

**DOCUMENTO UNICO DI PROGRAMMAZIONE  
2018-2020**

**7 Luglio 2017**



## INDICE

1.	Introduzione .....	5
2.	L’Agenzia della Mobilità Piemontese: istituzione, evoluzione e struttura.....	6
2.1.	Quadro normativo e indicazioni regionali sulla missione dell’Agenzia .....	6
2.1.1.	Proposta di programma Triennale della Regione Piemonte 2016-2018.....	7
2.1.2.	I contratti di servizio .....	7
2.1.3.	Affidamento dei servizi.....	7
2.2.	La struttura operativa dell’Agenzia .....	8
2.3.	Il quadro delle condizioni esterne economico finanziarie .....	11
2.3.1.	Evoluzione della situazione economica e finanziaria dell’Ente rispetto ai parametri della DEFR.....	12
2.4.	Indirizzi e obiettivi strategici .....	12
2.4.1.	Il Servizio Ferroviario Metropolitano e il Servizio Regionale .....	15
2.4.2.	Bacino Metropolitano (Torino) - Linee di metropolitana .....	21
2.4.3.	Bacino Metropolitano (Torino) - Il sistema tranviario.....	21
2.4.4.	Bacino Metropolitano (Torino) - Reti di autobus metropolitani e sistema degli interscambi.....	22
2.4.5.	Bacino Sud (Cuneo) - Reti di autobus .....	23
2.4.6.	Reti di autobus - Altri Bacini (Sud Est e Nord Est) .....	25
2.4.7.	Sistemi di intermodalità .....	26
2.4.8.	Cooperazione internazionale .....	27
2.4.9.	La strategia degli investimenti.....	27
3.	Sezione Operativa .....	29
3.1.	Programma operativo .....	29
3.1.1.	Programma Servizio TPL.....	29
3.1.2.	Sistemi di intermodalità .....	39
3.1.3.	Cooperazione internazionale .....	39
3.1.4.	Iniziative per la raccolta dei dati di mobilità .....	39
3.1.5.	Monitoraggio dei servizi .....	40
3.1.6.	Il sistema tariffario .....	47
3.1.7.	La comunicazione del trasporto pubblico .....	50
3.1.8.	Analisi e valutazione degli impegni pluriennali di spesa già assunti .....	52
3.2.	Programmazione del fabbisogno di personale a livello triennale ed annuale .....	53
ALLEGATO 1:	Il quadro delle condizioni esterne su territorio e mobilità.....	54
3.2.1.	Tasso di motorizzazione privata .....	55
3.2.2.	Quota modale del trasporto pubblico e dell’auto privata .....	55
3.2.3.	Dati di produzione e indicatori sull’area metropolitana di Torino (32 comuni) .....	57

3.2.4.	Dati di produzione e indicatori sul resto Piemonte.....	61
3.2.5.	Dati economici e di domanda a livello di bacino da Osservatorio Ministero Infrastrutture e Trasporti .....	61
3.2.6.	Le esigenze di mobilità dei cittadini .....	63
3.2.7.	Frequenzazioni dei servizi ferroviari e automobilistici .....	73
ALLEGATO 2 - Contratti di competenza dell'AMP .....		79
ALLEGATO 3 – Quadro risorse assegnate 2010-2017.....		85

## **1. Introduzione**

Il DUP è lo strumento di programmazione strategica e operativa dell'ente locale, con cui si unificano le informazioni, le analisi, gli indirizzi della programmazione. A differenza della relazione previsionale e programmatica, il DUP non è un allegato al bilancio di previsione ma un atto a sé stante, approvato indipendentemente dal bilancio.

Il presente documento si articola in tre sezioni:

- la presentazione dell'Agenzia Mobilità Piemontese (AMP), che riporta il quadro normativo in cui l'Agenzia è nata e che ha portato, successivamente, alla trasformazione del campo d'azione dall'area metropolitana al livello regionale. La sezione si conclude con la descrizione della struttura del personale che opera in Agenzia;
- la sezione strategica che riporta la visione dell'AMP ed i suoi obiettivi distinti per missione. Viene quindi delineato il quadro economico e finanziario, unitamente ad una breve presentazione della domanda ed offerta di trasporto sul territorio, il cui dettaglio è riportato in Allegato 1. Si termina con la presentazione degli obiettivi strategici nel periodo 2018-2020;
- la sezione operativa che riporta, per ogni missione individuata nella sezione precedente, le attività che AMP intende perseguire per raggiungere gli obiettivi strategici.

Il Consiglio di Amministrazione delibera la proposta di DUP entro il 31 luglio 2017 e la presenta per la discussione in Assemblea. In seguito all'approvazione dell'aula, il CDA recepirà le osservazioni dei consiglieri dell'Assemblea, che dovranno essere tradotte nella revisione del DUP e negli schemi di bilancio da approvare entro il 31/12/2017.

Gli atti vengono trasmessi contemporaneamente all'Organo di revisione, che rilascerà parere per la definitiva approvazione da parte dell'Assemblea.

Il DUP così approvato potrà subire ulteriori integrazioni in corso d'anno strettamente correlate alla redazione del Programma Triennale dei servizi 2016-2018, nonché all'approvazione del Bilancio 2018-2020.

## **2. L’Agenzia della Mobilità Piemontese: istituzione, evoluzione e struttura**

Di seguito viene ripercorso l’iter costitutivo dell’Agenzia ed i passi che hanno portato al cambiamento della sua missione, concludendo con la presentazione dell’attuale struttura operativa dell’ente.

### **2.1. Quadro normativo e indicazioni regionali sulla missione dell’Agenzia**

Sulla base di quanto stabilito dal D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422, che ha conferito alle Regioni e agli enti locali una serie di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, la Regione Piemonte, con la legge regionale 4 gennaio 2000 n. 1, ha disciplinato il sistema del trasporto pubblico locale, prevedendo, tra l’altro, al fine di coordinare le politiche di mobilità nell’ambito metropolitano, la costituzione di un Consorzio tra Enti denominato “Agenzia per la Mobilità Metropolitana”. A seguito delle modifiche apportate alla legge regionale 1/2000 dalla legge regionale 10/2011, l’Agenzia per la Mobilità Metropolitana ha ampliato il proprio ambito di operatività e, quale ente pubblico di interesse regionale, è stato rinominato “Agenzia per la Mobilità metropolitana e regionale”.

Successivamente, con le leggi regionali 1/2015 e 9/2015, il legislatore regionale ha apportato ulteriori modifiche alla l.r. 1/2000, prevedendo, tra l’altro, l’estensione a tutto il territorio regionale della competenza del consorzio di cui all’art. 8 della legge medesima, rinominato da “Agenzia per la Mobilità metropolitana e regionale” in “Agenzia della mobilità piemontese”, il quale è costituito per l’esercizio in forma obbligatoriamente associata delle funzioni degli enti territoriali in materia di trasporto pubblico locale.

Con D.G.R. Piemonte n. 17-4134 del 12 luglio 2012 il territorio regionale è stato suddiviso in n. 4 bacini ottimali costituenti gli ambiti territoriali entro i quali deve essere organizzato lo svolgimento del trasporto pubblico locale al fine di massimizzare l’efficienza del servizio e conseguire economie di scala, così individuati:

- Bacino della provincia di Torino;
- Bacino della provincia di Cuneo;
- Bacino del nord-est, comprendente i territori delle province di Biella, Vercelli, Novara, Verbanò Cusio Ossola (VCO);
- Bacino del sud-est, comprendente i territori delle province di Asti e Alessandria.

Con l’art. 21 della L.R. n. 1 del 27/01/2015, il legislatore regionale ha apportato ulteriori consistenti modifiche al testo della L.R. 1/2000, ampliando l’ambito di operatività dell’Agenzia (ora rinominata) prevedendo l’adesione degli altri enti locali del Piemonte soggetti di delega, intendendo, così come si rileva dalla relazione al disegno di legge, dare piena attuazione a quanto il legislatore regionale aveva avviato nel 2011. In attuazione alla novella normativa, ha quindi preso avvio il percorso per l’adozione dei nuovi testi di convenzione e statuto che disciplinano l’attività e l’organizzazione del consorzio.

La Regione Piemonte, con DGR 42-1585 del 15/06/2015, ha adottato lo Statuto dell’Agenzia della mobilità piemontese, pubblicato sul BUR del 18/06/2015. L’Assemblea dell’Agenzia, con deliberazione 5/2015 del 23/07/2015 ha preso atto dei testi definitivi dello Statuto e della Convenzione dell’Agenzia rimettendo agli enti consorziati e consorziandi gli atti per l’approvazione nei rispettivi organi.

L’art. 8 della l.r. 1/2000 prevede che il consorzio gestisca tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico degli enti aderenti ed in particolare quelle di programmazione unitaria ed integrata del sistema della mobilità e dei trasporti, di attuazione della programmazione e di amministrazione dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza degli enti aderenti.

L'art. 10, comma 4 bis della L.R. 1/2000 e s.m.i. stabilisce che gli enti soggetti di delega stipulano con l'Agenzia apposite convenzioni per il trasferimento dei contratti di servizio in essere.

L'art. 3 dello Statuto dell'Agenzia, prevede che gli enti aderenti possano esercitare tramite l'Agenzia funzioni di propria competenza in materia di mobilità e svolgere qualsiasi attività ritenuta necessaria al fine del raggiungimento degli scopi istituzionali.

### **2.1.1. Proposta di programma Triennale della Regione Piemonte 2016-2018**

In aggiunta a quanto sopra l'attività dell'Agenzia attuerà gli indirizzi delineati nel documento PROPOSTA DI PROGRAMMA TRIENNALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 2016-2018 redatta ai sensi dell'art. 4 della l.r. 1/2000 e in attuazione della Delibera di Giunta Regionale n. 12-2217 del 12 ottobre 2015.

In particolare, l'Agenzia della Mobilità Piemontese assicurerà continuità e unitarietà alla programmazione dei servizi di trasporto pubblico perseguendo un percorso coordinato e partecipato dagli enti territoriali.

Nel secondo semestre del 2017 l'Agenzia proseguirà l'approfondimento dei contenuti del programma triennale attraverso il confronto sia in sede di Assemblea, sia in sede di Assemblea di Bacino; gli esiti del confronto e degli approfondimenti, che confluiranno nel programma triennale della Regione Piemonte, costituiranno anche elementi di integrazione del presente Documento Unico di Programmazione.

Nel 2018 l'Agenzia lavorerà per la preparazione del documento relativo al Programma Triennale dei servizi 2019-2021 che dovrà essere adottato dalla Regione entro il 1° Dicembre 2018 per essere allineato con le annualità di riferimento.

### **2.1.2. I contratti di servizio**

In ALLEGATO 2 - Contratti di competenza dell'AMP viene riportata una serie di tabelle che delineano il quadro dei contratti di servizio tra AMP ed aziende.

### **2.1.3. Affidamento dei servizi**

Con deliberazione n. 10 del 30 maggio 2016 il Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia ha istituito il Sistema di qualificazione dei concessionari dei servizi di trasporto pubblico locale. Il Sistema di qualificazione è stato aggiornato, per permettere una più ampia partecipazione degli operatori del settore, con deliberazione del Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia n. 8 del 9 giugno 2017.

Tale Sistema potrà essere utilizzato dall'Agenzia e dagli Enti aderenti per la qualificazione degli operatori economici aggiudicatari dei contratti di servizio di trasporto pubblico ai sensi dell'articolo 5 del Regolamento (CE) 1370/2007 e delle Misure regolatorie definite dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, nonché nei casi di aggiudicazione diretta dei contratti di servizio pubblico, così come consentiti dal Regolamento e dalla normativa italiana.

Il Sistema di qualificazione ha una durata indeterminata ed è strutturato per Categoria e Classi di qualificazione in funzione della tipologia ed entità dei servizi di trasporto.

Nel triennio 2018-2020 si porteranno a compimento le procedure di affidamento dei servizi ferroviari ed automobilistici integrati per i 4 bacini.

## 2.2. La struttura operativa dell’Agenzia

L’Agenzia ha una dotazione, in termini di risorse umane, che è evoluta negli anni, arrivando ad un organico composto da 18 persone.

Le cifre dell’Agenzia possono riassumersi come segue.

