delle decisioni locali. Al progetto hanno partecipato 10 partner di 5 diversi paesi dello Spazio Alpino. La collaborazione con il progetto MORECO ha dato l'opportunità di inserire una versione personalizzata del "MORECO tool per i residenti" all'interno del calcolatore delle tariffe formula nei siti dell'Agenzia. In questo modo chi ricerca una tariffa ottiene anche un confronto di massima con i costi che avrebbe utilizzando l'auto privata e, se lo vuole, può scaricare un apposito foglio excel per calcolare il peso della mobilità pubblica e privata nel proprio bilancio familiare.

¹⁰ Obiettivo del progetto POCACITO, finanziato dal Settimo programma quadro dell'Unione europea per la ricerca e lo sviluppo tecnologico, è di facilitare la transizione delle città ad un modello economico sostenibile ed individuare una roadmap per le città europee "post-carbon" all'orizzonte 2050.

- utilizzare i servizi della rete di superficie urbana e suburbana di Torino effettuati da GTT;
- effettuare una corsa nell'ambito del servizio di trasporto in metropolitana di GTT;
- effettuare una corsa nell'ambito dei servizi ferroviari di Trenitalia e GTT.

Nel mese di aprile 2015 le Aziende hanno presentato i dati di vendita del Biglietto Integrato aggiornati a tutto il mese di dicembre 2014. Nel periodo intercorrente tra il 14 ottobre 2013 e il mese di dicembre 2014 sono stati venduti 390 mila biglietti integrati per un introito complessivo di € 1 milione 051 mila IVA inclusa come dettagliato nella tabella sottostante.

| | Biglietti venduti per tipologia e per mese | | | | Introiti IVA inclusa | | | |
|----------------|--|-------------------------|---------------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------|---------------------------------|--------------------------|
| | Integrato U (90' Urbano) | Integrato A (90' U + A) | Integrato B (120' U+A+2^Corona) | TOTALE BIGLIETTI VENDUTI | Integrato U (90' Urbano) | Integrato A (90' U + A) | Integrato B (120' U+A+2^Corona) | TOTALE RICAVI DI VENDITA |
| Ottobre 2013 | 317 | 3.245 | 3.114 | 6.676 | € 634,00 | € 8.112,50 | € 9.342,00 | € 18.088,50 |
| Novembre 2013 | 424 | 6.982 | 6.703 | 14.109 | € 848,00 | € 17.455,00 | € 20.109,00 | € 38.412,00 |
| Dicembre 2013 | 971 | 10.579 | 8.552 | 20.102 | € 1.942,00 | € 26.447,50 | € 25.656,00 | € 54.045,50 |
| Gennaio 2014 | 895 | 9.911 | 9.964 | 20.770 | € 1.790,00 | € 24.777,50 | € 29.892,00 | € 56.459,50 |
| Febbraio 2014 | 668 | 15.840 | 10.562 | 27.070 | € 1.336,00 | € 39.600,00 | € 31.686,00 | € 72.622,00 |
| Marzo 2014 | 860 | 15.064 | 12.214 | 28.138 | € 1.720,00 | € 37.660,00 | € 36.642,00 | € 76.022,00 |
| Aprile 2014 | 671 | 16.598 | 11.789 | 29.058 | € 1.342,00 | € 41.495,00 | € 35.367,00 | € 78.204,00 |
| Maggio 2014 | 950 | 17.264 | 13.011 | 31.225 | € 1.900,00 | € 43.160,00 | € 39.033,00 | € 84.093,00 |
| Giugno 2014 | 881 | 15.390 | 12.375 | 28.646 | € 1.762,00 | € 38.475,00 | € 37.125,00 | € 77.362,00 |
| Luglio 2014 | 662 | 18.485 | 12.727 | 31.874 | € 1.324,00 | € 46.212,50 | € 38.181,00 | € 85.717,50 |
| Agosto 2014 | 490 | 9.034 | 7.468 | 16.992 | € 980,00 | € 22.585,00 | € 22.404,00 | € 45.969,00 |
| Settembre 2014 | 1.387 | 19.689 | 13.522 | 34.598 | € 2.774,00 | € 49.222,50 | € 40.566,00 | € 92.562,50 |
| Ottobre 2014 | 1.352 | 18.897 | 15.697 | 35.946 | € 2.704,00 | € 47.242,50 | € 47.091,00 | € 97.037,50 |
| Novembre 2014 | 1.343 | 16.427 | 13.253 | 31.023 | € 2.686,00 | € 41.067,50 | € 39.759,00 | € 83.512,50 |
| Dicembre 2014 | 1.209 | 18.902 | 14.057 | 34.168 | € 2.418,00 | € 47.255,00 | € 42.171,00 | € 91.844,00 |
| TOTALE | 13.080 | 212.307 | 165.008 | 390.395 | € 26.160,00 | € 530.767,50 | € 495.024,00 | € 1.051.951,50 |

Nel modello di ripiano si era ipotizzato che il 20% dei passeggeri occasionali con biglietto avrebbero utilizzato il biglietto integrato per i loro spostamenti con il treno e la rete urbana/suburbana.

In termini assoluti, rispetto alle ipotesi assunte con il modello di ripiano, che adottava una quota del 20% di viaggi multimodali degli utenti con biglietto di corsa semplice e di conseguenza le vendite medie mensili in 46 mila biglietti, si sono venduti mediamente nell'orizzonte temporale annuale previsto dalla sperimentazione (periodo ottobre 2013 - settembre 2014) 24 mila biglietti/mese. Bisogna sottolineare che la quota del 20% era stata fissata prudenzialmente elevata al fine di garantire un margine di copertura finanziaria all'iniziativa anche nel caso di un successo inaspettato, evitando di dover sospendere l'iniziativa prima dell'anno per assenza di risorse.

| | Integrato U (90' Urbano) | Integrato A (90' U + A) | Integrato B (120' U+A+2^Corona) | TOTALE |
|---|--------------------------|-------------------------|---------------------------------|-----------------|
| MEDIA MENSILE BIGLIETTI VENDUTI (periodo Ott.2013-Sett.2014) | 765 | 13.173 | 10.167 | 24.105 |
| Quota di mercato effettiva | 3,2% | 54,7% | 42,2% | 100,0% |
| MEDIA MENSILE STIMATA DAL MODELLO DI RIPIANO | 5.144 | 22.616 | 18.483 | 46.244 |
| Quota di mercato stimata dal modello | 11,1% | 48,9% | 40,0% | 100,0% |
| Scostamento tra previsioni e venduto | - 4.380 | - 9.443 | - 8.316 | - 22.139 |
| Scostamento quote di mercato modello/venduto (punti %) | -8,0% | 5,7% | 2,2% | 0,0% |

L'andamento delle vendite si presenta crescente. Il grafico sotto riportato mostra l'andamento delle vendite mese per mese.

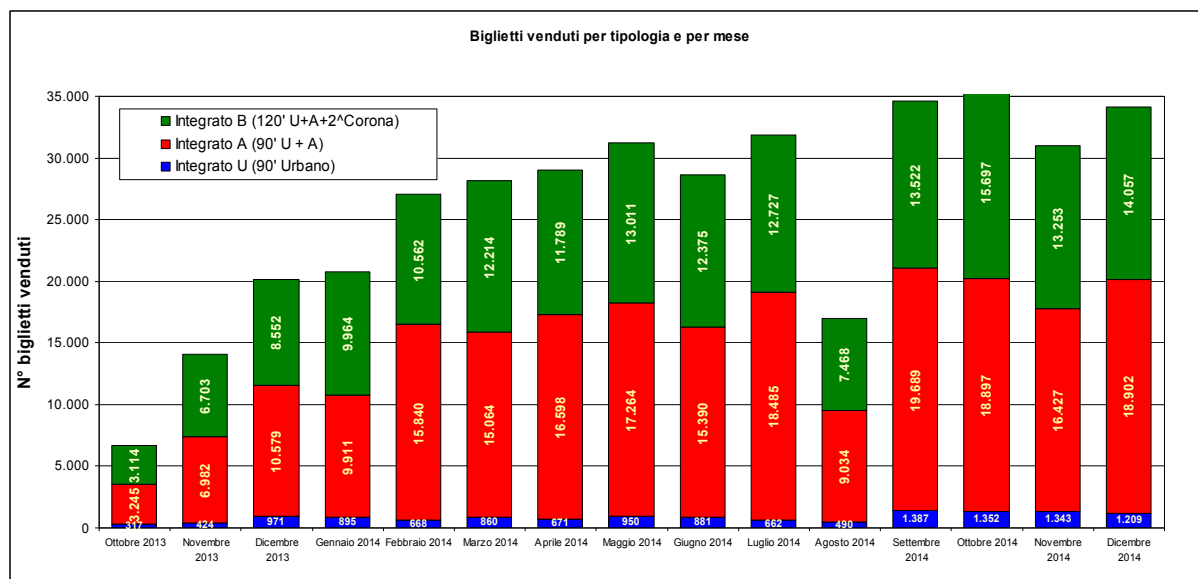
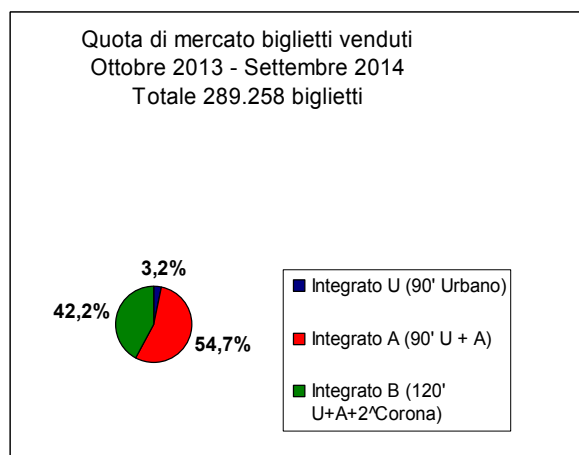
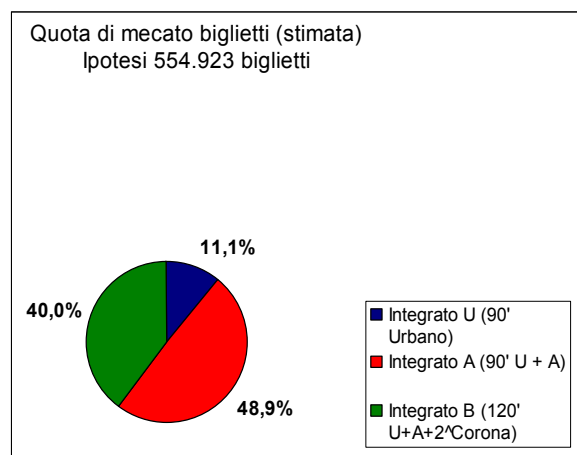


