

Verifica dell'ammissibilità dei rilievi pervenuti dal Consorzio Extra.To con nota prot. Agenzia n. 1994 del 09/04/2013 a seguito della comunicazione dell'avvio del procedimento amministrativo:

Domanda di Autorizzazione al trasporto pubblico di linea non contribuito (art. 3 comma 6 L.R. 1/2000) - Autolinea: **Torino Lingotto FS - Caselle aeroporto.**

| OSSERVAZIONI PERVENUTE DAL CONSORZIO EXTRA-TO | CONTRO-DEDUZIONI AGENZIA PER LA MOBILITA' METROPOLITANA E REGIONALE |
|---|--|
| <p>1. L'autolinea oggetto di istanza non è coerente rispetto alle funzionalità dei servizi di trasporto pubblico. Infatti il collegamento tra la Città di Torino e l'Aeroporto di Caselle è già operato dal Consorzio Extra-To, come espressa-mente previsto dal contratto di servizio stipulato con la stessa Agenzia. Tra le linee oggetto di affidamento vi è infatti l'autolinea n. 268 "Torino-Caselle Aeroporto"</p> | <p>Il servizio proposto non appare concorrente con quello della linea extraurbana n. 268.</p> <p>Le due linee hanno percorsi del tutto distinti nella tratta urbana, e nella tratta extraurbana; per la nuova linea proposta, prima del capolinea dell'aeroporto non sono previste ulteriori fermate.</p> <p>La linea extraurbana n. 268 effettua 3 fermate in Torino (Porta Nuova FS, Porta Susa FS, via Stradella ang. c. Grosseto), mentre la nuova linea proposta ne effettuerebbe 7 (Lingotto FS, v. G. Bruno, Torino Esposizioni, C. Casale - Parco Michelotti, p. Sofia, p. Rebaudengo). Tra le due linee le fermate più vicine risulterebbero rispettivamente quella di Porta Nuova FS e quella di Torino Esposizioni, che distano comunque oltre 2 Km l'una dall'altra.</p> <p>Si evidenzia che le due linee offrono in ambito cittadino percorsi del tutto alternativi; la nuova linea migliorerebbe sensibilmente l'accessibilità dell'aeroporto per i cittadini residenti nei quartieri orientali della città.</p> <p>Il nuovo servizio proposto all'esterno di Torino non effettua alcuna fermata prima di giungere all'Aeroporto; le sopra citate fermate non saranno servite dal nuovo servizio.</p> |
| <p>2. Analizzando analiticamente il percorso della linea proposta appare evidente che i capilinea sono sostanzialmente gli stessi dell'autolinea extraurbana n. 268 gestita dalla Società Extra.TO.</p> <p>Per quanto concerne il capolinea dell'aeroporto, è infatti evidente la totale sovrapposizione tra le due linee.</p> <p>Per quanto concerne il capolinea di Torino, la differenza risulta "meramente formale" in quanto le stazioni di Torino Porta Nuova e Torino Lingotto sono collegate da un frequente servizio ferroviario</p> | <p>Si conferma la sostanziale identità dei capilinea presso l'aeroporto del nuovo servizio proposto e della linea n. 268.</p> <p>L'assunzione che tra le due stazioni ferroviarie di Lingotto FS e Porta Nuova FS, distanti circa 5 Km vi sia "sostanziale identità" non pare invece condivisibile.</p> <p>I passeggeri di Lingotto FS dovrebbero infatti recarsi in stazione, utilizzare i servizi ferroviari, raggiungere Porta Nuova e realizzare l'interscambio con la linea n. 268 in corso Vittorio Emanuele.</p> <p>Trattandosi di passeggeri indirizzati all'aeroporto, ed in considerazione della complessità dei nodi di interscambio, sussiste una convenienza, in termini di tempo, di costo di viaggio e di impegno fisico ad evitare la rottura di carico.</p> <p>Va rimarcato come i quartieri orientali della città sono serviti con ulteriori sei fermate in Torino, tutte collocate a notevole distanza dalle fermate della linea n. 268. Viene così realizzata un'integrazione dell'attuale offerta di servizio migliorando il collegamento tra Torino e il suo Aeroporto.</p> <p>Pertanto all'interno di Torino, il percorso del nuovo servizio è distinto e geograficamente separato da quello della linea 268, realizzando così dal punto di vista territoriale un'offerta "complementare" e non "sovrapposta" a quella attuale.</p> |
| <p>3. Si rileva che l'autorizzazione di una nuova linea sulla tratta Torino-</p> | <p>Si ritiene che l'adozione di un percorso alternativo, con fermate opportunamente distanti da quelle attualmente servite, offra una</p> |

| OSSERVAZIONI PERVENUTE DAL CONSORZIO EXTRA-TO | CONTRO-DEDUZIONI AGENZIA PER LA MOBILITA' METROPOLITANA E REGIONALE |
|--|---|
| <p>Caselle, e la derivata compromissione del sistema di servizio pubblico sovvenzionato, non risponderebbe neppure ad una necessità per l'utenza di incrementare il servizio di collegamento</p> | <p>nuova possibilità di collegamento tra l'area orientale della Città e l'aeroporto, e possa aumentare significativamente la quota di passeggeri diretti/provenienti dall'aeroporto che utilizzano i Servizi di trasporto collettivo.</p> <p>La predetta valutazione è inoltre motivata dai risultati dell'analisi della domanda, come meglio illustrata nell'analisi (prot. n. 5953 del 28/11/2012) le cui considerazioni hanno portato al rilascio dell'autorizzazione prot. n. 6396 del 13/12/2012.</p> |
| <p>4. Si deve ritenere che l'autorizzazione richiesta minerebbe la redditività e sostenibilità del servizio di trasporto pubblico locale.</p> | <p>Il nuovo servizio proposto dalle Società Alivision e Formento ha caratteristiche tali da far ritenere lo stesso come non concorrente con i servizi di trasporto pubblico locale che attualmente collegano le zone della città di Torino, che saranno servite dal nuovo servizio di trasporto, con l'aeroporto di Caselle (e viceversa). In questi termini non si condivide l'assunto di Extra.To che il nuovo servizio minerebbe la redditività e la sostenibilità del servizio di trasporto pubblico locale.</p> <p>Si ritiene infatti che la redditività del servizio dipenda principalmente dalla capacità di attrarre nuova utenza dalla rilevante componente di mobilità privata che attualmente non utilizza il trasporto pubblico (così come evidenziato nella citata analisi prot. 5953/2013), soprattutto in situazioni di congiuntura economica sfavorevole.</p> |