La struttura dell’Agenzia conta alla data del 01/01/2016 n. 18,7 persone in servizio distribuite come segue:

**Tabella 1 – Dotazione organica al 31/12/2016**

Area/Servizio		Dirigenti	Cat. D	Cat. C	Totale
Servizi in staff alla Direzione	• Servizi generali e Sistema informativo	0	2/2	1/1	3/3
	• Comunicazione e Relazioni esterne	0	0/1	0	0/1
Area Istituzionale, Finanze, Giuridico e Risorse		0/2	2,7/5	1/2	3,7/9
Area Pianificazione e Controllo		1/3	10/11	1/1	12/15
Totale		1/5	14,7/19	3/4	18,7/28

**Tabella 2 Analisi caratteri qualitativi / quantitativi (dati al 1/1/2016)**

<b>Età media del personale (escluso Dirigente):</b>	<b>46,06 anni</b>
<b>Età media dei dirigenti:</b>	<b>54 anni</b>
<b>Tasso di crescita unità di personale negli anni (2016 su 2015)</b>	<b>-5,26%</b>
<b>% di dipendenti in possesso di laurea:</b>	<b>88,88%</b>
<b>% di dirigenti in possesso di laurea</b>	<b>100%</b>
<b>ore di formazione (media 2016)</b>	<b>27 ore</b>
<b>Turnover del personale</b>	<b>-5,26%</b>

Con determinazione del direttore generale n. 43 del 28/01/2014, in attuazione della deliberazione del Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia n. 24/2013 del 23/09/2013, è stato costituito il "Comitato Unico di Garanzia per le pari opportunità, la valorizzazione del benessere di chi lavora e contro le discriminazioni (CUG)" dell'Agenzia.

Alla costituzione del CUG si è provveduto in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 57, comma 1 del Decreto Legislativo 30 marzo 2001, n. 165, così come introdotto dall'art. 21 della Legge 4 novembre 2010, n. 183.

Tale norma dispone, infatti, che le pubbliche amministrazioni costituiscano al proprio interno, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, il predetto Comitato e prevede che il CUG sostituisca, unificandone le competenze in un solo organismo, i comitati per le pari opportunità e i comitati paritetici sul fenomeno del mobbing, costituiti in applicazione della contrattazione collettiva, dei quali assume tutte le funzioni previste dalla legge, dai contratti collettivi relativi al personale delle amministrazioni pubbliche o da altre disposizioni.

L'art. 57 comma 03 stabilisce i compiti del CUG che , *"[...] all'interno dell'amministrazione pubblica, ha compiti propositivi, consultivi e di verifica e opera in collaborazione con la consigliera o il consigliere nazionale di parità. Contribuisce all'ottimizzazione della produttività del lavoro pubblico, migliorando l'efficienza delle prestazioni collegata alla garanzia di un ambiente di lavoro caratterizzato dal rispetto dei principi di pari opportunità, di benessere organizzativo e dal contrasto di qualsiasi forma di discriminazione e di violenza morale o psichica per i lavoratori"*

L'istituzione del CUG presso l'Agenzia risponde in pieno alla finalità di ottimizzare la produttività del lavoro: un ambiente di lavoro in grado di garantire pari opportunità, salute e sicurezza, infatti, è elemento imprescindibile per ottenere un maggior apporto dei lavoratori e delle lavoratrici, sia in termini di produttività sia di appartenenza.

Il CUG dell'Agenzia è impegnato nei compiti previsti dalla normativa di riferimento ed in particolare nel monitoraggio e nella verifica di effettività del Piano delle Azioni Positive (P.A.P.) 2013-2015 approvato dall'Agenzia con la citata deliberazione n. 24/2013. Con riferimento al P.A.P., il Comitato avrà un ruolo propositivo ai fini di apportare, nel corso del triennio, eventuali modifiche, integrazioni ed ampliamenti alle azioni nello stesso indicate.

Infatti, con Deliberazione del Consiglio di Amministrazione n.° 23 del 30/12/2015 è stato approvato il P.A.P. (Piano triennale di Azioni Positive) per il periodo 2016/2018. che impegnerà l'Amministrazione, anche attraverso la consultazione del C.U.G., a dare attuazione alle azioni positive espresse nello stesso nei confronti del personale dipendente.

Sul sito internet dell'Agenzia, all'indirizzo <http://www.mtm.torino.it/it/amministrazione-trasparente/piano-della-performance/benessere-organizzativo?searchterm=benessere+organ>, sono inoltre pubblicati i risultati del primo questionario sul benessere organizzativo dei dipendenti dell'Agenzia (anno 2014). In Tabella 3 sono riportati alcuni risultati di sintesi relativi all'analisi del benessere organizzativo.

**Tabella 3 - Analisi benessere organizzativo**

Tasso di assenze <i>(anno 2015)</i>	14,71%
Tasso di dimissioni premature	0%
Tasso di richieste di trasferimento	0%
Tasso di infortuni <i>(anno 2015)</i>	0%
% di dipendenti assunto a tempo indeterminato <i>Percentuale calcolata sui presenti al 01/01/2016</i>	100%

**Tabella 4 -Analisi di genere**

% di dirigenti donne	0%
% di donne rispetto al totale del personale	37%
Età media del personale femminile	42,22 anni
% di donne laureato rispetto al totale personale donne	85,71%
ore di formazione donne (media 2016)	32,85 ore

Sezione Strategica

La sezione strategica presenta le linee programmatiche dell'ente e gli obiettivi distinti per missione.

L'orizzonte di riferimento delle linee programmatiche dell'Agenzia è pari a quello del mandato amministrativo. Si ricorda che il Dlgs 126/2014 ha abrogato il piano generale di sviluppo, per cui le linee programmatiche (articolo 46 del Dlgs 267/2000) sono l'unico documento di indirizzo strategico su cui costruire il DUP.

La definizione delle linee programmatiche non può prescindere da valutazioni economico-giuridiche riferite al contesto esterno (europeo, nazionale e regionale) e alle condizioni del territorio amministrato. In particolare, dovranno essere definiti gli indirizzi generali dei soggetti controllati e partecipati. Trovano inoltre collocazione in questa sede i programmi di spesa, la gestione del patrimonio, la definizione degli equilibri economico-finanziari e di cassa, e le valutazioni di coerenza e compatibilità con i vincoli di finanza pubblica.

**2.3. Il quadro delle condizioni esterne economico finanziarie**

La situazione economica dell'ente si basa sulla definizione dei parametri economici del Documento di economia e finanza regionale (DEFR).

In attesa dell'approvazione del Documento di economia e finanza regionale (DEFR) riferito al triennio 2018-2020 e dell'approvazione del Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale 2016-2018 ai sensi dell'art. 4 della l.r. 1/2000 s.m.i., l'evoluzione dei flussi economici e finanziari relativi al prossimo triennio 2017-2019 è stata desunta dagli importi indicati nella Legge Regionale 14 aprile 2017 n.6 – Bilancio di previsione finanziario 2017-2019.

In tale documento vengono individuati trasferimenti correnti per il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale 2017 -2019 pari ad Euro 530 milioni annui, di cui Euro 40 milioni destinati al trasferimento alle aziende di trasporto degli oneri derivanti dal rinnovo del CCNL comparto autoferrotranvieri relativo al periodo 2004-2007. Si ritiene pertanto di considerare tale importo quale entrata costante annua di provenienza regionale per il triennio 2018-2020.

La ripartizione tra servizi di trasporto pubblico su gomma, servizi ferroviari e spese di funzionamento dell'Agenzia della mobilità piemontese sarà definita in sede di redazione del Programma Triennale 2016-2018 e successivo 2019-2021; ai fini del presente documento, si propone la medesima ripartizione percentuale tra le suddette voci adottata per il Bilancio 2017 dell'Agenzia, ovvero:

**Tabella 5- Ripartizione risorse regionali triennio 2018-2020**

RIPARTO GOMMA E FERRO	2018	%	2019	%	2020	%
Fondo regionale trasporti	530.000.000,00		530.000.000,00		530.000.000,00	
Risorse per rinnovo CCNL 2004/2007	40.000.000,00		40.000.000,00		40.000.000,00	
Risorse al netto degli oneri di rinnovo CCNL	490.000.000,00	100,00%	490.000.000,00	100,00%	490.000.000,00	100,00%
Funzionamento AMP (1%)	4.900.000,00	1,00%	4.900.000,00	1,00%	4.900.000,00	1,00%
TPL bus, tram, metro, fune e navigazione	265.830.561,87	54,25%	265.830.561,87	54,25%	265.830.561,87	54,25%
TPL ferroviario	219.269.438,13	44,75%	219.269.438,13	44,75%	219.269.438,13	44,75%

### **2.3.1. Evoluzione della situazione economica e finanziaria dell'Ente rispetto ai parametri della DEFR**

Le risorse derivanti dai trasferimenti regionali costituiscono l'entrata principale del bilancio dell'Agenzia, pesando in termini percentuali sul Bilancio 2017 (quota destinata alla copertura oneri Contratti di Servizio per il TPL) per il 93,67% e conseguentemente l'evoluzione finanziaria dell'Agenzia è determinata in massima parte dall'andamento finanziario e dalle scelte di bilancio della Regione. Inoltre, la copertura degli oneri di funzionamento dell'Agenzia è anch'essa determinata dai trasferimenti regionali: ai sensi dell'art. 26, comma 3, della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1, così come modificato dalla legge regionale n. 1/2015, una somma non superiore all'1% delle somme previste dalla Regione per il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale, deve essere destinata agli oneri di funzionamento dell'Agenzia della mobilità piemontese.

La seconda fonte di entrata del bilancio è il rimborso IVA da parte dello Stato sui pagamenti effettuati quale corrispettivo dei contratti di servizio inerenti il trasporto pubblico è interamente destinata dall'Agenzia a copertura dei suddetti contratti di servizio. Tale entrata è stimata per il triennio 2018-2020, con riferimento all'importo complessivo delle compensazioni degli obblighi di servizio nei contratti di servizio di tpl, in un valore pari al 41,43% dell'IVA versata; oltre alla trattenuta del 3% prevista dalla decisione del Consiglio UE del 26/5/2014, pari al 3%.

Si tenga conto in merito che l'aliquota di IVA non rimborsata viene normalmente fissata di anno in anno con effetto retroattivo mediante specifico D.P.C.M., l'ultimo dei quali (emesso il 23/09/2016) ha fissato tale quota per l'anno 2014 nel 58,57%.

Un'ulteriore fonte di entrata è costituita dagli eventuali trasferimenti da parte degli Enti locali volti a finanziare servizi di trasporto aggiuntivi rispetto a quelli finanziati dal fondo regionale trasporti. La previsione di competenza 2017 attualmente a Bilancio per tali maggiori servizi richiesti è pari a Euro 6.778.000,00.

Premesso quanto sopra, l'andamento finanziario ed economico dell'Agenzia con riferimento al prossimo triennio si profila relativamente stabile.

## **2.4. Indirizzi e obiettivi strategici**

La Regione Piemonte ha trasmesso all'Agenzia con nota n. 1525 del 14 dicembre 2015 la propria *PROPOSTA DI PROGRAMMA TRIENNALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 2016-2018*, redatta ai sensi dell'art. 4 della l.r. 1/2000 e in attuazione della Delibera di Giunta Regionale n. 12-2217 del 12 ottobre 2015,

La PROPOSTA della Regione Piemonte riporta i principi di rilevanza strategica, questi possono essere sostanziati nell'obiettivo strategico di "assicurare il diritto alla mobilità delle persone quale presupposto allo sviluppo sociale, economico, culturale, dei cittadini che vivono in Piemonte".

Tale obiettivo è perseguito mediante l'approntamento, lo sviluppo ed il mantenimento di un sistema di trasporto pubblico sostenibile (dal punto di vista sociale, ambientale ed economico) e di qualità.

La sostenibilità del sistema di trasporto pubblico, per quanto attiene la programmazione dei servizi, si traduce nel rispetto di standard comuni e riconosciuti di:

- garanzia di un livello minimo di accessibilità alle funzioni sociali;
- rispetto dell'ambiente naturale ed artistico;
- efficienza nell'impiego dei finanziamenti pubblici.

La qualità del sistema di trasporto pubblico, per quanto attiene la programmazione dei servizi, si traduce nel rispetto di standard comuni e riconosciuti:

- nella definizione della quantità del servizio da fornire alle varie comunità;
- nella progettazione degli orari delle linee;

- nella programmazione delle coincidenze tra servizi;
- nella progettazione dei punti di fermata e di trasbordo/interscambio
- nell'attuazione di sistemi tariffari integrati che permettano l'uso indifferente (in alternativa o in associazione) delle varie modalità di trasporto pubblico.

I valori obiettivo (livelli) degli standard(s) vanno definiti in funzione dei vincoli sull'ammontare dei finanziamenti disponibili.