Figura 25 - Vendite mensili Biglietto Integrato Metropolitano

Analizzando il periodo annuale da ottobre 2013 a settembre 2014, gli scostamenti tra le quote percentuali dei singoli biglietti ipotizzate dal modello e le vendite effettive sono contenuti: la quota del biglietto integrato urbano è di 8 punti percentuali più bassa delle previsioni, il biglietto integrato A registra 5,7 punti percentuali di vendite in più e il biglietto Integrato B registra 2,2 punti percentuali di vendite in più.



Date le vendite inferiori alle previsioni (390 mila biglietti da ottobre 2013 a dicembre 2014 rendicontati contro 544 mila biglietti previsti dal modello per il periodo di sperimentazione annuale) è stato possibile estendere la validità della sperimentazione oltre l'anno solare che era stato ipotizzato con l'Accordo tra Enti e Aziende.

Nell'ipotesi di un volume di vendite futuro pari alla media mensile dei mesi commercialmente più significativi (da gennaio a giugno e da settembre a dicembre 2014), per un volume di 30.064 biglietti venduti/mese la somma stanziata a ripiano di € 528.308 IVA inclusa garantirà una copertura finanziaria dell'iniziativa fino a tutto giugno 2015.

2.3. Amministrazione del sistema di TPL

Le indicazioni delle risorse necessarie per la gestione dei Contratti di Servizio vigenti non tengono conto di eventuali riduzioni che si dovessero rendere necessarie per gli effetti previsti dalla manovra Finanziaria dello Stato e relative incidenze sul Bilancio Regionale.

2.3.1. La gestione dei contratti ferroviari

Spesa per i Contratti ferroviari – annualità 2015

Per l'annualità 2015 la Regione ha assicurato¹¹ sostanzialmente il complesso dei servizi metropolitani già attivati a far data dal 9 dicembre 2012.

In particolare, nell'ambito territoriale dell'Agenzia, sono stati confermati i seguenti servizi:

- SFM1 Pont – Rivarolo – Chieri;
- SFM2 Pinerolo – Torino – Chivasso;
- SFMA Torino Dora – Aeroporto di Caselle – Ceres;
- SFM3 Torino – Susa/Bardonecchia;
- SFM4 Torino – Carmagnola – Bra.

Tuttavia, in materia di risorse regionali per le compensazioni degli obblighi di servizio a favore dei Concessionari di Trasporto, il quadro attuale presenta ancora importanti incertezze.

Infatti Trenitalia ha comunicato, con l'ultimo preventivo a Catalogo del 22/06/2015, l'ordine di grandezza dei corrispettivi per i servizi del Contratto delle due Amministrazioni, pari complessivamente a 229,6 M€ iva inclusa.

Inoltre il CdS con GTT, per l'esercizio del SFM1 nella tratta Porta Susa – Rivarolo – Pont C.se e del SFMA, prevede corrispettivi per almeno 20,2 M€ iva inclusa.

Secondo le aspettative dei Concessionari di trasporto, l'ordine della spesa complessivo a preventivo per i servizi ferroviari regionali nell'annualità 2015 è pari a 248,3 M€ (iva inclusa), a cui si deve aggiungere 1,3 M€ per le spese dovute al trasferimento di funzioni all'Agenzia per la gestione dei CdS.

Allo stato questa spesa non torva piena copertura negli atti di natura economica pubblicati dalla Regione.

Precisamente, nel "Programma Triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico locale 2013-2015", elaborato ai sensi dell'articolo 4, comma 7, della l.r. 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i., 2014, la Regione ha stimato per il 2015 una spesa per i servizi ferroviari di Trenitalia sull'intero territorio regionale una somma pari a 207,7 M€, tuttavia non disaggregando e non specificando la frazione di risorse da trasferire all'Agenzia. Da quest'ultimo importo la Regione ha inoltre previsto un risparmio di 20 M€ dovuto sia alla revisione del CdS sia ad un aumento tariffario.

In più fra le spese previste dal "Programma Triennale" sono stati aggiunti 18,6 M€ per i servizi ferroviari di GTT.

¹¹ riferimento capitolo 5.5. "Assegnazione risorse per i servizi tpl" del "PROGRAMMA TRIENNALE REGIONALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 2013-2015".

Quindi, per il 2015, il “Programma Triennale” ha previsto risorse per i servizi ferroviari pari a 206,30 M€ che risultano più basse di ca 43,5 M€ rispetto ai preventivi dei due Concessionari di trasporto.

Successivamente, nel *Bilancio di Previsione 2015*, allegato alla DGR 18 maggio 2015, n. 28-1447, la Regione ha iscritto fra le previsioni, in termini di competenza per l'esercizio 2015, 197,00 M€ per spese per l'esercizio dei servizi di trasporto ferroviario e 64,94 M€ per spese per l'esercizio dei servizi di trasporto ferroviario trasferito all'Agenzia.

La somma di queste previsioni è pari a 261,94 M€; tale importo potrebbe sembrare sufficiente alla copertura dei corrispettivi; tuttavia poiché nel medesimo Bilancio regionale risulta evidente una cospicua riduzione delle risorse per il tpl su gomma da trasferire agli Enti Soggetti di delega, a parità di risorse per il trasporto pubblico, sarà verosimile una loro consistente redistribuzione fra i capitoli di spesa previsti a bilancio, rendendo aleatorie le somme ora assegnate per i servizi ferroviari.

Allo stato non vi è dunque certezza delle risorse disponibili per il 2015.

Questo non preclude tutte le iniziative dell'Agenzia volte a ridurre la spesa, pur garantendo il diritto alla mobilità dei cittadini.

Per quanto concerne i corrispettivi per Trenitalia da Contratto di Servizio 2015, il preventivo di spese ricevuto da Trenitalia il 22/06/2015 (56,01 M€ iva inclusa) è inferiore di ca il 3% (1,7 M€ iva inclusa) rispetto al precedente calcolo del Catalogo.

A fronte di un servizio ferroviario equivalente a quello programmato nel 2014, fatto salvo l'aumento di produzione con 3 treni sulla direttrice Sfm2, limitatamente alla tratta Torino – Chivasso, a completamento dei collegamenti esistenti, la riduzione di cui al precedente paragrafo è dovuta sostanzialmente:

1. al trasferimento di alcuni rotabili del tipo “*Vivalto*” dalla direttrice SFM3 Torino – Susa – Bardonecchia”, disposto da Trenitalia per esigenze organizzative e di manutenzione, con conseguente riduzione della maggiorazione per materiale rotabile nuovo.
2. Al ridimensionamento del numero di rotabili utilizzati per alcuni servizi grazie alla verifica delle composizioni programmate rispetto alla domanda soddisfatta, utilizzando i dati di frequentazione dei servizi rilevati da Impresa terza su incarico dell'Agenzia e le informazioni ricavate dalla banca dati dell'indagine “**Visto – come sono i nostri treni**”, a disposizione degli utenti sul sito web <http://www.sfmtorino.it> da marzo 2015 con le composizioni programmate dell'anno in corso. Si rimanda al § 2.3.3.2 per i dettagli dell'iniziativa.

Con l'esame dei succitati elementi è stato possibile verificare le diverse composizioni di materiale rotabile e loro adeguatezza in termini di posti offerti rispetto alla domanda soddisfatta; infatti, dal mese di giugno 2015, il servizio viene effettuato con vetture *Media Distanza* sulla direttrice Torino – Susa (categoria del catalogo C2 anziché C3) e treni *Vivalto* sulla direttrice Torino – Bardonecchia. Il valore dei corrispettivi per il SFM3, al lordo dei ricavi da traffico e al netto dell'iva, è sceso di ca 2,1.M€ rispetto al preventivo 2015 ricevuto a dicembre 2014.

Per quanto riguarda le risorse 2015 per il servizio ferroviario effettuato da G.T.T. S.p.A., in data 29/07/2013, con la D.G.R. n.11-6177 “Approvazione del Piano di rientro TPL in attuazione dell'art.11 del decreto legge del 8 aprile 2013 n. 35”, la Regione Piemonte ha assegnato 16.681.614,35 euro (oltre Iva al 10%), complessivamente pari a 18.349.775,79 euro, a cui si aggiungono 250.224,21 euro a favore dell'Agenzia per le spese dovute al trasferimento delle deleghe sui servizi ferroviari, ex LR 1/2000 e s.m.i.; dette risorse sono identiche alle previsioni 2014.

Tuttavia dette risorse non sono allineate alle previsioni del Contratto di Servizio che stabilisce una compensazione economica annua di 18.369.338,99 euro al netto di IVA (pari a 20.206.272,89 euro i.c.), per una produzione di riferimento di servizi ferroviari di 946.657 treni*km e di servizi con autobus di 444.308 bus x km (da programma di esercizio 2006, 1^anno di validità del CdS).

