

ALLEGATO 1

**STATO DI ATTUAZIONE DEI PROGRAMMI
AL 30 GIUGNO 2013**

23 luglio 2013

Indice

PARTE 1.	QUADRO DI RIFERIMENTO	5
1.1.	Trasporto Pubblico Locale – Evoluzione quadro normativo	5
1.2.	La Funzione dell’Agenzia	14
1.3.	Funzionamento dell’Agenzia	16
PARTE 2.	PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL’AGENZIA 2013 E TRIENNALE 2013-2015.....	17
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.....	19
2.1.1.	Analisi del contesto e principali indicatori	19
2.1.2.	Iniziative per la conoscenza della mobilità.....	23
2.1.3.	Le esigenze di mobilità dei cittadini dell’area metropolitana	27
2.1.4.	Il confronto con le altre grandi città italiane.....	29
2.1.5.	La qualità percepita dai cittadini	31
2.1.6.	La definizione del quadro di sviluppo del sistema di trasporto	32
2.1.7.	I risultati attesi.....	34
2.1.8.	Le valutazioni di scenario	36
2.2.	Sviluppo di medio e lungo termine del sistema di trasporto pubblico nell’area metropolitana di Torino.....	36
2.2.1.	La pianificazione del TPL nell’area metropolitana; la definizione degli obiettivi di Piano.....	36
2.2.2.	Il sistema ferroviario metropolitano	37
2.2.3.	Linee di metropolitana	39
2.2.4.	Sistema tranviario	39
2.2.5.	Rete di autobus metropolitani e Sistema di interscambi.....	40
2.3.	Sviluppo del sistema di trasporto pubblico nel triennio 2013-2015.....	41
2.3.1.	La programmazione triennale e lo stato di attuazione	41
2.3.2.	La programmazione del TPL nell’area metropolitana	41
2.3.3.	Entità dei servizi minimi per il triennio 2013 – 2015	49
2.3.4.	Progetto TRIA	53
2.3.5.	Osservazione dei servizi	55
2.3.6.	Il sistema tariffario	56
2.4.	Amministrazione del sistema di TPL	58
2.4.1.	La gestione dei contratti ferroviari.....	58
2.4.2.	La gestione dei contratti gomma	60
2.4.3.	La promozione del trasporto pubblico	60
2.5.	La strategia degli investimenti	67

2.5.1.	La Linea 1 di Metropolitana e le competenze dell'Agenzia	67
2.5.2.	Piano materiale rotabile ed infrastrutture	67
2.5.3.	Programma monitoraggio frequentazione servizi e controllo frodi	68
2.5.4.	Programma di contribuzione per il miglioramento funzionale e qualitativo delle fermate di TPL relative a Linee di competenza dell'Agenzia.....	68
PARTE 3.	PROGRAMMI CON IMPATTO SULL'ASSETTO ORGANIZZATIVO.....	71
3.1.	Innovazione gestionale, saperi e formazione	71
3.1.1.	Tirocini formativi a favore di studenti del Politecnico di Torino	71
3.1.2.	Corso di formazione EMTA.....	71

PARTE 1. QUADRO DI RIFERIMENTO

1.1. Trasporto Pubblico Locale – Evoluzione quadro normativo

LA SENTENZA CORTE COSTITUZIONALE. 199/2012

La Corte Costituzionale con la sentenza n. 199/2012 (depositata il 20 luglio 2012) ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'intera riforma dei servizi pubblici locali reintrodotta con l'art. 4 del D.L. 138/11, convertito in legge 148/2011, sia nel testo originario che in quello risultante dalle successive modificazioni ivi comprese quelle dettate dall'art. 53 del D.L. 83/12 (Decreto - sviluppo), convertito in legge 134/12, per violazione dell'art. 75 della Cost. (riproposizione di una norma abrogata dal referendum).

La norma dichiarata illegittima, ai sensi dell'art. 136 Cost., "cessa di avere efficacia dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione". L'inefficacia comporta la disapplicazione della norma con conseguente caducazione degli effetti non definitivi già prodottisi e, nei rapporti ancora in corso, degli effetti successivi alla pubblicazione della sentenza, "restando fermi soltanto quegli effetti anteriori che abbiano definitivamente conseguito la loro funzione costitutiva, estintiva, modificativa o traslativa di situazioni giuridicamente rilevanti" (Cass. Civile, sent. n. 1384/75).

Pertanto, gli effetti retroattivi della declaratoria d'illegittimità costituzionale riportano il quadro regolatorio del TPL al medesimo stato realizzatosi a seguito dell'abrogazione dell'art. 23-bis e della caducazione del regolamento attuativo, con un ritorno alla piena applicazione del Regolamento CE 1370/2007 ed alla disciplina nazionale di settore dettata dal D.lgs. 422/97, integrata con gli artt. 61, L. 99/09 e 4-bis, L.102/09.

QUADRO NORMATIVO IN VIGORE PRIMA DELLA SENTENZA DELLA CORTE COSTITUZIONALE 199/2012

- Regolamento (CE) 1370/2007 – Artt. 5 e 8.
- D.lgs. 422/1997 e s. m. i.
- D.L. 112/2008, convertito in L. 133/2008 (art. 23-bis).
- L. 99/2009 (art. 61).
- L. 102/2009 (art. 4-bis).
- Articolo 15 D.L. 135/2009, convertito in legge 166/2009.
- D.P.R. 168/2010 - Regolamento art. 23-bis.
- D.P.R. 113/2011 – Entrato in vigore il 21 luglio 2011, che abroga l'art. 23-bis a seguito dell'esito referendario.
- D.L. 138/2011, convertito in legge 148/2011, art. "Adeguamento della disciplina dei servizi pubblici locali al referendum popolare e alla normativa dall'Unione europea". Considerato illegittimo dalla Sentenza 199/2012.
- L. 183/2011 (legge di stabilità 2012).
- D.L. 1/2012 (art. 25), recante modifiche all'art. 4 D.L. 138/2011.
- Art. 3-bis del D.L. 138/2011.
- D.L. 83/2012, convertito in L. 134/2012 (decreto sviluppo) - Art. 53

(In carattere sottolineato la normativa non più efficace)

QUADRO NORMATIVO IN VIGORE A SEGUITO DELLA SENTENZA DELLA CORTE COSTITUZIONALE 199/2012

- Regolamento CE 1370/2007 – Artt. 5 e 8
- D.lgs. 422/1997 e s. m. i.
- Art. 61, L. 99/2009
- Art. 4-bis, L. 102/2009
- L. 183/2011 (legge di stabilità 2012)
- Art. 3-bis, D.L. 138/2011
- D.L. 95/2012, convertito in L. 135/2012 (Spending review) - art. 23, comma 12-undecies - che ha modificato l'art. 17 del D.lgs. 422/97 (Costi standard).

FONTI NORMATIVE COMUNITARIE IN VIGORE

Regolamento (CE) 1370/2007

Art. 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6:

- paragrafo 2: affidamento in house;
- paragrafo 4: affidamento diretto a piccole e medie imprese PMI; è prevista l'aggiudicazione diretta di contratti il cui valore annuo medio è inferiore a € 1.000.000,00 oppure che riguardano 300.000 chilometri l'anno ovvero se piccola o media impresa che opera con non più di 23 veicoli, con un valore annuo medio stimato inferiore a 2.000.000,00 di € oppure, qualora il contratto riguardi la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri, inferiore a 600.000 chilometri l'anno;
- paragrafo 5: affidamento diretto nei casi di emergenza: è prevista la possibilità di adottare provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione. I provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o di una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici. L'operatore di servizio pubblico ha il diritto di impugnare la decisione che impone la fornitura di determinati servizi pubblici. I contratti di servizio pubblico aggiudicati o prorogati con provvedimento di emergenza o le misure che impongono di stipulare un contratto di questo tipo hanno una durata non superiore a due anni.
- paragrafo 6: affidamento diretto per i servizi ferroviari;

Art. 8 (paragrafo 2)

Il Regolamento, entrato in vigore il 3 dicembre 2009, si applica in caso di concessioni dal 3 dicembre 2019.

FONTI NORMATIVE NAZIONALI IN VIGORE

Decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 e s.m.i.

Art. 17. Obblighi di servizio pubblico.

*1. Le regioni, le province e i comuni, allo scopo di assicurare la mobilità degli utenti, definiscono, ai sensi dell'articolo 2 del regolamento 1191/69/CEE, modificato dal regolamento 1893/91/CEE, obblighi di servizio pubblico, prevedendo nei contratti di servizio di cui all'articolo 19, le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi stessi, **determinate secondo il criterio dei costi standard che dovrà essere osservato dagli enti affidanti nella quantificazione dei corrispettivi da porre a base d'asta previsti nel bando di gara o nella lettera***

di invito delle procedure concorsuali di cui al successivo articolo 18, comma 2, lettera a)¹ tenendo conto dei proventi derivanti dalle tariffe e di quelli derivanti anche dalla eventuale gestione di servizi complementari alla mobilità.

Art. 61 legge 99/2009

Al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con le norme comunitarie, le autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, possono avvalersi delle previsioni di cui all'art. 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all' art. 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007. Alle società che, in Italia o all'estero, risultino aggiudicatrici di contratti di servizio ai sensi delle previsioni del predetto regolamento (CE) n. 1370/2007 non si applica l'esclusione di cui all'articolo 18, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422.

Art. 4-bis legge 102/2009

Al fine di promuovere l'efficienza e la concorrenza nei singoli settori del trasporto pubblico, le autorità competenti, qualora si avvalgano delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, devono aggiudicare tramite contestuale procedura ad evidenza pubblica almeno il 10 per cento dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo. Alle società che, ai sensi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4 e 5, e all'articolo 8, paragrafo 2, del medesimo regolamento (CE) n. 1370/2007, risultano aggiudicatrici di contratti di servizio al di fuori di procedure ad evidenza pubblica è fatto divieto di partecipare a procedure di gara per la fornitura di servizi di trasporto pubblico locale organizzate in ambiti territoriali diversi da quelli in cui esse operano.

ULTERIORI NOVITA' NORMATIVE IN VIGORE

D.L. 83/2012 convertito in LEGGE 134/2012 (art. 53) - DECRETO SVILUPPO

D.L. 95/2012 convertito in LEGGE 135/2012 - SPENDING REVIEW

D.L. 179/2012, recante "Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese"- DECRETO SVILUPPO BIS

Legge 228/2012 -LEGGE DI STABILITA' 2013- modifica con l'art. 1, comma 301 l'art. 16-bis del D.L. 95/2012

DECRETO SVILUPPO (D.L. 83/12 convertito in L. 134/12)

L'art. 53 del D.L. 83/2012, come modificato in sede di conversione dalla L. 134/2012, ha modificato il testo dell'art. 3 bis del DL138/2011; tale articolo è stato ulteriormente modificato dal decreto sviluppo bis introducendo il comma 1 bis.. Di seguito è riportato l'intero articolo:

1. A tutela della concorrenza e dell'ambiente, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano organizzano lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e istituendo o designando gli enti di governo degli stessi, entro il termine del 30 giugno 2012. La dimensione degli

¹ Art. 23, comma 12-undecies, legge 135/2012, di conversione del D.L. 95/2012 (Spending review)

ambiti o bacini territoriali ottimali di norma deve essere non inferiore almeno a quella del territorio provinciale. Le regioni possono individuare specifici bacini territoriali di dimensione diversa da quella provinciale, motivando la scelta in base a criteri di differenziazione territoriale e socio-economica e in base a principi di proporzionalità, adeguatezza ed efficienza rispetto alle caratteristiche del servizio, anche su proposta dei comuni presentata entro il 31 maggio 2012 previa lettera di adesione dei sindaci interessati o delibera di un organismo associato e già costituito ai sensi dell'articolo 30 del testo unico di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267. Fermo restando il termine di cui al primo periodo del presente comma che opera anche in deroga a disposizioni esistenti in ordine ai tempi previsti per la riorganizzazione del servizio in ambiti, è fatta salva l'organizzazione di servizi pubblici locali di settore in ambiti o bacini territoriali ottimali già prevista in attuazione di specifiche direttive europee nonché ai sensi delle discipline di settore vigenti o, infine, delle disposizioni regionali che abbiano già avviato la costituzione di ambiti o bacini territoriali in coerenza con le previsioni indicate nel presente comma. Decorso inutilmente il termine indicato, il Consiglio dei ministri, a tutela dell'unità giuridica ed economica, esercita i poteri sostitutivi di cui all'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131, per organizzare lo svolgimento dei servizi pubblici locali in ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei, comunque tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio.

1-bis. Le funzioni di organizzazione dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, compresi quelli appartenenti al settore dei rifiuti urbani, di scelta della forma di gestione, di determinazione delle tariffe all'utenza per quanto di competenza, di affidamento della gestione e relativo controllo sono esercitate unicamente dagli enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei istituiti o designati ai sensi del comma 1 del presente articolo.

2. In sede di affidamento del servizio mediante procedura ad evidenza pubblica, l'adozione di strumenti di tutela dell'occupazione costituisce elemento di valutazione dell'offerta.

3. A decorrere dal 2013, l'applicazione di procedura di affidamento dei servizi a evidenza pubblica da parte di regioni, province e comuni o degli enti di governo locali dell'ambito o del bacino costituisce elemento di valutazione della virtuosità degli stessi ai sensi dell'articolo 20, comma 2, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111. A tal fine, la Presidenza del Consiglio dei ministri, nell'ambito dei compiti di tutela e promozione della concorrenza nelle regioni e negli enti locali, comunica, entro il termine perentorio del 31 gennaio di ciascun anno, al Ministero dell'economia e delle finanze gli enti che hanno provveduto all'applicazione delle procedure previste dal presente articolo. In caso di mancata comunicazione entro il termine di cui al periodo precedente, si prescinde dal predetto elemento di valutazione della virtuosità.

4. Fatti salvi i finanziamenti ai progetti relativi ai servizi pubblici locali di rilevanza economica cofinanziati con fondi europei, i finanziamenti a qualsiasi titolo concessi a valere su risorse pubbliche statali ai sensi dell'articolo 119, quinto comma, della Costituzione sono prioritariamente attribuiti agli enti di governo degli ambiti o dei bacini territoriali ottimali ovvero ai relativi gestori del servizio selezionati tramite procedura ad evidenza pubblica o di cui comunque l'Autorità di regolazione competente abbia verificato l'efficienza gestionale e la qualità del servizio reso sulla base dei parametri stabiliti dall'Autorità stessa.

5. Le società affidatarie in house sono assoggettate al patto di stabilità interno secondo le modalità definite dal decreto ministeriale previsto dall'articolo 18, comma 2-bis, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e successive modificazioni. L'ente locale o l'ente di governo locale dell'ambito o del bacino vigila sull'osservanza da parte delle società di cui al periodo precedente dei vincoli derivanti dal patto di stabilità interno.

6. Le società affidatarie in house sono tenute all'acquisto di beni e servizi secondo le disposizioni di

cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni. Le medesime società adottano, con propri provvedimenti, criteri e modalità per il reclutamento del personale e per il conferimento degli incarichi nel rispetto dei principi di cui al comma 3 dell'articolo 35 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, nonché delle disposizioni che stabiliscono a carico degli enti locali divieti o limitazioni alle assunzioni di personale, contenimento degli oneri contrattuali e delle altre voci di natura retributiva o indennitarie e per le consulenze anche degli amministratori.

SPENDING REVIEW (D.L. 95/2012 convertito in L. 135/2012)

Disposizioni d'interesse per il TPL sono contenute agli articoli: 4, comma 8 (affidamenti diretti), 16 (riduzione della spesa degli enti territoriali), 16-bis (Patto Governo-Regioni per il TPL), 23, comma 12-undices, di cui si è già detto. Si segnalano, inoltre:

- • l'art. 1, comma 2, che, modificando il comma 1 bis dell'art. 2 del D.lgs. 163/2006 (Codice degli appalti), ha introdotto il principio in base al quale *“i criteri di partecipazione alle gare devono essere tali da non escludere le piccole e medie imprese”*;
- • strettamente connesso al primo, il successivo comma 2-bis, art. 1, ha modificato l'art. 41, comma 2, del Codice degli appalti nel senso di stabilire che i criteri di partecipazione alle gare sono illegittimi qualora pongano limitazioni circa il fatturato aziendale.

DECRETO SVILUPPO BIS D.L. 179/2012

L'art. 34, ai commi 20-24, dispone, in particolare:

- Il comma 20 introduce un obbligo di relazione della modalità di affidamento prescelta e la verifica di compatibilità con l'ordinamento comunitario. Non sono previste, invece, limitazioni ulteriori rispetto alle modalità di affidamento diretto che, a normativa vigente, sono quelle previste dal Regolamento (CE) 1370/07, modalità ribadite nell'art. 61 della L. 99/09, oltre alla regola ordinaria della gara prevista dal D.lgs. 422/97.
- Il comma 21 prevede:
 - che gli affidamenti in essere alla data di entrata in vigore del decreto non conformi ai requisiti previsti dalla normativa europea devono essere adeguati entro il termine del 31/12/2013 pubblicando, entro la stessa data la relazione di cui al comma 20;
 - l'obbligo per gli enti affidanti di inserire, entro il 31/12/2013, nei contratti di servizio un termine di scadenza dell'affidamento qualora non sia già previsto, pena la cessazione dell'affidamento alla data del 31/12/2013.

Con riferimento ai contratti di servizio che non siano stati oggetto di affidamento tramite procedure concorsuali, è quindi necessario verificare la possibilità di integrare il contratto di servizio in essere con una data di scadenza dell'affidamento.

A tale riguardo si evidenzia che, poiché la norma non incide sulla disciplina del periodo transitorio di cui all'art. 8, par. 2 Reg. 1370/07, richiamata dall'art. 61. L. 99/09 (possibilità di mantenere gli affidamenti diretti in essere fino al termine massimo del 3/12/2019), esiste la possibilità di mantenere gli affidamenti diretti in essere attraverso appositi atti che individuino la scadenza degli stessi, non superando il termine massimo del 3/12/2019.

Si evidenzia però la necessità di verificare se nei predetti casi l'art. 4-bis della legge 102/2009 inibirebbe *alle società che, ai sensi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4 e 5, e all'articolo 8, paragrafo 2, del medesimo regolamento (CE) n. 1370/2007, risultano aggiudicatrici di contratti di servizio al di fuori di procedure ad evidenza pubblica [...] di partecipare a procedure di gara per la fornitura di servizi di trasporto pubblico locale organizzate*

in ambiti territoriali diversi da quelli in cui esse operano.

- Il comma 22 riguarda gli affidamenti diretti assentiti alla data del 1-10-2003 a società a partecipazione pubblica quotate in borsa e alle società da queste controllate.
- Il comma 23 interviene sull'art. 3-bis del D.L. 138/11, aggiungendo il comma 1-bis con cui si stabilisce che le procedure per il conferimento della gestione dei servizi "sono effettuate unicamente per ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei dagli enti di governo istituiti o designati". La finalità della norma è duplice:
 - o afferma che oggetto dell'affidamento devono obbligatoriamente essere gli ambiti o bacini territoriali, escludendo, pertanto, la possibilità di effettuare procedure diverse per servizi organizzati in uno stesso bacino nonché, sembra, la possibilità stessa di effettuare le procedure di affidamento prima della definizione dei bacini ottimali (il termine del 30 giugno 2012 stabilito per la definizione dei bacini è tuttavia da tempo spirato);
 - o ribadisce che le procedure di affidamento dei servizi devono essere effettuate dagli enti di governo dei bacini a tale scopo istituiti o designati.
- Il comma 24, infine, abroga l'art. 53, comma 1, lett. b) del D.L. 83/12, con cui è stato introdotto l'obbligo per gli enti affidanti di determinare le compensazioni e i corrispettivi da porre a base d'asta dovuti alle aziende esercenti i servizi di TPL su gomma tenendo in adeguata considerazione il costo di ammortamento degli investimenti.