Nel perseguimento dell'obiettivo strategico formulato dalla Regione ogni azione deve essere compiuta in coerenza con la visione strategica del sistema del trasporto pubblico piemontese.

La visione del sistema TPL piemontese è quella di un sistema gerarchico nel quale si collocano, in ordine di priorità:

- il sistema ferroviario costituito da SFR (Servizio Ferroviario Regionale) di collegamento dei vari bacini con il capoluogo regionale (Torino) e con i capoluoghi (Aosta, Milano, Genova) delle Regioni confinanti in modo significativo e SFM (Servizio Ferroviario Metropolitano) di raccolta/distribuzione nella Città Metropolitana;
- il sistema di metropolitana costituita dalle linee (attualmente una, in futuro due) di metropolitana automatica di Torino;
- il sistema tranviario, di integrazione e supporto ai sistemi precedenti sulle direttrici urbane di Torino di maggior traffico;
- il sistema di bus (urbani-suburbani ed extraurbani) di adduzione e supporto ai sistemi precedenti e di integrazione sulle direttrici non servite da essi;
- i sistemi complementari peculiari di alcune realtà (battelli, funicolari, funivie).

Per il buon funzionamento del sistema complessivo sono fondamentali, a scala regionale o, quantomeno, di bacino:

- un sistema di nodi di interscambio tra sistema ferroviario ed altri sistemi di trasporto sia collettivi (bus, tram, metro) sia individuali (auto e bici private, car e bike sharing);
- un sistema tariffario integrato che, a tendere, preveda tariffe origine-destinazione intra-bacino ed inter-bacini indipendenti dall'operatore che esercisce i servizi utilizzati.

Dovrà infine essere dato un nuovo impulso ad alcuni ambiti ad oggi non ancora affrontati con l'adeguata attenzione, quali:

- La sostenibilità ambientale, al fine di contribuire a contrastare il consumo delle risorse energetiche di origine fossile e al miglioramento della qualità dell'aria, sostenendo il miglioramento delle flotte pubbliche e promuovendo azioni volte al contenimento e riduzione dell'uso dell'auto individuale.
- Lo sviluppo di nuovi modelli di business per le aziende del settore, favorendo azioni specifiche di marketing, promuovendo politiche mirate all'aumento dell'utenza, favorendo l'integrazione fra i servizi tradizionali e quelli più innovativi o fra sistemi pubblici e privati.
- La motivazione delle aziende e dei lavoratori nel settore dei trasporti, promuovendo un cambio nell'approccio verso il pubblico che non deve più essere considerato come utente ma come cliente, volto a fornire un servizio di qualità e attrattivo.

I "proponimenti" sono ambiziosi, specie se guardati nel contesto della riduzione del finanziamento pubblico al sistema di trasporto pubblico avvenuta nel recente passato. In questa condizione l'azione dell'Agenzia dovrà essere ispirata al massimo contenimento degli impatti negativi sui cittadini che la riduzione delle risorse disponibili, con le inevitabili ricadute sulla quantità di servizio erogato, può causare.

Gli obiettivi strategici devono essere tradotti in obiettivi operativi.

Il triennio 2018-2020 si connota come un periodo di probabile stabilità delle risorse provenienti dalla ripartizione (su base regionale) del Fondo Nazionale Trasporti (FNT) e di limitata possibilità di integrazione di queste con risorse proprie regionali.

Gli obiettivi operativi per il triennio 2018-2020 saranno quindi incentrati sulla sostenibilità economica del sistema del trasporto pubblico regionale.

Allo stato attuale il sistema di trasporto pubblico non risulta in equilibrio finanziario registrando a livello regionale un valore della produzione (e quindi di corrispettivi attesi dagli operatori) superiore al valore degli stanziamenti previsti. La situazione varia da bacino a bacino e da contratto a contratto.

L'obiettivo primario del programma triennale dei servizi di TPL è allineare, per ogni contratto di servizio e quindi per ogni bacino, il valore della produzione al valore degli stanziamenti previsti.

Gli altri obiettivi generali contenuti nella *PROPOSTA* della Regione Piemonte sopra si riassumono in

- 1) **miglioramento del rapporto ricavi/costi operativi (R/C)**; i costi operativi potranno essere assunti pari a quelli desumibili dall'applicazione dei costi standard in via di definizione;
- 2) **miglioramento continuo del load-factor** in linea con gli obiettivi fissati dal legislatore nazionale;
- 3) **tutela dei livelli occupazionali**: definizione del personale per lo svolgimento dei servizi minimi essenziali e utilizzo dell'eventuale personale in esubero per servizi finalizzati al miglioramento della qualità percepita, della sicurezza degli utenti e del personale viaggiante a bordo dei mezzi ed a un più puntuale monitoraggio del servizio erogato, in attesa che le uscite in quiescenza riequilibrino le presenze in servizio.

L'Agenzia ha effettuato attività di interlocuzione con le Assemblee e le Commissioni Tecniche di Bacino per la traduzione degli obiettivi generali in obiettivi specifici di bacino riguardanti specifici indicatori di offerta e di domanda.

Sono da individuare, in modo universalmente condiviso ed accettato, un insieme di parametri "territorializzabili" e le metodologie per definirne i valori obiettivo e le procedure di misurazione.

L'Agenzia ha formulato alcune proposte per lo stimolo alla discussione che sono state presentate alle assemblee di Bacino, in particolare per quanto riguarda i temi della definizione dei "Servizi Minimi" e dell'individuazione delle Aree a Domanda Debole e dei servizi da fornire ad esse.

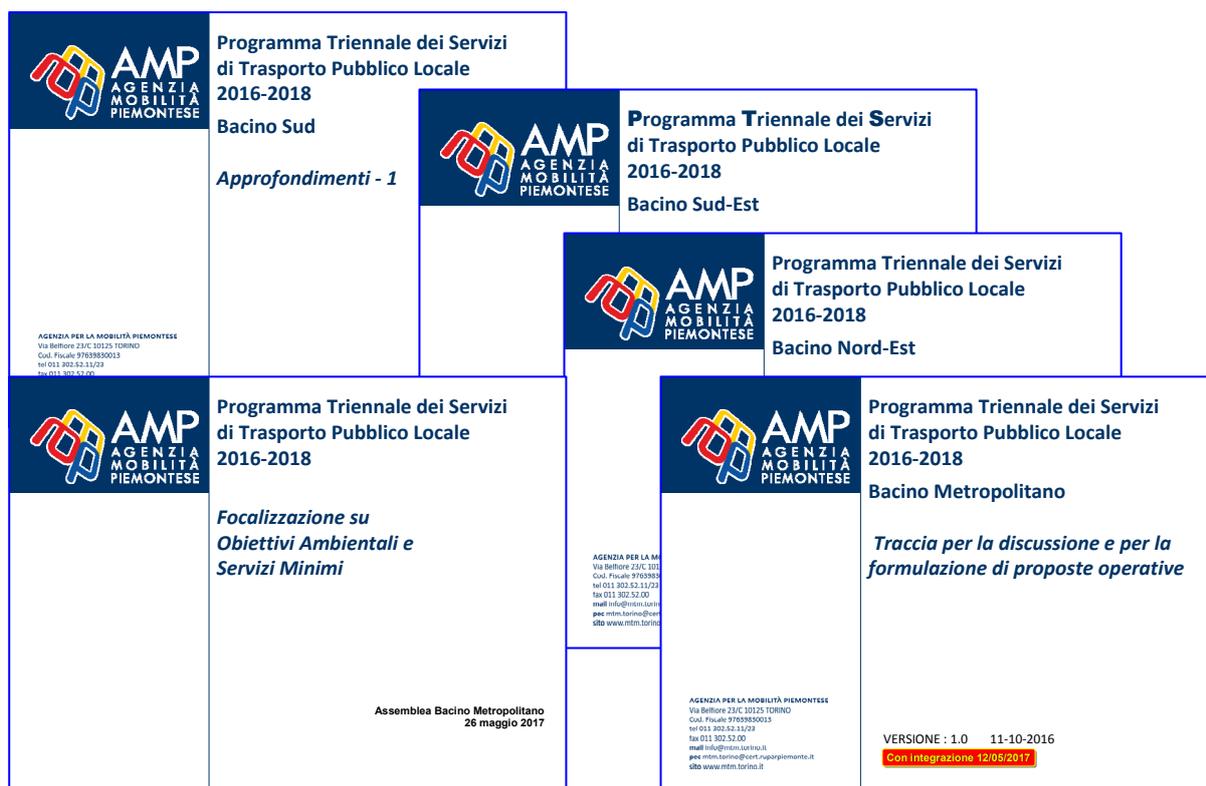


Figura 1 – Documenti presentati nelle Assemblee di Bacino

Data la rilevanza dei temi in discussione l’interlocuzione non si è esaurita e dovrà proseguire nel periodo 2018-2020 per pervenire, entro il 2018, in sede di redazione del programma Triennale 2019-2021, ad una definizione condivisa sia dei livelli minimi di servizio per le varie casistiche, sia della metodologia di individuazione (e di trattazione) delle aree a domanda debole.

Più in generale dovrà essere affrontata la problematica della ripartizione delle risorse tra Bacini/Contratti con criteri che superino l’applicazione del “riparto storico”.

**2.4.1. Il Servizio Ferroviario Metropolitan e il Servizio Regionale**

A partire dal 2012 la struttura dei servizi ferroviari nella Regione Piemonte è stata riorganizzata attraverso la realizzazione del Servizio Ferroviario Metropolitan [SFM] e del Servizio Ferroviario Regionale [SFR]. Con la loro attivazione si è inteso realizzare un sistema di trasporto integrato, coerente e unitario tale da divenire l’ossatura portante del sistema di trasporto pubblico regionale.

I principi che hanno dettato la completa riorganizzazione dei servizi ferroviari, sono stati:

- Semplicità e riconoscibilità: i servizi sono stati organizzati per tipo e linea, i treni sono omogenei per missione (origine e destinazione), fermate e tempi di percorrenza;
- Cadenzare il servizio con, ove necessario, l’inserimento di rinforzi per rispondere ai picchi di domanda); omogeneità per missioni;
- Eliminare le interruzioni: il servizio è continuo nell’arco della giornata grazie allo spostamento dei periodi di manutenzione programmata nelle ore notturne;

- Equilibrare in entrambe le direzioni, in modo da servire anche gli spostamenti in “controflusso”, in direzione opposta a quella dei tradizionali spostamenti pendolari e rendere appetibile l’offerta sui .segmenti di linea sovrapposti.

Questa struttura di servizio permette la realizzazione di punti di interscambio sia fra le diverse linee e con altri sistemi di trasporto.

Il sistema ferroviario è evoluto nel tempo. Le figure 3 e 4 riportano la configurazione 2017 rispettivamente del Servizio Ferroviario Metropolitano e del Servizio Ferroviario Regionale.