Allo stato le produzioni programmate per l'annualità 2015 sono ca 885.800 treni x km e 249.040 bus x km.

Al fine di ridurre i corrispettivi storicamente trasferiti fino al livello economicamente sostenibile dalle risorse regionali, l'Agenzia ha chiesto più volte alla Direzione Metroferro di GTT SpA di predisporre ed avviare un "piano" di riorganizzazione del servizio ferroviario, di revisione delle operazioni di manutenzione delle infrastrutture, di sospensione all'esercizio ferroviario di alcune tratte di linea con il conseguente accantonamento dei rotabili ad alimentazione termica nonché di riduzione dei costi generali ed indiretti assegnati alla Divisione Ferrovia; inoltre, per evitare qualsivoglia disavanzo finanziario all'Impresa, è stato chiesto più volte quale livelli di servizio potrebbero essere garantiti dalle risorse disponibili innanzi enumerate.

In ogni caso, a far data dal 2011, l'Agenzia ha realizzato una rivisitazione dell'offerta per l'utenza con l'adeguamento della frequenza dei servizi cadenzati in base alla domanda soddisfatta e con la sospensione all'esercizio ferroviario delle tratte di montagna nel periodo estivo e nei periodi festivi prolungati dell'anno; viceversa l'Azienda non ha operato, come richiesto più volte dall'Agenzia medesima, un radicale riesame delle operazioni di manutenzione delle infrastrutture nonché una riduzione dei costi generali ed indiretti assegnati alla Divisione Ferrovia che avrebbe potuto concorrere al ridimensionamento delle spese aziendali.

La tabella seguente evidenzia nel tempo la riduzione della produzione programmata di servizi:

| GTT SPA - DIVISIONE FERROVIA | ESERCIZIO 2010 | ESERCIZIO 2011 | ESERCIZIO 2012 | ESERCIZIO 2013 | ESERCIZIO 2013 | ESERCIZIO 2014 | ESERCIZIO 2015 |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| PRODUZIONE PROGRAMMATA DEFINITIVA SU BASE ANNO (tr x km) | 1.093.706 | 1.068.879 | 1.023.884 | 952.009 | 952.009 | 917.039 | 885.800 |
| PRODUZIONE PROGRAMMATA DEFINITIVA SU BASE ANNO (bus x km) | 406.798 | 411.968 | 418.401 | 399.109 | 399.109 | 390.633 | 249.040 |

I dati relativi all'esercizio 2015 sono a livello di preconsuntivo.

La forte riduzione della produzione con autobus sostituivi nel 2015, rispetto all'annualità precedente, è dovuta sostanzialmente alla sospensione dei servizi sulla direttrice Sfm1 in quanto sovrapposti e ridondanti rispetto al servizio di tpl gestito dalla Provincia di Torino.

E' allo studio inoltre un nuovo programma di esercizio per gli autobus sulla direttrice SfmA che, almeno per la tratta Torino – Germagnano, si sovrappongono al servizio della linea n.165 dell'ex Amministrazione Provinciale, ora Città Metropolitana di Torino. L'obiettivo è, per quanto possibile, ridurre al minimo il volume degli autobus sostitutivi del treno programmati da GTT, fatte salve le sostituzioni per la manutenzione ordinaria e/o straordinaria dell'infrastruttura ferroviaria.

2.3.2. La gestione dei contratti gomma

A differenza di quanto previsto dagli Accordi di Programma e sulla base delle risorse disponibili sul Bilancio Regionale 2011, con D.G.R. n.15-1761 del 28/03/2011 è stato impostato un efficientamento dei costi che, sviluppandosi attraverso una razionalizzazione della spesa nel corso del triennio 2011-2013 nella misura rispettivamente del -3%, del -10% e del -12% l'anno con decorrenza dal 2011 e sulla base delle risorse 2010, ha assegnato agli Enti soggetti di delega risorse inferiori a quelle attese, prevedendo comunque un miglioramento qualitativo dei servizi offerti oltre che un risparmio di risorse pubbliche.

Tale riduzione di risorse è stata ulteriormente incrementata di un ulteriore 5% con D.G.R. n.35-2942 del 28/11/2011: la razionalizzazione della spesa nel corso del triennio 2012-2014 risulta pertanto rispettivamente rideterminata nella misura del -15% nel 2012 e del -17% nel 2013 e 2014, sempre sulla base delle risorse 2010.

Successivamente, con D.G.R. n.11-4590 del 24/09/2012 la Regione Piemonte, valutata l'opportunità di comporre transattivamente il contenzioso tra la Regione e i ricorrenti, ha previsto, tra l'altro:

- che le riduzioni da applicare sulle compensazioni per il TPL siano determinate, su base 2010, nella misura del 3% per il 2011, del 9% per il 2012 e del 15% per il 2013;
- di impegnarsi per l'anno 2014 a riconoscere un'inflazione sui compensativi per i servizi minimi pari all'1% del 2013;
- di impegnarsi a versare agli Enti soggetti di delega entro il triennio 2012-2014 le somme necessarie a definire i crediti pregressi per i servizi minimi.

Con DGR n.25-5760 del 06/05/2013 sono state individuate, inoltre, ulteriori contrazioni alle risorse disponibili per il finanziamento del TPL tali da comportare, sempre su base 2010, riduzioni annuali dell'ordine del -21% per l'anno 2013, del -26% per l'anno 2014 e del -29% per l'anno 2015.

Successivamente, con DGR n.11-6177 del 29/07/2013 ("Approvazione del Piano di rientro TPL in attuazione dell'articolo 11 del Decreto Legge dell'8 aprile 2013 n.35. Revoca della Deliberazione del 6 maggio 2013, n.25-5760") la Regione Piemonte ha modificato la quantità di risorse destinate agli Enti soggetti di delega per la copertura degli oneri derivati dai Contratti di Servizio per il Trasporto Pubblico, assegnando a favore dell'Agenzia risorse complessivamente pari a Euro 170.197.113,00 (anno 2013), Euro 166.201.861,00 (anno 2014) ed Euro 166.529.781 (anno 2015), comprensive di una quota a copertura degli obblighi derivanti dal Contratto di Servizio per il TPL offerto dalla Linea 1 di Metropolitana (al momento non conferito all'Agenzia) che, sulla base delle informazioni attualmente disponibili, dovranno essere suddivise tra i vari Contratti di Servizio di competenza dell'Agenzia come segue:

| | Risorse regionali anno 2015 (Euro IVA esclusa) |
|---|---|
| Contratto di Servizio per il TPL Extraurbano nell'Area Metropolitana di Torino | 4.931.399,63 |
| Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino | 136.598.817,36 |
| Contratto di Servizio per il Servizio Linea 1 di Metropolitana | 14.782.867,78 |
| Contratto di Servizio per il TPL urbano nel Comune di Chieri | 302.203,25 |
| Contratto di Servizio per il TPL urbano e scolastico nel Comune di Moncalieri | (quota TPL compresa nelle risorse per il TPL urbano e suburbano – quota per Servizi scolastici a carico Comune di Moncalieri) |
| Contratto di Servizio per il TPL urbano e scolastico nel Comune di Settimo Torinese | 244.052,13 |
| Totale IVA esclusa | 156.859.340,15 |

Tali indicazioni sono state confermate con la DGR 18-6536 di approvazione del Programma Triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico locale 2013-2015.

Tale nuova assegnazione ha determinato una riduzione delle risorse regionali precedentemente attese dall'Agenzia (già ridotte del 15% rispetto a quelle disponibili nel 2010) pari al 6,57% circa per l'anno 2013, all'8,99% circa per l'anno 2014 e all'8,79% circa per l'anno 2015, rendendo così necessario (e urgente, a meno di variazioni contrattuali al momento non ipotizzabili) rivedere in modo significativo i vari Programmi di Riorganizzazione dei vari Servizi di TPL di propria competenza già predisposti da parte dell'Agenzia, insieme con le Società concessionarie e gli Enti interessati (mirati a una riduzione di risorse pari al 15% rispetto al 2010), al fine di rendere la produzione erogata compatibile con le (ulteriormente) ridotte disponibilità economiche.

Oltre che dei risultati emersi dal confronto tra offerta e domanda di trasporto, nella progettazione di tali Piani si era tenuto in debito conto, per quanto applicabili e coerentemente con la prevedibile evoluzione del sistema infrastrutturale (SFM, Rete Tranviaria, etc.), dei risultati emersi dal progetto "Rete Forte 2012" tra i quali si ricordano, in particolare:

- L'individuazione di un sistema di nodi di scambio (sia periferici che centrali) in grado di gestire efficacemente l'interfaccia tra i corridoi ad alta capacità verso i sistemi più lenti e capillari;
- La necessità di rispettare alcuni standard qualitativi "minimi" per tutti gli aspetti dell'offerta (materiale rotabile, infrastrutture, attrezzature, etc.) nell'individuazione dell'offerta di trasporto migliore tra quelle sostenibili quali, ad esempio:
 - Raggio d'influenza di stazioni/fermate (ferrovia 500 metri, trasporto locale 300 metri circa)
 - Intervalli massimi di servizio per linee di TPL non "ad orario" pari a 10 minuti e minimi pari a circa 5 minuti, con conseguente trasformazione "a orario" (ove possibile) "cadenzato" della restanti linee di superficie;
 - Intervallo cadenzato massimo per le linee ferroviarie pari a 30 minuti nell'ora di punta e 60 minuti nelle ore di morbida;
 - Massima distanza per effettuare interscambi 200 metri;
 - Concentrazione di più linee in "nodi forti" (adeguatamente progettati in modo da favorire l'interscambio);
 - Sovrapposizione di più linee a formare "corridoi forti".