L'art. 34-octies rubricato *"Riordino dei servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale)* prevede:

1. *Le disposizioni del presente articolo disciplinano l'affidamento e la gestione dei servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale di cui agli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, nel rispetto dei principi di concorrenza, di economicità e di efficienza.*
2. *Le disposizioni contenute nel presente articolo si applicano a tutti i servizi ferroviari di interesse regionale e locale di cui agli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, effettuati in maniera stabile e continuativa tramite modalità automobilistica. Esclusivamente per i servizi automobilistici integrativi e sostitutivi di cui al comma 3 sono fatte salve le disposizioni del regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575, convertito dalla legge 24 marzo 1932, n. 386, nonché le normative regionali in materia.*
3. *Le disposizioni contenute nel presente articolo non si applicano ai seguenti servizi automobilistici:*
 - a) *"servizi sostitutivi" dei servizi ferroviari, intendendosi per tali esclusivamente i servizi a carattere temporaneo resi necessari dalla provvisoria interruzione della rete ferroviaria o dalla provvisoria sospensione del servizio ferroviario per interventi di manutenzione straordinaria, guasti e altre cause di forza maggiore;*
 - b) *"servizi integrativi" dei servizi ferroviari, intendendosi per tali esclusivamente i servizi a carattere temporaneo resi necessari da un provvisorio e non programmabile picco della domanda di trasporto e svolti in orari ed itinerari identici al servizio ferroviario da essi integrato.*
4. *Ai sensi dell'articolo 3-bis del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano organizzano, entro il termine del 30 giugno 2013, lo svolgimento dei servizi automobilistici di cui al comma 1 in bacini territoriali ottimali tali da massimizzarne l'efficienza e l'integrazione con i servizi minimi di trasporto pubblico regionale e locale già individuati da ciascuna regione in attuazione dell'articolo 16 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422. La dimensione dei bacini territoriali ottimali deve essere non inferiore a quella del territorio provinciale e non superiore a quella del territorio regionale. Decorso inutilmente il termine indicato, il Consiglio dei Ministri, a tutela dell'unità giuridica ed economica, esercita i poteri sostitutivi di cui all'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131.*
5. *A far data dal 31 dicembre 2013 l'affidamento della gestione dei servizi automobilistici di cui al*

comma 1, così come organizzati ai sensi del comma 4, avviene in favore di imprenditori o di società in qualunque forma costituite individuati esclusivamente mediante procedure competitive ad evidenza pubblica, nel rispetto dei principi del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea e dei principi generali relativi ai contratti pubblici e, in particolare, dei principi di economicità, imparzialità, trasparenza, adeguata pubblicità, non discriminazione, parità di trattamento, mutuo riconoscimento e proporzionalità. Decorso inutilmente il termine anzidetto, il Consiglio dei Ministri, a tutela dell'unità giuridica ed economica, esercita i poteri sostitutivi di cui all'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131.

6. Al fine di promuovere l'assetto concorrenziale e l'efficienza dei servizi, il bando di gara o la lettera di invito relativi alle procedure di cui al comma 5:

a) assicura che i corrispettivi posti a base d'asta siano quantificati secondo il criterio dei costi standard dei servizi automobilistici di tipologia analoga, determinato da ciascuna regione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422;

b) prevede che la valutazione delle offerte sia effettuata secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa da una commissione nominata dall'ente affidante e composta da soggetti esperti nella specifica materia;

c) assicura che i criteri di valutazione delle offerte basati su qualità e quantità dei servizi resi e sui progetti di integrazione con la rete dei servizi minimi esistenti prevalgano sui criteri riferiti al prezzo unitario dei servizi;

d) indica i criteri per il passaggio dei dipendenti ai nuovi aggiudicatari del servizio, prevedendo, tra gli elementi di valutazione dell'offerta, l'adozione di strumenti di tutela dei livelli occupazionali e dei livelli salariali medi annui relativi alla precedente gestione.

7. Al fine di promuovere e sostenere lo sviluppo del trasporto pubblico regionale e locale, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano destinano le economie di gara eventualmente ottenute al trasporto pubblico regionale e locale automobilistico, privilegiando:

a) gli investimenti nell'acquisto di autobus appartenenti alla classe III o alla classe B, così come definite dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 23 dicembre 2003, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 30 del 6 febbraio 2004;

b) l'incremento quantitativo dei servizi minimi automobilistici a domanda elevata;

c) l'adeguamento inflativo contrattualmente previsto dei corrispettivi di esercizio;

d) il cofinanziamento regionale ai rinnovi del contratto collettivo nazionale relativo al settore del trasporto pubblico regionale e locale.

Legge 228/2012 -LEGGE DI STABILITA' 2013

L'art. 1, comma 301 sostituisce l'art. 16-bis del D.L. n. 95/2012, convertito in L. 135/2012 (Spending review). In particolare, è previsto che:

- al comma 1, a decorrere dall'anno 2013, venga istituito il Fondo nazionale del TPL, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, alimentato pressappoco dalle attuali risorse (gettito della accisa fermo al 2011 ai sensi dei commi da 295 a 299, L. 244/7007);
- al comma 4, entro il 31/01/2013, con decreto del PCM, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con la Conferenza Stato, regioni e province autonome, siano definiti criteri e modalità per il trasferimento alle regioni a statuto ordinario delle risorse del Fondo.

Tali criteri mirano a incentivare le regioni e gli enti locali a razionalizzare e rendere efficiente la programmazione e la gestione dei servizi attraverso:

- un'offerta più idonea, efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di TPL;
- il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
- la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;

- la definizione di livelli occupazionali appropriati;
- la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.
- al comma 5, le regioni a statuto ordinario, al fine di ottenere finanziamenti statali destinati a investimenti o a servizi di TPL e ferrovie regionali, entro 60 giorni dalla data di emanazione del decreto di cui al comma 2, riprogrammino i servizi di TPL e ferroviario regionale, rimodulino i servizi a domanda debole e sostituiscano, entro 180 giorni dalla stessa data le modalità di trasporto da ritenersi diseconomiche - giacché non raggiungono il rapporto tra ricavi da traffico e costi del servizio al netto dei costi dell'infrastruttura stabilito dall'art.19, comma 5, del D.lgs. 422/1997 - con quelle più idonee a raggiungere tale rapporto, rivedendo di conseguenza i contratti di servizio.
- al comma 9, le risorse di cui al comma 1 non possano essere destinate a finalità diverse da quelle del finanziamento del trasporto pubblico locale (cd. principio della finalizzazione delle risorse).

Il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del TPL istituito con art. 16 bis comma 1 del d.l. 95/2012 così come modificato dall'art. 1 comma 301 della l. 228/2012, costituito a partire dal 1/1/2013, racchiude in un'unica voce la maggior parte dei trasferimenti Stato-Regioni legati alla funzione Trasporto Pubblico; fa eccezione l'ex fondo perequativo L. 549/95 (oggi quota fissa su compartecipazione delle Regioni all'IRAP).

Il Fondo unico Trasporti riunisce in un unico fondo i seguenti trasferimenti dallo Stato alle Regioni:

- a) la compartecipazione delle Regioni sull'accisa per la benzina; tale trasferimento è stato introdotto con la costituzione del Fondo Nazionale Trasporti 1996 (FNT'96) per il finanziamento del TPL automobilistico;
- b) la compartecipazione delle Regioni sull'accisa per il gasolio (istituita nel 2008); tale trasferimento contiene la copertura dei costi relativi a ferrovie concesse, oneri per l'adeguamento del CCNL autoferrotranvieri, e la quota di adeguamento inflattivo delle risorse destinate al trasporto pubblico locale.
- c) le risorse per i servizi ferroviari Trenitalia.

È stato valutato se la quota di compartecipazione sull'accisa per la benzina assegnata per l'esercizio 2013 copra (almeno) il FNT'96.

Il FNT'96 per la Regione Piemonte valeva:

a) compartecipazione accisa benzina:	224,0 mil.€
--------------------------------------	-------------

Il FT'13 (Fondo unico Trasporti 2013) vale, per la Regione Piemonte:

a) compartecipazione accisa benzina:	121,1 mil.€
--------------------------------------	-------------

b) compartecipazione accisa gasolio:	146,4 mil €
--------------------------------------	-------------

c) risorse per contratti Trenitalia:	217,6 mil.€
--------------------------------------	-------------

Totale	485,1 mil.€
--------	-------------

Confrontando FNT'96 con la quota parte del FT'13 relativa alla medesima fonte di finanziamento (lettera a) compartecipazione accisa benzina) risulta evidente un minore finanziamento pari a 102,9 mil.€ (ovvero 224 mil.€ - 121,1 mil.€).

Le Regioni ricevono però, anche per il finanziamento del TPL, anche il Fondo Perequativo², una parte del quale è direttamente riconducibile al Trasporto Pubblico.

Infatti al fine di pareggiare il gettito del totale dei trasferimenti soppressi alle Regioni a partire dal 1996 (tra i quali il FNT'96 di finanziamento del TPL automobilistico) si è reso necessario compensare l'inadeguatezza dell'accisa sulla benzina.

Oltre al contributo del fondo perequativo, esiste pertanto una ulteriore quota di risorse necessarie a ricostituire (quantomeno) il Fondo Nazionale Trasporti del 1996, al netto del recupero inflativo non coperto dall'accisa sul gasolio.

È inoltre da rilevare che, a partire dal 2006, è in funzione, con produzioni sempre crescenti, la linea 1 della metropolitana di Torino, non inclusa nel Fondo del 1996.

L'esercizio dei servizi minimi effettuato con metropolitana è stato affidato tramite procedura ad evidenza pubblica nella procedura per l'"AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEI SERVIZI DI MOBILITÀ URBANA E METROPOLITANA DI TORINO"; il relativo contratto di servizio è stato stipulato con decorrenza 1/7/2012 tra la Città di Torino, l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana (in qualità di ente concedente), la società INFRATRASPORTI.TO S.r.l. (in qualità di gestore delle reti) e la società G.T.T. S.P.A. (in qualità di concessionario). La sezione III di detto contratto prevede la gestione dei servizi della metropolitana automatica; le compensazioni previste dal contratto ammontano a circa 25.000.000 Euro/anno.

In sintesi

- Fondo unico 2013:	485,1 mil.€
- Fondo perequativo + ricostituzione fondo 1996:	129,1 mil.€
- Metro Torino:	25,0 mil.€
Totale	613,0 mil.€

Tale totale si scosta di circa 10 milioni di Euro dal fabbisogno stimato dalla Regione Piemonte per il 2013. È da sottolineare che tale fabbisogno è stimato alla luce dei programmi di riorganizzazione già attuati, che hanno visto una riduzione delle risorse impiegate nel TPL automobilistico già del 15 % (rispetto al 2010) e del TPL ferroviario già del 10% rispetto al 2011³.

Ciò dimostra che l'insufficienza del Fondo Unico 2013 non deriva da sovrabbondanza dei servizi attualmente erogati in Piemonte, ma:

- da sopravvenuta insufficienza del fondo perequativo, il quale sommato all'accisa sulla benzina, risulta inidoneo anche rispetto al modesto obiettivo di pareggiare il Fondo Nazionale Trasporti del 1996;

² Il fondo perequativo nasce a seguito della fiscalizzazione di una serie di trasferimenti statali (tra cui il Fondo Nazionale Trasporti) avvenuta nel 1996 (L. 549/95); in luogo dei trasferimenti statali fu attribuita alle Regioni una compartecipazione regionale all'accisa sulla benzina; per pareggiare il gettito dei trasferimenti soppressi non coperto dall'accisa sulla benzina, fu appunto istituito il fondo perequativo, che tuttavia si è cristallizzato nei valori del 2000. Il Fondo perequativo ammonta per il Piemonte complessivamente a 109 milioni di euro. Poiché il fondo nazionale trasporti del 1996, in Piemonte, era pari al 50% dei trasferimenti soppressi e fiscalizzati, si può evincere che la parte del fondo perequativo piemontese riconducibile al TPL su gomma è pari a 54,5 milioni di Euro.

³ Il fabbisogno regionale 2011 ammontava a 640 milioni di Euro.

- dalla necessità di prevedere la copertura dell'esercizio della metropolitana, non presente all'epoca della costituzione del Fondo Nazionale Trasporti del 1996.

Con riferimento alle disposizioni del già citato art. 3 bis del DL 138/2011 (Ambiti territoriali e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locali), la Regione Piemonte, con D.G.R. 17-4134 del 12/07/2012 pubblicata sul BUR del 02/08/2012, ha individuato, ai fini dell'art. 3 bis del DL 13/08/2011, n. 138, quattro bacini ottimali, i cui ambiti territoriali sono stati individuati negli Enti che ne fanno parte: bacino della Provincia di Torino, bacino della provincia di Cuneo, bacino del nord-est comprendente i territori delle province di Biella, Vercelli Novara e VCO e bacino del sud-est, comprendente i territori delle province di Asti e Alessandria.

Con la citata DGR 17-4134 del 12/07/2012, la Regione Piemonte assegna inoltre il ruolo di **Ente di Governo** di ciascun bacino al **Consorzio obbligatorio costituito dagli Enti soggetti di delega ai sensi della L.R. 1/2000 ricadenti nel bacino stesso**.

La Regione con la medesima delibera prevede inoltre che l'Ente di Governo di ciascun bacino possa prevedere, in fase di prima attuazione all'interno di una programmazione unitaria e nel rispetto della normativa vigente in materia di contratti pubblici, l'organizzazione del bacino in lotti omogenei, anche al fine di contemperare la presenza all'interno del bacino di contratti in essere affidati con procedure di gara e con scadenze differite nel tempo. L'eventuale suddivisione del bacino in lotti omogenei deve essere preventivamente autorizzata dalla Giunta regionale.

In relazione a quanto sopra, è necessario che la Regione Piemonte chiarisca se il consorzio "obbligatorio" costituito dagli enti soggetti di delega ai sensi della L.R. 1/2000, cui è affidato il ruolo di Ente di Governo del bacino della Provincia di Torino, sia l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale di cui all'art. 8 della L.R. 1/2000, fermo restando che la legge regionale, a legislazione invariata, istituisce il solo consorzio Agenzia per la Mobilità Metropolitana e regionale, la cui natura obbligatoria, a cui fa riferimento la citata DGR, non sembra però poter essere direttamente evinta dal tenore dell'art. 8 della L.R. 1/2000, pur nella versione novellata dalla L.R. 10/2011.

1.2. La Funzione dell'Agenzia

Il quadro normativo di riferimento in cui l'Agenzia esercita la propria funzione ha subito diverse modifiche nel corso degli ultimi due anni.

In primo luogo occorre ricordare che l'art. 8 della L.R. 1/2000, che prevedeva la costituzione dell'Agenzia per la Mobilità metropolitana è stato modificato con l'art. 11 della L.R. 10/2011 (Disposizioni collegate alla legge finanziaria per l'anno 2011).

Le modifiche riguardano la denominazione dell'ente, che assume quella di "*Agenzia per la mobilità metropolitana e regionale*", la fonte istitutiva, che dal livello convenzionale viene spostata al livello legislativo (art. 8, comma 1 bis: "*L'ente pubblico di cui al comma 1, istituito e disciplinato dalla presente legge [...]*"), la qualificazione (la legge definisce l'Agenzia "ente pubblico di interesse regionale"), e il venir meno dell'ambito metropolitano quale unico ambito in cui individuare gli enti che potenzialmente possono aderire al consorzio.

Rimane invariato il comma 4 dell'art. 8 della L.R. 1/2000 in base al quale *gli enti aderenti possono esercitare attraverso il consorzio ulteriori funzioni di propria competenza in materia di mobilità nonché il comma 5 che rinvia alla convenzione e lo statuto del consorzio la disciplina, in particolare, gli organi e le relative competenze, i rapporti tra gli enti aderenti al consorzio, la quota di*

partecipazione dei medesimi in funzione dei servizi conferiti, le risorse finanziarie e la dotazione organica del personale ed ogni altro aspetto necessario.

Le modifiche apportate dalla L.R. 10/2011 alla L.R. 1/2000 sono state oggetto di una proposta di modifica dello Statuto e della Convenzione che l'Assemblea dell'Agenzia, nella seduta del 16/07/2012, ha approvato e che stata trasmessa agli enti consorziati affinché provvedessero a farle approvare dai rispettivi organi competenti.

Le modifiche allo Statuto e alla Convenzione hanno riguardato anche la parte relativa alla costituzione del Consiglio d'Amministrazione, ciò in applicazione all'art. 6, comma 5 del Decreto legge 78/2010 che prevede che "tutti gli enti pubblici, anche economici, e gli organismi pubblici, anche con personalità giuridica di diritto privato, provvedono all'adeguamento dei rispettivi statuti al fine di assicurare che, a decorrere dal primo rinnovo successivo alla data di entrata in vigore del presente decreto, gli organi di amministrazione e quelli di controllo, ove non già costituiti in forma monocratica, nonché il collegio dei revisori, siano costituiti da un numero non superiore, rispettivamente, a cinque e a tre componenti."

La modifica approvata dall'Assemblea prevede che Il Consiglio d'amministrazione sia composto da un numero di componenti pari a cinque, compreso il Presidente.

Successivamente, l'Assemblea, con delibera 5/2012 del 24/09/2012 ha approvato una delibera di indirizzi per apportare una ulteriore modifica allo Statuto, riguardante questa volta l'art. 21 (Segretario dell'Agenzia); viene consentito al Consiglio di Amministrazione di nominare il segretario scegliendo oltreché tra i dirigenti amministrativi di ruolo dell'agenzia, tra i dirigenti amministrativi o tra i segretari di uno degli enti consorziati, anche tra gli iscritti all'Albo per la Gestione dei Segretari Comunali e Provinciali.

Nell'approvare le modifiche, l'Assemblea ha altresì deliberato:

- di richiedere agli enti aderenti di trasmettere la delibera di approvazione definitiva degli atti di cui alla lettera a) e b) entro il termine di 60 giorni dalla trasmissione della presente deliberazione;
- di approvare il procedimento di entrata in vigore dei nuovi testi di Convenzione e Statuto così come di seguito definito:
 1. *è richiesto agli enti consorziati di trasmettere all'Agenzia la delibera di approvazione definitiva delle modifiche e dei nuovi testi entro il termine di 60 giorni dalla data di trasmissione della delibera approvata dall'Assemblea;*
 2. *allorquando le delibere di approvazione saranno comunicate dagli enti consorziati che rappresentano almeno il 90% delle quote di partecipazione e da almeno 2/3 degli enti consorziati (pari a 23 enti), la Convenzione (Allegato C) e lo Statuto (Allegato D) saranno pubblicati all'Albo informatizzato presente sul sito internet dell'Agenzia ed entreranno in vigore il giorno seguente; la pubblicazione non potrà comunque avvenire prima che sia decorso il 60° giorno dalla data di trasmissione della richiesta di approvazione;*
 3. *la notizia della pubblicazione dei nuovi testi di Statuto e Convenzione sarà trasmessa a tutti gli enti consorziati;*
 4. *la notizia dell'entrata in vigore dello Statuto e della Convenzione sarà successivamente pubblicata anche sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte;*
 5. *sino all'entrata in vigore della Convenzione e dello Statuto così come modificati con la presente deliberazione, si applicano le disposizioni statutarie e convenzionali vigenti.*

Con Delibera del CdA n. 7 del 26 marzo 2013 in relazione a quanto sopra è stato verificato che le modifiche apportate allo Statuto e alla Convenzione con la deliberazione n. 2/2012 dell'Assemblea sono state approvate da 25 enti consorziati e dal 94,861674% delle quote di rappresentatività e che le ulteriori modifiche apportate allo Statuto con la deliberazione n. 5/2012 dell'Assemblea sono state approvate da 24 enti consorziati e dal 94,87885% delle quote di rappresentatività.

Essendo peraltro trascorsi più di sessanta giorni dalla data di trasmissione della richiesta di approvazione delle modifiche, risultano pertanto verificate le condizioni previste dall'Assemblea affinché i nuovi testi di Convenzione (Allegato A) e Statuto (Allegato B) possano essere pubblicati all'Albo informatizzato presente sul sito internet dell'Agenzia ed entrare in vigore il giorno successivo.

Pertanto con la Deliberazione sopra citata è stata disposta la pubblicazione dei nuovi testi di Convenzione e Statuto; la detta pubblicazione è avvenuta in data 16 aprile 2013 e pertanto il nuovo Statuto è in vigore dal 17 aprile 2013.

1.3. Funzionamento dell'Agenzia

Si rinvia al testo della Relazione previsionale e programmatica al Bilancio 2013 non essendo intervenute rilevanti modificazioni del quadro delineato allora.

PARTE 2. PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL'AGENZIA 2013 E TRIENNALE 2013-2015

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 2.2.4 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.