Figura 2 - Schema del Servizio Ferroviario Metropolitano (esercizio 2017)

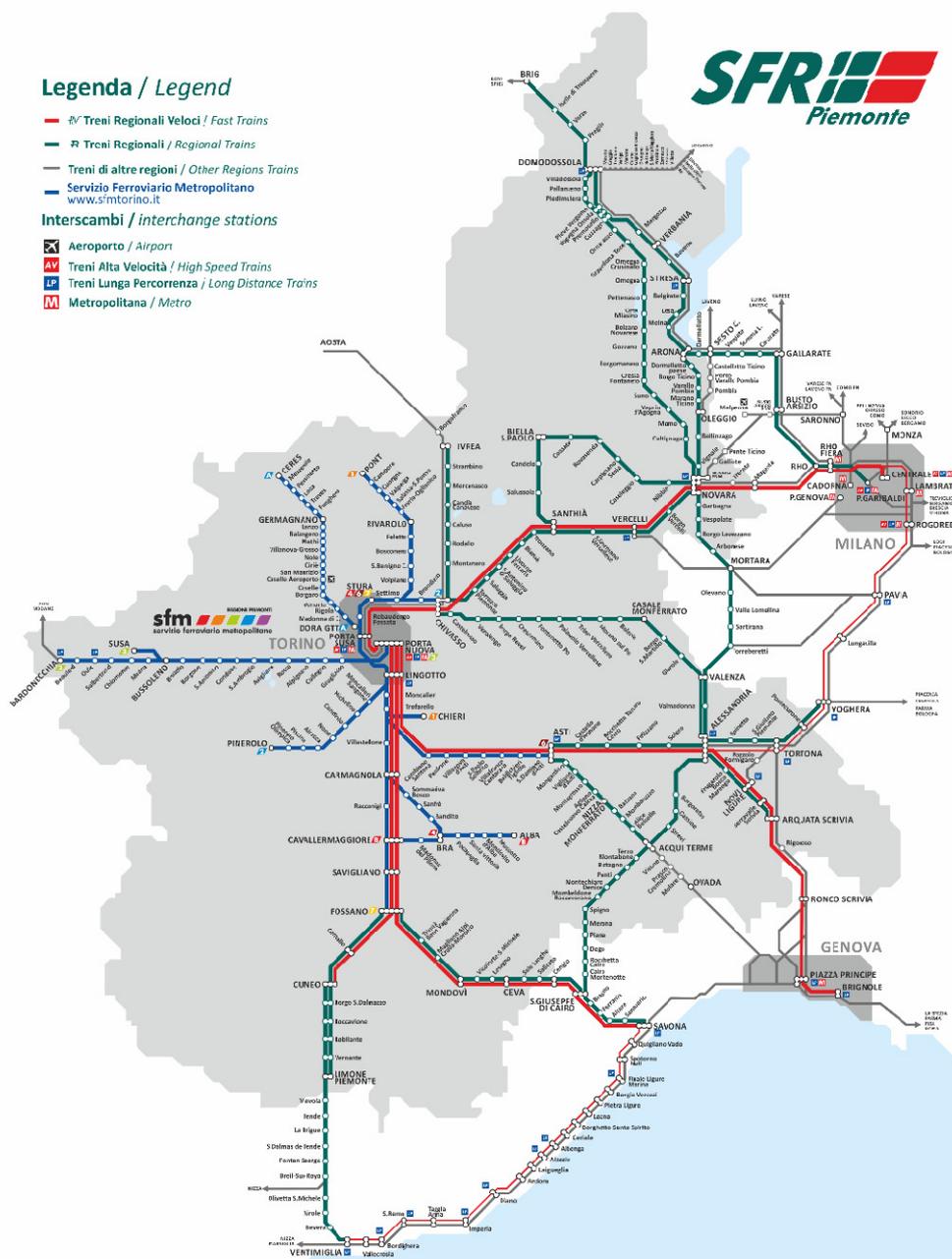


Figura 3 - Schema del Servizio Ferroviario Regionale

Nel Servizio Ferroviario Metropolitano

- i treni metropolitani [sfm] si estendono a raggiera da Torino, effettuano tutte le fermate e prevedono un cadenzamento orario o biorario; nell'area metropolitana di Torino la somma delle diverse linee determina sulle tratte in comune un servizio con frequenze elevate;

nel Servizio Ferroviario Regionale

- i treni Regionali Veloci [RV] connettono i principali centri del Piemonte e i capoluoghi delle regioni vicine (Genova e Milano); tali servizi sono stati riorganizzati e velocizzati e hanno adesso tempi di percorrenza competitivi ed un'organizzazione cadenzata e strutturata; in linea generale i treni RV fermano esclusivamente nei capoluoghi di provincia e in alcuni nodi dove avviene l'interscambio con altri servizi ferroviari;

- i treni Regionali [R] permettono la distribuzione dei viaggiatori collegando tutte le stazioni a partire dai poli principali; hanno anche loro un'organizzazione strutturata con cadenzamento orario o biorario.

L'SFM continuerà ad evolvere ed ampliarsi in conseguenza dei potenziamenti infrastrutturali previsti.

Proseguiranno nel triennio 2018-2020 gli studi già in corso riguardanti la revisione dello schema dei servizi e degli orari in funzione della futura realizzazione del collegamento diretto della Torino-Ceres (sfmA) con il passante ferroviario e della linea sfm5 con l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria dello scalo di Orbassano.

Rispetto allo stato attuale si prevede:

- l'ampliamento della rete: grazie alla realizzazione dell'interconnessione di c.so Grosseto, della linea sfm5 e all'apertura delle nuove stazioni (Dora e Zappata) sul passante urbano; sarà da valutare l'eventuale apertura/riapertura di altre fermate sul resto della rete.
- l'estensione degli attestamenti a Nord: prolungando gli attestamenti delle linee sfm da Stura a Chivasso

Si intende, inoltre, sviluppare una più stretta integrazione con il servizio ferroviario metropolitano dei servizi regionali afferenti al nodo di Chivasso, quali la direttrice di Ivrea e la direttrice di Casale Monferrato.

Nel triennio 2018-2020 dovrà essere esaminata anche la possibilità/fattibilità di

- riattivazione, anche in funzione di possibili affidamenti congiunti ferro-gomma, delle linee ferroviarie attualmente sospese;
- estensione del servizio ferroviario da Bardonecchia a Modane.

Nel triennio 2018-2020 si intende inoltre continuare e migliorare la cooperazione con le regioni confinanti per attuare un maggior coordinamento dei servizi che attualmente ricadono sotto competenze diverse. Ad esempio questo potrà avvenire:

- nell'area nord-ovest dove già alcuni servizi sono realizzati in associazione con la Lombardia (linea Domodossola-Milano) e con la Svizzera (linea Domodossola-Brig-(Bern), recentemente affidata a BLS);
- nell'area sud-ovest dove un maggiore coordinamento dei servizi tra Piemonte, Lombardia e Liguria (e in parte anche Emilia Romagna), apre interessanti prospettive di sviluppo e miglioramento dei collegamenti interregionali.
- Sulla direttrice Torino-Chivasso-Ivrea-Aosta, su cui sono presenti servizi piemontesi e della Valle d'Aosta.

La Figura 4 illustra lo schema di sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano secondo le previsioni di evoluzione finora effettuate.



Figura 4 - Schema di sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano

Lo schema dovrà essere aggiornato alla luce delle più recenti indicazioni fornite dalla Regione Piemonte secondo le quali il servizio ferroviario deve essere composto da due categorie di servizi (A e B) delle quali la seconda è suddivisa in tre ambiti come sotto meglio specificato.

A. Servizio Ferroviario Metropolitano: SFM 1-7

- B. Servizio Ferroviario Regionale:
- RV Torino-Milano, RV Torino-Alessandria-Genova,
  - RV Torino-Cuneo/Savona, RV Asti-Milano,
  - R Chivasso-Casale M.-Alessandria, R Santhià-Biella;
  - R Biella-Novara, R Ivrea-Chivasso-Novara,
  - R Domodossola-Novara, R Domodossola-Arona,
  - R Arona-Novara, R Novara-Alessandria,
  - R Asti-Alessandria, R Alessandria-Arquata S,
  - R Alessandria-Voghera, R Asti-Acqui Terme,
  - R Fossano-S. Giuseppe di Cairo,
  - R Alessandria- Acqui T. -S. Giuseppe di Cairo-Savona,
  - R Fossano-Cuneo-Limone Piemonte,
  - R Cuneo-Limone Piemonte-Ventimiglia
  - SFMB Bra-Cavallermaggiore

+ linee attualmente sospese.

B1 Ambito costituito da linee RV (Regionali Veloci) e linee R (Regionali) più strettamente connesse ai servizi RV ;

B2 Ambito costituito da linee trasferibili nei contratti di regioni limitrofe mediante accordi;

B3 Ambito costituito da linee R più facilmente separabili dagli stessi servizi RV per le quali è ipotizzabile una gestione integrata con i servizi automobilistici extraurbani afferenti ad uno specifico Bacino.

La suddivisione in categorie distinte (A e B) ed ambiti distinti (B1, B2) è funzionale all'affidamento dei relativi servizi in lotti separati.

Per i servizi appartenenti all'ambito A (SFM) è previsto l'affidamento del servizio ferroviario comprensivo dei servizi sostitutivi ed integrativi su gomma.

Per questi servizi è intenzione della Regione richiedere una revisione della loro "perimetrazione", sia nell'accezione spaziale sia nell'accezione temporale, con l'obiettivo di un più puntuale allineamento dell'offerta alla domanda.

In tale ottica, dal punto di vista spaziale, potranno essere eventualmente riposizionati a minor distanza da Torino i capilinea esterni del servizio SFM su alcune direttrici, con passaggio ad un servizio "RV" (da e per Torino) o "R" (da e per il nuovo capolinea) a cadenzamento almeno biorario sulla tratta esterna non più servita da SFM.

Parimenti, dal punto di vista temporale, potranno essere maggiormente differenziati i servizi nei periodi a più bassa frequentazione (sabato, festivi, periodi di chiusura scuole) da quelli feriali dal lunedì al venerdì dei periodi di apertura scuole.

Sempre per i servizi appartenenti all'ambito A (SFM) sarà valutata la possibilità di trasformare gli attuali servizi di rinforzo fuori cadenzamento nei periodi di punta in servizi "diretti" con riduzione del numero di fermate e commisurata riduzione del tempo di percorrenza.

Per i servizi appartenenti all'ambito B3 è previsto l'affidamento in lotti integrati ferro-gomma; tra questi vanno annoverati anche eventuali servizi da riattivare su alcune delle sotto elencate linee attualmente sospese.

- Alessandria - Castagnole
- Asti - Casale – Mortara
- Asti - Chivasso
- Ceva - Ormea
- Cuneo - Saluzzo - Savigliano
- Novi - Tortona
- Alessandria – Ovada
- Asti - Castagnole - Alba
- Casale - Vercelli
- Cuneo - Mondovì
- Novara - Varallo
- Santhià - Arona

Per le linee regionali più fortemente connesse con il Servizio Ferroviario Metropolitano

- Germagnano-Ceres,
- Rivarolo C.se-Pont C.se
- Pinerolo - Torre Pellice (attualmente sospesa, eventualmente da riattivare)

è da valutare, ai fini dell'affidamento del servizio, la miglior alternativa tra la collocazione nell'ambito A oppure nell'ambito B3.

Per quanto riguarda l'SFR si prevede il consolidamento della struttura delle linee RV come asse portante del sistema attraverso il potenziamento dei servizi e la loro velocizzazione. Tra gli interventi individuati si possono citare la sistematizzazione del cadenzamento semiorario dei RV Torino-Milano in ora di punta e il completamento del cadenzamento dei RV Torino-Genova. Il potenziamento dei Regionali Veloci nel quadrante sud, sicuramente complesso e ambizioso, si pone l'obiettivo futuro di un cadenzamento orario per i servizi RV Torino-Cuneo e RV Torino-Savona.

Sul sistema RV così definito si prevede lo sviluppo del sistema di distribuzione delle linee regionali, anche attraverso la riapertura delle linee su cui il servizio ferroviario regionale è stato sospeso. Un primo indirizzo per il ripristino del servizio su tali linee, è costituito dagli studi specifici per ogni tratta che l’Agenzia ha iniziato a realizzare.

Ulteriori sviluppi del sistema sono legati alla disponibilità di nuove infrastrutture in progetto e in realizzazione (quali ad esempio, il potenziamento tecnologico dell’asse Torino-Padova che garantirà una maggiore capacità nel nodo di Torino e l’elettrificazione della linea Biella-Santhià che permetterà di realizzare servizi diretti verso Torino).

#### **2.4.2. Bacino Metropolitano (Torino) - Linee di metropolitana**

Nel triennio 2018-2020 sarà completato il prolungamento da Lingotto a Bengasi della linea 1 di metropolitana e sarà avviata la costruzione del prolungamento da Collegno a Cascine Vica (Rivoli).

L’azione dell’Agenzia sarà improntata (per quanto nelle proprie competenze) a rendere quanto più possibile facile e comodo l’accesso ed il trasferimento da/a altri (sotto)sistemi di trasporto, in primo luogo il trasporto pubblico di superficie.

Nel triennio 2018-2020 sarà oggetto di approfondimento la progettazione della linea 2 di metropolitana.

L’Agenzia potrà fornire supporto ai progettisti improntando la propria azione al presidio della garanzia della compatibilità delle scelte tecnologiche e di tracciato con le esigenze di armonico completamento della linea, sua integrazione col resto del sistema di metropolitana e con il sistema ferroviario metropolitano, sua capacità di miglioramento di efficacia ed efficienza del sistema complessivo dei trasporti nell’area metropolitana.

#### **2.4.3. Bacino Metropolitano (Torino) - Il sistema tranviario**

Il sistema tranviario di Torino è stato caratterizzato nell’ultimo triennio da invecchiamento e, soprattutto, contrazione del parco disponibile. Ciò limita fortemente la possibilità di espansione del servizio tranviario in un orizzonte di breve periodo quale quello del triennio 2018-2020. L’azione dell’Agenzia nel triennio 2018-2020 sarà improntata a favorire il rinnovo del parco tranviario con sostituzione delle motrici più vecchie (vedi anche successivo punto 3.2.9).