Nello sviluppo dei nuovi Programmi si è cercato di tener conto, per quanto possibile, delle linee guida sopra indicate oltre che della necessità di garantire comunque un'offerta efficace e attrattiva mediante il trasporto pubblico almeno alla domanda presente sui servizi attuali.

Nel quadro disegnato dalla L.R. 1/2000 così come modificata dalla L.R. 1/2015, che ha ampliato l'ambito di operatività dell'Agenzia estendendo a tutti gli Enti soggetti di delega piemontesi la possibilità di aderire al Consorzio, affidandole la progressiva assunzione delle funzioni in materia di trasporto pubblico locale e dei relativi contratti di servizio, è stato predisposto, in accordo con la Regione Piemonte, un Piano di Riorganizzazione dei Servizi di TPL afferenti alla conurbazione di Cuneo, attualmente in fase di approfondimento e confronto con le Amministrazioni interessate e finalizzato a rendere il servizio erogato coerente con le risorse economiche disponibili.

2.3.2.1. Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino

Gli interventi di razionalizzazione attuati nel corso dell'ultimo triennio, unitamente all'effetto "virtuoso" in termini di compensazioni economiche indotto dalla conclusione delle procedure a evidenza pubblica per l'affidamento in concessione dei servizi (che ha determinato corrispettivi

unitari in media lievemente inferiori a quelli relativi al Contratto precedente), hanno determinato una riduzione del servizio commerciale erogato (rispetto a quello dell'anno 2010, stimato in circa 53 Milioni di vetture*km) pari a circa 9 Milioni di vetture*km/anno (-17% circa).

A seguito del nuovo quadro economico sopra richiamato (e a meno di variazioni contrattuali condivise che determinino una riduzione dei corrispettivi unitari, anche a seguito dell'avvenuta proroga dei termini di validità del Contratto), a condizioni contrattuali vigenti e sulla base dei Programmi di Esercizio in vigore a gennaio 2015, risulta necessario individuare interventi tali da ridurre gli oneri a carico dell'Agenzia per il servizio erogato per un valore pari a circa 7 Mln Euro/anno (corrispondenti a una produzione stimata in circa 2 Mln di vett*km/anno).

Sulla base degli indirizzi di programmazione strategica adottati dall'Agenzia, in coerenza con i parametri operativi già condivisi con la Città e GTT sin dai primi mesi del 2015 (cfr. documento "RIORGANIZZAZIONE SERVIZIO DI TPL URBANO E SUBURBANO DELLA CITTA' DI TORINO - Criteri e linee guida"), e della necessità di individuare ipotesi riorganizzative tali da risultare ragionevolmente compatibili, oltre che con l'obiettivo di risparmio individuato, con l'esigenza di garantire un'offerta di servizio adeguata alla domanda e con le necessità gestionali e operative della Società concessionaria, sono stati pertanto individuati i seguenti ambiti di intervento, attualmente in avanzata fase di studio e approfondimento congiunto con la Città di Torino e la Società concessionaria:

1. riorganizzazione/revisione servizio serale;
2. riorganizzazione/revisione profili di servizio settimanali/stagionali;
3. riorganizzazione linee "speciali" (scuole e stabilimenti);
4. miglioramento della velocità commerciale delle Linee di forza;
5. riduzione delle sovrapposizioni non cooperative tra linee.

Le proposte relative agli ambiti 1 ("riorganizzazione/revisione servizio serale") e 5 ("riduzione delle sovrapposizioni non cooperative tra linee"), oltre a una proposta relativa alla riduzione del servizio nelle due settimane centrali del mese di agosto, sono attualmente in fase di analisi da parte della Città. In caso di approvazione, previo approfondimento con gli Enti territoriali interessati, l'adozione delle misure proposte potrebbe determinare un risparmio annuo stimato in circa 5,7 Mln di Euro (a fronte di una riduzione della produzione erogata stimata in circa 2 Mln di vett*km/anno).

2.3.2.2. Contratto di Servizio per il TPL Extraurbano nell'Area Metropolitana di Torino

In analogia con quanto operato in ambito urbano di Torino, anche relativamente all'ambito Extraurbano è stato definito, insieme alle Amministrazioni dei Comuni interessati e al Consorzio Concessionario, un "Programma di Riorganizzazione dei Servizi di TPL extraurbano di competenza dell'Agenzia", che individua le riorganizzazioni necessarie a rendere il Programma di Esercizio coerente con il quadro economico-finanziario disegnato D.G.R. n.11-4590 del 24/09/2012.

Gli interventi di razionalizzazione attuati nel corso dell'ultimo biennio, unitamente all'effetto "virtuoso" in termini di compensazioni economiche indotto dalla conclusione delle procedure a evidenza pubblica per l'affidamento in concessione dei servizi (che ha determinato corrispettivi unitari in media lievemente inferiori a quelli relativi al Contratto precedente), hanno determinato una riduzione del servizio erogato (rispetto a quello dell'anno 2010, stimato in circa 4,7 Milioni di vetture*km) pari a circa 500.000 vetture*km/anno.

A seguito del nuovo quadro economico sopra richiamato (e a meno di variazioni contrattuali condivise che determinino una riduzione dei corrispettivi unitari) a condizioni contrattuali vigenti e Programmi di Esercizio attivi a gennaio 2015, si è reso necessario individuare e programmare interventi tali da ridurre il servizio erogato di ulteriori 200.000 vetture*km/anno circa.

Sarà inoltre necessario tener conto delle maggiori risorse necessarie a dare completa attuazione agli interventi previsti di progressiva armonizzazione ed estensione dei Servizi a chiamata MeBUS operanti in Area Metropolitana (stimati in circa 300.000 Euro/anno), secondo gli indirizzi espressi dal C.d.A. con Deliberazione n.17/2014 al fine di rispondere alle crescenti richieste derivanti dal gradimento da parte dell'Utenza e delle Amministrazioni nei confronti di tali servizi, tenendo conto altresì delle eventuali opportunità di razionalizzazione di Servizi al momento non di competenza dell'Agenzia derivanti dalle nuove funzioni attribuite all'Agenzia dalla Legge Regionale n.1 del 27/01/2015 e del conseguente progressivo conferimento dei relativi Contratti di Servizio.

L'adozione degli interventi di riorganizzazione individuati, al momento in avanzata fase di esame con le Amministrazioni interessate e le Società che gestiscono il servizio, si stima possa produrre un risparmio annuo dell'ordine di circa 250.000 Euro (a fronte della riduzione della produzione erogata pari a circa 180.000 vett*km/anno).

2.3.2.3. Contratti di Servizio per il TPL urbano nei Comuni di Chieri, Settimo Torinese e Moncalieri

Il quadro economico di progressiva riduzione delle risorse regionali disponibili per il TPL ha avuto e avrà un proporzionale effetto anche sui Contratti di Servizio per il TPL urbano conferiti all'Agenzia dai Comuni di Chieri, Settimo Torinese e Moncalieri (parzialmente finanziati anche grazie all'apporto di specifiche risorse messe a disposizione dai rispettivi Comuni).

Relativamente al Contratto conferito dal Comune di Settimo Torinese, già nell'autunno 2012 era stato predisposto e attuato, previa condivisione con l'Amministrazione e l'ATI concessionaria dei Servizi, un "Programma di Riorganizzazione" tale da rendere la produzione annua prevista coerente sia con le ridotte risorse regionali disponibili sia con le disponibilità di Bilancio prevedibili da parte del Comune.

L'avvenuta estensione al Comune di San Mauro Torinese del Servizi Extraurbano a chiamata MeBUS ha creato le condizioni per operare ulteriori razionalizzazioni essenzialmente afferenti la Linea 3 (Settimo-San Mauro): alcuni primi interventi sono già stati individuati e sono stati attuati nel mese di luglio 2013. L'utilizzo del Servizio a chiamata da parte dei residenti in San Mauro è sinora risultato inferiore alle attese e alla potenzialità del servizio (anche a causa della contemporanea presenza di un'offerta di trasporto gratuita per l'Utenza nell'ambito del Contratto di Servizio per il TPL urbano nel Comune di Settimo Torinese, che sarà prossimamente oggetto di revisione/gara): in ragione di ciò, sono attualmente in corso di approfondimento con il Comune di San Mauro alcune ipotesi di revisione dei collegamenti Settimo-San Mauro.

Sono altresì in corso di condivisione con il Comune di Settimo e le Società concessionarie dei Servizi di TPL afferenti alla Città alcune ipotesi di modifica dei Servizi che potrebbero consentire un miglioramento dell'integrazione e della fruibilità dei vari servizi di TPL ivi presenti (Linee suburbane SE1 e SE2, Linee urbane S1, S2 e S3, Servizio Ferroviario Metropolitano, Servizio MeBUS, etc.).

Nel caso in cui la nuova riduzione di risorse regionali disponibili non potesse trovare compensazioni con maggiori risorse a carico del Bilancio della Città di Settimo, sarà necessario intervenire ulteriormente al fine di rendere coerente la produzione di servizio con l'ammontare complessivo delle risorse a disposizione.

Per quanto riguarda il Servizio urbano e scolastico conferito dalla Città di Moncalieri, si è provveduto a ricompensare i Servizi urbani nel quadro del Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino, in quanto individuati quali "servizi connessi" dallo stesso Contratto. Non ha ancora trovato viceversa attuazione il relativo Programma di Riorganizzazione che prevede un miglioramento e potenziamento del servizio offerto ai Cittadini e una maggiore integrazione con gli altri servizi di TPL presenti sul territorio.