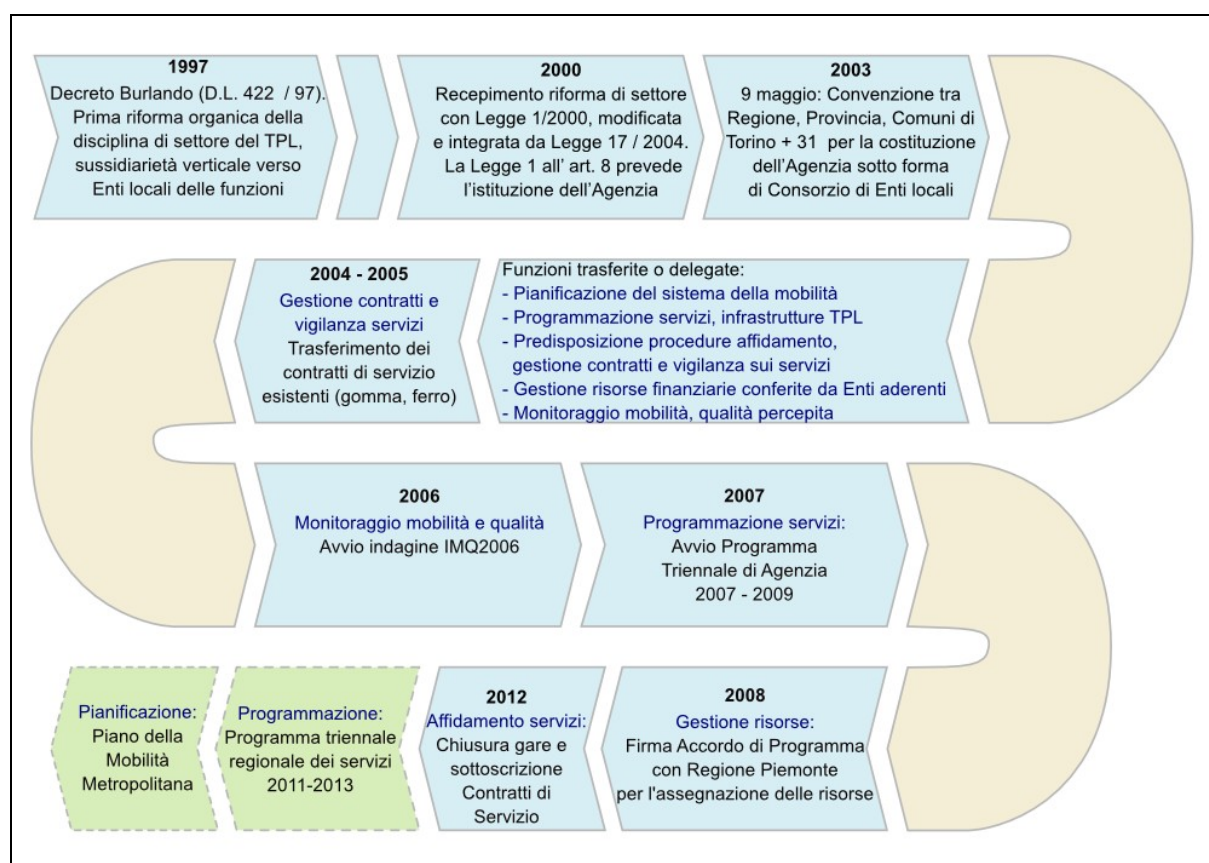


Figura 1 – Dalla riforma del TPL all'avvio del Piano della Mobilità Metropolitana

Rispetto agli obiettivi di medio periodo individuati nella relazione previsionale e programmatica 2012, anno nel quale si è realizzato:

- L'avvio del cadenzamento orario sulle linee ferroviarie Torino – Susa e Torino – Bardonecchia (orario ferroviario valido dall'11 dicembre 2011);
- Una prima fase di un piano di riordino dei servizi di superficie coerentemente con gli indirizzi già enunciati nelle precedenti Relazioni Previsionali programmatiche e con il progetto di ridisegno "Rete Forte 2012".

Il programma di attività per il 2013 risulterà quindi guidato dall'attuazione del Programma Triennale dei Servizi della Regione Piemonte 2011-2013 (approvato con D.G.R. 13-3852 del 14 maggio 2012) e proseguendo con lo sviluppo dei programmi dell'Agenzia, in particolare:

- l'avvio delle tre nuove relazioni del Sistema Ferroviario Metropolitano (Bra – Carmagnola - Torino Stura, Pinerolo – Torino - Chivasso e potenziamento/cadenzamento della Chieri - Torino - Rivarolo);
- 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.

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 (km2)	Superficie urbanizzata (km2)	Popolazione residente al 31/12/2011 (migliaia)	Densità (abitanti/km2)
Torino	130	85	872	6711
Cintura	708	161	639	903
Totale	838	246	1512	1804

Fonte: BDDE Regione Piemonte e Provincia di Torino

2.1.1.1. Indicatori

Vetture*Km erogate (milioni)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Contratto extraurbano AMM	4,34	4,35	4,34	4,51	4,67	4,74	4,69
Contratti Bus e Tram Urbani	54,23	55,15	56,35	55,53	55,28	54,58	50,34
Contratti ferroviari	4,39	4,47	4,47	4,35	4,42	5,03	4,98
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	62,95	63,96	65,16	64,39	64,37	64,35	60,01

Fonte: Consuntivi di esercizio

Passeggeri trasportati (milioni)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Contratto	3,65	3,70	3,59	3,59	3,55	3,95	4,01

Passeggeri trasportati (milioni)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
extraurbano AMM							
Contratti Bus e Tram Urbani	162,77	163,53	169,30	173,58	178,08	193,14	n.d.
Contratti ferroviari			13,57	12,49	11,89	13,63	n.d.
TOTALE CONTRATTI AGENZIA			186,45	189,67	193,52	210,72	n.d.

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

Compensazioni al netto infrastruttura (milioni)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Contratto extraurbano AMM	4,83	4,97	6,09	6,30	6,50	6,53	6,25
Contratti Bus e Tram Urbani	129,54	134,14	161,51	164,09	165,00	162,52	151,27
Contratti ferroviari	26,44	26,52	27,48	28,67	28,67	40,86	41,01
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	160,82	165,62	195,08	199,06	200,17	209,91	198,53

Fonte: il costo dell'infrastruttura è calcolato sulla base dei pedaggi per l'utilizzo dell'infrastruttura previsti nei contratti di servizio.

Compensazioni par pax. al netto infrastruttura	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Contratto extraurbano AMM	1,32	1,34	1,70	1,75	1,83	1,65	1,56
Contratti Bus e Tram Urbani	0,80	0,82	0,95	0,95	0,93	0,84	n.d.
Contratti ferroviari			2,03	2,29	2,41	3,00	n.d.
TOTALE CONTRATTI AGENZIA			1,05	1,05	1,03	1,00	n.d.

Ricavi da traffico	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Contratto extraurbano AMM	3,69	4,08	4,41	4,31	4,63	4,95	n.d.
Contratti Bus e Tram Urbani	67,94	69,13	69,71	68,45	70,19	76,00	n.d.
Contratti ferroviari				11,17	11,31	11,40	n.d.
TOTALE CONTRATTI AGENZIA				83,93	86,14	92,35	n.d.

Fonte: Rendicontazione contratti di servizio e CNT (urbano)

2.1.1.2. Rapporto Ricavi / Costi

Con Deliberazione n. 5575 del 03/04/2013 la Giunta Regionale ha preso atto di quanto previsto dalla normativa nazionale a proposito del Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario.

L'art. 16 bis del D.L. 06/07/2012 n. 95 modificato dall'art. 1 comma 301 della legge 228 del 24/12/2012 (Legge di stabilità 2013) prevede che le Regioni rimodulino i servizi attraverso:

- a) un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
- b) il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
- c) la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
- d) la definizione di livelli occupazionali appropriati;
- e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e verifica.

Il comma 4 dell'art 16 bis prevede che le Regioni a statuto ordinario sostituiscano le modalità di trasporto da ritenere "diseconomiche" in relazione al mancato raggiungimento del rapporto Ricavi/Costi previsto dal D. Lgs. 422 del 1997.

Il D. Lgs. 422 del 1997 stabilisce che *"...I contratti di servizio pubblico devono rispettare gli articoli 2 e 3 del regolamento (CEE) n. 1191/69 ed il regolamento (CEE) n. 1893/91, avere caratteristiche di certezza finanziaria e copertura di bilancio e prevedere un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, rapporto che, al netto dei costi di infrastruttura, dovrà essere pari almeno allo 0,35 a partire dal 1 gennaio 2000..."*

Lo schema di Decreto DPCM emanato ex art. 16 bis introduce una definizione di rapporto Ricavi/Costi: *"Il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto b) dell'art. 16 bis, finalizzato a conseguire "il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi" è verificato attraverso l'incremento, su base annua, rispetto all'anno precedente, del rapporto basato su base regionale tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota di infrastruttura di almeno lo 0,03 per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 ovvero 0,02 per rapporti di partenza superiori allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35, ovvero attraverso il mantenimento o l'incremento del medesimo rapporto per rapporti superiori".*

Di seguito si riportano le valutazioni effettuate circa il rapporto R/C nei contratti di servizio di competenza dell'Agenzia.

Elementi di riferimento

I dati da utilizzare per verificare il rapporto Ricavi / Costi, l'incremento della domanda e altri elementi utili per le valutazioni di sistema possono essere ricavati per uniformità di lettura dalla modulistica del CNT - Conto Nazionale Trasporti. Detta modulistica è compilata ogni anno dalle Aziende di trasporto e presenta le voci di Conto Economico riclassificate per i modi di trasporto da esse eserciti. Inoltre, gli Enti soggetti di delega trasmettono annualmente alla Regione Piemonte la modulistica dell'Osservatorio Regionale TPL che si compone della Scheda A e Scheda B per il consuntivo dei contratti di servizio di propria competenza, utilizzando il CNT come una delle fonti dei dati.

La modulistica del Conto Nazionale dei Trasporti viene richiesta dalla Regione Piemonte alle Aziende ai sensi dell'art. 13 della Legge Regionale 1/2000 e poi trasmessa ai competenti organi ministeriali per l'elaborazione delle statistiche a livello nazionale. Tale modulistica viene richiesta dalla Regione alle Aziende nel primo trimestre dell'anno e la consegna avviene di norma nei mesi successivi, talora entro l'estate.

Dal CNT è possibile ottenere: i ricavi da traffico e i costi suddivisi per modalità di trasporto (autolinee urbane, extraurbane, metropolitane, ferrovie locali e autobus sostitutivi della ferrovia) articolati nelle varie voci così come dichiarate dalle Aziende.

Per quanto riguarda i ricavi essi si possono reperire alla voce “Valore della produzione” del Conto economico del CNT compilato da ciascuna Azienda di trasporto, prendendo i ricavi della vendita dei titoli di viaggio e le agevolazioni tariffarie e tralasciando le voci residuali “Altro”.

Il dato dei costi si può teoricamente reperire alla voce “Costi della produzione” del Conto economico del CNT compilato da ciascuna Azienda di trasporto, tuttavia data la struttura della modulistica CNT, che prevede un numero finito di colonne riportanti i vari modi di trasporto pubblico, **le Aziende sono obbligate, per le voci di costo non relative alle modalità di trasporto pubblico esplicitate, a individuare forme di ripartizione delle stesse all'interno delle singole modalità di trasporto previste dal modulo CNT.** Le voci di costo non caratteristiche possono trovarsi anche all'interno delle voci di costo operativo come il personale, i Consumi di materie prime e merci. Appare preferibile stimare i costi operativi nei seguenti modi:

- La stima dei c.d. “costi standard” utilizzando un modello di simulazione, ovvero
- anche alla luce di quanto indicato nello schema di DPCM ex art. 16 bis adottando come misura dei costi operativi non i Costi del Conto Economico ma le Compensazioni economiche al netto dei costi di infrastruttura sommate ai Ricavi da traffico.

Il rapporto Ricavi / Costi “RC” risulta pertanto così formulato:

$$RC = R / R + CO$$

dove R = Ricavi da traffico

CO = Compensazioni al netto infrastruttura

Il costo dell’infrastruttura viene determinato:

- per quanto riguarda i servizi Trenitalia come il canone dovuto annualmente a RFI;
- per quanto riguarda i servizi ferroviari GTT secondo il valore attribuito nella contabilità per il 2011 quantificato in 11,1 M€ annui;
- per quanto riguarda la Metropolitana automatica di Torino l’importo di € 9.028.757 incluso nel Contratto di Servizio per il periodo 2012-2022 all'art. 40;
- per quanto riguarda la rete tranviaria, l’importo di 10,8 M€ incluso nel contratto di servizio 2012-2022 all'art. 24.

I ricavi possono essere presi in considerazione con o senza le agevolazioni tariffarie, mentre i costi sono dati dalla somma dei ricavi (nelle due varianti con o senza agevolazioni) e le compensazioni al netto infrastruttura, a loro volta articolate in compensazioni con o senza gli oneri CCNL. A seconda della voce di ricavo e di costo il rapporto oscilla tra un minimo e un massimo.

Per ogni contratto di servizio o bacino si possono stimare, in linea teorica, otto diverse formulazioni del rapporto R/C , a seconda delle componenti di ricavo e risorse utilizzate.

Il rapporto Ricavi/Costi più sfavorevole per i servizi di competenza dell'Agenzia risulta essere quello così composto

1. Per i ricavi: Biglietti e abbonamenti (escluse le agevolazioni tariffarie)
2. Per i costi: Biglietti e abbonamenti (escluse le agevolazioni tariffarie) + Risorse al netto infrastruttura + oneri CCNL.

Questa ipotesi prudenziale prende a riferimento il valore più basso per i ricavi (quello senza le agevolazioni tariffarie) e il valore più alto per le compensazioni al netto infrastruttura (quello che comprende gli oneri CCNL); il tutto al netto dell'IVA.

I risultati, per i vari servizi dell'area metropolitana, sono riportati nella tabella seguente.

AMM Contratti Gomma + Metro	2011	2012	2013
Rapporto 2	29,62%	35,48%	37,06%
AMM – GTT Ferro	2011	2012	2013
Rapporto 2	18,84%	22,74%	24,29%
AMM – Trenitalia	2011	2012	2013
Rapporto 2	22,74%	27,85%	19,53%
AMM – GTT Ferro + Trenitalia	2011	2012	2013
Rapporto 2	21,57%	26,38%	20,52%
AMM tutti gomma, ferro + Metro	2011	2012	2013
Rapporto 2	28,38%	34,03%	33,67%

Il rapporto sale nel 2012 per effetto della contrazione dei trasferimenti regionali e per l'incremento dei ricavi da traffico e sale ulteriormente nel 2013 pur nell'ipotesi di ricavi costanti a causa dell'ulteriore diminuzione delle risorse trasferite.

Si segnala tuttavia che i ricavi da traffico del 2011 sono quelli effettivamente prodotti mentre quelli utilizzati per gli anni 2012 e 2013 sono stimati, in attesa di acquisire i dati ufficiali da parte delle Aziende.

Le valutazioni sopra esposte sono state incluse in un apposito documento “Valutazioni sul rapporto Ricavi/Costi nei servizi di TPL e ferro dell’Agenzia” datato 26/04/2013.

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. Indagine IMQ 2010

Per il 2012 l’indagine di riferimento per le conoscenze sulla mobilità nell’area metropolitana e nella Provincia di Torino è stata l’IMQ 2010 pubblicata nel 2011.

I dati principali sono esposti al successivo § 2.1.3.

2.1.2.2. Indagini IMQ 2012 e IMP 2012

Nella seconda parte del 2012 è stata conclusa la procedura di affidamento per l’indagine combinata IMQ+IMP 2012.

La prima parte dell’indagine (IMQ 2012) riguarda la popolazione residente nella Provincia di Torino, si articola su di un campione di grandi dimensioni e permette, 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 2012) riguarda la popolazione residente nelle altre province piemontesi, viene svolta in coordinamento con l’IRES Piemonte, e serve per aggiornare i dati sulla

mobilità dei piemontesi raccolti nel 2004 con un'analogica indagine a suo tempo effettuata dall'IRES su incarico della Regione Piemonte.

L'indagine prevede 52.160 interviste complessive a livello regionale; la metodologia è in continuità con quella delle indagini precedenti e vengono 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 primo semestre 2012 è stata effettuata la prima fase delle indagini estesa a tutti i residenti nella Regione Piemonte. In questa prima fase, iniziata il 16 aprile e terminata il 13 giugno, sono state completate le interviste telefoniche nelle seguenti macrozone:

- Città di Torino
- Provincia di Biella
- Provincia di Novara
- Provincia del Verbano, Cusio, Ossola
- Provincia di Vercelli

Complessivamente sono state effettuate 16.411 interviste valide (a fronte di una numerosità richiesta di 16.449 interviste).

Nella seconda fase, il cui periodo di svolgimento è previsto tra il 18 settembre ed il 30 novembre, verranno effettuate le interviste telefoniche nelle rimanenti seguenti macrozone:

- Cintura di Torino
- Resto della Provincia di Torino
- Provincia di Alessandria
- Provincia di Asti
- Provincia di Cuneo

Come nelle passate edizioni del 2008 e del 2010 ci si è avvalsi della collaborazione del Numero Verde della Regione Piemonte il quale ha ricevuto 98 chiamate con richiesta di informazioni.

Numero Verde Unico della Regione Piemonte
 Relazione sui contatti pervenuti riguardanti l'indagine
 telefonica sulla mobilità in Piemonte (2013)
 Giugno 2013



Tali attività rientrano nell'**Obiettivo PEG 1.III – Iniziative per la conoscenza della mobilità.**

2.1.2.3. 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: tre volte all'anno (marzo, luglio e novembre);
- servizi extraurbani e ferro GTT: due volte all'anno (luglio e novembre);
- servizi urbani: occasionalmente su richiesta, in base alle esigenze conoscitive della programmazione dei servizi.

Il documento con l'aggiornamento delle frequentazioni al 2012 per i servizi extraurbani è stato redatto nel maggio 2013. Esso riporta sia le frequentazioni dei bus di linea che quelle dei servizi a chiamata attivi nel territorio dell'Agenzia.

Servizio di autobus extraurbani

Andamento frequentazioni 2004 - 2012

Maggio 2012



Nel corso del 2013 si apriranno nuove potenzialità grazie all'integrazione dei sistemi OTX (monitoraggio delle flotte di autobus extraurbani) e BIP (Bigliettazione integrata Piemonte) e al fatto di aver compreso nei contratti di servizio alcuni obblighi specifici di informazione. Si prevede inoltre la sperimentazione dell'integrazione con OTX di un sistema conta passeggeri che potrà fornire delle informazioni utili alla repressione e prevenzione delle frodi.

2.1.2.4. Servizio notturno

La frequentazione del servizio notturno è stata continuamente monitorata, i dati pervenuti da GTT sono stati gestiti su un archivio elettronico dedicato. I figura è riportato l'andamento della frequentazione complessiva della rete notturna (escluse linee Star Notte e StarNoCar) aggiornato al 16/06/2013, data in cui si è completato il quinto anno di esercizio ininterrotto del servizio.

Dal 24-06-2012 al 16-06-2013 la rete notturna (esclusa linea StarNoCar) ha trasportato complessivamente 297.863 passeggeri con un aumento di quasi il 4% rispetto al periodo confrontabile del 2011-2012 e del 125% rispetto al periodo confrontabile del 2008-2009 (primo anno intero di servizio).

dal	al	n° notti di servizio	Night BUSter		StarNotte / StarNoCar		Tot ale	
			pax/anno	pax/notte	pax/anno	pax/notte	pax/anno	pax/notte
28-giu-08	24-giu-09	111	132.293	1.192	10.130	91	142.423	1.283
27-giu-09	24-giu-10	108	183.322	1.697	2.353	22	185.675	1.719
26-giu-10	19-giu-11	108	234.835	2.174	4.345	40	239.180	2.215
25-giu-11	17-giu-12	110	286.870	2.608	3.780	34	290.650	2.642
24-giu-12	16-giu-13	110	297.863	2.708	2.025	18	299.888	2.726
delta 2012/13-2011/12		0	10.993	100	-1.755	-16	9.238	84
delta 2012/13-2008/09		-1	165.570	1.516	-8.105	-73	157.465	1.443
delta% 2012/13-2011/12		0,0%	3,8%	3,8%	-46,4%	-46,6%	3,2%	3,2%
delta% 2012/13-2008/09		-0,9%	125,2%	127,2%	-80,0%	-79,9%	110,6%	112,5%

Si osserva che il valore dell'utenza media per notte ha continuato a crescere fino a domenica 10 marzo 2013, quando ha raggiunto il massimo di 2811 passeggeri/notte, per poi scendere a 2708 passeggeri/notte in corrispondenza del 16 giugno 2013. Per la prima volta, nel 2012-2013, si registra un valore medio di frequentazione nel periodo di apertura scuole inferiore al corrispondente precedente periodo 2011-2012.

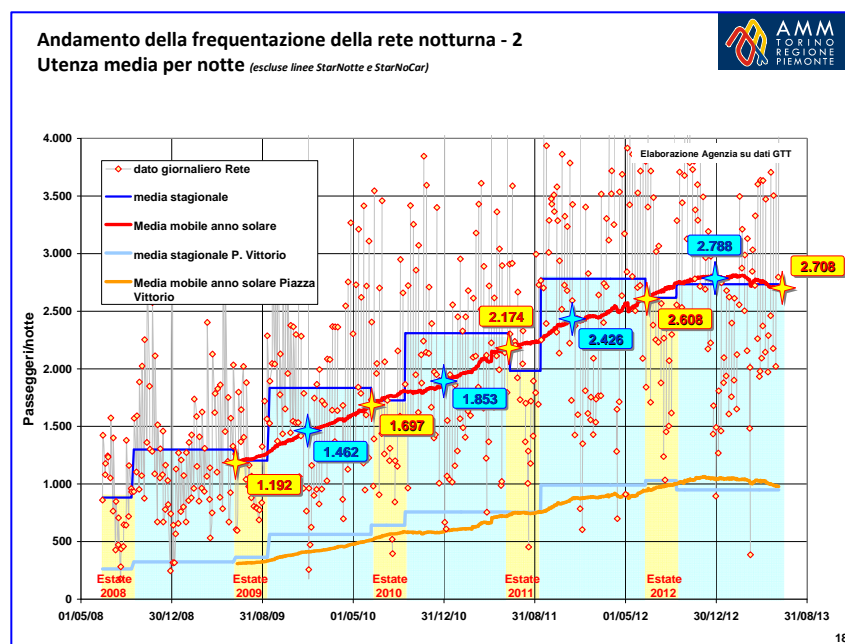
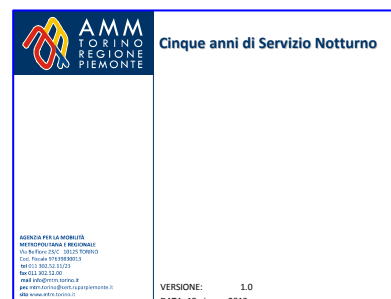


Figura 2 - Rete Notturna: andamento della frequentazione

In un apposito documento è riportata una analisi dettagliata per linea.