La possibilità di espansione del servizio tranviario è molto limitata dalla contrazione delle risorse disponibili avvenuta nel recente passato, che rende addirittura difficoltoso il mantenimento ai livelli attuali di un servizio più “pregiato” – e quindi più costoso – del servizio bus.

L’azione dell’Agenzia nel triennio 2018-2020 sarà dunque improntata al mantenimento, ed auspicabile (ma difficile) modesto incremento, degli attuali livelli quantitativi del servizio tranviario nei periodi di più alta domanda (periodi di apertura delle scuole) e ad una sua eventuale riduzione nei periodi, specie estivi, di più bassa domanda.

In ogni caso l’Agenzia perseguirà l’obiettivo di miglioramento dell’integrazione del servizio tranviario con quello ferroviario, operando in modo da facilitare la realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari.

Parimenti l’Agenzia perseguirà l’obiettivo di miglioramento delle prestazioni del sistema tranviario (velocità e regolarità) cercando di favorire, per quanto nelle proprie competenze e possibilità:

- il grado di separazione e protezione dal traffico privato
- l’asservimento semaforico
- il diradamento delle fermate

Un primo documento che individua le ipotesi di intervento necessarie per l'aumento della velocità commerciale della linea 4 e contestuale recupero di efficienza organizzativa è stato redatto; si dovrà proseguire l'analisi prendendo in considerazione le altre linee tranviarie.

#### **2.4.4. Bacino Metropolitano (Torino) - Reti di autobus metropolitani e sistema degli interscambi**

##### AREA METROPOLITANA DI TORINO

Prosegue l'azione dell'Agenzia improntata al raggiungimento dell'equilibrio finanziario tra risorse disponibili ed entità dei servizi erogati.

Le riduzioni di offerta sono effettuate ricercando interventi che possano contenere gli impatti negativi sulla cittadinanza.

Le linee di azione, già individuate nello scorso triennio di concerto con la Città di Torino e GTT sono:

- aumento della velocità commerciale;
- rimodulazione del profilo giornaliero, settimanale e annuale in funzione della gerarchizzazione della rete e dei livelli di carico;
- ridisegno rete serale;
- eliminazione delle sovrapposizioni non cooperative tra linee;
- adeguamento dei servizi speciali verso poli industriali, universitari e aree oggetto di trasformazione urbanistica;
- integrazione intermodale, in particolare con bike sharing, car sharing e percorsi pedonali.

La rete di bus sarà oggetto di riesame nell'occasione dell'estensione spaziale o quantitativa dei servizi più forti (ferrovia e metropolitana e tram).

Si continuerà a ricercare una maggiore armonizzazione tra servizi svolti nello stesso ambito territoriale anche se afferenti a contratti diversi.

Continuerà l'interlocuzione con i Comuni per l'individuazione di specifiche linee di azione per gli sviluppi di ciascun sistema di TP urbano di pertinenza.

##### RESTO DELLA CITTA' METROPOLITANA DI TORINO

Continua l'interlocuzione con la Città Metropolitana di Torino; di concerto con questa, secondo gli indirizzi che saranno dati dall'Assemblea di Bacino, l'azione dell'Agenzia nel triennio 2018-2020 sarà improntata anche in questo ambito al raggiungimento dell'equilibrio finanziario tra risorse disponibili ed entità dei servizi erogati.

Le linee di azione sono mutate da quelle assunte per l'area metropolitana, in particolare:

- eliminazione delle sovrapposizioni non cooperative tra linee;
- rafforzamento della funzione di adduzione al SFM
- rafforzamento dell'armonizzazione tra servizi svolti nello stesso ambito territoriale anche se afferenti a contratti diversi.

Dovrà essere avviata l'interlocuzione con i Comuni di Bardonecchia Carmagnola, Giaveno, Ivrea, Pinerolo per l'individuazione di specifiche linee di azione per gli sviluppi desiderati/sostenibili di ciascun sistema di TP urbano di pertinenza.

Al fine di attuare un sistema di interscambi che non sia penalizzante per l'utenza appare fondamentale assumere i provvedimenti necessari per garantire l'integrazione tariffaria tra i vari sistemi di trasporto pubblico.

#### **2.4.5. Bacino Sud (Cuneo) - Reti di autobus**

Nel corso del 2015 è stata avviata l'interlocuzione con la Provincia di Cuneo e le Città di Cuneo, Alba e Bra, soggetti di delega afferenti al Bacino Sud, che ha portato al trasferimento dei rispettivi Contratti di Servizio a partire dal 1 settembre 2015 e alla Costituzione del Bacino Sud, che è stata completata con l'acquisizione da parte dell'Agenzia dei Contratti del servizio urbano dei Comuni di Mondovì (dal 1 luglio 2016), Fossano, Saluzzo e Savigliano (dal 1 gennaio 2017).

L'azione dell'Agenzia nel triennio 2018-2020, di concerto con gli Enti interessati e secondo gli indirizzi dati dall'Assemblea di Bacino, sarà improntata principalmente alla riorganizzazione della rete di TPL urbano ed extraurbano al fine di migliorare l'accessibilità e la mobilità dei cittadini e contemporaneamente raggiungere gli obiettivi di efficienza ed efficacia adottati previsti dalla Regione Piemonte.

Le linee di azione principali prevedono di:

- definire nel dettaglio la gerarchia dei servizi di TPL su gomma nella rete dell'intero Bacino, stabilendo le direttrici principali che operano in sinergia con i servizi ferroviari, anche in ottica di una migliore integrazione con i servizi extraurbani afferenti a Bacini confinanti (Torino in primis, ma anche Asti-Alessandria) e definendo per queste un'adeguata quantità di servizio;
- rafforzare la funzione di adduzione alle direttrici principali (su ferro e su gomma) per le linee secondarie e eliminare le sovrapposizioni non cooperative tra linee;
- armonizzare ed integrare, anche a livello tariffario, i servizi svolti nello stesso ambito territoriale afferenti a contratti diversi;
- riprogettare le reti urbane con logiche di intermodalità, con particolare attenzione all'identificazione dei nodi principali e alla razionalizzazione degli orari di esercizio, mediante il cadenzamento delle partenze
- definire la quantità di servizio e la modalità di gestione ottimale per le aree a domanda debole, in particolare per le Valli Alpine.
- completare l'adesione al progetto BIP di tutte le Aziende afferenti al Bacino Sud, per garantire, indipendentemente dal contratto di servizio, una gestione uniforme sull'intero bacino: dal punto di vista dell'utenza per quanto riguarda la possibilità di bigliettazione elettronica, di accessibilità ai mezzi e di infomobilità; dal punto di vista della regolazione del servizio per quanto riguarda i flussi di dati relativi ai programmi di esercizio e all'utilizzo dello stesso e il monitoraggio del servizio svolto.

Dal punto di vista operativo, come primo passo si dovrà completare la definizione dello scenario di riferimento relativo alla situazione attuale, tramite la ricognizione completa e l'integrazione del servizio esistente nelle basi dati relative ai differenti contratti: tale operazione, già conclusa per il servizio extraurbano e da concludere entro i primi mesi del 2018 per i servizi urbani, è preliminare a tutte le successive valutazioni in merito alla rete complessiva.

Il biennio 2018-2019, in cui permane in vigore il Contratto di Servizio attuale (rinnovato fino al 22-12-2019) sarà deputato alla attuazione dei primi interventi di riorganizzazione, attuabili senza variazioni sostanziali delle condizioni contrattuali, secondo le indicazioni fornite dall'Assemblea di Bacino Sud.

Nei primi mesi del 2017 infatti si è provveduto a raccogliere le istanze pervenute dagli Enti territoriali e i progetti di riorganizzazione in corso, qui di seguito elencate:

- riorganizzazione della rete della Conurbazione di Cuneo;

- Comune di Saluzzo: Riattivazione del servizio ferroviario Saluzzo Savigliano; collegamento con Scarnafigi e Monasterolo; servizi per le vallate (valli Po e Infernotto, Valle Varaita); servizio urbano di Saluzzo;
- Comune di Savigliano: Intensificazione linea Urbana;
- Comune di Bra: riorganizzazione della rete della conurbazione e dei servizi extraurbani afferenti alla città di Bra;
- Comune di Alba: attivazione della nuova navetta in centro città e riorganizzazione della rete urbana;

Queste stesse istanze sono state oggetto di valutazione in merito alla fattibilità tecnica ed economica da parte dell’Agenzia (con l’avvalimento del personale ex-Provinciale), valutando per le stesse la coerenza con le linee guida di riprogrammazione precedentemente elencate, fermo restando il vincolo delle risorse disponibili.

Nel biennio 2018-19 sarà necessario operare una ricognizione approfondita del servizio extraurbano esistente, finalizzata a supportare, insieme all’analisi dei dati di mobilità e degli indicatori socioeconomici disponibili, il disegno della nuova rete di TPL Provinciale (la cui adozione potrebbe essere oggetto del nuovo affidamento del servizio dal dicembre 2019); tale attività permetterà contestualmente di individuare già dal 2018 eventuali possibili razionalizzazioni nel servizio attuale volte a reperire risorse per le nuove esigenze sopra elencate.

Un’attenzione particolare dovrà essere dedicata all’individuazione dei livelli di servizio adeguati per le aree montane, in quanto aree a domanda debole, anche attraverso la collaborazione con le Unioni Montane e gli Enti ad oggi delegati a gestire i contratti di servizio in subdelega.

Negli ultimi mesi del 2018 è inoltre prevista l’apertura del nuovo Ospedale di Verduno, che comporterà la necessità di istituire collegamenti adeguati dalle Città di Alba e Bra, per i quali l’Assemblea di Bacino ha richiesto l’assegnazione di risorse ad hoc.

#### 1. Riorganizzazione della rete urbana e conurbata della Città di Cuneo

Nei primi mesi del 2018 entrerà in esercizio il progetto di revisione della rete urbana e conurbata di Cuneo, volto a disegnare una nuova rete secondo i criteri di riorganizzazione sopra esposti: in particolare, a partire dalle linee esistenti, si è provveduto a identificare un nodo di interscambio principale presso la stazione di Cuneo e rivedere i percorsi in centro città, diminuendo il numero di chilometri percorsi dagli autobus e migliorando l’effetto rete anche grazie all’introduzione di linee passanti e alla riduzione delle sovrapposizioni non cooperative tra servizi diversi (compresi i servizi extraurbani). Per ognuna delle nuove linee così identificate è stata ipotizzata una quantità di servizio adeguata al bacino di utenza, introducendo un cadenzamento delle partenze orario o semiorario che permette di ottenere una corsa ogni 15 minuti sulle tratte comuni a più linee (es. da piazza Galimberti a San Rocco, o dalla stazione a Borgo Gesso) (vedi Figura 5).