Non sono state sin qui apportate sostanziali riduzioni di servizio relativamente al Contratto conferito da Chieri, in quanto l'Amministrazione ha sinora reso disponibile la differenza tra le risorse regionali stanziare e quelle precedentemente attese: nel caso in cui le future necessità di Bilancio non consentissero la medesima disponibilità, sarà necessario predisporre dei "Piani di Riordino" finalizzati a ricondurre il Programma di Esercizio nell'ambito del mutato quadro economico-finanziario. Si sta operando, tuttavia e in analogia con quanto avvenuto per il TPL urbano efferente al Comune di Moncalieri, per far sì di ricompensare anche i Servizi urbani nel Comune di Chieri nel quadro del Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino, in quanto anch'essi individuati quali "servizi connessi" dal medesimo Contratto.

2.3.3. Osservazione dei servizi

L'Osservatorio dell'Agenzia è uno strumento in continua evoluzione che viene attualmente utilizzato per osservare il TPL e analizzarne le criticità.

2.3.3.1. Monitoraggio dei servizi ferroviari

Continua il monitoraggio dei servizi di Trenitalia attraverso la banca dati denominata PIC-WEB, pienamente accessibile dopo la firma del contratto tra AMM e Trenitalia.

L'Agenzia realizza report mensili di puntualità ed affidabilità con cui si analizza l'andamento del Servizio Ferroviario Metropolitano, scaricabili dal sito dell'Agenzia www.mtm.torino.it alla sezione "Monitoraggio dei servizi".

L'osservazione dei servizi ferroviari prevede l'analisi dei dati di sistema e di singola linea nelle 8 componenti l'attuale SFM.

La puntualità è definita come percentuale di treni con un ritardo in arrivo inferiore a 5 e 15 minuti sul totale dei treni effettuati; la puntualità è presentata anche con l'esclusione "standard B" ovvero escludendo i ritardi dovuti a cause esterne alle ferrovie (frane, alluvioni, abbattimento barriere e passaggi a livello da parte di terzi, richieste dell'autorità di PS, ecc.) o a scioperi; le tavole propongono inoltre la puntualità del SFM sul nodo Porta Susa.

L'affidabilità è definita come percentuale di treni effettuati su treni programmati considerando il numero di treni soppressi compresi quelli soppressi per sciopero.

Report puntualità ed affidabilità del servizio ferroviario metropolitano

Maggio 2015



2.3.3.2. Iniziativa VISTO – Come sono i nostri treni

È proseguita anche nel primo semestre 2015 l'iniziativa avviata nell'ambito dell'obiettivo 2014 "Sistema Ferroviario Metropolitano e Regionale" denominata "Progetto monitoraggio della qualità del servizio con il coinvolgimento dell'utenza".

L'Agenzia con questa iniziativa ha inteso:

- Fornire ai cittadini informazioni dettagliate sulla programmazione dei treni prevista nel contratto di servizio con Trenitalia e GTT, attraverso la pubblicazione dell'elenco materiali programmati per singolo treno;
- sperimentare una forma di partecipazione attiva attraverso un questionario online il cui obiettivo è la raccolta di informazioni sul materiale rotabile osservato e che prevede anche alcune domande sulla qualità percepita del servizio.

L'indagine è rivolta a tutti i cittadini che usano il trasporto ferroviario metropolitano e intendono diventare cittadinanza attiva segnalando il livello quantitativo e qualitativo di erogazione dello stesso.

Attraverso l'accesso con smartphone o tablet a **"VISTOsfm"** ogni utente ha la possibilità di informare direttamente il Consorzio circa la composizione di materiale rotabile del treno utilizzato e, in secondo luogo, circa il sovraffollamento del treno medesimo.

Nel mese di marzo 2015 l'Agenzia ha riaperto il canale di monitoraggio dell'offerta ferroviaria denominato **"Visto – come sono i nostri treni"**, a disposizione degli utenti sul sito web <http://www.sfmtorino.it>.

Logo dell'iniziativa "Visto – come sono i nostri treni"

Marzo 2015



2.3.3.3. Osservazione del servizio urbano e suburbano

Nel nuovo contratto di servizio per il trasporto urbano e suburbano all'art. 26 (obblighi di informazione) si prevede che l'Ente titolare del contratto di servizio abbia accesso on line ai dati giornalieri del servizio, al fine di monitorare la quantità e la regolarità del servizio erogato.

A tale scopo è proseguita nel 2015 la connessione su VPN (Virtual Private Network) attraverso la quale il personale dell'Agenzia può accedere da remoto all'interfaccia grafica del SIS di GTT. È possibile pertanto sia monitorare l'andamento in tempo reale delle linee urbane e suburbane sia effettuare delle ricerche nello storico dell'esercizio per un massimo di 60 giorni trascorsi, per individuare le cause di specifici ritardi o cancellazioni di corse.

Mensilmente l'Agenzia acquisisce direttamente presso il centro elaborazione dati SIS di GTT dei set di dati elementari dello storico dell'esercizio al fine di costituire un data base contenente tutti i movimenti dei mezzi eseguiti nell'anno della rete urbana e suburbana di Torino.

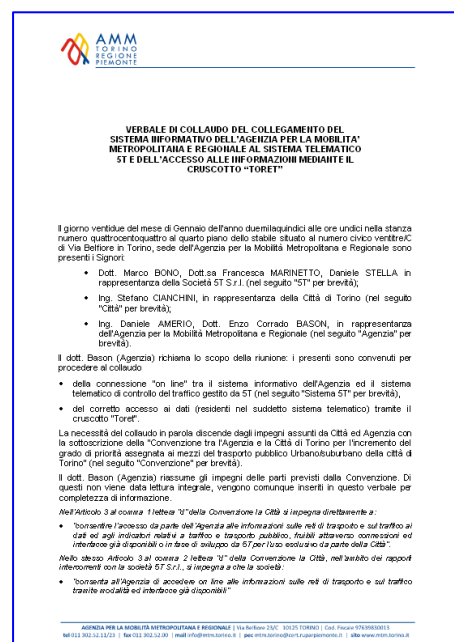
Le tabelle del data base contengono gli intertempi, i ritardi e i chilometri effettuati dai tram e dai bus.

I mezzi sono monitorati al fine di elaborare degli indicatori sui chilometri percorsi e sul "non circolante" ovvero i mezzi fermi in deposito.

Nel corso del primo semestre 2015 l'Agenzia ha effettuato il collaudo del collegamento con il sistema telematico 5T e dell'accesso alle informazioni mediante il cruscotto denominato "Toret".

Verbale di collaudo del collegamento del sistema informativo dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale al sistema telematico 5T e dell'accesso alle informazioni mediante il cruscotto "Toret"

22 gennaio 2015



2.3.3.4. Osservazione del servizio extraurbano

Per l'osservazione del Servizio extraurbano Agenzia e Provincia impiegano il Sistema OTX che hanno progettato e finanziato e che attualmente consente di monitorare l'intera flotta di veicoli in Servizio di TPL extraurbano impegnati sulle Autolinee di competenza di entrambi gli Enti (oltre 900 veicoli, ca. 200 dei quali utilizzati sui Servizi di competenza dell'Agenzia).

Per il collegamento tra i mezzi di trasporto ed il centro di controllo ci si avvale di SIM il cui costo è ripartito con la Provincia di Torino.

L'Agenzia, in particolare, impiega da alcuni anni il Sistema OTX come supporto alle attività di monitoraggio delle prestazioni dei Servizi di TPL extraurbano di propria competenza, garantendone il mantenimento della disponibilità e delle prestazioni, attraverso specifici supporti di analisi periodica ("Cruscotto OTX") e reportistica, sviluppata nel corso degli anni in relazioni alle esigenze di monitoraggio del Servizio da parte dell'Agenzia.

L'osservazione dei Servizi extraurbani prevede anche la redazione e pubblicazione periodica (con cadenza mensile) di specifici "Report puntualità ed affidabilità", ottenuti dall'elaborazione dei dati del Sistema OTX. Il monitoraggio dell'andamento dei bus prevede l'analisi dei dati di sistema e di singola linea nell'area metropolitana considerando come indicatori:

- la *puntualità*, ovvero la percentuale di bus con un ritardo in arrivo inferiore a 5 e 10 minuti sul totale delle corse dei bus effettuate
- l'*affidabilità*, ovvero la percentuale chilometri effettuati su chilometri teorici.

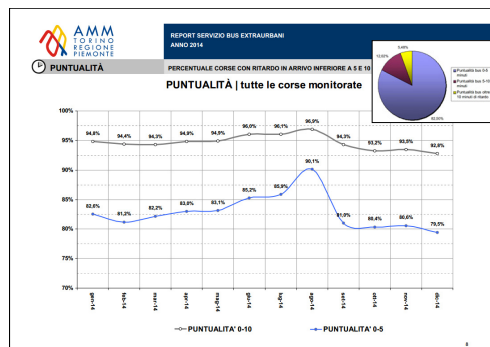
Questi rapporti sono scaricabili dal sito dell'Agenzia (www.mtm.torino.it) - "Monitoraggio dei Servizi".

Report puntualità ed affidabilità del Servizio di TPL Extraurbano

Aggiornato a maggio 2015



Esempio di grafico di sistema della puntualità
(complessivo - anno 2014)



Nel corso del 2015, in relazione al prossimo avvio nel Territorio di competenza del “Sistema BIP”, l’Agenzia ha promosso gli opportuni contatti con i referenti regionali e aziendali del Progetto (Regione Piemonte/Servizio Trasporti, 5T e Consorzio concessionario/Extra.TO), al fine di garantire un’adeguata interfaccia tra il Sistema BIP e OTX, con particolare riferimento alla messa a disposizione dei dati di validazione dei titoli di viaggio, al fine di consentire tutte le elaborazioni ed analisi utili (i.e. frequentazione corse, matrici O/D, saliti/discesi per fermata, ecc.).