Cinque anni di Servizio Notturno

19 giugno 2013



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

Dall'indagine IMQ 2010 è possibile individuare delle linee di tendenza per la mobilità nell'area metropolitana.

- La mobilità complessiva dei residenti nell'area metropolitana torinese appare aumentare nuovamente: da 3 milioni 158 mila spostamenti / giorno nel 2008 si passa a 3 milioni e 431 mila nel 2010 con un aumento dell'8,6% rispetto alla precedente indagine (Figura 3).
- La mobilità motorizzata appare anch'essa aumentare: da 2 milioni 199 mila spostamenti / giorno si passa a 2 milioni 464 mila con un aumento del 12% (Figura 4).
- L'aumento in volume riguarda sia l'auto privata che il trasporto pubblico che appare conservare, rispetto al 2008, la quota di mercato del 26,4% sul totale motorizzato.

- Analizzando nel dettaglio i singoli mezzi pubblici, si segnala un significativo aumento dell'uso della metropolitana (99 mila spostamenti / giorno nel 2010 tra monomodali e plurimodali, contro i 75 mila del 2008).

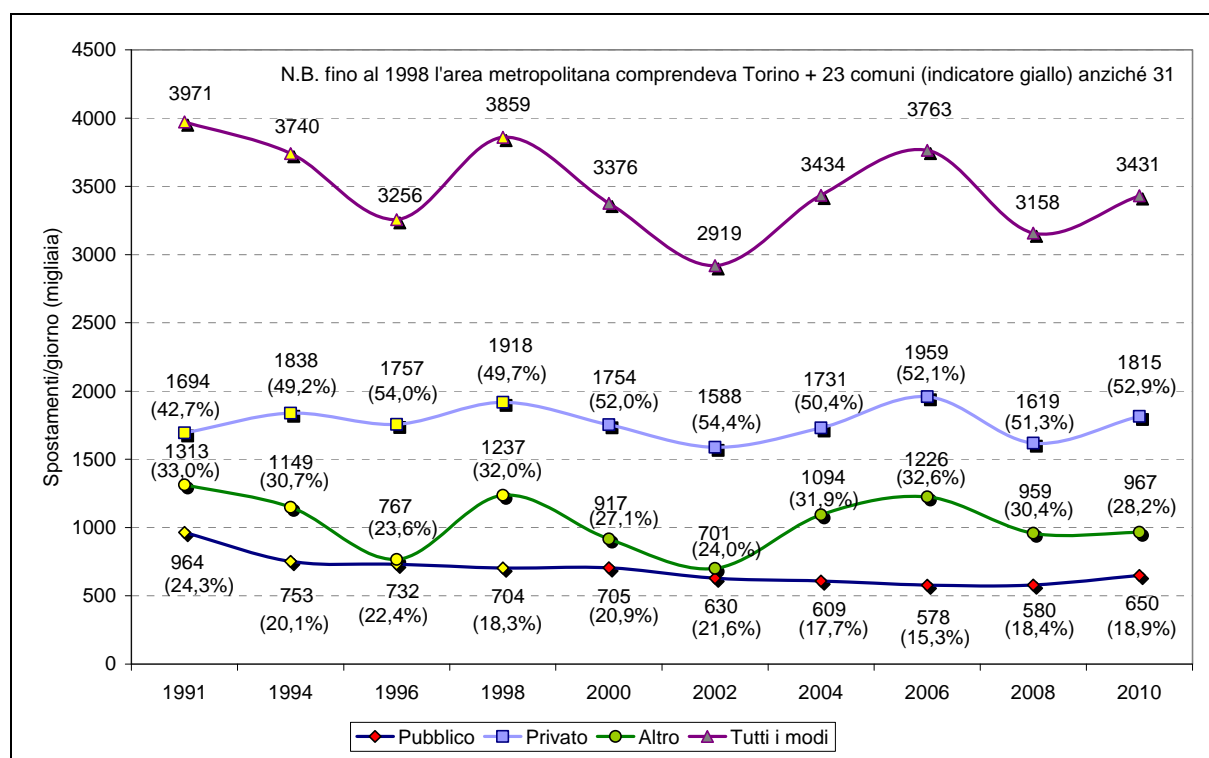


Figura 3 – IMQ2010: Mobilità complessiva e per mezzo - Residenti area metropolitana

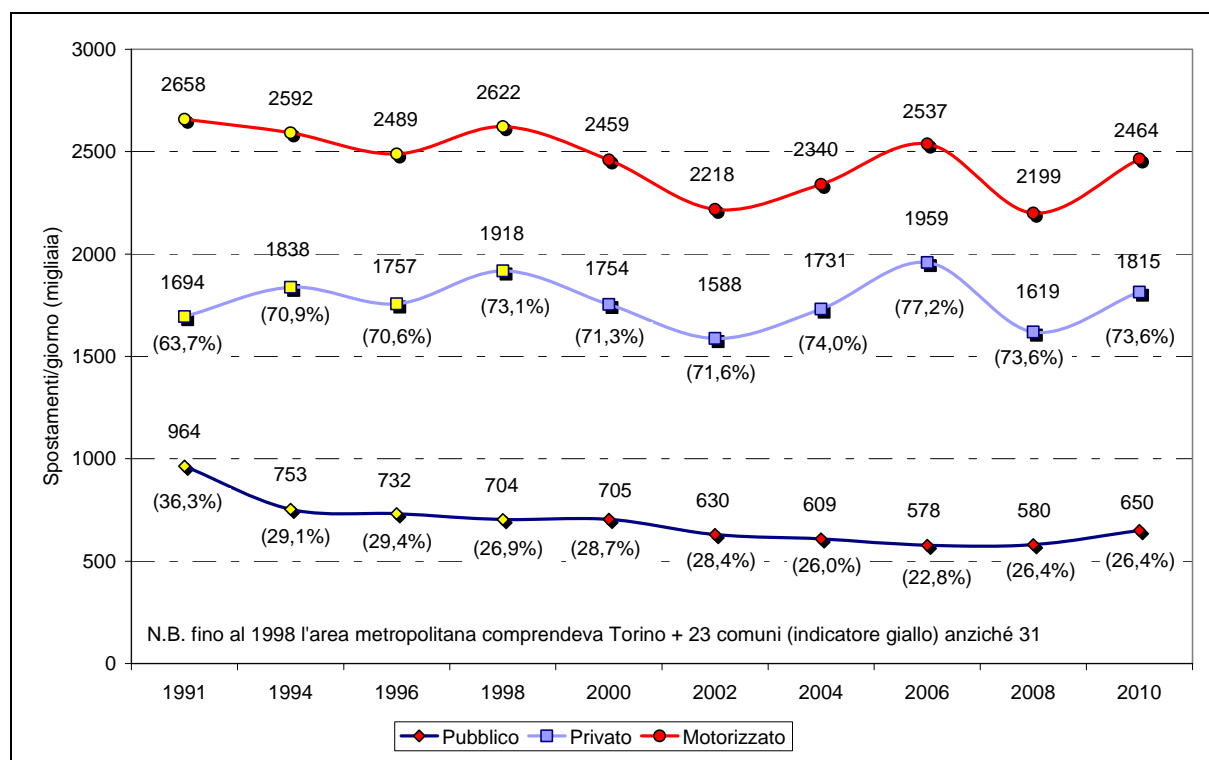


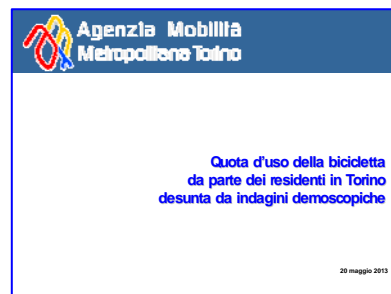
Figura 4 - IMQ2010: Dettaglio mobilità motorizzata - Residenti area metropolitana

Il Settore ambiente della Città di Torino ha richiesto la collaborazione dell'Agenzia per l'inserimento nel "Biciplan" della Città di indicatori significativi dell'uso della bicicletta da parte dei residenti in Torino e di metodi di loro misura consistenti e replicabili.

Si è quindi avviata una proficua interlocuzione nell'ambito della quale l'Agenzia ha predisposto un documento tecnico.

Quota d'uso della bicicletta da parte dei residenti in Torino
desunta da indagini demoscopiche

20 maggio 2013



2.1.4. Il confronto con le altre grandi città italiane

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 "Focus Ambiente (Il Sole 24 ore – Ecosistema urbano Legambiente, edizione numero 19 - 2012)" permette un confronto a livello italiano.

Il primo confronto 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 5 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 interessata da una sovrastima del parco circolante a causa delle immatricolazioni dei veicoli aziendali), appare che le città con maggiore motorizzazione abbiano una propensione inferiore all'uso del TPL (vedere area tracciata con bordo blu).

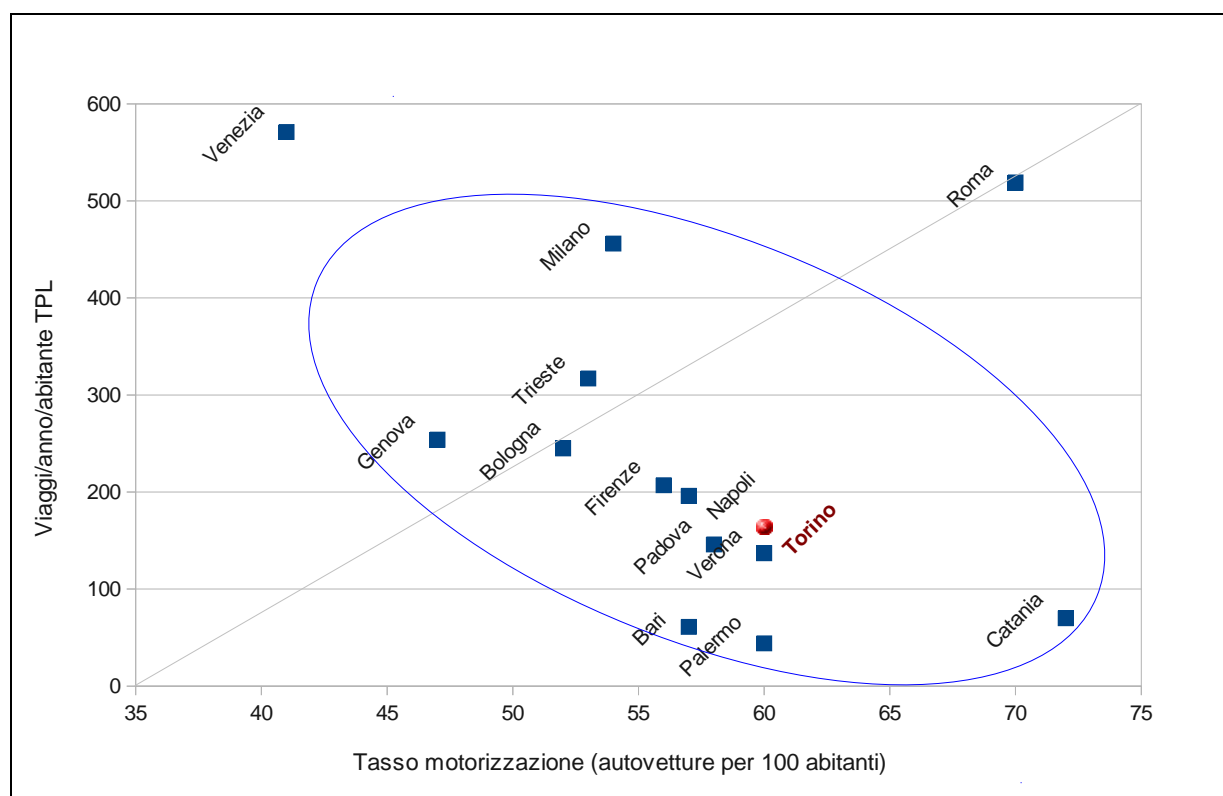


Figura 5 - Relazione tra domanda di mobilità pubblica e tasso di motorizzazione

La Figura 6 invece mette a confronto l'offerta di trasporto pubblico locale e i viaggi effettuati con il TPL. In essa vengono confrontati i viaggi annui effettuati con il TPL per abitante e la produzione (in vetture*Km) annua diviso il numero di residenti nel Comune. Per la città di Torino, il valore di 54 Vetture * Km per abitante/anno deriva da una produzione di 49 milioni di Vetture * Km (che divisa per 908.000 residenti dà il valore di 54). Tracciando la diagonale sul piano cartesiano, si può individuare un confine tra le città al di sotto o al di sopra di essa in base ad una (relativa) maggiore o minore propensione all'uso del TPL in base all'offerta.

Tracciando due ulteriori linee di aggregazione dei punti, si osserva come vi sia un gruppo di città caratterizzato da viaggi / abitante superiori alla media (Roma, Verona, Venezia) e un gruppo con viaggi / abitante inferiori (Palermo, Bari, Catania, Torino). Naturalmente il dato va preso con le dovute cautele e risulta influenzato dall'insieme di città osservate e dal criterio utilizzato per la misurazione di domanda e offerta. Tale confronto è utile essenzialmente per confrontare la città di Torino con le altre realtà italiane attraverso lo strumento di un'indagine ormai consolidata nel panorama italiano e presumibilmente disponibile anche negli anni a venire.

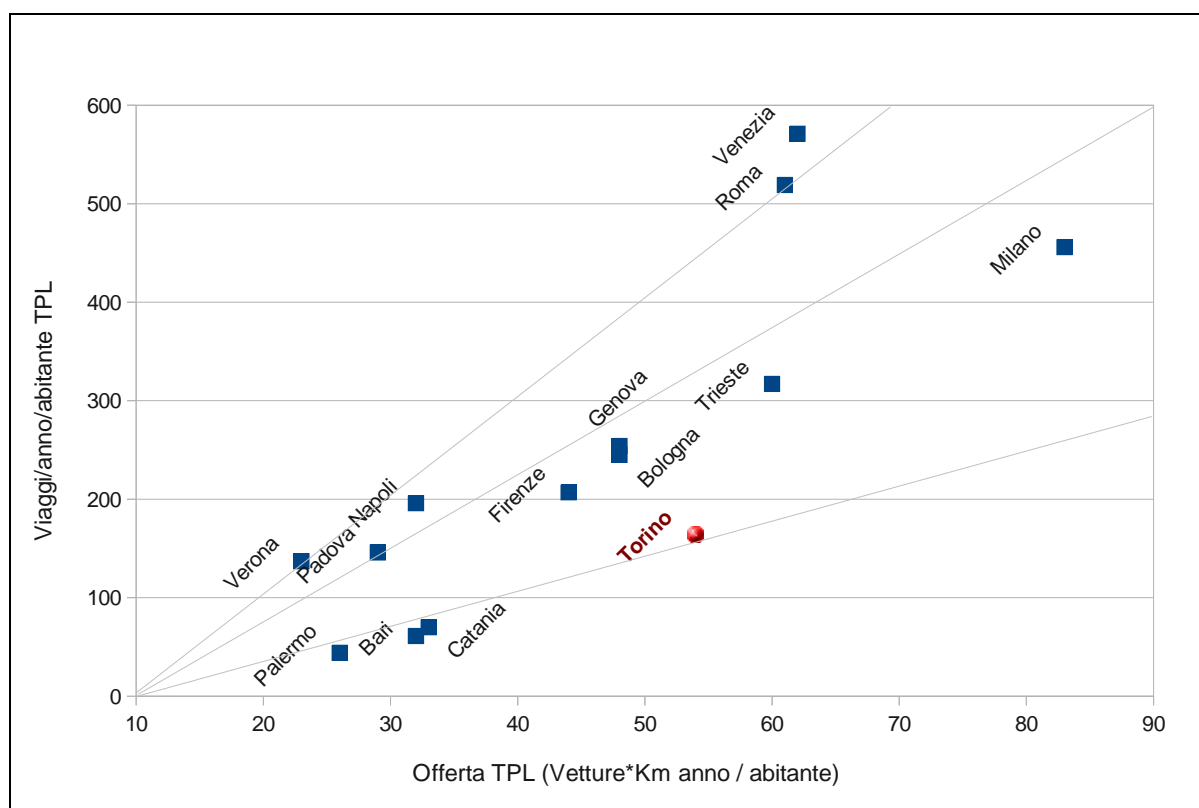


Figura 6 - Offerta e domanda di TPL

Si rimanda al successivo paragrafo 2.1.7 “I risultati attesi” per un confronto con le aree metropolitane a livello europeo.

2.1.5. La qualità percepita dai cittadini

Per quanto riguarda invece la qualità percepita, i giudizi sul trasporto pubblico nel suo complesso presentano negli ultimi anni un andamento crescente. L’auto privata presenta voti superiori a quelli del trasporto pubblico e negli ultimi anni cresce di pari passo con esso (Figura 7).

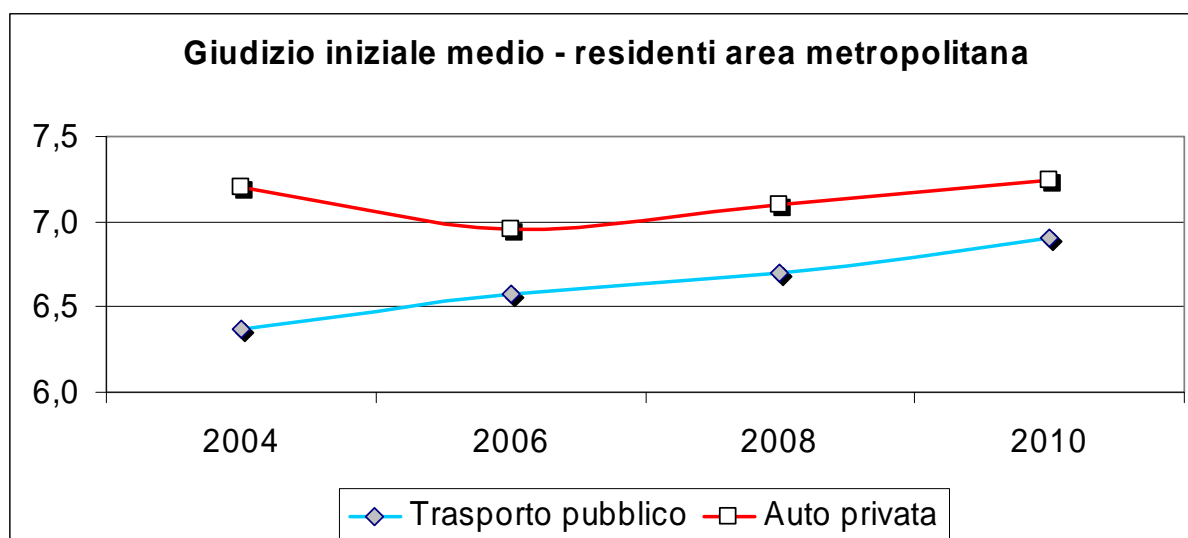


Figura 7 - IMQ2010: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico e auto - residenti area metropolitana

Di seguito si riporta il dettaglio dei giudizi dei singoli mezzi pubblici. Si evidenziano l'elevato gradimento della metropolitana, seppure con una lieve contrazione nel 2010 dopo la fase di accoglienza entusiastica dei primi anni di esercizio, e la ripresa dei giudizi della ferrovia che tuttavia restano più bassi rispetto agli altri tipi di mezzi pubblici.