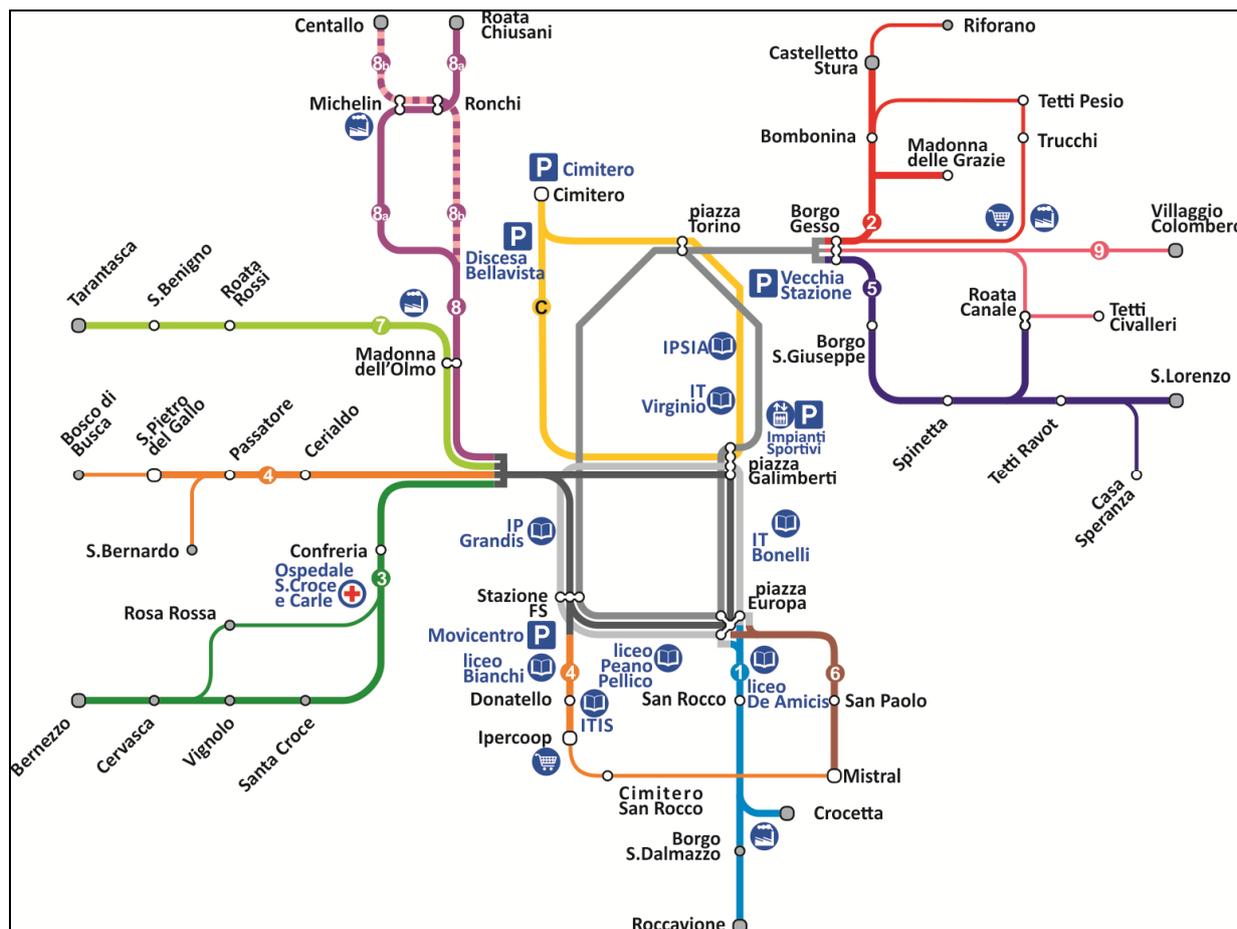


Figura 5 - Proposta di nuova rete urbana e conurbata di Cuneo

2. Riorganizzazione delle reti urbane di Alba e Bra

Sono inoltre stati avviati gli studi relativi alla riorganizzazione dei servizi urbani di Alba e Bra, con un approccio analogo a quello già adottato per Cuneo: ricognizione dei servizi esistenti sui territori di pertinenza (urbani, extraurbani e ferroviari), identificazione dei nodi di interscambio, identificazione delle direttrici principali e ipotesi di nuove linee, definizione del cadenzamento (orario o semiorario) e di eventuali sovrapposizioni cooperative necessarie a garantire alta frequenza sulle tratte principali. Tale processo è svolto in stretta collaborazione con gli Enti interessati, e prevede di arrivare nel corso del 2018 alla definizione della nuova rete e alla messa in esercizio delle nuove linee.

**2.4.6. Reti di autobus - Altri Bacini (Sud Est e Nord Est)**

È stata avviata e proseguirà nel triennio 2018-2020 l’interlocuzione con le Province e le Città già soggetto di delega; l’azione dell’Agenzia è improntata in primis anche in questi due bacini, secondo gli indirizzi forniti dalle rispettive Assemblee, al raggiungimento dell’equilibrio finanziario tra risorse disponibili ed entità dei servizi erogati.

Le linee di azione sono state mutate da quelle assunte per gli altri Bacini, in particolare:

- eliminazione delle sovrapposizioni non cooperative tra linee;
- rafforzamento dell’armonizzazione tra servizi svolti nello stesso ambito territoriale anche se afferenti a contratti diversi.

- rafforzamento della funzione di adduzione al SFM e al SFR con riallocazione di risorse e riorganizzazione del servizio al fine di garantire il coordinamento e l'armonica integrazione con il servizio ferroviario (vedi quanto già precedentemente espresso nel paragrafo 2.4.4).

È in corso inoltre l'interlocuzione con i Comuni capoluogo e con gli altri Comuni interessati per l'individuazione di specifiche linee di azione per gli sviluppi desiderati/sostenibili di ciascun sistema di TP urbano di pertinenza.

Per quanto riguarda il Bacino Sud Est è stato attuato un piano di revisione/riorganizzazione del servizio teso a stabilizzare l'offerta del TPL sul territorio. Inoltre sono stati avviati i primi studi per la revisione del servizio di urbano di TPL del Comune di Novi Ligure.

Per quanto riguarda il Bacino Nord Est si è avviata una proposta di revisione del servizio sul Lago d'Orta anche al fine dell'avvio delle procedure di affidamento del servizio a partire dal 1° Gennaio 2018.

#### **2.4.7. Sistemi di intermodalità**

Per ogni bacino di competenza dell'Agenzia (Torino, Cuneo, Sud-est e Nord-Est) dovranno essere attuate le politiche di integrazione modale tra i modi di trasporto, attorno agli assi di collegamento ferroviario.

In particolare, nell'ottica di sviluppare in ogni bacino la mobilità sostenibile, in un orizzonte temporale a medio/lungo termine è necessario potenziare l'intermodalità all'interno dell'offerta più ampia di trasporto pubblico (SFM, SFR, metropolitana), al fine di aumentare l'utilizzo di quest'ultimo. Dovranno quindi essere potenziati i servizi di mobilità alternativa all'uso dell'auto privata, soprattutto per la realizzazione del cosiddetto "ultimo miglio".

Punti cardine dell'intermodalità sono quindi le stazioni ferroviarie, i movicentro e le stazioni delle linee metropolitane, in tali punti sarà necessario promuovere la realizzazione di infrastrutture adeguate nonché l'implementazione di servizi specifici di mobilità sostenibile.

- **Infrastrutture**
  1. favorire la realizzazione di aree di parcheggio biciclette sicuri, coperti e funzionali;
  2. favorire un accesso sicuro delle biciclette;
  3. favorire la realizzazione di stalli di parcheggio comodi e funzionali per le macchine di carsharing, anche elettrico;
  4. favorire la realizzazione di stalli per il parcheggio comodo e funzionale delle auto in carpooling;
  5. favorire punti di raccolta per la generazione spontanea di equipaggi di carpooling.
- **Servizi**
  1. promuovere la diffusione di servizi di bikesharing;
  2. promuovere la diffusione di servizi di carsharing;
  3. promuovere l'implementazione di servizi atipici di trasporto collettivo (bus a chiamata, Taxi collettivo, ecc.);
  4. favorire l'implementazione di reciproche politiche di marketing fra i vari servizi di mobilità.

Al fine di garantire un accesso più capillare ai trasporti pubblici anche nei bacini non metropolitani che presentano situazioni di criticità ancora irrisolte nel raggiungimento e fruizione dei servizi essenziali (sanità, istruzione), si avvieranno progetti di integrazione modale tra i sistemi di trasporto (pubblici e privati) a partire dai capoluoghi di provincia e dai comuni che costituiscono altri poli attrattivi.

Per la definizione di tali progetti sarà essenziale l'operato delle Commissioni Tecniche di Bacino che contribuiranno a fornire anche le corrette indicazioni tecniche per la realizzazione (che andranno inserite nella Sezione Operativa delle successive edizioni del D.U.P.).

### **2.4.8. Cooperazione internazionale**

La partecipazione a programmi di cooperazione internazionale è sicuramente di fondamentale importanza per l'accrescimento delle conoscenze e delle competenze dell'Agenzia. Nel medio e lungo termine, come già indicato in passato dall'Assemblea, si rende opportuno partecipare, unitamente agli altri Enti del territorio, alla stesura di progetti sulla mobilità rispondenti a specifiche call dei diversi programmi europei e non (es. Horizon 2020, Alcotra, Spazio Alpino, ecc.).

### **2.4.9. La strategia degli investimenti**

#### **2.4.9.1. La Linea 1 di Metropolitana e le competenze dell'Agenzia**

In relazione alle funzioni conferite, l'Agenzia è l'organo competente ad effettuare gli accertamenti atti a verificare che sussistano le necessarie condizioni perché i servizi di trasporto pubblico svolti con autobus (servizi urbani-suburbani e servizi extraurbani) possano esercitarsi con sicurezza e regolarità (DPR 753/80). L'Agenzia è altresì l'organo competente ad accertare che sussistano le necessarie condizioni perché il servizio possa svolgersi con regolarità sulle linee tranviarie, sull'ascensore della Mole Antonelliana, sulla tranvia a cremagliera Sassi-Superga, sulle scale mobili e sugli ascensori in servizio pubblico.

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

La Regione Piemonte intende inserire nella programmazione dei fondi FSC 2014-2020 il fabbisogno di risorse per il finanziamento del materiale rotabile per il prolungamento della linea 1 della metropolitana.

#### **2.4.9.2. Piano materiale rotabile ed infrastrutture**

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

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

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

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

- rinnovare il parco autobus circolante;
- 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.
- Valutare l'attivazione di nuove fermate ferroviarie attraverso una attenta analisi che contempererà maggiore accessibilità e velocità commerciale del sistema.

la Legge di stabilità 2016 ha previsto uno specifico fondo per il rinnovo del parco autobus destinato al Trasporto Pubblico Locale A seguito della ripartizione di tale fondo su base regionale con DGR 8/5/2017 n. 40/5004 ovvero, sulla base del massimo impegno veicoli definito dall'Agenzia, sottoscriverà con la regione le convenzioni necessarie a regolare i reciproci rapporti in relazione alla contribuzione degli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile destinato ai servizi di trasporto pubblico locale su gomma, e di approvare il documento dei "Criteri generali e modalità di attuazione e contribuzione del programma regionale degli investimenti del TPL su gomma a valere sulle risorse per gli anni 2017-2019".

E' inoltre previsto programma promosso dalla Regione per il finanziamento di autobus elettrici i cui esiti si conosceranno nel corso del 2017.

La Regione Piemonte ha inoltre avviato programmi di finanziamento per l'acquisto di materiale ferroviario e motrici tranviarie bidirezionali da destinare al trasporto pubblico locale in Torino.

### **3. Sezione Operativa**

Nella sezione operativa sono individuati, per ogni missione, i programmi che l'ente intende realizzare per conseguire gli obiettivi definiti nella sezione strategica. Sono strumenti essenziali della sezione operativa, che si sviluppa nel triennio di riferimento del bilancio di previsione, il piano delle opere pubbliche, il piano delle alienazioni e valorizzazioni immobiliari e la programmazione dei fabbisogni del personale.

Il Piemonte, come le altre regioni "industrializzate", segue i trend socio-demografici globali; si assiste ad un generale invecchiamento della popolazione, ad una concentrazione della popolazione nelle aree urbane, una crescente esigenza di mobilità e connessione di tutti, anche di chi risiede in aree a scarsa densità abitativa, un generale graduale passaggio da una visione incentrata sull'uso dell'automobile ad una indirizzata verso altre forme di mobilità.

Per rispondere ai nuovi compiti istituzionali e agli andamenti globali a cui il territorio piemontese è soggetto dovranno essere mantenute e potenziate le attività indispensabili per la "buona" organizzazione del trasporto pubblico quali: il monitoraggio e l'analisi a scala regionale dei trend socio demografici e degli stili di mobilità, la promozione della cooperazione fra i modi di trasporto (tradizionali e innovativi) e il miglioramento dell'accessibilità ai servizi di mobilità attraverso un miglior disegno dei punti di accesso/interscambio ai/tra sistemi di trasporto e maggior sviluppo dell'infomobilità.

Nella Parte 1 della Sezione Operativa del DUP sono individuati, per la missione Trasporto Pubblico e coerentemente agli indirizzi strategici contenuti nella Sezione Strategica, i programmi operativi che l'ente intende realizzare nell'arco pluriennale di riferimento della Sezione Operativa del DUP. Nella Parte 2 verrà, invece, presentata la programmazione del fabbisogno del personale per far fronte alla nuova missione dell'Agenzia.

#### **3.1. Programma operativo**

Il programma operativo presenta il programma di servizio del TPL, i sistemi di intermodalità, la cooperazione internazionale, la raccolta dei dati di mobilità, il monitoraggio dei servizi ed il sistema tariffario.