Alla luce degli esiti della sperimentazione di apparati “conta-passeggeri” integrati con il Sistema OTX, tenutasi nel corso del 2014 su un numero ridotto di (2) veicoli, è intenzione dell’Agenzia estendere progressivamente (mediante apposita procedura di appalto di fornitura) l’utilizzo di tali apparati alla flotta in Servizio di TPL extraurbano di competenza, individuando un numero di veicoli tale da consentire la pianificazione per Linea (e per Vettore) di “campagne” di rilevamento dei passeggeri saliti/discesi su tutte le corse previste dai relativi Programmi di Esercizio.

Il funzionamento dei suddetti nuovi apparati “conta-passeggeri” prevede l’integrazione con il Sistema OTX (direttamente a bordo di ogni veicolo interessato) per la messa a disposizione dei dati raccolti in tempo reale e la loro elaborazione successiva in forma di Report analitici (saliti/discesi per corsa e per fermata) e statistici (andamento nel tempo della frequentazione).

E’ attualmente in fase di implementazione un’ulteriore “espansione” di OTX, riguardante il monitoraggio dei Servizi MeBUS (Servizi “a chiamata”, attivi in ambito extraurbano i 4 realtà territoriali afferenti all’Area Metropolitana), attraverso la creazione di Moduli e Report appositi, finalizzati a consentire al personale dell’Agenzia di osservare e valutare il Servizio effettivamente reso a consuntivo (num. corse, lunghezza, velocità commerciale, ecc.).

Dalla seconda metà del 2014, il database OTX è stato inserito nel catalogo delle basi dati delle PA dell’Agenzia per l’Italia Digitale, in conformità con l’adempimento previsto dall’art. 24-quater, comma 2, D.L. n. 90/2014 “Comunicazione ad AgID delle Basi di dati”, ed anche al fine di pubblicizzare il servizio degli OPEN-DATA-OTX presente sul sito dell’Agenzia (www.mtm.torino.it - sezione “Monitoraggio dei Servizi”).

2.3.4. La promozione del trasporto pubblico

Alla programmazione dei trasporti, l'Agenzia affianca numerose attività di comunicazione rivolta ai cittadini, per migliorare la conoscenza e l'uso del trasporto pubblico. Nel dettaglio:

Siti internet Servizio Ferroviario Metropolitano e Servizio Ferroviario Regionale

È proseguito lo sviluppo e il consolidamento del sito web ufficiale del SFM (www.sfmtorino.it) contenente tutte le informazioni di base per viaggiare sui treni del Servizio Ferroviario Metropolitano (descrizione della rete, orari, tariffe, promozioni). Il sito è costantemente aggiornato negli orari (ad ogni variazione di orario, comprese le vco, si è provveduto ad aggiornare le tabelle orari presenti sul sito) e nelle informazioni (con due sezioni dedicate alle novità e alle promozioni in corso).



Figura 26 - Home Page del sito SFM a giugno 2015

Nei primi sei mesi del 2015 (dal 1 gennaio al 31 maggio) gli utenti del sito sono stati 95.466, con un incremento dell'11,84% rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente, le pagine visualizzate sono state oltre 300.000.

In particolare sono aumentati i contatti con cellulari (+40%) e tablet (+2,8%). Attualmente i visitatori che consultano il sito con un dispositivo mobile sono il 46,5% del totale. Questi dati confermano la scelta progettuale di adottare tecnologie "responsive" (che consentono, cioè, di adattare la visualizzazione dei contenuti a schermi di dimensioni molto diverse) per i siti dell'Agenzia.

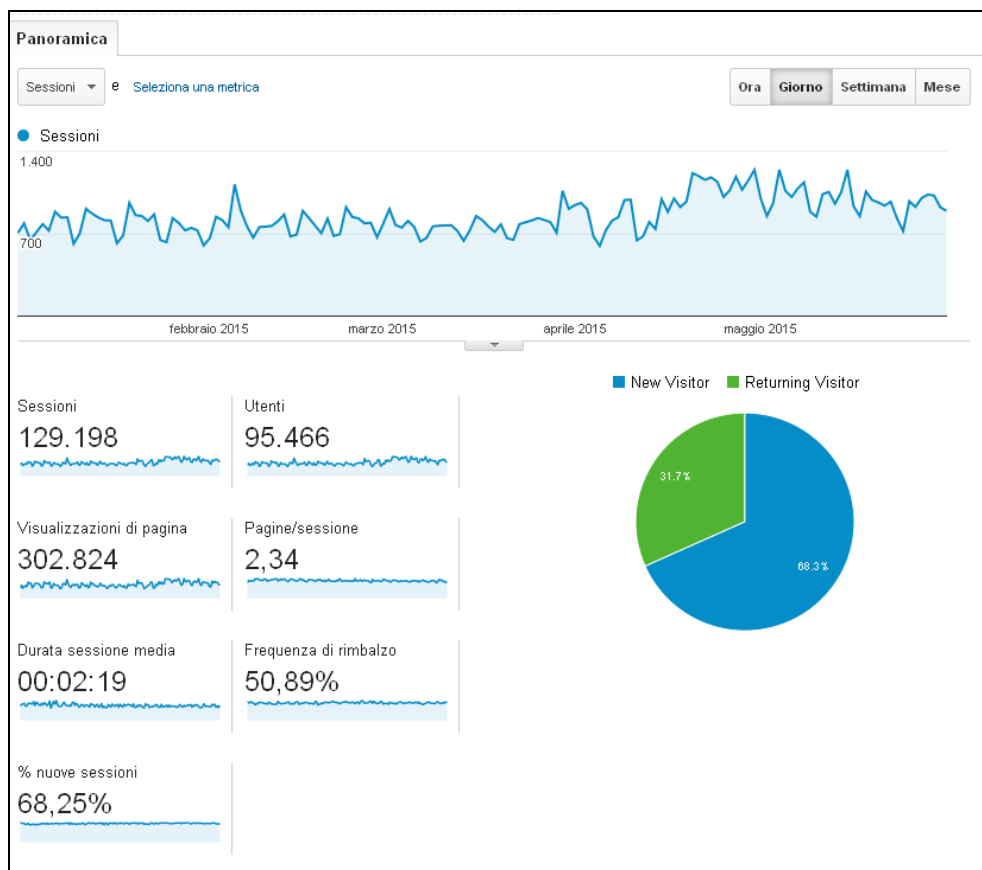


Figura 27 – Principali dati di utilizzo del sito SFM nel primo semestre 2015

All'inizio del 2015 al sito SFM se ne è affiancato uno analogo dedicato ai servizi ferroviari regionali (SFR) (www.sfrpiemonte.it)

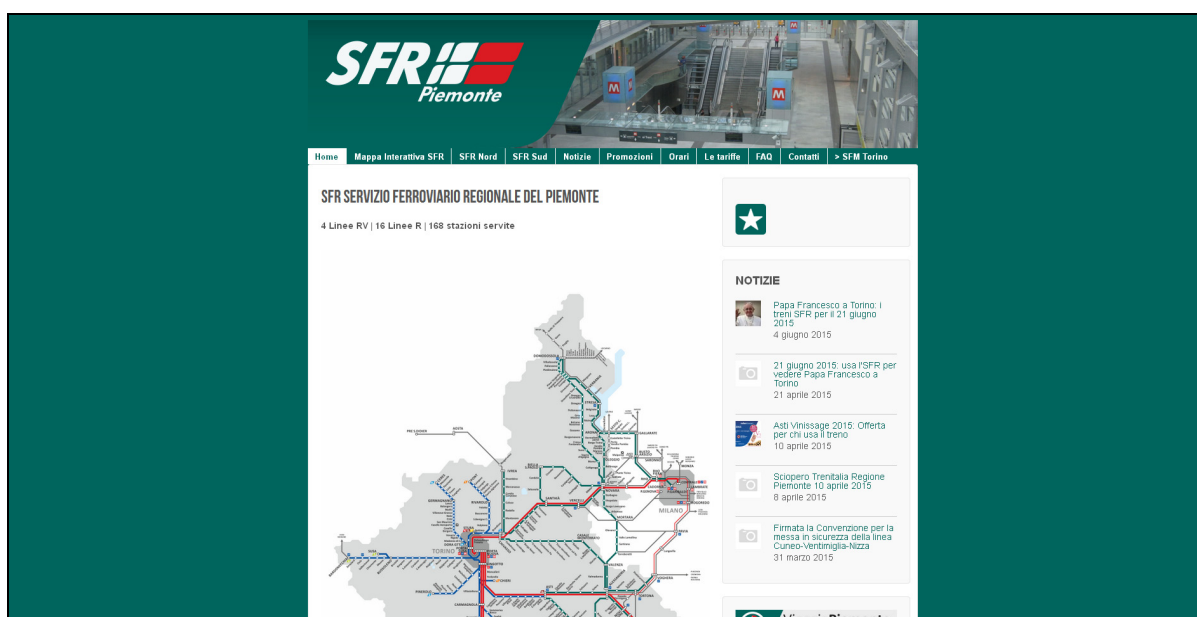


Figura 28 - Home Page del sito SFR a giugno 2015

Sito internet MeBus (www.mebus.it)

Lanciato nel 2015, il sito offre le informazioni di base per utilizzare i servizi a chiamata MeBus gestiti dell'Agenzia.



Figura 29 – sito MeBus a giugno 2015

Social Network

È proseguita la comunicazione con gli utenti attraverso la pagina ufficiale di Facebook e il profilo di Twitter del SFM. Attraverso questi canali viene creato un continuo dialogo con gli utenti del servizio offrendo risposte alle domande, chiarimenti sulle scelte progettuali, segnalando eventuali novità e variazioni di servizio. L'attività normale prevede la pubblicazione di circa 2/3 post al giorno. Viene risposto praticamente a tutti i messaggi in arrivo sulla bacheca (3-4 al giorno), in genere si tratta di richieste di informazioni, segnalazioni o curiosità sul servizio. Si risponde inoltre a molti fatti ai post dagli utenti.