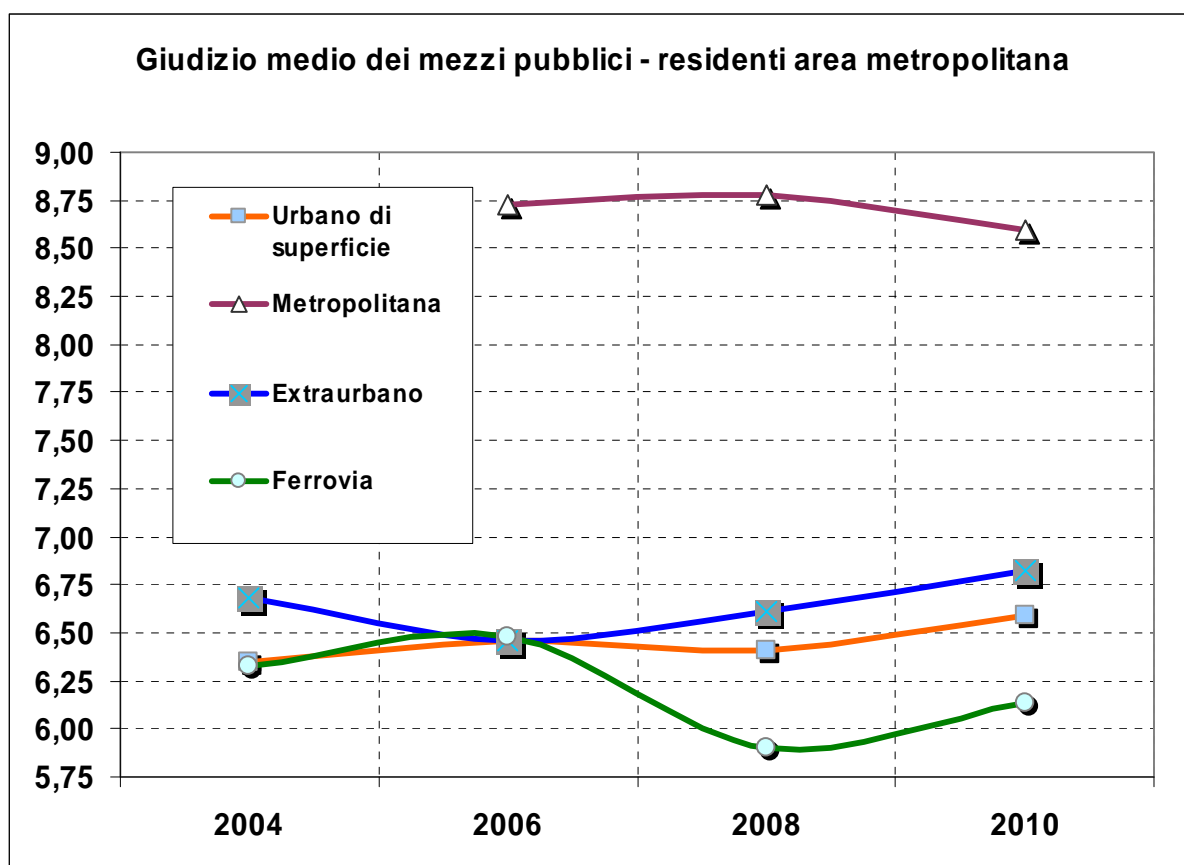


Figura 8 - IMQ2010: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico - residenti area metropolitana

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:

- Completamento del Passante Ferroviario (Dicembre 2012).
- Prosecuzione della linea 1 di metropolitana da Lingotto a Piazza Bengasi (indicativamente 2015).
- Estensione della linea 1 di metropolitana verso Rivoli (ipotizzato oltre il 2015).
- Progettazione e realizzazione della seconda linea di metropolitana (scenario ipotetico 2020-2025).

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 2020), 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 2015), 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 2013 – 2015), caratterizzato dalla presenza della linea 1 di metropolitana Collegno Fermi – Lingotto in via di estensione a Bengasi e dalla presenza, anche se meno intrusiva, dei cantieri per il completamento della metropolitana e del passante ferroviario.

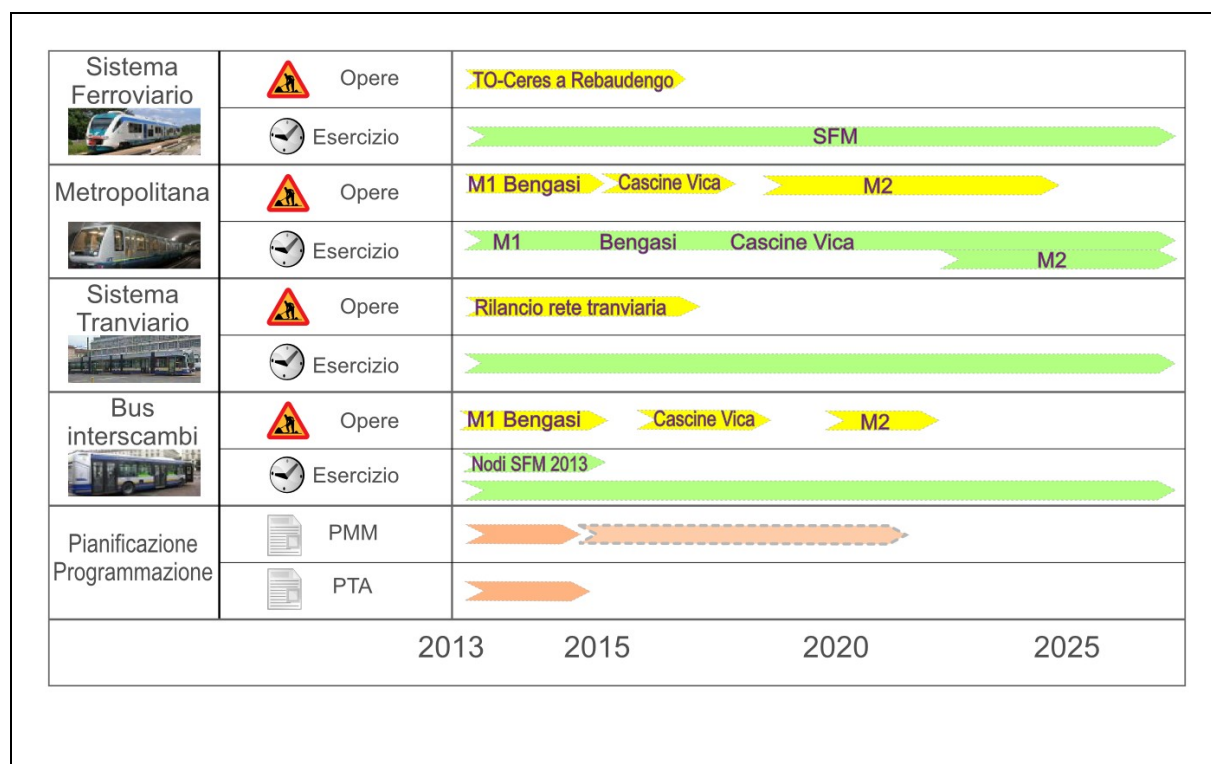


Figura 9 - Quadro di sviluppo del sistema di trasporto

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.

2.1.7. I risultati attesi

Al potenziamento del sistema di trasporto pubblico, con conseguente aumento della sua efficacia (maggiore accessibilità, maggiore velocità di spostamento per i cittadini) occorre corrisponda, ad 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.

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; i dati sono tratti dall' "EMTA Barometer of Public Transport in European Metropolitan Areas" pubblicato nel gennaio 2009 e sono riferiti all'anno 2006.

Non avendo a disposizione i dati aggiornati al 2011 per tutte le aree metropolitane, è stato comunque inserito nel grafico il dato aggiornato di Torino al 2011, mettendolo a confronto con quello di tutte le aree metropolitane nel 2009. Il posizionamento di Torino risulta essere migliorato dal 2009 (linee di colore rosso) al 2011 (linee di colore verde). In particolare, nel 2011 si sono registrate un'offerta annua pro capite di 44,3 unità*Km / abitante e un utilizzo annuo pro capite di 162,1 viaggi / abitante.

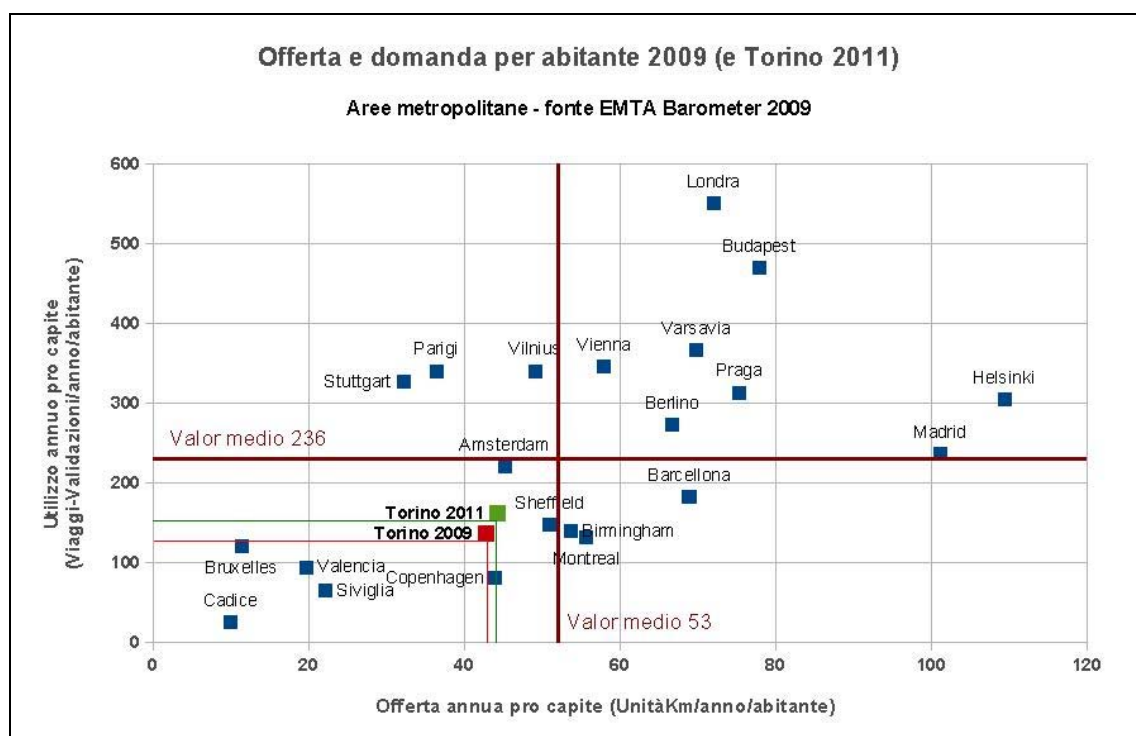


Figura 10 - Offerta di TP e utilizzo in alcune aree metropolitane europee

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

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

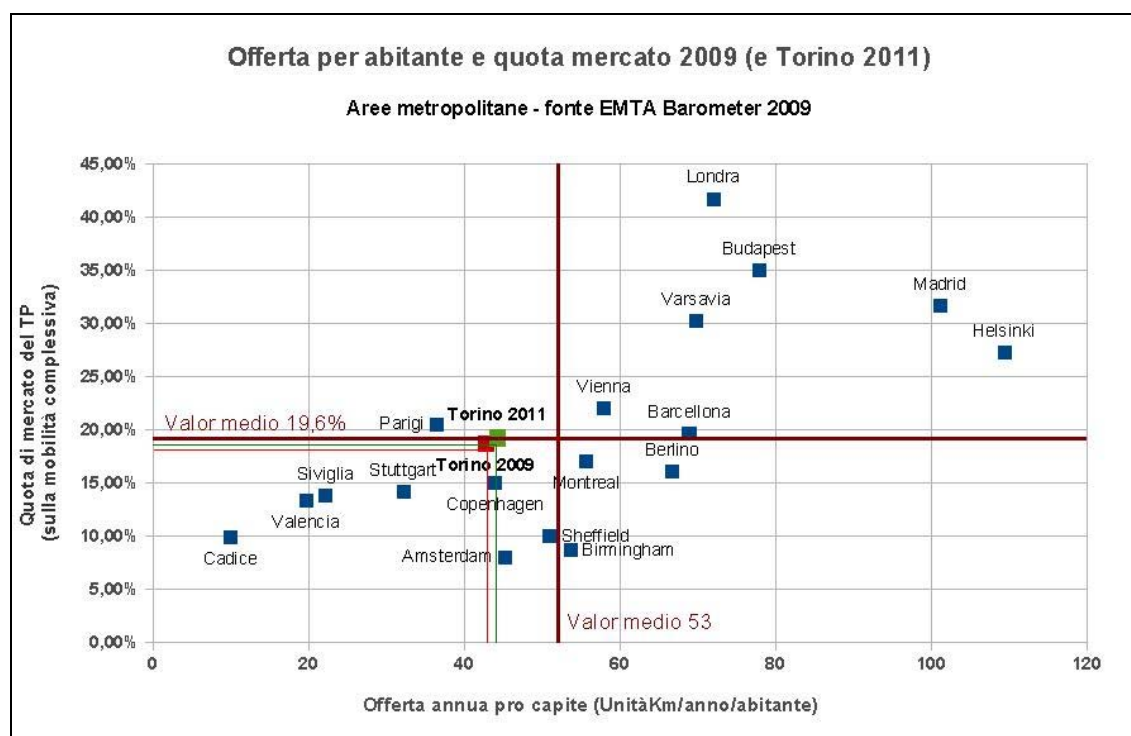


Figura 11 - Offerta di trasporto pubblico e ripartizione modale in alcune aree metropolitane europee

La quota modale nell'area metropolitana di Torino è passata dal 18,7% (linea di colore rosso) al 19,2% (linea di colore blu). I dati di raffronto europei si riferiscono alla mobilità complessiva (compresi i mezzi non motorizzati). Il dato di raffronto di Torino è tratto dall'indagine IMQ 2008 per il 2009 e dall'indagine IMQ 2010 per il 2011. Se si considera invece la sola mobilità motorizzata per gli spostamenti effettuati dai residenti nell'area metropolitana di Torino, la quota modale risulta essere del 26,4% sia nel 2008 che nel 2010.

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

2.1.8. Le valutazioni di scenario

Non si segnalano specifiche attività di valutazione di scenario condotte nel primo semestre 2013.

2.2. Sviluppo di medio e lungo termine 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 2012-2014 affermava la priorità dell'approntamento, in collaborazione con la Città di Torino, gli altri comuni aderenti all'Agenzia e GTT di un "Piano di Riordino" per una revisione della rete del trasporto pubblico urbano/suburbano nel contesto di una riduzione, anche consistente, 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.

La RPP 2012-2014 raccomandava per il perseguimento degli obiettivi sopra elencati, come pure per la realizzazione di interventi, l'adozione di principi, linee guida, indicazioni e "buone pratiche" desunti (ed adattati alla situazione contingente) dallo studio *"Progetto Rete Forte 2012. Definizione di strategie e concetti per lo sviluppo della rete di trasporto pubblico"* completato nel 2011 da IBV Hüsler AG su incarico e con la collaborazione dell'Agenzia.

Si conferma la validità di quanto sopra per la continuazione, lo sviluppo e l'attuazione del Piano di Riordino ed il conseguente ridisegno della rete che dovrà avvenire a partire dal 2013.

2.2.2. Il sistema ferroviario metropolitano

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario in area metropolitana, l'orizzonte di breve/medio periodo è caratterizzato dalla 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. L'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. L'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 Sistema Ferroviario Metropolitano si integra con 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 e Avigliana) potrà avvenire l'interscambio con i servizi regionali che entrano nel nodo di Torino, il cui orario sarà coordinato con quello dei servizi metropolitani ("servizi regionali associati").

Il servizio 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 2012. Sul medio/lungo periodo occorre operare per consolidare il sistema, favorirne l'evoluzione in funzione del completamento degli interventi infrastrutturali e della progettazione in corso, relativa agli orizzonti futuri di più ampio respiro, rendere sempre più efficace e coerente il coordinamento degli altri servizi di TPL.

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

Per quanto riguarda lo scenario infrastrutturale, lo sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM) è condizionato dalla realizzazione di una serie di interventi di diversa portata e, al momento, a diversi livelli di realizzazione. Mentre alcuni di questi interventi risultano già in corso di completamento, per altri devono ancora essere reperiti i finanziamenti ed avviata la progettazione. È stato definito il quadro di tali interventi, ed è stato avviato un confronto con i diversi soggetti interessati alla loro realizzazione (Ministero delle Infrastrutture, Regione Piemonte, Provincia di Torino, Comuni, RFI e GTT).

È in corso la progettazione delle seguenti opere:

- Raddoppio della linea Pinerolo-Sangone con interrimento della stazione di Nichelino;
- Interconnessione Torino-Ceres e realizzazione nuova fermata Grosseto.

Nel 1° Atto Aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte del 23 gennaio 2009 è previsto il finanziamento delle seguenti opere:

- Interconnessione Torino-Ceres e realizzazione nuova fermata Grosseto;
- attrezzaggio nuova fermata Dora (in corso di realizzazione al rustico);
- attrezzaggio nuova fermata Zappata (già realizzata al rustico);
- interventi per l'attivazione della nuova linea sfm5.

Lo studio del nodo di Torino effettuato dall'Agenzia per conto dell'Osservatorio Torino-Lione e recepito negli accordi di Pracatinat del 28 giugno 2008 ha individuato come necessarie per superare le criticità del nodo di Torino le seguenti opere di completamento del Passante:

- quadruplicamento della tratta Stura-Settimo
- collegamento tra Porta Susa e Porta Nuova, che riduce le criticità nella circolazione ferroviaria a Bivio Crocetta

Per quanto riguarda il materiale rotabile, al fine di abbattere i tempi e i costi di manutenzione, permettere una migliore gestione delle riserve, ridurre le cause di ritardi e i disagi per i passeggeri garantendo a questi ultimi standard di qualità del servizio offerto conformi nel tempo, si prevede di

realizzare i servizi del Sistema Ferroviario Metropolitano con materiale rotabile omogeneo, nuovo e con caratteristiche adeguate ad un servizio metropolitano. Un primo finanziamento di 80 milioni di euro per l'acquisto del nuovo materiale rotabile è previsto dal 1° Atto Aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte. L'entrata in servizio di nuovo materiale rotabile dipende dalla effettiva disponibilità delle risorse e dai tempi necessari per le procedure di gara e per la produzione.

Le modalità ed i tempi di ulteriore sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano sono, quindi strettamente legati al reperimento delle risorse finanziarie ed al tempo necessario per la realizzazione degli interventi infrastrutturali e per l'acquisto del materiale rotabile. Ad esempio: la durata dei lavori dell'interconnessione Torino-Ceres e della nuova fermata Grosseto è pari 3 anni; senza il collegamento di corso Grosseto non sarà possibile realizzare e quindi completare la sfm2 che consentirà di congiungere l'aeroporto con il centro città; senza l'attrezzaggio delle stazioni di Dora e Zappata non si ottiene un servizio completo nella città di Torino; senza i raddoppi previsti, il cadenzamento a 30 minuti non potrà diventare uno standard per tutte le linee; senza l'acquisto del nuovo materiale rotabile non sarà possibile garantire la qualità progettata.

2.2.3. Linee di metropolitana

Lo sviluppo nel medio termine del sistema di metropolitana sarà costituito dal solo prolungamento da Lingotto a Piazza Bengasi 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. Nel 2012 l'Agenzia ha fornito alcune indicazioni in merito alla Città di Torino.

Nella RPP 2013-2015 si affermava l'intendimento di approfondire il tema in cooperazione con la Città di Torino e GTT.

Nel primo semestre 2013 non si è presentata l'occasione per un esame sistematico del tema; l'Agenzia ne ha tuttavia ricordato la necessità, all'occorrenza e in sede di interlocuzione con i soggetti sopra indicati.

2.2.4. Sistema tranviario

Nella RPP 2013-2015 si confermava come fattore prioritario, dal punto di vista dell'architettura del sistema tranviario, la 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.

L'intervento individuato come più corrispondente alle necessità è la realizzazione della infrastruttura tranviaria su Corso Bolzano tra piazza XVIII Dicembre e corso Vittorio Emanuele II, con realizzazione di appositi deviatori e curve per la svolta sia destra che sinistra; ciò consente l'istadamento della linee tranviarie davanti alla nuova Porta Susa.

Anche in questo caso nel primo semestre 2013 non si è presentata l'occasione per un esame sistematico del tema.