##### **3.1.1. Programma Servizio TPL**

###### **3.1.1.1. Contratti per il servizio tranviario e i servizi di autobus**

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

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

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

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

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

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

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

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

Come già visto, con D.G.R. Piemonte n. 17-4134 del 12 luglio 2012 il territorio regionale è stato suddiviso in n. 4 bacini ottimali costituenti gli ambiti territoriali entro i quali deve essere organizzato lo svolgimento del trasporto pubblico locale al fine di massimizzare l'efficienza del servizio e conseguire economie di scala, così individuati:

- 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;
- Bacino del sud-est, comprendente i territori delle province di Asti e Alessandria.

Per tutti i Bacini i contratti di servizi sono stati trasferiti all'Agenzia con opportune convenzioni nel periodo 2015-2017, restano ancora da acquisire i servizi dei comuni di Asti, Alessandria- Valenza, Casale, Monferrato, Ivrea, Novi Ligure e Vercelli.

Le convenzioni, oltre a definire i contratti oggetto del subentro di titolarità, definiscono le date di trasferimento della titolarità dei rispettivi Contratti di servizio e le obbligazioni derivanti dalla loro gestione, poste in capo all'Agenzia dalla data di effettivo trasferimento, trovando la relativa copertura economica nelle risorse regionali e/o comunali che saranno previste a bilancio e rese disponibili.

Il Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico nella Regione Piemonte ha definito una prima assegnazione di risorse regionali.

La ristrettezza delle risorse assegnate dal programma Triennale 2013-2015 ha determinato, da parte di alcuni Enti soggetti di delega, aziende di trasporto e associazioni di categoria, procedimenti di impugnazione dinanzi al TAR Piemonte nonché di ricorso straordinario al Capo dello Stato. Nell'ambito di tali vertenze è emersa, tra i rappresentanti della Regione e i rappresentanti degli soggetti ricorrenti, la disponibilità a pervenire ad una risoluzione transattiva delle controversie. A tal fine, con D.D. 29 dicembre 2014, n. 269, la Regione Piemonte ha reso disponibili, condizionatamente alla rinuncia da parte dei ricorrenti ai ricorsi dagli stessi proposti, le risorse per gli anni 2014, 2015 e 2016, disaggregate per Bacino riportate nella Tabella 6:

**Tabella 6 - Risorse regionali dal 2014 al 2017**

<b>Territorio</b>	<b>Risorse regionali 2014</b>	<b>Risorse regionali 2015</b>	<b>Risorse regionali 2016</b>	<b>Risorse regionali 2017</b>
Bacino 1 - Torino	203.312.637	194.303258	194.303258	192.228.514
Bacino 2 – Sud (CN)	25.526.540	24.760.744	24.760.744	24.496.352
Bacino 3 – Sud Est	23.946.920	23.228.515	23.228.515	22.980.485
Bacino 4 – Nord Est	27.223.900	26.407.182	26.407.182	26.125.210
<b>Totale</b>	<b>280.010.000</b>	<b>268.699.699</b>	<b>268.699.699</b>	<b>265.830.562</b>

Si rimanda all'ALLEGATO 3 – Quadro risorse assegnate 2010-2017 per una tabella di dettaglio delle risorse per bacino e per singolo Ente.

In attesa della definizione del PTS 2016-2018, la Regione Piemonte ha comunque fornito alcuni indirizzi in merito alle risorse disponibili per l'anno 2015 (D.G.R. 6 luglio 2015, n. 57-1706), ipotizzate pari a quelle complessive 2014 come sopra riportato ridotte di una quota pari al 3% per gli anni successivi, nonché alcuni primi criteri generali per l'attribuzione delle risorse a partire dall'anno 2016 (D.G.R. 12 ottobre 2015, n.12-2217), suddivise per Bacino e ripartite tra gomma e ferro, demandando all'Assemblea dell'Agenzia l'approvazione dei Programmi di Esercizio e la ripartizione dei Servizi per tipologia in coerenza con gli indirizzi regionali.

In coerenza con quanto previsto dall'art.3 dello Statuto e in attesa della completa definizione di un sistema tariffario integrato almeno a livello di Bacino che consenta l'utilizzo con un unico titolo di viaggio a tutti i servizi di TPL operanti sulla tratta interessata, obiettivo primario dell'Agenzia sarà quindi quello di stabilire e mantenere il coordinamento dei servizi di trasporto pubblico su gomma in relazione a quelli su ferro e realizzare un sistema di trasporto pubblico locale unitario in grado di:

- assicurare omogeneità sul territorio regionale mediante la programmazione di servizi equi;
- soddisfare, in via prioritaria, la mobilità sistematica e quella legata ai servizi di interesse sociale;
- ottimizzare gli orari e le frequenze;
- migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi, mediante la loro razionalizzazione, la minimizzazione delle sovrapposizioni fra servizi automobilistici e fra tali servizi e quelli ferroviari, privilegiando la rete ferroviaria principale quale asse portante del sistema regionale dei trasporti;
- assicurare lo sviluppo dell'intermodalità e l'integrazione dei servizi;

nel quadro finanziario sopra disegnato, secondo gli indirizzi che saranno forniti dalla Regione Piemonte e dall'Assemblea e mediante la predisposizione di opportuni e specifici Progetti di Riorganizzazione dei Servizi di Trasporto Pubblico nei vari ambiti di competenza.

Oltre che dei risultati emersi dal confronto tra offerta e domanda di trasporto, nella progettazione di tali Piani si terrà in debito conto, per quanto applicabili e coerentemente con la prevedibile evoluzione del sistema infrastrutturale, dei risultati emersi dal progetto “Rete Forte 2012” che, seppur sviluppato sull’ambito torinese, fornisce importanti indicazioni estendibili all’intero territorio regionale tra le 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;
- L’utilità di rispettare, compatibilmente con le ridotte risorse disponibili, 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:
  - Intervalli massimi di servizio per linee di TPL non “ad orario” non superiori a 15 minuti e minimi non inferiori a 5 minuti nelle fasce orarie di punta, rimodulate mantenendo il cadenzamento nelle rimanenti fasce orarie, con conseguente trasformazione “a orario” (ove possibile) “cadenzato” della restanti linee di superficie;
  - Intervallo cadenzato massimo per le linee del sistema ferroviario metropolitano 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”.

All’Agenzia spetterà dunque il compito, nel quadro economico di risorse estremamente ridotte sopra delineato e via via che saranno perfezionate le convenzioni per il trasferimento dei Contratti dai vari Bacini, di cercare di ricomporre i vari contenziosi in essere a seguito dei disallineamenti tra produzione erogata e risorse disponibili.

Sarà inoltre necessario predisporre, congiuntamente con la Regione Piemonte e le Società concessionarie, una proposta di modello di integrazione tariffaria regionale che consenta, facendo tesoro del successo del sistema “Formula” attivo da svariati anni per gli abbonamenti nell’Area Torinese – opportunamente aggiornato sulla base delle esperienze maturate e delle necessità emerse - e dell’evoluzione del Sistema di Bigliettazione Elettronica, di realizzare un’effettiva integrazione tariffaria attiva sia per gli abbonati che per i possessori di biglietti di corsa semplice valida su tutti i Servizi di TPL di competenza dell’Agenzia. Ciò risulta oltremodo necessario in una fase, quale quella in corso, di forte contrazione delle risorse pubbliche disponibili per il finanziamento dei Servizi di TPL, al fine di rendere possibili tutte le possibili sinergie tra i diversi sistemi di trasporto (Ferrovie, Extraurbani e Urbani) garantendone la fruibilità completa da parte dei Cittadini e l’interoperabilità reciproca, evitando dannose quanto antieconomiche sovrapposizioni.

In ogni caso sarà necessario predisporre nuovi Programmi di Riorganizzazione dei Servizi che tengano conto, per quanto possibile, delle linee guida sopra indicate oltre che della necessità di garantire comunque un’offerta efficace e attrattiva mediante il trasporto pubblico almeno alla domanda presente sui servizi attuali.

Tali “Piani di Bacino”, redatti in coerenza con gli indirizzi regionali, saranno proposti per approvazione all’Assemblea dell’Agenzia previo esame e approvazione nelle Assemblee di Bacino di cui all’Art.9 dello Statuto.

---

**Bacino 1: Torino**

---

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

Il contratto ha per oggetto il trasporto urbano e suburbano di superficie tranviario e di autobus.

Gli interventi di razionalizzazione attuati nel corso dell'ultimo triennio, unitamente all'effetto in termini di compensazioni economiche indotto dalla conclusione delle procedure a evidenza pubblica per l'affidamento in concessione dei servizi (che ha determinato corrispettivi unitari in media lievemente inferiori a quelli relativi al Contratto precedente), hanno determinato una riduzione del servizio commerciale erogato (rispetto a quello dell'anno 2010, stimato a base di gara in circa 55 Milioni di vetture\*km/anno) pari a circa 12 Milioni di vetture\*km/anno (-22% circa).

A seguito del quadro economico sopra richiamato (e a meno di variazioni contrattuali condivise che determinino una riduzione dei corrispettivi unitari, anche a seguito dell'avvenuta proroga dei termini di validità del Contratto), a condizioni contrattuali vigenti e sulla base dei Programmi di Esercizio in vigore nel 2015, è stato necessario individuare interventi tali da ridurre gli oneri a carico dell'Agenzia per il servizio erogato per un valore pari a circa 6 Mln Euro/anno (corrispondenti a una produzione stimata in circa 2 Mln di vett\*km/anno): sono attualmente in corso con la Città di Torino e la Società concessionaria gli approfondimenti necessari a valutare la condivisione degli interventi proposti e la successiva individuazione delle tempistiche attuative.

Sono state concluse con la Società concessionaria le analisi congiunte atte a determinare l'esatta produzione ammissibile a contribuzione per l'anno 2016 (42.704.242 vett\*km): essendo giunti a una metodologia condivisa di misurazione, via via che saranno resi disponibili i dati necessari, non ancora forniti dalla Società Concessionaria, si definirà la valutazione in merito alla produzione erogata negli anni 2014 e 2015. L'ammontare delle compensazioni contrattuali conseguentemente dovute e quindi definito a conclusione delle attività congiunte di analisi, definizione e condivisione di una metodologia univoca coerente con i dettami contrattuali.

Alle risorse regionali sopra individuate si stima di poter sommare anche una quota di circa 3,2 Mln di Euro oltre IVA resi disponibili da alcuni Comuni dell'Area Metropolitana per il finanziamento di parte dei Servizi afferenti ai rispettivi territori.

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

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

Gli interventi di razionalizzazione attuati nel corso dell'ultimo triennio, unitamente all'effetto in termini di compensazioni economiche indotto dalla conclusione delle procedure a evidenza pubblica per l'affidamento in concessione dei servizi (che ha determinato corrispettivi unitari in media lievemente inferiori a quelli relativi al Contratto precedente), hanno determinato una riduzione del servizio erogato contribuito (rispetto a quello dell'anno 2010, stimato in circa 4,7 Milioni di vetture\*km) pari a circa 1 Milione di vetture\*km/anno.

Nei Programmi di futura predisposizione sarà inoltre necessario tener conto delle risorse necessarie a dare completa attuazione agli interventi previsti di progressiva armonizzazione ed estensione dei Servizi a chiamata MeBUS operanti in Area Metropolitana (stimati in circa 300.000 Euro/anno), secondo gli indirizzi espressi dal C.d.A. con Deliberazione n.17/2014 al fine di rispondere alle crescenti richieste derivanti dal gradimento da parte dell'Utenza e delle Amministrazioni nei confronti di tali servizi, tenendo conto altresì delle eventuali nuove opportunità di razionalizzazione e

integrazione dei Servizi derivanti dall'avvenuto conferimento del Contratto di Servizio per il TPL Extraurbano nella Città Metropolitana di Torino.

Alle risorse regionali sopra individuate si stima di poter sommare anche una quota di circa 100.000 Euro oltre IVA resi disponibili da alcuni Comuni dell'Area Metropolitana per il finanziamento di parte dei Servizi afferenti ai rispettivi territori.

#### Servizio per il TPL urbano nei Comuni di Chieri, Settimo Torinese e Moncalieri

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

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

L'avvenuta estensione al Comune di San Mauro Torinese del Servizio Extraurbano a chiamata MeBUS ha creato le condizioni per operare ulteriori razionalizzazioni essenzialmente afferenti la Linea 3 (Settimo-San Mauro).

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

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

Per quanto riguarda i Servizi urbani e scolastici conferiti dalle Città di Moncalieri e Chieri, si è provveduto a ricomprendere 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.