Nel mese di giugno gli utenti che seguono la pagina face book dell'SFM Torino sono arrivati a 4.000. La copertura dei post pubblicati (numero di persone che hanno visualizzato i post della pagina) è in genere compresa tra 500 e 1000 letture al giorno, con picchi di oltre 2.500-3.000. I follower del profilo di twitter sono circa 900.

I social network sono utilizzati anche per promuovere l'utilizzo del SFM in occasione di particolari eventi (Carnevale di Ivrea, Salone del Libro, Giro d'Italia, Giornate Fai di Primavera ecc.).



Figura 30 – promozione dell'SFM in occasioni di eventi

In occasione della visita di Papa Francesco a Torino è stata sviluppata una comunicazione integrata con i social del Comune di Torino, 5t, GTT e Ferrovie dello Stato per informare al meglio i cittadini.

Figura 31 – Informativa social sul potenziamento SFM in occasione della visita del Papa a Torino

Vengono pubblicati con regolarità gli orari tascabili dei servizi SFM. La loro pubblicazione è utile a dare un quadro del servizio esistente veicolando, in molti casi, informazioni difficilmente reperibili in modo completo (per esempio integrando gli orari dei bus e dei treni). È stato realizzato l'orario per ogni linea dell'SFM e in una seconda fase, sono stati realizzati anche orari personalizzati per stazione con evidenziati nella copertina gli orari di partenza dei treni.

Figura 32 – Orario tascabile personalizzato – sfm3

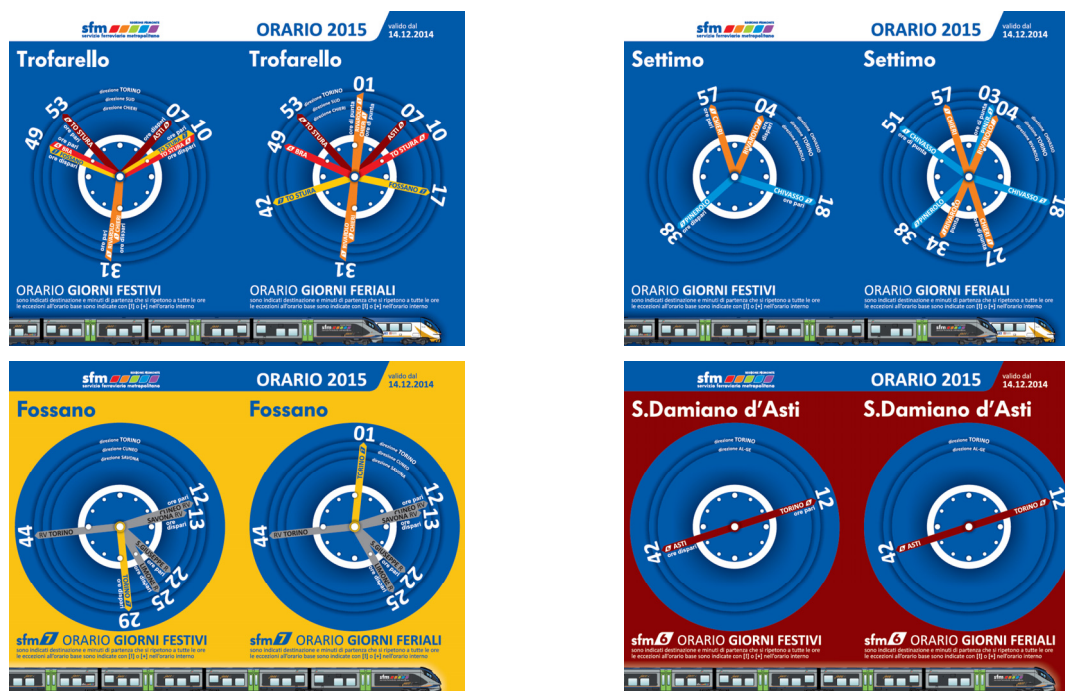


Figura 33 – Orari tascabili – Copertine personalizzate

Sono stati realizzati e distribuiti un orario tascabile dei collegamenti tra le stazioni di Torino, per promuovere l'uso dell'SFM anche per gli spostamenti urbani e un orario complessivo dell'area metropolitana.



Figura 34 – Orario tascabile – Torino

Orari ferroviari su Google Transit

Con la collaborazione di 5T, gli orari del SFM vengono elaborati e inseriti sul database di Google Transit. Ottenuta l'approvazione da parte di Google gli orari e i tracciati delle linee sfm sono visibili e consultabili da pc, tablet e cellulari sulla mappe di Google (dove erano già presenti i dati dei servizi urbani di Torino). È così possibile visualizzare itinerari di viaggio con il trasporto pubblico nell'area metropolitana in modo integrato

2.4. La strategia degli investimenti

2.4.1. La Linea 1 di Metropolitana e le competenze dell'Agenzia

In relazione alle funzioni conferite, l'Agenzia è l'organo competente ad effettuare gli accertamenti atti a verificare che sussistano le necessarie condizioni perché i servizi di trasporto pubblico svolti con autobus (servizi urbani-suburbani e servizi extraurbani) possano esercitarsi con sicurezza e regolarità (DPR 753/80). L'Agenzia è altresì l'organo competente ad accertare che sussistano le necessarie

condizioni perché il servizio possa svolgersi con regolarità sulle linee tranviarie, sull'ascensore della Mole Antonelliana, sulla tranvia a cremagliera Sassi-Superga, sulle scale mobili e sugli ascensori in servizio pubblico.

A tal proposito, in particolare, la Deliberazione Comunale 14/10/2005 ha chiamato l'Agenzia a provvedere a partecipare alla Commissione - costituita con l'USTIF, i responsabili dell'esercizio e i costruttori - per le verifiche e prove funzionali sugli impianti di ascensori e scale mobili presenti nelle stazioni della metropolitana al fine di concederne le autorizzazioni di cui al DPR 753/80 per l'apertura al pubblico esercizio. Nel 2015, ultimata la fase di collaudo necessaria all'apertura al pubblico del tratto di Metropolitana Porta Nuova – Lingotto e delle nuove Stazioni di Porta Susa e Rebaudengo, l'Agenzia sta proseguendo l'attività di verifica in occasione delle manutenzioni decennali sugli impianti precedentemente autorizzati, oltre ad aver partecipato ai fini della regolarità dell'esercizio alle verifiche e collaudi necessari per l'apertura al pubblico servizio degli ascensori presenti nella stazione ferroviaria di Torino Stura.

2.4.2. Piano materiale rotabile ed infrastrutture

L'Agenzia ha per Statuto la funzione di programmare lo sviluppo del materiale rotabile, delle infrastrutture, delle tecnologie di controllo, nonché delle relative risorse di investimento.

La parte che segue delinea una Strategia degli investimenti, che sarà meglio definita nell'ambito degli approfondimenti con gli Enti Locali (per quanto riguarda le iniziative relative al territorio) e con le Aziende (per quanto riguarda i filoni di investimento aziendale), chiamati a partecipare, definire e cofinanziare le specifiche linee di strategia di investimento.

La Strategia degli investimenti che segue evidenzia le esigenze su tutto l'insieme delle tipologie degli investimenti previsti dallo Statuto, tutto ciò oltre quanto previsto dal Programma Triennale Regionale.

Il programma di investimenti, in particolare, sarà finalizzato a:

- rinnovare il parco autobus circolante con l'eliminazione di tutti i veicoli Euro 0 e Pre Euro;
- operare un primo rinnovo del parco veicoli tranviari;
- verificare le possibilità di migliorare l'accessibilità e il comfort delle fermate del TPL extraurbano e suburbano;
- predisporre adeguato supporto per l'individuazione e la realizzazione di nuovi interventi Movicentro e Movilinea coerenti con le ipotesi di sviluppo del sistema di trasporto nell'area metropolitana.

In particolare, con D.G.R. n.26-2822 del 07/11/2011 e D.D. n.307 del 15/12/2011, la Regione Piemonte ha assegnato all'Agenzia contributi complessivi pari a Euro 27.827.632,36 a favore delle Società concessionarie dei Servizi di TPL per il rinnovo degli autobus Euro 0 o pre-Euro utilizzati per il servizio: nel corso del 2013, in ottemperanza con gli indirizzi degli atti richiamati e in analogia con quanto effettuato in occasione dei precedenti Piani Investimenti, l'Agenzia ha proseguito l'effettuazione delle verifiche tecniche e amministrative necessarie per consentire l'erogazione dei contributi alle Aziende beneficiarie.

Nel corso del 2013 e 2014 si sono concluse con esito positivo le verifiche tecniche, amministrative e amministrative su 150 autobus di nuova acquisizione (di cui 41 con allestimento interurbano e 109 con allestimento urbano/suburbano) e sono stati al momento liquidati alle Società beneficiarie i relativi contributi.

Pur non essendo ad oggi previsti ulteriori programmi di finanziamento regionali, fatta eccezione per un recente programma promosso dalla Regione per il finanziamento di autobus elettrici i cui esiti si

conosceranno nel corso del 2015, la Legge di stabilità 2015 ha rifinanziato il fondo per il rinnovo del parco autobus destinato al Trasporto Pubblico Locale destinando a tale scopo la somma di un miliardo di Euro da ripartire nel periodo 2015-2019. A seguito della ripartizione di tale fondo su base regionale e degli indirizzi individuati dalla Regione sarà pertanto possibile predisporre nuovi piani di rinnovo del materiale rotabile.