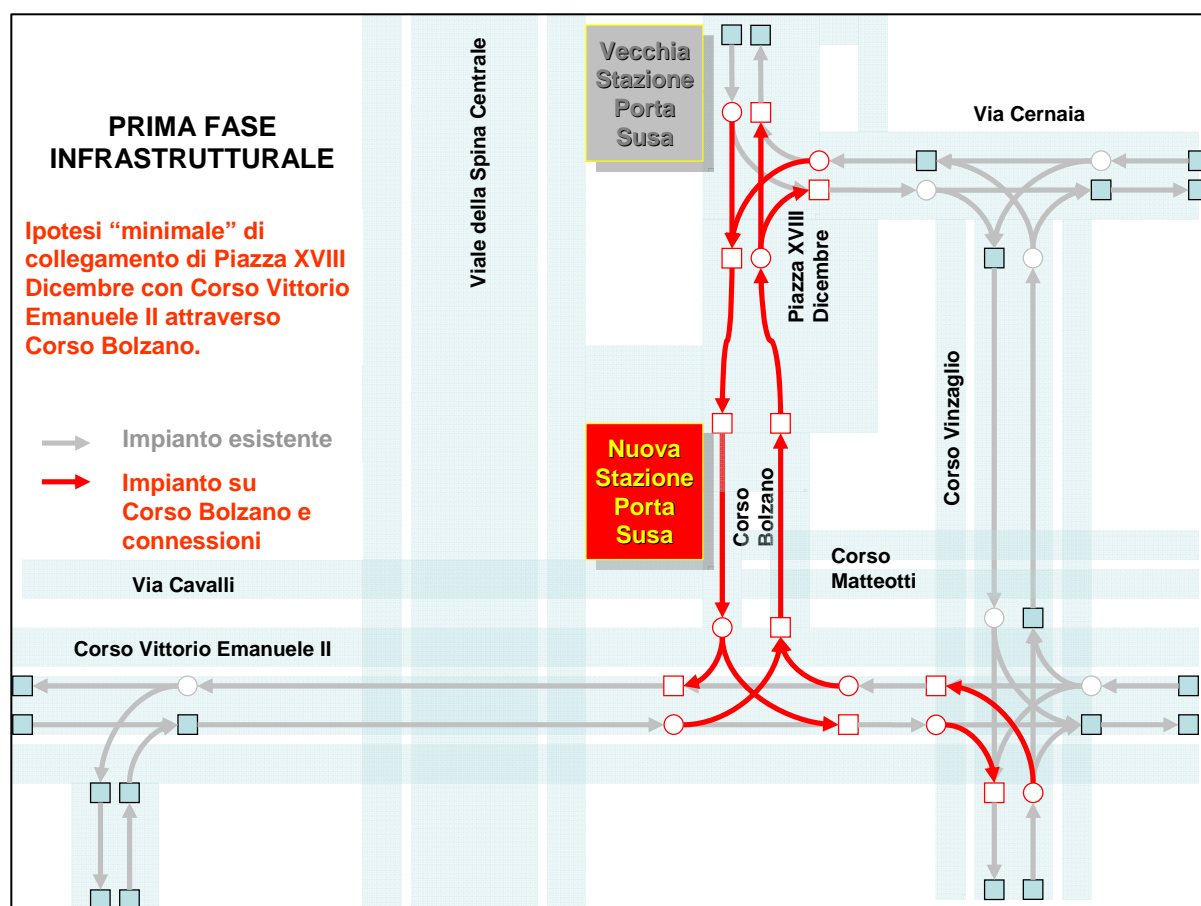


Figura 12 - Ipotesi di impianto tranviario su Corso Bolzano

2.2.5. Rete di autobus metropolitani e Sistema di interscambi

La RPP 2013-2015 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 46, 50, 51,51/ con attestamento o transito alla stazione.

Si rimanda al successivo punto 2.3.2 per quanto riguarda le attività espletate al riguardo nel primo semestre 2013.

2.2.5.1. Integrazione ferro-gomma

La riorganizzazione delle linee, pianificate con la Regione e con le Province di Torino e di Cuneo, deve promuovere l’integrazione tra servizi su ferro e su gomma e lo studio e lo sviluppo dei nodi di interscambio (a partire dai Movicentro già realizzati) come condizione necessaria per l’effettiva

integrazione ed ottimizzazione dei servizi a seguito dell'avvio e progressivo potenziamento del Sistema Ferroviario Metropolitano.

Il nuovo servizio cadenzato e coordinato realizzato sulla linea Modane-Torino ha dimostrato, in particolare nella stazione di interscambio di Oulx, come sia possibile ridisegnare i servizi afferenti alle stazioni ferroviarie ed ottimizzare l'intero trasporto pubblico.

Il processo di riorganizzazione dei servizi, attuabile eventualmente anche in fasi successive, porterà, 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'integrazione potrà permettere, in alcuni casi, anche un risparmio di risorse, andando ad eliminare servizi inutilmente sovrapposti e in concorrenza tra loro.

Nel processo di integrazione ed efficientamento del servizio è determinante realizzare, sulle linee su cui si interviene, appositi orari tascabili integrati con tutti i servizi della linea. Il miglioramento della comunicazione ed informazione rende possibile la sostenibilità dell'orario anche in presenza di possibili ridimensionamenti.

2.3. Sviluppo del sistema di trasporto pubblico nel triennio 2013-2015

2.3.1. La programmazione triennale e lo stato di attuazione

La Legge Regionale 1/2000 prevede la programmazione triennale dei servizi di TPL; l'Agenzia ha sviluppato il Programma Triennale 2007-2009, costruito alla luce della disponibilità di risorse previste per il triennio dalla Regione, ed aprendo il sistema alle prospettive di un differente assetto dei servizi e dei contratti nello scenario di affidamento a seguito di procedure ad evidenza pubblica.

Il Programma triennale 2007-2009 ha completato la sua fase approvativa con la stipula dell'Accordo di Programma con la Regione Piemonte, avvenuta il 26 marzo 2008.

L'Agenzia ritiene opportuno sviluppare una programmazione triennale che, nell'ambito degli obiettivi sopra richiamati, dovrà analizzare i seguenti temi:

- Potenziare e razionalizzare i servizi, rispondendo alle principali istanze emerse nel quadro delle risorse disponibili;
- Promuovere l'efficacia del sistema, mantenendo/aumentando i passeggeri trasportati dal complesso dei servizi offerti e la loro soddisfazione;
- Verificare e ridefinire l'assetto della rete all'avvio del SFM e del completamento della linea 1 di metropolitana;
- Aumentare la capacità di direzione e controllo dell'Agenzia nell'ambito del nuovo assetto.

Il successivo Programma Triennale sarà sviluppato in coordinamento con il programma triennale della Regione Piemonte 2011- 2012 – 2013.

2.3.2. La programmazione del TPL nell'area metropolitana

L'insieme dei principali interventi sul sistema di trasporto pubblico che saranno attivati nel prossimo triennio e che sarà oggetto del Programma Triennale di Agenzia viene di seguito riepilogato. 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.

SFM:

2.3.2.1. Attivazione del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM)

IL SISTEMA

Da domenica 9 dicembre 2012, con la piena operatività del passante di Torino, è entrato in funzione il nuovo Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) che con 256 treni al giorno collega 75 stazioni.



Figura 18 – schema del Servizio Ferroviario Metropolitano dicembre 2012

2.3.2.2. Gestione dei primi mesi di esercizio del SFM

Nei primi mesi di entrata in vigore del SFM alcuni sindaci delle città inserite nel nuovo sistema di trasporto, si sono fatti portavoce di alcune criticità segnalate dai pendolari. Poiché il SFM non è l'evoluzione di una ordinaria modifica degli orari preesistenti, ma è una generale riorganizzazione di tutti i treni che interessano il nodo di Torino allo scopo di realizzare un sistema coordinato dei diversi servizi, qualsiasi modifica degli orari dovrà sottostare a questa logica di sistema e non sarà più

possibile effettuare modifiche sull'orario del singolo treno. Pertanto sono state condivise alcune modifiche che pur rispondendo in parte alle esigenze, non hanno però scalfito il sistema.

In corso di orario con le VCO (variazioni in corso d'orario) sono state effettuate le seguenti modifiche:

- assegnate alcune fermate a Racconigi ai RV di rinforzo (10222 – 10170 – 10258 – 10223 – 10169 – 10189).
- assegnata la fermata di Pocapaglia ai treni studenti di rinforzo (10274 e 10263).

2.3.2.3. Prima evoluzione del SFM (giugno 2013)

Nel quadro dello sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano di Torino, dal 9 giugno 2013 sono state create due nuove linee:

- sfm7 Torino-Fossano

- sfmB Cavallermaggiore-Bra-Alba



Figura 13 - Schema della linea sfm7

La linea sfm7 ha un servizio orario. Da Torino partenze al minuto 00 (arrivo a Fossano al minuto 57) dalle ore 5 alle ore 21 senza interruzioni; da Fossano partenze al minuto 03 (arrivo a Torino al minuto 00) dalle ore 5 alle ore 21 senza interruzioni. Nei festivi i treni sono diretti nel passante (con fermate a Porta Susa, Rebaudengo, Stura) e integrano l'SFM; nella tratta metropolitana (da Carmagnola a Torino) il servizio si combina con la linea sfm4 offrendo un cadenzamento a 30 minuti



Figura 14 - Schema della linea sfmB

La linea sfmB ha servizio orario. a Bra tutti i treni sono in coincidenza con il servizio sfm4 per/da Torino e a Cavallermaggiore i treni sono in coincidenza con i Regionali Veloci per Cuneo e Savona. Da Alba partenze al minuto 08 dalle ore 6 alle ore 20 senza interruzioni. Da Cavallermaggiore partenze al minuto 14 dalle ore 6 alle ore 20 senza interruzioni.

Sono previsti 4 treni di rinforzo per fasce pendolari: Alba (6.30) – Bra (6.52) in coincidenza con treno di rinforzo Bra-Torino; Bra (7.10) – Alba (7.34); Alba (13.30) – Bra (13.52); Bra (19.10) – Alba (19.34) in coincidenza con treno di rinforzo Torino-Bra)

I servizi delle due linee erano già stati riorganizzati e cadenzati a dicembre 2012, si è trattato quindi di inserire i treni all'interno del sistema personalizzandoli con una connotazione propria di linee di SFM.

Dopo attenta valutazione di fattibilità tecnica ed economica è stata inserita ai treni di sistema Bardonecchia – Torino (fm3), sia nei giorni feriali che festivi, la fermata di Grugliasco. Non è stato possibile per incompatibilità di traccia con altri servizi inserire la fermata ai treni 4007 e 10011.

A giugno 2013 il Servizio Ferroviario Metropolitano collega 85 stazioni con 326 treni al giorno.



Figura 15 - schema del Servizio Ferroviario Metropolitano giugno 2013

2.3.2.4. Progettazione del servizio di dicembre 2013

IL PROCESSO DI PROGETTAZIONE

L'Agenzia, a completamento degli studi realizzati per il SFM nel 2012, ha richiesto a Trenitalia e RFI, nel rispetto alle tempistiche ordinarie, di valutare la fattibilità dell'espansione del SFM verso Asti/Alessandria e della riorganizzazione dei RV associati sulla stessa direttrice per il cambio orario di dicembre 2013.

- FM6 Torino-Asti-Alessandria
Un sistema cadenzato Torino-Asti-Alessandria con tutte le fermate.
- RV Torino-Asti-Alessandria/Genova/Piacenza
Un sistema cadenzato orario di treni RV Torino-Genova/Piacenza velocizzato.
- Regionali Chivasso – Casale
Un sistema cadenzato di treni R Chivasso – Casale – Alessandria in coincidenza a Chivasso con treni R Torino – Ivrea, o con FM2 o RV Torino – Milano con tutte le fermate intermedie.
- Regionali Asti – Acqui
Un sistema cadenzato di treni R Asti - Acqui con tutte le fermate intermedie in coincidenza ad Asti con RV Torino – Genova
- Regionali Alessandria - Acqui - S.Giuseppe- Savona
Un sistema cadenzato di treni R Alessandria – Acqui – S.Giuseppe – Savona con tutte le fermate intermedie in coincidenza ad Alessandria con RV Torino – Genova.

Poiché le richieste comportano ancora degli approfondimenti ed interessano treni che vanno ad interferire con le regioni limitrofe di Liguria, Emilia e Lombardia occorrerà ancora rivedere l'offerta e definirla progressivamente all'evoluzione delle tracce rilasciate da RFI ed alle esigenze di adattabilità dei turni del personale e dei mezzi per un giusto compromesso di ottimizzazione dell'offerta e della produttività.

La progettazione del servizio inizialmente ha tenuto in conto le esigenze dell'utenza pendolare e degli studenti, infatti è stato analizzato il servizio in essere per verificare l'attuale offerta commerciale. Per ogni linea si è quantificato il numero delle missioni interessate alla stessa relazione, il numero dei treni, l'origine e la destinazione, la quantità delle missioni identiche ed il numero delle fermate. Per ogni stazione sono stati individuati i poli di attrazione dei comuni situati sulle linee ferroviarie. Dall'analisi è emersa la quantità e la tipologia di servizio necessaria. Lo studio fin dall'inizio del processo è stato sottoposto all'impresa ferroviaria Trenitalia e al gestore dell'infrastruttura RFI che ne hanno condiviso ed accettato l'impostazione concordandone la fattibilità.

Con l'impresa di trasporto sono stati definiti gli orari base, le tracce di treni spot nelle ore di punta per rispondere ai picchi della domanda, la quantità idonea di materiale rispetto alle frequentazioni e la tipologia di materiale da assegnare alle varie missioni per avere omogeneità nelle tracce.

Inoltre è stato concordato che sulle linee di SFM e su quelle cadenzate occorresse avere continuità nei servizi su tutta la giornata senza interruzione e pertanto la fascia della manutenzione non doveva influire sui servizi richiesti.

Per l'elaborazione del progetto è stato utilizzato il software Viriato che supporta la pianificazione attraverso una banca dati dell'infrastruttura e dei servizi e produce orari grafici e tabellari.

Contemporaneamente alla governance sulla parte tecnica veniva tenuto sotto controllo l'aspetto economico per il contenimento dei treni*chilometro e del catalogo nei limiti delle risorse disponibili.

Tali attività rientrano nell'**Obiettivo PEG 1.II – Sistema Ferroviario Metropolitano**.

Metropolitana:

Il sistema di metropolitana non è di competenza dell'Agenzia e si cita solamente per l'interconnessione/interscambio con la rete di superficie.

Nel periodo 2013-2015 non sono previste ulteriori estensioni del sistema di metropolitana, il prolungamento a Bengasi della linea 1 è previsto per il 2015.

Tram e Bus:

La RPP 2013-2015, alla quale si rimanda, conferma la necessità della continuazione, lo sviluppo e l'attuazione del Piano di Riordino, con il conseguente ridisegno della rete.

Sul tema, che afferisce all'**obiettivo PEG 1.IV – Attività 1**, sono state effettuate riunioni congiunte con la Città di Torino e GTT alle quali l'Agenzia ha partecipato fornendo i propri contributi di approfondimento.

Nel documento *"Piano di Riordino del Trasporto Pubblico Urbano/Suburbano di Superficie. FASE 4"* sono stati inquadrati i provvedimenti concordati.; I provvedimenti, articolati per quadranti descritti in appositi allegati, sono poi stati presentati e discussi con comuni e circoscrizioni interessate in riunioni distinte per ambiti territoriali

Piano di Riordino del Trasporto Pubblico Urbano/Suburbano di Superficie. FASE 4.

04 marzo 2013



Piano di Riordino del Trasporto Pubblico Urbano/Suburbano di Superficie. FASE 4. Proposte di intervento Quadrante Nord-Est

22 marzo 2013



Piano di Riordino del Trasporto Pubblico Urbano/Suburbano di Superficie. FASE 4. Proposte di intervento Quadranti Sud-Ovest e Sud

28 marzo 2013



Piano di Riordino del Trasporto Pubblico Urbano/Suburbano di Superficie. FASE 4. Proposte di intervento Quadrante Nord-Ovest

04 aprile 2013



Piano di Riordino del Trasporto Pubblico Urbano/ Suburbano di superficie - FASE 4

Proposte di intervento Quadrante Nord-Ovest

Versione rivista
a seguito dell'interlocuzione
con Sistema e Circoscrizioni

BOZZA 04 aprile 2013

I provvedimenti, con le variazioni apportate a seguito dell'interlocuzione con Circoscrizioni e Comuni, sono poi stati attuati a partire dal 2 maggio 2013.

Nell'ambito della realizzazione di un parcheggio sotterraneo in piazza Gran Madre di Dio, la Città di Torino si trova nella necessità di affrontare la problematica del mantenimento dell'adiacente capolinea tranviario nei confronti del Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Piemonte.

In merito l'Agenzia ha predisposto una nota storico-cronologica sulla compresenza della Chiesa e dei capilinea nella Piazza Gran madre di Dio. Una prima versione è stata inviata ai soggetti interessati in data 02/07/2013.

CHIESA E PIAZZA DELLA GRAN MADRE DI DIO, LINEE DI TRASPORTO PUBBLICO TRANSITANTI E LORO CAPILINEA

2 luglio 2013



Sistema di interscambi

Nell'analisi della rete di trasporto pubblico di Torino effettuata nell'ambito dello studio "Rete Forte 2012", una delle criticità più evidenti segnalate da IBV Hüsler AG era il problema dell'interscambio tra le varie modalità di trasporto pubblico nell'area della stazione ferroviaria del Lingotto.

La stazione si trova collocata "non troppo distante"

- dalla zona di Lingotto Fiere e dall'asse di via nizza servito dalla metropolitana
- dall'asse di via Passo Buole servito dalla linea 18 ex tranviaria (ora bus)

ma "non abbastanza vicino" da consentire un interscambio comodo.

Su pone quindi il problema di una connessione efficace tra il Servizio Ferroviario (metropolitano, regionale e lunga percorrenza), il servizio di metropolitana automatica e la rete urbana di superficie, in particolare la rete tranviaria.

Su quest'ultimo punto si innesta la problematica sul futuro (tranviario o meno) della linea 18.

Per la connessione della stazione ferroviaria con la metropolitana è sul tavolo l'ipotesi di trasformazione della stazione ferroviaria in "stazione ponte" e collegamento dell'accesso est di tale stazione con la futura stazione "Regione Piemonte" della metropolitana tramite tappeti mobili.

Altra ipotesi formulata in passato è la costruzione di una diramazione della linea di metropolitana dalla stazione Lingotto Fiere a Lingotto RFI, tant'è che la stazione metro Lingotto è costruita in modo da permettere questa diramazione.

Entrambe queste ipotesi appaiono "costose" e non realizzabili in tempi medio-brevi.

RFI ha recentemente presentato in una riunione del GRUPPO DI LAVORO "AREA DI SUPPORTO TECNICO AL RUP" creatosi in Regione per il supporto tecnico-amministrativo afferente la realizzazione del PALAZZO UNICO (RP) il progetto di una versione "low cost" di stazione ponte.

Alla riunione del gruppo di lavoro è stata invitata anche l'Agenzia che in quell'occasione ha presentato l'ipotesi, in alternativa alla realizzazione della stazione ponte, di realizzazione di un sovrappasso tranviario del fascio binari della stazione Lingotto con fermata in corrispondenza e con accesso diretto alle banchine.

L'ipotesi è quella avanzata da IBV Hüsler AG nell'ambito del citato studio "Rete Forte 2012".

L'ipotesi presentata dall'Agenzia ha generato la richiesta da parte della Regione Piemonte di un approfondimento che affronti:

- ordine di grandezza economica dell'intervento;
- fattibilità tecnica;
- tempi di realizzazione;
- governance del possibile processo di realizzazione connesso al reperimento delle risorse.

Alcuni approfondimenti hanno avuto luogo; di essi è dato conto nell'allegata bozza del documento "Centro di Interscambio Lingotto, Versione VI".

Centro di interscambio Lingotto

Rev. 2

25 giugno 2013



2.3.3. Entità dei servizi minimi per il triennio 2013 – 2015

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.

I provvedimenti amministrativi regionali sopra richiamati sono stati oggetto di impugnazione dinanzi al TAR Piemonte da parte di una pluralità di soggetti, ottenendo la sospensione dell'efficacia dei medesimi relativamente alle annualità 2011 e 2012 tramite specifiche ordinanze cautelari.

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.

Il quadro economico sopra descritto non tiene conto, inoltre, dell'ulteriore contrazione di risorse previste dalla DGR n.25-5760 del 06/05/2013 la quale individua, 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.

Tale situazione finanziaria ha reso necessaria la predisposizione da parte dell'Agenzia, insieme con le Società concessionarie e gli Enti interessati, di specifici Programmi di Riorganizzazione dei vari Servizi di TPL di propria competenza finalizzati a rendere la produzione erogata compatibile con le ridotte disponibilità economiche.

Oltre che dei risultati emersi dal confronto tra offerta e domanda di trasporto, nella progettazione di tali Piani si è 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" commissionato dall'Agenzia allo Studio IBV Hüsler A.G. 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”.

Pare utile inoltre evidenziare che, seppur modesto, la conclusione delle procedure a evidenza pubblica per l’affidamento in concessione dei servizi di TPL sinora attivate (Servizi urbani di Torino ed Extraurbani) ha indotto un effetto “virtuoso” in relazione alle compensazioni economiche, individuando dei corrispettivi unitari in media lievemente inferiori a quelli medi del 2012: l’obiettivo di contenimento produttivo per tali due Contratti risulterà pertanto inferiore a quello sopra richiamato.

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

A seguito del quadro economico sopra richiamato l’Agenzia, congiuntamente con la Città di Torino e la Società GTT che si è avvalsa altresì della collaborazione del Politecnico di Torino, ha predisposto un Piano di Riordino dei Servizi urbani e suburbani nell’Area Metropolitana Torinese che individuasse le riorganizzazioni opportune per rendere il Programma di Esercizio coerente con il mutato quadro economico-finanziario.

Nel primo semestre 2013 è proseguita la progressiva attuazione per fasi successive del Programma di Riorganizzazione dei Servizi di TPL urbani e suburbani di competenza dell’Agenzia: in particolare, sono stati attuati interventi di razionalizzazione sui Servizi afferenti ai quadranti suburbani dell’Area Metropolitana, eccezion fatta per il quadrante Ovest che è già stato oggetto di riorganizzazione nell’autunno 2012, che hanno comportato complessivamente a una riduzione della produzione annua stimabile in circa 1,5 Mln di vett*km.

Il complesso degli interventi sinora attuati, confrontato con il quadro economico disegnato per l’anno 2013 dalla D.G.R. n.11-4590 del 24/09/2012, rende necessario proseguire con interventi di razionalizzazione tali da ridurre ulteriormente la produzione annua programmata nella misura di circa 1,1 milioni di vett*km.

Si segnala inoltre che, in accordo con la Città di Torino e con la Società concessionaria, è stata recentemente prorogata la validità del Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell’Area Metropolitana di Torino da 10 a 15 anni, a fronte di una corrispondente proporzionale riduzione delle compensazioni unitarie a partire dal 2013. Tale intervento consente di assorbire l’ulteriore riduzione di risorse pubbliche per l’anno 2013 individuate dalla DGR n.25-5760 del 06/05/2013.

2.3.3.2. 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 mutato quadro economico-finanziario.

Il programma di riorganizzazione predisposto dall'Agenzia ha tratto spunto in termini generali dai seguenti criteri di intervento e dalla proposta effettuata dal Consorzio Concessionario in fase di gara:

- a. razionalizzazione dei Servizi caratterizzati da frequentazione scarsamente significativa e/o sostanzialmente sovrapposti ad altri Servizi di TPL (sia su ferro, sia su gomma);
- b. revisione, anche a integrazione degli interventi di cui al precedente punto a, dei collegamenti afferenti ai Poli industriali (FIAT Mirafiori, Sito di Rivalta, TEKSID Carmagnola) di competenza dell'Agenzia;
- c. istituzione di nuovi Servizi "a chiamata" sostitutivi di attuali collegamenti di TPL tradizionali.

Il Programma sopra richiamato è stato illustrato e condiviso con gli Amministratori dei Comuni interessati nel corso della primavera 2012 e successivamente illustrato e approfondito con il Consorzio concessionario nel corso di molteplici incontri congiunti, al fine di individuare congiuntamente interventi e fasi attuative (nonché eventuali adattamenti) coerenti con le necessità gestionali e organizzative delle singole Aziende consorziate.

Nel primo semestre 2013 è proseguita la progressiva attuazione per fasi successive del Programma di Riorganizzazione dei Servizi di TPL Extraurbani di competenza dell'Agenzia: in particolare, sono stati attuati interventi di razionalizzazione nelle Aree della Val Ceronda e della Collina Chierese, con l'istituzione di due nuovi Servizi MeBUS a chiamata ricalcanti il modello che già da anni è attivo con ottimi risultati nelle Aree Metropolitane Nord-est e Sud-Ovest e la progressiva soppressione di Servizi parzialmente sovrapposti che si sono dimostrati poco utili a soddisfare le effettive esigenze di mobilità dei Cittadini residenti nell'area. Tali interventi hanno comportato complessivamente a una riduzione della produzione annua stimabile in circa 100.000 vett*km.

Dal mese di dicembre 2012, inoltre, il Servizi a chiamata MeBUS Nord-Est è stato esteso al territorio di San Mauro Torinese, si richiama e in accordo con la stessa Amministrazione e con oneri a proprio carico.

Il complesso degli interventi sinora attuati, confrontato con il quadro economico disegnato per l'anno 2013 dalla D.G.R. n.11-4590 del 24/09/2012, rende necessario proseguire con interventi di razionalizzazione tali da ridurre ulteriormente la produzione annua programmata nella misura di circa 90.000 vett*km.

Si evidenzia inoltre che nel corso del 1° semestre 2013 la Società SADEM ha ridotto la propria disponibilità a farsi carico di parte della produzione afferente alla Linea Torino-Caselle Aeroporto: tale situazione ha prodotto una riduzione del servizio complessivamente erogato su detta Linea senza peraltro comportare benefici economici a vantaggio dell'Agenzia.

2.3.3.3. 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).

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 crea le condizione per operare ulteriori razionalizzazioni essenzialmente afferenti la Linea 3 (Settimo-San Mauro): tali interventi sono già stati individuati e saranno attuati presumibilmente nel corso del mese di luglio 2013.

Per quanto riguarda il Servizio urbano e scolastico conferito dalla Città di Moncalieri, si è provveduto recentemente 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. E' inoltre in fase avanzata di predisposizione uno specifico Programma di Riorganizzazione che tiene conto della nuova situazione economico-finanziaria e contrattuale, la cui attuazione è prevista per l'autunno 2013.

Nel corso del 2013 non sono state apportate sostanziali riduzioni di servizio relativamente al Contratto conferito da Chieri l'Amministrazione hanno 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.

2.3.3.4. Contratti ferroviari

A seguito delle intese con la Regione, propedeutiche alla formazione dei bilanci, l'Agenzia ha comunicato l'entità delle spese per i servizi ferroviari da erogare nel 2013.

Per il servizio di Trenitalia S.p.A. il preventivo è pari a ca 62,4 M€ (comprensivo dell'Iva); per il servizio di G.T.T. S.p.A il preventivo è pari a ca 20,5 M€ (comprensivo dell'Iva). Quindi la somma della spesa è pari ca a 82,9 M€ a cui occorre aggiungere ca 1,09 M€ da trasferire all'Agenzia per il trasferimento di funzioni.

Per Trenitalia S.p.A. i corrispettivi indicati sono calcolati mediante i costi a catalogo e non tengono conto delle risorse che lo Stato ha eventualmente trasferirà direttamente alla Società, in analogia alle annualità 2011 e 2012

Con D.G.R. n. 35-2942 del 28.11.2011 e D.G.R. n. 12-3990 del 11.06.2012 la Giunta della Regione aveva comunicato gli indirizzi per il contenimento della spesa pubblica l'entità della razionalizzazione da realizzare nel triennio 2012-2014 sui servizi di tpl ferroviario; era stata prevista una riduzione annuale del 10% delle risorse per i servizi ferroviari per il triennio 2012-2014.

Successivamente, con D.G.R. n. 1-5575 del 3.04.2013 si dispone, fra l'altro, per il tramite della Direzione Trasporti, la riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale e locale, modificando il Programma Triennale dei servizi 2011 – 2013, nonché l'attivazione di idonee procedure finalizzate alla revisione del vigente contratto di servizio con Trenitalia S.p.A.

Pertanto, pur avendo già applicato alcuni provvedimenti di riduzione della spesa, lo scenario 2013 presenta alcune incertezze circa l'effettiva disponibilità di risorse che la Regione Piemonte potrà destinare al Sistema dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale.

In ogni caso, Nondimeno, a far data dal cambio orario del 9 dicembre 2012, sulla base delle indicazioni programmatiche dell'Assessorato ai Trasporti, è stata avviata la prima fase del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM). Le risorse aggiuntive regionali, necessarie per i corrispettivi previsti dai Contratti di servizio ferroviari sottoscritti dall'Agenzia, saranno reperite dalla riorganizzazione dei servizi ferroviari sulla rete di competenza della Regione, avviate contestualmente al cambio orario di dicembre us.

Le indicazioni definitive saranno delineate all'interno del percorso previsto dalla L.R. 1/2000 per la Programmazione Triennale dei servizi.

2.3.4. Progetto TRIA

All'interno del più generale processo di sviluppo dei servizi ferroviari, si situa la partecipazione dell'Agenzia come capofila al progetto TRIA (Trasporti Integrati Alpini), finanziato all'interno del programma dell'Unione Europea Interreg-Alcotra 2007-2013. Il progetto prevede 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 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 è finalizzato 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.

Tra i temi oggetto dello studio, si possono citare:

- l'integrazione della rete di trasporto pubblico articolata su diversi livelli gerarchici (treni a lunga percorrenza, treni regionali e transfrontalieri, bus regionali e transfrontalieri, bus locali, servizi a chiamata).
- l'integrazione dell'orario dei diversi livelli della rete di trasporto pubblico con il cadenzamento dei servizi e la creazione di coincidenze nei nodi di interscambio
- l'integrazione delle tariffe, con la creazione di biglietti e abbonamenti validi su tutto il territorio transfrontaliero. Una particolare attenzione dovrà essere data all'armonizzazione dei prezzi (oggi diversi anche in funzione del luogo di acquisto) e alla possibile sinergia tra sistema tariffario integrato e promozioni turistiche (attraverso, ad esempio, l'introduzione di biglietti elettronici validi sia per l'accesso al sistema di trasporto, sia per attività culturali e sportive)
- l'integrazione dell'informazione, per facilitare sia alla popolazione locale che ai turisti l'accesso al sistema di trasporto.

Due sono i periodi di riferimento del progetto:

- breve periodo, che riguarda attività immediatamente realizzabili, quali ad esempio:
 - realizzazione di mappe aggiornate del trasporto pubblico ampliate all'intero territorio transfrontaliero
 - realizzazione di orari integrati
 - prime sperimentazioni di integrazione tariffaria
 - modifiche puntuali ai servizi per garantire un miglior coordinamento del sistema
- e uno di medio-lungo periodo (scenario strategico) che prevede la realizzazione di un piano strategico che permetta di sviluppare un quadro futuro del sistema di mobilità nelle tre regioni transfrontaliere.

Nella prima parte del 2012 l'Agenzia ha organizzato diversi colloqui e un incontro plenario tra i partner (a Oulx, il 23 maggio) per coordinare l'inizio delle attività di progetto. In quanto capofila ha

inoltre curato i rapporti con l'autorità di gestione e le scadenze amministrative che riguardano il progetto stesso.

Ha inoltre iniziato le proprie attività di progetto, nel dettaglio:

- ha assegnato lo studio per la tariffazione integrata (alla società Pluservice) e ne ha seguito e validato la realizzazione);
- ha seguito la realizzazione e l'installazione delle bacheche nelle stazioni e nei comuni e ha curato la realizzazione del materiale informativo.

Nel corso dell'anno ha coordinato il lavoro dei partner e inoltre, in quanto capofila del progetto, ha elaborato i rendiconti del progetto e ha tenuto i rapporti con le autorità di gestione.

Il 14 marzo 2013 si è svolto a Oulx il secondo seminario del progetto. In questa occasione sono stati presentati i primi risultati del progetto e sono stati invitati alcuni esperti per un confronto pubblico sui temi del progetto. Durante l'incontro è stato anche presentato lo studio di immagine del progetto condotto dal liceo di Oulx e sono stati premiati i progetti vincitori.

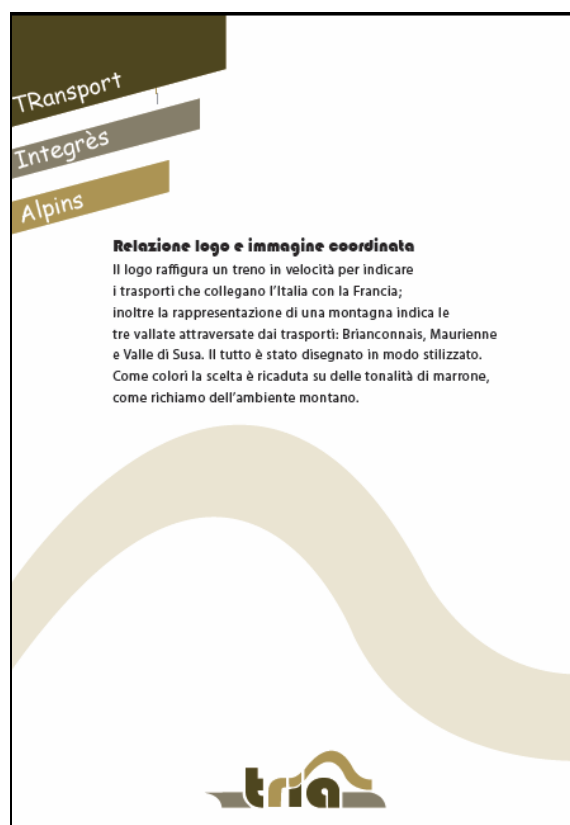


Figura 16 - Studio di immagine coordinata del progetto TRIA – progetto vincitore

Il 27 giugno 2013 si è svolto a Bardonecchia il seminario finale del progetto a cui sono stati invitati amministratori e stakeholder del territorio (imprese di trasporto, operatori culturali ecc.). Durante l'incontro sono stati presentati i risultati del progetto e i diversi partner hanno illustrato delle relazioni inerenti le proprie attività del progetto.

In particolare:

- la Provincia di Torino ha illustrato i dati dell'indagine sulla mobilità transfrontaliera;
- i partner francesi hanno illustrato lo studio sulle possibili azioni di miglioramento dei trasporti nell'area;
- L'Agenzia ha illustrato lo studio sull'integrazione dei servizi.



Figura 17 - Conferenza finale del progetto TRIA (Bardonecchia 27 giugno 2013)

2.3.5. 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.

2.3.5.1. 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. Vengono realizzati report di puntualità ed affidabilità ed effettuate ricerche specifiche su problemi puntuali.

2.3.5.2. Osservazione del servizio urbano e suburbano

Nel nuovo contratto di servizio in fase di stipula con GTT 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. Inoltre si sta lavorando con il consorzio 5T per l'accesso ai dati di velocità commerciale e di asservimento della rete semaforica.

2.3.5.3. 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, anche attraverso l'utilizzo di una specifica reportistica periodica (denominata "Cruscotto OTX"),

Nel corso del 2013 sono state inoltre avviate specifiche attività integrative, finalizzate ad estendere e rafforzare le attuali funzionalità del Sistema OTX, in particolare:

1. la verifica dell'andamento degli interventi di manutenzione ordinaria del Sistema, attraverso l'implementazione di appositi Report periodici, che definiscono specifici indicatori di efficienza ed obiettivi per il miglioramento delle relative prestazioni, al fine di controllare le tempistiche ed intervenire per ottimizzarle, coinvolgendo gli attori interessati (Società incaricata e Vettori);
2. il monitoraggio della flotta dei veicoli in Servizio di TPL interessati dal Sistema, mantenendo aggiornato ed ottimizzando la dotazione di apparati di bordo OTX (mezzi dismessi, mezzi di nuova immatricolazione, mezzi impiegati con funzione di riserva);
3. l'installazione, nell'ambito di una dedicata attività di "manutenzione straordinaria", di nuovi apparati di bordo OTX tecnologicamente avanzati (versione COBRAM-XP2, prevista su 161 veicoli in Servizio di TPL, dotati di SIM di competenza dell'Agenzia, ed attualmente in corso), al fine di garantire un più efficiente funzionamento del Sistema ed una maggiore capacità di interfaccia con apparati esterni e di evoluzione delle funzioni e del livello di Servizio;
4. l'implementazione di un "upgrade" dell'algoritmo OTX del software di centrale, finalizzato a recepire le informazioni di dichiarazione da parte dell'autista del Servizio svolto (trasmesse dal Sistema BIP) ed utilizzare tali informazioni aggiuntive per incrementare l'efficienza di associazione veicolo-corsa, in modalità "post-processing" rispetto all'attuale algoritmo in uso;
5. la realizzazione di un progetto innovativo di "conta-passeggeri" associato/integrato con il Sistema OTX, mediante l'installazione di idonei strumenti di fornitori terzi, con i quali sono stati promossi i primi contatti al fine di avviare una fase sperimentale di verifica su un numero limitato di veicoli dotati di OTX;
6. la definizione delle attività necessarie per rendere i dati attualmente raccolti e gestiti dal Sistema OTX liberamente accessibili a tutti (c.d. "Open Data") nell'ambito della predisposizione di strumenti per promuovere il riuso professionale dei dati regionali da parte di privati.

2.3.6. Il sistema tariffario

2.3.6.1. Biglietto integrato metropolitano

Nella seconda parte del 2012 sono state approfondite, congiuntamente alle Aziende, le valutazioni sugli effetti derivanti dall'introduzione del BIM. Si è partiti da alcuni scenari di ripartizione tra viaggi con abbonamenti e viaggi con biglietti e, relativamente a questi ultimi, una ripartizione tra utenti monomodali non interessati ad un biglietto integrato e utenti plurimodali. Sulla base di queste quote è stato stimato l'introito mancante dopo l'introduzione del BIM, dato un determinato livello tariffario. Si sono ipotizzati anche degli scenari di isointroito nei quali, in seguito ad un aumento

tariffario e ad un aumento di domanda, il BIM potrebbe generare un introito pari a quello precedente all'integrazione.

Nel primo semestre 2013 è stata redatta la bozza di convenzione tra l'Agenzia e gli operatori coinvolti Trenitalia e GTT, recependo gli accordi raggiunti nei tavoli di discussione. In essa sono state indicate le modalità di avvio del biglietto integrato, prevedendo un ripiano a compensazione dei minori introiti per il primo periodo di durata annuale da finanziare mediante le risorse derivanti dalle penali contrattuali (che proprio nel finanziamento dei progetti di miglioramento del servizio vedono una delle possibili finalizzazioni) e la possibilità di uscire dall'iniziativa qualora il ripiano superasse il tetto prestabilito.

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 + seconda corona B,F,L,O,R del sistema Formula).

Quanto alle modalità di utilizzo il BIM consentirà di:

- 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.

Una volta ufficializzata la ratifica della convenzione, le Aziende procederanno con la stampa dei titoli di viaggio e l'Agenzia, congiuntamente con i vettori, avvierà una apposita campagna di comunicazione.

2.3.6.2. Funzionalità di ricerca delle tariffe integrate

Nel mese di maggio 2013 è stato pubblicato sul sito www.mtm.torino.it e sul sito www.sfmtorino.it uno strumento di ricerca *online* delle tariffe integrate Formula. Tale strumento risponde alle crescenti richieste di chiarimento pervenute, da parte dei cittadini, circa la corretta modalità di calcolo delle tariffe di abbonamento Formula in base alle zone attraversate.

AMM TORINO REGIONE PIEMONTE

PORTALE L'AGENZIA NOTIZIE DATI E STATISTICHE PIANI E PROGETTI SFM SERVIZI E ORARI MONITORAGGIO DEI SERVIZI **TARIFE**

Tu sei qui: Portale → Tariffe → Ricerca tariffe integrate

Le tariffe

- Istruzioni per l'uso
- Ricerca tariffe integrate
- Biglietti (dal 1 febbraio 2013)
- Abbonamenti urbani e suburbani (dal 1 febbraio 2012)
- L'area integrata
- Abbonamenti per l'area integrata (dal 1 marzo 2013)
- Espansioni ferroviarie e automobilistiche (dal 1 marzo 2013)
- Perché un sistema tariffario integrato
- FAQ Domande frequenti

Ricerca tariffe integrate

In questa pagina è possibile ricercare gli abbonamenti integrati (e i biglietti quando saranno disponibili) per l'area Formula e le sue espansioni a partire da una località di partenza e una località di arrivo. Il servizio è ancora in versione "beta". Sono benvenuti suggerimenti e segnalazioni per il suo miglioramento attraverso il modulo alla pagina "Contatti"

Calcolatore Formula (beta)

Qui puoi scoprire qual è il titolo di viaggio integrato da acquistare per i tuoi spostamenti. Scegli le due località tra le quali ti sposti con i mezzi pubblici.

Seleziona le località di partenza e arrivo

Località partenza	TORINO
Località arrivo	TORINO
Opzioni ricerca	<input checked="" type="radio"/> 1. Priorità al treno e alle linee urbane
	<input type="radio"/> 2. Percorso con meno località intermedie
<input type="button" value="Invia!"/>	

Powered by [Open Query GRAPH engine \(OQGRAPH\)](#)

Figura 18 - Ricerca tariffe integrate Formula

2.4. 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.

2.4.1. La gestione dei contratti ferroviari

Allo stato attuale l'Agenzia gestisce ed amministra i servizi ferroviari mediante dei Contratti di Servizio, rispettivamente con Trenitalia e GTT.

Il Programma Triennale 2013-2015 copre uno sviluppo ad orizzonte relativamente breve; tuttavia la messa in esercizio del Passante ferroviario di Torino e l'apertura delle nuove stazioni cittadine di Porta Susa e Rebaudengo hanno liberato la capacità infrastrutturale sufficiente all'avvio progressivo del SFM. Con l'orario invernale 2012/2013 sono stati attivati i seguenti servizi:

- SFM1 Pont-Rivarolo-Chieri
- SFM2 Pinerolo-Chivasso
- SFM3 Torino-Susa/Bardonecchia
- SFM4 Torino-Bra (Ceva)
- SFMA Torino-Aeroporto-Ceres

Detti servizi hanno assorbito, potenziandoli, i programmi di esercizio 2012 sulle tratte Chieri – Torino e Torino – Rivarolo, Torino – Pinerolo e Torino – Chivasso, Bra – Torino Porta Nuova e Bra – Carmagnola.

Anche il SFMA per l'Aeroporto assumerà la connotazione di un servizio ferroviario metropolitano passante ad ultimazione dell'interconnessione di Corso Grossetto con la stazione di Rebaudengo. Nondimeno si potrà procedere ad una fase successiva del SFM, eventualmente ridisegnando l'attuale assetto delle linee sulla base delle nuove opportunità di collegamento.