2.4.3. Programma di contribuzione per il miglioramento funzionale e qualitativo delle fermate di TPL relative a Linee di competenza dell'Agenzia

L'Agenzia ha promosso, di concerto con le Amministrazioni interessate, un "Programma di miglioramento della qualità delle fermate delle Linee extraurbane di TPL", al fine di uniformare e perfezionare l'accessibilità e le dotazioni a favore dell'utenza, approvato con Deliberazione del Consiglio di Amministrazione n.4 del 31/10/2008, destinando a tale scopo l'importo complessivo di Euro 969.880,00 utilizzando parte delle risorse generate dall'avanzo di amministrazione dell'Agenzia così come accertato con il conto consuntivo al Bilancio 2007 approvato dall'Assemblea in data 19/06/2008.

Con Deliberazione n.8 del 15/03/2012 il Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia, tenuto conto:

- delle proposte di adesione al Programma sinora ricevute dai Comuni,
- della necessità di prevedere nell'ambito del Programma in oggetto e per ognuno dei Comuni aderenti, l'allestimento di una "fermata-tipo" collocata in punti di elevata fruizione, in modo da rispondere agli scopi statuari dell'Agenzia che prevedono, tra gli altri, *"l'impiego, con un unico marchio istituzionale, di tutte le risorse in un quadro integrato di gestione, tariffazione e di immagine del sistema di trasporto"*,
- della necessità di prevedere, nell'ambito dei progetti predisposti dall'Agenzia relativi alle possibili razionalizzazioni del Servizio di Tpl di superficie afferenti al Movicentro Stura di Torino connesse con l'apertura della nuova stazione ferroviaria, la possibilità di effettuare alcuni modesti lavori di modifica della situazione esistente in modo da migliorare la funzione di nodo intermodale di interscambio del Movicentro tra i vari Sistemi di trasporto ivi afferenti,
- della necessità, nei criteri di ripartizione delle risorse, di dare priorità agli interventi di sistemazione e miglioramento dell'accessibilità rispetto a quelli di miglioramento del comfort, nonché di modulare l'entità del contributo spettante a ciascun singolo Comune anche in relazione al numero di abitanti,

ha individuato, in ottemperanza con le previsioni della citata Deliberazione n. 4 del 31/10/2008, i criteri di ripartizione delle risorse per il finanziamento del programma di contribuzione provvedendo a stanziare, tra gli altri, un contributo massimo pari a Euro 103.880,00 a favore del Comune di Torino per le attività di sistemazione del Movicentro Stura.

Il quadro degli stanziamenti massimi a favore dei singoli Comuni consorziati è stato completato con le Deliberazioni del C.d.A. n.4 dell'01/03/2013 e n.22 del 12/12/2014 (assegnazione risorse residue) e risulta la seguente:

| Comune | popolazione al 31/12/2009 | % abitanti | Risorse assegnate |
|-----------------------------|------------------------------|------------|----------------------|
| Alpignano | 17.189 | 3,31% | 31.248,69 |
| Beinasco | 18.185 | 3,51% | 32.653,76 |
| Cambiano | 6.337 | 1,22% | 15.939,67 |
| Candiolo | 5.634 | 1,09% | 14.947,94 |
| Carignano | 9.206 | 1,78% | 21.233,49 |
| Caselle Torinese | 18.060 | 3,48% | 32.477,42 |
| Chieri | 35.963 | 6,93% | 57.733,35 |
| Collegno | 50.222 | 9,68% | 77.778,39 |
| Grugliasco | 37.590 | 7,25% | 54.114,98 |
| Leini | 15.029 | 2,90% | 28.201,56 |
| Moncalieri | 58.087 | 11,20% | 83.077,98 |
| Nichelino | 48.982 | 9,45% | 76.099,38 |
| Pecetto Torinese | 3.898 | 0,75% | 13.078,96 |
| Pianezza | 13.862 | 2,67% | 28.649,64 |
| Pino Torinese | 8.672 | 1,67% | 20.348,28 |
| Rivolta di Torino | 19.174 | 3,70% | 34.048,95 |
| San Mauro Torinese | 19.324 | 3,73% | 34.260,55 |
| Santena | 10.587 | 2,04% | 21.935,18 |
| Settimo Torinese | 47.713 | 9,20% | 52.423,15 |
| Torino (x Movicentro Stura) | | | 103.880,00 |
| Trofarello | 11.066 | 2,13% | 22.610,91 |
| Venaria Reale | 34.833 | 6,72% | 56.139,25 |
| Vinovo | 14.009 | 2,70% | 26.762,63 |
| Volpiano | 14.954 | 2,88% | 30.235,89 |
| Totale | | | 969.880,00 |

Tali risorse vengono via via liquidate in relazione all'avanzamento delle realizzazioni previste e approvate dall'Agenzia: al momento della redazione del presente Documento, sono stati presentati e approvati dall'Agenzia progetti di interventi per i quali è prevista l'erogazione di contributi pari a circa 780.000 Euro (dei quali circa 380.000 già liquidati in quanto relativi a lavori già eseguiti o in corso di esecuzione).

In particolare, il Comune di Pianezza nel febbraio 2014, ha trasmesso la documentazione attestante la conclusione dei lavori relativi alla realizzazione di n.4 nuove fermate di TPL e l'adeguamento di n.5 fermate esistenti (Linee suburbane 32 e 37).



Figura 35 - Indicazioni di linea per le pensiline in Pianezza

PARTE 3. PROGRAMMI CON IMPATTO SULL'ASSETTO ORGANIZZATIVO

3.1. Innovazione gestionale, saperi e formazione

3.1.1. Fatturazione elettronica

Con il Decreto Attuativo 55 del 3 aprile 2013 sono state definite le regole di invio, ricezione e gestione della fattura elettronica da applicare all'organizzazione e ai processi interni delle Amministrazioni Pubbliche, fissando l'avvio obbligatorio della fattura elettronica alla data del 31 marzo 2015.

Le pubbliche amministrazioni italiane vengono così coinvolte nella diffusione dei processi di pagamento telematico e di fatturazione elettronica nelle transazioni previsti dall'Agenda Digitale europea.

L'Agenzia intende implementare nella propria gestione amministrativa la fatturazione elettronica attraverso una soluzione software integrata al sistema informatico di contabilità degli Enti locali già in dotazione del servizio Bilancio e Ragioneria.

3.1.2. Gestione telecomunicazioni

Al fine di ottimizzare i costi per l'Ente e gestire in maniera più efficiente l'insieme di tutte le comunicazioni si stanno valutando soluzioni integrate per le comunicazioni comprendenti: internet, VPN OTX, firewalling, posta elettronica, calendario aziendale, spazio in condivisione in cloud, videocomunicazione, telefonia fissa con IP Centrex.

Si tratta di un programma che consenta all'Agenzia di ridurre i costi e operare sempre più facilmente in maniera integrata e in mobilità. Questo programma favorisce l'operatività dell'Agenzia anche in funzione dell'ampliamento dell'area di intervento a tutto il territorio regionale.

3.1.3. Programma europeo Horizon 2020

Horizon 2020 è la denominazione dell'ultimo "Programma Quadro Europeo per la Ricerca e l'Innovazione", approvato con Decisione C(2007) 3875 – 07.08.2007, ovvero il nuovo sistema di finanziamento "integrato" della Commissione europea destinato alle attività di ricerca, che semplifica, accorpa e sostituisce i precedenti finanziamenti previsti nell'ambito del "VII Programma Quadro", "Programma Quadro per la Competitività e l'Innovazione" (CIP) e "Istituto Europeo per l'Innovazione e la Tecnologia" (EIT).

Il nuovo Programma, attivo dal 1° gennaio 2014 al 31 dicembre 2020, ha lo scopo di fornire a ricercatori e innovatori gli strumenti necessari alla realizzazione dei propri progetti e delle proprie idee, grazie a un budget di ca. 80 Mld di €.

I programmi di ricerca previsti dal Programma Horizon 2020, ed in particolari quelli descritti nel pilastro "Sfide sociali" ai temi "3.3 energia sicura, pulita ed efficiente" e " 3.4 trasporti intelligenti, ecologici e integrati" appaiono strettamente connessi ai compiti di pianificazione della mobilità per l'Area Metropolitana propri dell'Agenzia.

Il Comune di Torino ha avviato specifiche attività per promuovere progetti di ricerca all'interno del programma Horizon 2020 coinvolgendo tra gli altri il Politecnico di Torino e 5T e gli Enti associati all'Agenzia per la Mobilità Metropolitana hanno manifestato l'interesse a coordinare le proposte locali al fine di predisporre progetti e programmi di interesse comune.

Inoltre, l'eventuale sviluppo progettuale, anche se relativo ad una porzione dell'area metropolitana, consente di sviluppare iniziative e "buone pratiche" che successivamente possono essere sviluppate sull'intero ambito dell'Area Metropolitana, creando importanti sinergie.

Tutto ciò premesso, l'Assemblea, nell'adunanza del 29 aprile 2014, ha dato i propri indirizzi affinché l'Agenzia

- sviluppi programmi di ricerca per progetti nell'ambito del programma Horizon 2020 con particolare riferimento ai temi della mobilità e dell'energia attraverso azioni di coinvolgimento dei comuni aderenti interessati;
- sviluppi la collaborazione con il Comune di Torino per presentare congiuntamente, o nella forma più idonea, progetti nell'ambito del programma stesso.

In attuazione a quanto sopra indicato, nell'autunno del 2014 è stato sviluppato uno specifico corso di formazione nell'ambito di Horizon 2020 e sono stati sviluppati contatti per costruire partenariati al fine di partecipare alle Call del programma.

Nel corso del 2015 si intende partecipare a bandi di selezione in base alle Call individuate da Horizon sulle tematiche della mobilità sostenibile.

L'Agenzia ha partecipato il 2 febbraio 2015 ad un incontro denominato "Brokerage Event" avente lo scopo di far incontrare i potenziali partner per lo svolgimento dei progetti. Durante l'incontro è stata effettuata una breve presentazione dell'Agenzia.

Horizon 2020 Transport - 2015 Call

The Turin Transport Authority

2 febbraio 2015