In materia di risorse economiche, il preventivo per l'annualità 2013 approvato dall'Assemblea il 19/12/2012 nel documento "BILANCIO DI PREVISIONE 2013 - BILANCIO PLURIENNALE 2013 - 2015 E RELAZIONE PREVISIONALE E PROGRAMMATICA" prevede le seguenti spese (comprehensive di Iva):

Trenitalia	63,25 M€
GTT	20,90 M€
Servizi sostitutivi trasferiti alle Province di Torino e Cuneo	3,90 M€
Totale	88,05 M€

Le somme sopra indicate comprendono l'iva e, per GTT, le agevolazioni tariffarie; per Trenitalia le medesime sono comprese complessivamente nel CdS Regione Piemonte. Le risorse per GTT includono le maggiori risorse regionali trasferite a partire dal 2008 e gli adeguamenti ex art. 5, comma 8, del CdS.

Altresì le medesime somme non comprendono gli oneri per l'Agenzia di cui all'art. 26, comma 3 bis, della LR 1/2000 e s.m.i..

Nondimeno, a seguito del trasferimento alle Amministrazioni Provinciali dei servizi sostitutivi ferroviari in orario, gestiti fino al 2011 da Trenitalia S.p.A. attraverso il Contratto di Servizio, nonché alla successiva trasformazione in servizi minimi integrati nel tpl provinciale, si è in grado di prevedere fin d'ora una riduzione della spesa di 1,00 M€.

Inoltre, a seguito delle disposizioni regionali in materia di razionalizzazione della spesa per i servizi di tpl ferroviario, l'Agenzia ha concordato con le Imprese la sospensione di alcuni servizi di cui una parte già attivata dal mese di giugno e una successiva a partire dal prossimo mese di settembre. In sintesi:

- a far data dalla chiusura dell'anno scolastico è stato sospeso l'esercizio sulla tratta ferroviaria fra Germagnano – Ceres per consentire lavori di sistemazione dei versanti poiché la zona montana è soggetta ad intense precipitazioni, anche di tipo nevoso, e rilevanti escursioni termiche invernali;
- è stato parimenti sospeso l'esercizio sulla tratta Rivarolo - Pont Canavese adeguando l'offerta di servizi alla riduzione di domanda estiva;
- nel mese di agosto sarà sospeso il servizio di 3 coppie di treni sulla linea SFM3, e si applicherà il cadenzamento orario sulla linea SFM2;
- dal prossimo mese di settembre si sospenderà il servizio di una coppia di treni nelle giornate feriali fra Torino e Germagnano e di 2 coppie di treni nelle giornate del sabato.

Questo pacchetto di provvedimenti potrebbe condurre ad un risparmio della spesa per il 2013 di ca 1,65M€ oltre Iva, riducendo la richiesta di risorse da parte dell'Agenzia a ca 85,20 M€.

Oltre a ciò l'Agenzia ha chiesto a GTT SpA di ottimizzare i costi indiretti della manutenzione dell'infrastruttura delle linee Torino – Germagnano – Ceres e Settimo – Rivarolo – Pont C.se per ridurre ulteriormente i corrispettivi storici a favore dell'Azienda.

2.4.2. La gestione dei contratti gomma

Per quanto riguarda i contratti gomma urbani ed extraurbani, si fa riferimento a quanto già esposto nel paragrafo 2.3.3 "Entità dei servizi minimi per il triennio 2013-2015".

2.4.3. La promozione del trasporto pubblico

Nel corso degli ultimi esercizi l'Agenzia ha promosso e realizzato interventi di potenziamento del servizio di Trasporto pubblico integrando le funzioni di miglioramento degli interventi con una caratterizzazione del servizio che ne evidenzia le finalità e ne favorisca la riconoscibilità.

Con finalità diverse si sono sviluppate le iniziative di comunicazione degli orari dei servizi ferroviari che, oltre alla mera indicazione degli orari, sviluppano messaggi di comunicazione rivolti alla conoscenza degli interventi infrastrutturali, ed alle loro conseguenze sui servizi ai passeggeri.

Gli orari ferroviari e gli orari integrati ferrovia e linea automobilistica predisposti dall'Agenzia hanno infatti la prevalente finalità di integrare l'informazione al pubblico di più vettori sulle stesse relazioni.

In questo ambito l'Agenzia ha sviluppato le proposte di intervento finanziando i servizi ma anche contribuendo alla realizzazione delle specifiche campagne di comunicazione.

2.4.3.1. La comunicazione del SFM

Con l'attivazione del SFM si è voluto effettuare una specifica comunicazione che rimarcasse la novità del servizio e permettesse di realizzare un'unica immagine coordinata e coerente del servizio. L'Agenzia insieme alla Regione e con la collaborazione delle aziende coinvolte, ha studiato e realizzato una serie di interventi volti a lanciare e rendere maggiormente riconoscibile il nuovo servizio. Tra gli interventi realizzati a fine 2012 si ricordano:

- la realizzazione di un logo unico del SFM e delle diverse linee
- un apposita sezione all'interno del sito istituzionale dell'Agenzia con informazioni e orari del nuovo servizio
- la personalizzazione dei treni che operano sulle diverse linee. Ogni treno è contrassegnato dal logo SFM sulle fiancate e dal logo colorato della linea presso le porte di ogni carrozza. All'interno sono presenti la mappa del SFM nei vestiboli e lo schema della linea.
- La collocazione in ogni stazione toccata dal SFM delle mappe del nuovo servizio.

La campagna di caratterizzazione e promozione del SFM è proseguita nei primi mesi del 2013 si è articolata in diverse attività:

Immagine coordinata

A partire da febbraio 2013 tutti i treni del servizio sono ufficialmente identificati come treni del Servizio Ferroviario Metropolitano, e non più genericamente come treni regionali, in tutti i sistemi di comunicazione:

- negli annunci in stazione;

- nei tabelloni orari delle stazioni;
- nei tabelloni elettronici delle stazioni con il logo della linea (in diverse versioni a seconda della modalità di visualizzazione del pannello);
- sui siti delle aziende.



Figura 19 - Tabelloni elettronici in stazione: indicazione di un treno della linea sfm4

9.00 9.00* TI 4109 sfm 7 2 10' DA LUNEDÌ A VENERDÌ	FOSSANO 9.57 Torino Lingotto 9.06 - Moncalieri 9.10 - Trofarello 9.15 - Villastellone 9.21 - Carmagnola 9.27 - Racconigi 9.34 - Cavallermaggiore 9.40 - Savigliano 9.46 - * NON CIRCOLA NEI GIORNI FESTIVI
9.15 9.15* TI 33018 R 2	COLLEGNO 9.28 Grugliasco 9.24 - * CIRCOLA IL 9 AGO IL 10 AGO IL 11 AGO
9.16 9.16* TI 4000 sfm 8 2 10' DA LUNEDÌ A VENERDÌ	BARDONECCHIA 10.40 Grugliasco 9.26 - Collegno 9.29 - Alpignano 9.34 - Rosta 9.39 - Avigliana 9.44 - Bussoleno 9.59 - Meana 10.07 - Chiomonte 10.13 - Salbertrand 10.21 - Oulx-Cesana-Claviere 10.27 - Beaulard 10.33 - * NON CIRCOLA NEI GIORNI FESTIVI IL 9 AGO IL 10 AGO
9.25 9.25 TI 10205 RV 2 10' DA LUNEDÌ A VENERDÌ	CUNEO 10.36 Torino Lingotto 9.33 - Carmagnola 9.47 - Cavallermaggiore 9.56 - Savigliano 10.02 - Fossano 10.11 - Centallo 10.21 -

Figura 20 - Orari affissi in stazione: indicazione delle linee SFM come categoria di treno

Sito internet del SFM.

A febbraio 2013 viene creato il sito web ufficiale del SFM (www.sfmtorino.it). Il sito contiene tutte le informazioni di base per viaggiare sui treni del Servizio Ferroviario Metropolitano (descrizione della rete, orari, tariffe, promozioni). Nel corso dei mesi, anche in relazione alle richieste di chiarimenti pervenute dagli utenti, è stata implementata e ampliata una sezione di FAQ. Con il cambio orario di giugno il sito ha avuto un primo importante aggiornamento. A giugno i visitatori unici del sito hanno superato i 55.000 utenti con oltre 160.073 pagine viste.



Figura 21 - Home Page del sito SFM a giugno 2013

Attività sui social network (Facebook e Twitter).

A febbraio 2013 vengono creati una pagina ufficiale di Facebook e un 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.

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



REGIONE PIEMONTE
sfm
 servizio ferroviario metropolitano

Il giro d'Italia è in Piemonte
Vieni a vederlo con l'sfm!

dal 16 al 21 maggio il Giro d'Italia è in Piemonte.
 Vieni a vederlo in treno, raggiungi i luoghi delle tappe e non devi preoccuparti del parcheggio...

www.sfmtorino.it
 f SFM Torino @sfmtorino

tappa per tappa i treni sfm per vedere i luoghi del giro

Giorno	Tappa	La vedi a:	Map
Venerdì 17 MAGGIO	tappa 13 BUSSETO-CHERASCO	la vedi a: ALBA 4 + R	Map showing route from Torino to Cherasco
Venerdì 18 MAGGIO	tappa 14 CERVERE-BARDONECCHIA	la vedi a: A PINEROLO 3 BARDONECCHIA (ARRIVO)	Map showing route from Bardonecchia to Cervere
Venerdì 19 MAGGIO	tappa 15 CESANA-COL DU GALIBIER	la vedi a: 3 OULX SALBERTRAND CHIOMONTE SUSÀ	Map showing route from Cesana Torinese to Col du Galibier
Venerdì 21 MAGGIO	tappa 16 VALLOIRE-IVREA	la vedi a: 3 SUSÀ BUSSOLENO BORGONE A CIRIÉ 1 FAVRIA RIVAROLO R IVREA (ARRIVO)	Map showing route from Valloire to Ivrea

info su percorsi e orari del giro: www.gazzetta.it/Giroditalia/2013/it

Figura 22 - promozione dei collegamenti ferroviari per il Giro d'Italia sui social network

A giugno 2013 gli utenti della pagina Facebook che ricevono e commentano le notizie sono circa 900, con picchi di portata settimanale (persone che visualizzano le notizie riportate nella pagina) fino a 4000 utenti. I follower di Twitter circa 220.

Inserimento del SFM in Google Maps

Con la collaborazione di 5T, sono stati elaborati gli orari del SFM e sono stati 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.



Figura 23 - inserimento del SFM nelle mappe di Google

Promozione del servizio.

Una serie di iniziative sono state intraprese per far conoscere e lanciare il nuovo servizio.

Nei primi mesi del 2013 è stata predisposta una campagna pubblicitaria. Trenitalia ha realizzato inserzioni sui principali quotidiani locali. Con la collaborazione di GTT sono state realizzati dei manifesti pubblicitari nelle stazioni della metropolitana, all'interno e all'esterno dei mezzi pubblici.

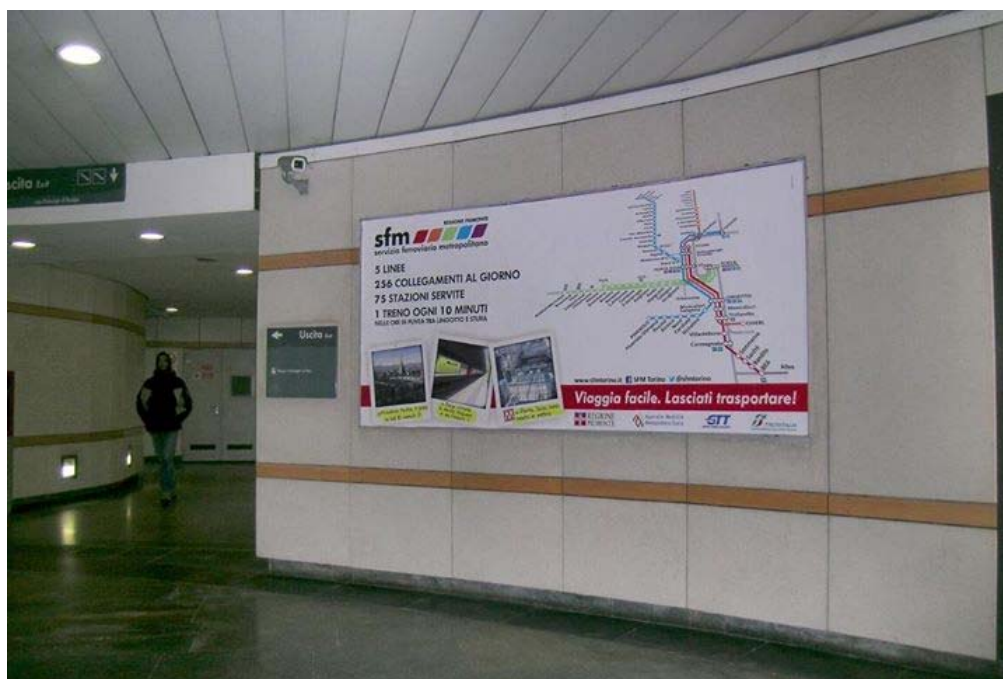


Figura 24 - pubblicità del SFM nelle stazioni della metropolitana



Figura 25 - Pubblicità del SFM all'interno dei mezzi pubblici

Con la collaborazione di 5T e della provincia di Torino da febbraio a giugno in tutti i pannelli a messaggio variabile presenti nelle principali strade di Torino e della Provincia sono stati inseriti messaggi che invitano all'uso dell'SFM.

Sempre in collaborazione con 5T, è stato inserito un annuncio sul nuovo servizio in tutti i notiziari sul traffico e la della viabilità diffusi su circa 30 radio locali.

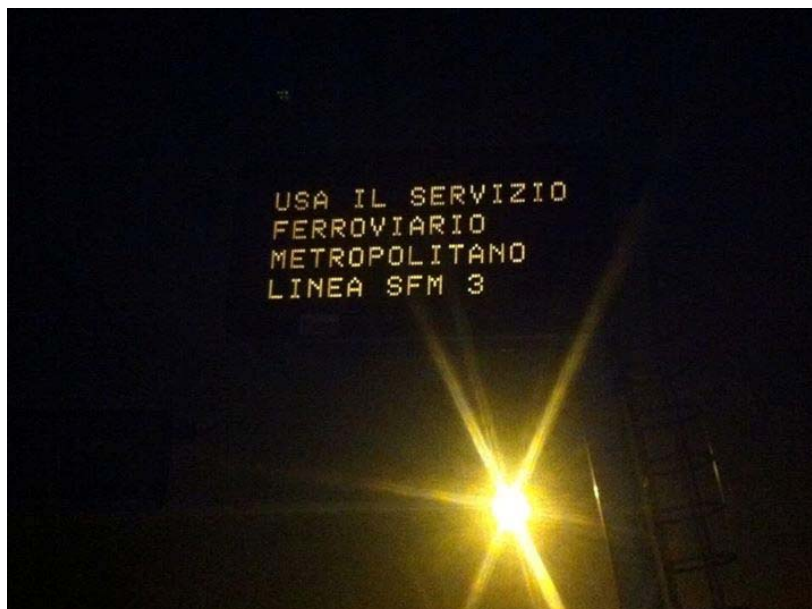


Figura 26 - Messaggio su pannello a messaggio variabile

Cambio orario giugno 2013.

Con il cambio orario di giugno 2013 e l'introduzione delle linee sfm7 e sfmA nel SFM, sono state create le grafiche per le nuove linee coerenti con quelle precedenti. Sono quindi state elaborate e aggiornate le mappe per le stazioni, stampate in diversi formati sia su carta che su pellicola adesiva. Con la collaborazione di RFI sono state applicate in tutte le 95 stazioni del SFM.



Figura 27 - Mappa del SFM nella stazione di Torino Porta Susa

2.4.3.2. SFM e Urban Center Metropolitano

Il Servizio Ferroviario Metropolitano è stato oggetto di un articolo sulla testata trimestrale "l'Oeil qui pense" di Urban Center Metropolitano (numero 3 – maggio 2013).

L'Œil qui pense. Quaderni sulla città

N.3 Mobilità metropolitana

Nuovo numero del magazine di Urban Center



2.5. La strategia degli investimenti

2.5.1. 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 2013, ultimata la fase di collaudo necessaria all'apertura al pubblico del tratto di Metropolitana Porta Nuova – Lingotto e di buona parte delle nuove Stazioni di Porta Susa e Rebaudengo, l'Agenzia ha proseguito l'attività di verifica in occasione delle manutenzioni periodiche sugli impianti precedentemente autorizzati.

2.5.2. 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 così come specificato nell'Accordo di Programma stipulato con la Regione Piemonte.

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 prosegue con l'effettuazione delle verifiche tecniche e amministrative necessarie per consentire l'erogazione dei contributi alle Aziende beneficiarie.

2.5.3. Programma monitoraggio frequentazione servizi e controllo frodi

Come accennato nel paragrafo 2.1.2.3, l'evoluzione del sistema di monitoraggio delle flotte extraurbane OTX e la prevista sperimentazione nel 2013 di un collegamento tra OTX e il sistema di conteggio dei passeggeri saliti permetteranno una migliore individuazione dei casi evidenti di evasione tariffaria.

Inoltre, i nuovi contratti di servizio sia urbano che extraurbano prevedono un più completo accesso dell'Agenzia alle informazioni di esercizio in generale e, in sinergia con i sopra citati sistemi tecnologici, permetteranno di verificare costantemente eventuali linee o fasce orarie in cui si noti uno scostamento significativo tra oblitterazioni a bordo dei mezzi e numero di passeggeri presenti. In questa maniera si potrà avere un costante monitoraggio quantificando con ragionevole precisione la percentuale di non paganti a bordo sull'intera rete nonché far programmare all'azienda specifiche iniziative di repressione mirate sulle fasce orarie e sui servizi dove il tasso di evasione rilevato appare particolarmente alto.

2.5.4. 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 la Deliberazione n.4 dell'01/03/2013 e risulta la seguente:

Tali risorse saranno via via liquidate in relazione all'avanzamento delle realizzazioni previste e approvate dall'Agenzia.

Comune	TOT MAX risorse assegnabili (Euro)
Baldissero Torinese	9.852,57
Carignano	17.923,06
Collegno	59.718,84
Grugliasco	40.597,83
Moncalieri	62.190,22
Orbassano	27.650,23
Pecetto Torinese	11.677,26
Pianezza	23.664,94
Pino Torinese	17.229,88
Piobesi Torinese	10.853,50
Settimo Torinese	35.265,82
Volpiano	24.858,52
Totale	341.482,67

Comune	TOT MAX risorse assegnabili
Alpignano	25.067,62
Beinasco	26.114,53
Borgaro Torinese	21.226,85
Cambiano	13.660,92
Candiolo	12.921,98
Caselle Torinese	25.983,14
Chieri	44.801,26
Druento	15.936,58
La Loggia	15.538,21
Leinì	22.797,21
Nichelino	58.485,73
Piossasco	26.122,94
Rivalta di Torino	27.154,09
Rivoli	59.296,14
San Mauro Torinese	27.311,75
Santena	18.128,16
Trofarello	18.631,64
Venaria Reale	43.613,50
Vinovo	21.725,07
TOTALE	524.517,33

PARTE 3. PROGRAMMI CON IMPATTO SULL'ASSETTO ORGANIZZATIVO

3.1. Innovazione gestionale, saperi e formazione

3.1.1. Tirocini formativi a favore di studenti del Politecnico di Torino

L'Agenzia, tenuto conto della propria missione istituzionale, ha interesse a che sia garantita la formazione di esperti in grado di risolvere problematiche complesse e fortemente correlate con i trasporti ed il territorio.

Al fine di agevolare le scelte professionali mediante la conoscenza diretta del mondo del lavoro e realizzare momenti di alternanza tra studio e lavoro nell'ambito dei processi formativi, le Università, ai sensi dell'art. 18, comma 1, lettera a) della legge 24.6.1997 n. 196, possono promuovere tirocini di formazione ed orientamento, presso datori di lavoro pubblici e privati, a beneficio di coloro che abbiano già assolto l'obbligo scolastico ai sensi della legge 31.12.1962, n. 1859.

Alcuni docenti delle facoltà di Ingegneria e di Architettura del Politecnico di Torino hanno chiesto la disponibilità ad attivare alcuni tirocini curriculari presso l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana ed a tal proposito hanno chiesto la disponibilità della stessa ad ospitare gli studenti interessati. Nel primo semestre 2013 è proseguita detta attività con la presenza di alcuni studenti universitari.

3.1.2. Corso di formazione EMTA

L'Agenzia ha proposto l'organizzazione un corso di formazione dedicato al personale delle Agenzie aderenti all'associazione europea EMTA. Tale corso potrà prendere avvio nel 2013. Una proposta di struttura del corso è stata presentata al Board dell'EMTA nella seconda parte del 2012 e ha suscitato interesse; a partire dalle prossime riunioni si faranno gli approfondimenti necessari per il lancio dell'iniziativa.