È stato recentemente attuato, in accordo con il Comune di Chieri e la Società concessionaria, un Programma di Riorganizzazione delle Linee urbane finalizzato a migliorare le possibilità di collegamento del centro abitato con la Frazione Pessione e i Servizi Ferroviari ivi presenti.

#### Contratti di Servizio per il TPL Extraurbano e urbano nell'Area della Città Metropolitana di Torino

Con la sottoscrizione di specifica Convenzione la titolarità dei contratti di servizio precedentemente in capo alla Città Metropolitana di Torino è stata trasferita all'Agenzia a far data dal 01/10/2015. A decorrere dalla medesima data la Città Metropolitana è divenuta co-titolare dei contratti di servizio ceduti per quanto riguarda le scelte inerenti la pianificazione e aggiornamento dei programmi di servizio di TPL, coerentemente con le funzioni attribuite alle Città Metropolitane dalla L. 56/2014.

Il Contratto conferito comprende anche i Contratti regolanti i Servizi di TPL su gomma erogati nelle Comunità Montane di Val Pellice, Val Chisone e Germagnasca, Val Sangone, Alta Valle Susa, Bassa Valle Susa e Val Cenischia, Alto Canavese, Valle Sacra, Val Chiusella, Valli di Lanzo e Pinerolese e Pedemontana nonché nei Comuni di Pinerolo, Ivrea, Bardonecchia, Carmagnola e Giaveno.

Alle risorse regionali sopra stimate andranno aggiunte anche quelle rese disponibili dagli Enti territorialmente competenti per parte dei Servizi erogati nei rispettivi territori, al momento in fase di ricognizione.

Come negli altri casi sopra richiamati, sono stati attuati congiuntamente con la Città Metropolitana ulteriori significativi interventi di razionalizzazione dei Servizi Extraurbani afferenti agli assi Torino-Milano e Torino-Ivrea, necessari al fine di proseguire nell'avvicinamento tra ridotte risorse disponibili e valore contrattuale della produzione erogata (circa 1 Mln di Euro/anno, dei quali circa 0,6 "recuperati" grazie alle riorganizzazioni richiamate). Tali interventi, pur se riconducibili a una logica trasportistica razionale, scontano la mancanza di un sistema tariffario integrato e generano pertanto un diffuso malcontento tra l'Utenza interessata. Sarà inoltre necessario tenere conto della necessità di reperire le risorse per liquidare la quota spettante a saldo dei servizi erogati negli anni 2014 (circa 5,5 Mln di Euro), 2015 (stimato in circa 2,5 Mln di Euro) e 2016 (stimato in circa 1 Mln di Euro).

Nel 2016 è stato prorogato il contratto con EXTRATO.

## ***Bacino 2 – sud***

---

### Contratti di Servizio per il TPL Extraurbano e urbano nell'Area della Provincia di Cuneo

Con la sottoscrizione di specifica Convenzione, a far data dal 01/09/2015 è stata trasferita all'Agenzia la titolarità dei contratti di servizio precedentemente in capo alla Provincia di Cuneo e alle Conurbazioni di Alba, Bra e Cuneo. A far data dal 1/07/2016 inoltre è stata trasferita la titolarità del contratto di servizio relativo ai servizi del Comune di Mondovì (bus urbani e funicolare).

Sono inoltre state completate le operazioni di trasferimento dei Contratti relativi ai servizi urbani di Fossano, Savigliano e Saluzzo, la cui titolarità è di competenza dell'Agenzia con decorrenza 01/01/2017, al fine di armonizzare i servizi di TPL urbani con il resto della rete (tutto il servizio è esercito dal consorzio Grandabus).

Rimangono invece gestiti direttamente dalle Unioni Montane (subentrate alle rispettive Comunità Montane) i servizi in area a domanda debole, anch'essi finanziati con quota parte delle risorse relative all'intero Bacino.

Nel 2016 è avvenuto il rinnovo dei contratti di servizio stipulati con il Consorzio Grandabus.

Benché per il 2016 le risorse regionali assegnate al Bacino risultino in linea di massima coerenti con il valore dei Contratti di TPL a esso afferenti, le numerose istanze di miglioramento avanzate dagli Enti del territorio richiedono di venire raccolte e valutate in sede di Assemblea di Bacino al fine di integrare nella riorganizzazione complessiva della rete le esigenze fino ad oggi non soddisfatte (un esempio in tale senso è la futura apertura del Nuovo ospedale di Verduno), sempre alla luce dell'equilibrio economico tra servizi svolti e risorse disponibili.

## ***Bacino 3 – Sud-Est***

---

### Contratti di Servizio afferenti al Bacino Sud-Est

Nell'anno 2016 sono state sottoscritte le convenzioni per il trasferimento dei Contratti relativi ai servizi extraurbani delle Province di Alessandria (dall'8 giugno 2016) e Asti (dal 1 novembre 2016).

La gestione dei contratti di servizio, svolta con l'avvalimento del personale delle Province, ha riguardato principalmente gli aspetti amministrativi, al fine di impegnare a favore delle Società concessionarie le risorse regionali disponibili (mentre per i mesi precedenti le risorse assegnate a ciascuna Provincia sono state trasferite utilizzando la medesima ripartizione utilizzata per il 2015, salvo diverse indicazioni da parte dell'Assemblea di Bacino).

Nel corso del prossimo triennio si attueranno i programmi di riorganizzazione allo studio con i concessionari del servizio.

Il contratto del Consorzio SCAT in scadenza al 12/9/2017 dovrà essere prorogato in coerenza con le tempistiche della gara di affidamento del servizio dell'intero Bacino sud est.

### ***Bacino 4 – Nord-Est***

---

#### Contratti di Servizio afferenti al Bacino Nord-Est

Nell'anno 2016 sono state sottoscritte le convenzioni per il trasferimento dei Contratti afferenti alle Province di Vercelli, Novara, Biella (anche Comune) e VCO (anche comune di Verbania).

Nel corso del 2017 è stata sottoscritta la convenzione per il trasferimento del contratto del Comune di Novara.

Le risorse regionali rese disponibili per il Bacino sono state impegnate a favore delle Società concessionarie dal momento della presa in carico dei rispettivi Contratti di Servizio da parte dell'Agenzia, mentre sono state trasferite agli Enti interessati (utilizzando la medesima ripartizione utilizzata per il 2015-2016, salvo diverse indicazioni da parte dell'Assemblea di Bacino) sino ad avvenuta sottoscrizione della convenzione.

La gestione dei Contratti è stata svolta con l'avvalimento del personale delle Province, coordinandosi nella valutazione delle istanze di miglioramento; dalla fine dell'anno 2016 è stata concordata una procedura per l'attivata autorizzativa relativa al parco veicoli di ciascun contratto, svolta da parte tale personale.

Sono inoltre state attivate nel corso dell'anno le convenzioni con le Unioni Montane Valsesia e Comuni di Varallo e Ronsecco per la gestione in subdelega dei servizi in area a domanda debole, nonché gli accordi di programma con gli Enti Locali afferenti alla Provincia VCO.

#### 3.1.1.2. Programma Servizio Ferroviario

Per quanto riguarda i servizi ferroviari, elemento centrale del triennio è la gestione del processo di affidamento dei nuovi contratti di servizio. La Regione Piemonte con la DGR 38-3346 del 23 maggio 2016 ha definito "gli ambiti per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale". Per i servizi ferroviari la Regione Piemonte sono stati individuati due lotti (A e B).

- Il lotto A riguarda i treni del Servizio Ferroviario Metropolitano [SFM]
- Il lotto B riguarda i treni del Servizio Ferroviario Regionale [SFR]

Per quanto riguarda il lotto B, è stata rivista la composizione dei lotti SFR Nord ed SFR Sud attraverso le seguenti azioni :

- scorporo del servizio della linea Domodossola – Iselle che opera su rete ferroviaria con caratteristiche tecniche e normative regolate dal gestore della rete ferroviaria svizzera;
- scorporo dei servizi aventi strette relazioni gestionali con i servizi della Lombardia; si fa riferimento, in particolare, ai R Domodossola-Arona ed ai RV Asti-Milano; a tal fine si è avviata una specifica interlocuzione con la Regione Lombardia;

In questa revisione le rimanenti parti del lotto ferroviario Nord e del lotto ferroviario Sud costituiscono un lotto unico finalizzato allo sviluppo della rete dei regionali veloci (RV Torino-Cuneo, RV Torino-Savona, RV Torino-Genova, RV Torino-Milano) intesa come rete unica regionale e strettamente integrata alla rete ferroviaria minore (come, ad esempio, i R Santhià-Biella).

Sono state effettuate le prime valutazioni per i servizi della rete ferroviaria minore, al fine di inserire, nei lotti di gara dei servizi di autolinee, congiuntamente a quest'ultimi, alcuni servizi ferroviari (o tratti di essi). Deve trattarsi di servizi facilmente enucleabili dal rimanente servizio ferroviario, oppure attualmente sospesi (ad esempio nel Bacino Nord-Est :Arona-Novara, Novara-Domodossola; nel

Bacino Sud-Est Asti-Acqui Terme, Alessandria -Casale; nel Bacino Sud Cavallermaggiore-Bra, Cuneo-Ventimiglia) tali da favorire una migliore programmazione integrata ferro-gomma e la crescita dell'imprenditorialità locale nell'offerta di servizi di trasporto pubblico locale.

Nel breve periodo il sistema ormai strutturato di SFM e SFR verrà costantemente monitorato per il continuo miglioramento dei servizi, concretizzando gli eventuali suggerimenti o proposte migliorative in corso d'orario o in occasione dei prossimi cambi orari. Si continuerà ad 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. Come nel passato, si studieranno eventuali potenziamenti puntuali del servizio in occasione di eventi di richiamo.

La riorganizzazione delle linee bus, a seguito dell'acquisizione dei contratti dalle Province, promuoverà l'integrazione tra i servizi su ferro e su gomma e lo sviluppo dei nodi di interscambio (a partire dai Movicentro già realizzati). Il servizio cadenzato e coordinato ha già dimostrato come sia possibile ridisegnare i servizi afferenti alle stazioni ferroviarie ed ottimizzare l'intero trasporto pubblico (alcuni progetti sperimentali sono già stati realizzati su alcune linee SFM: sfm1 (coordinamento dei servizi bus), sfm3 (nodo di Oulx), sfm2 (linee None-Volvera-Alpignano), sfmA (coordinamento dei servizi bus). Il processo di riorganizzazione dei servizi, attuabile 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.

Alcuni dei servizi ferroviari gestiti dall'Agenzia (come sfm3 Torino-Susa/Bardonecchia, R Cuneo-Limone-Ventimiglia e R Domodossola-Iselle-Brig) sono di grande interesse per i collegamenti transfrontalieri. Allo stesso tempo il tema dei trasporti, e in particolare la gestione e lo sviluppo del trasporto pubblico nelle aree metropolitane, è un elemento importante della futura programmazione europea con l'orizzonte 2020. Per questi motivi l'Agenzia continuerà il percorso di collaborazione intrapreso negli scorsi anni con partner europei e italiani interessati a progetti di cooperazione.

Si intende continuare e ampliare l'attività di comunicazione rivolta ai cittadini, per migliorare la conoscenza e l'uso del trasporto pubblico. Nel dettaglio si prevede di continuare la pubblicazione e la distribuzione degli orari e delle mappe del servizio come consueta attività dell'Agenzia. Proseguirà lo sviluppo e il consolidamento dei siti web ufficiali dell'SFM ([www.sfmtorino.it](http://www.sfmtorino.it)) e dell'SFR ([www.sfrpiemonte.it](http://www.sfrpiemonte.it)) e la comunicazione con gli utenti attraverso la pagina ufficiale di Facebook e il profilo di Twitter dell'SFM.

I valori economici relativi all'offerta ferroviaria sono computati senza distinzione per bacini. Una suddivisione per bacini può essere effettuata in modo parametrico sulla base di indicatori di offerta definiti e calcolabili su base territoriale.

Un indicatore particolarmente significativo è il "numero di partenze" di corse di trasporto pubblico presenti e disponibili in un certo territorio.

Sulla base di quanto sopra la disponibilità di risorse regionali per l'effettuazione dei servizi ferroviari è stata suddivisa per bacino in ragione

- della produzione di servizio di ciascuna linea (secondo preventivo 2017 presentato dalle Imprese);

e, per ciascuna linea

- del numero di fermate effettuate in ciascun bacino da tutte le corse previste in orario in una settimana tipo (5 giorni feriali da lunedì a venerdì + 1 sabato + 1 giorno festivo);

come illustrato nella Tabella 7.

Nel calcolo della ripartizione non sono state considerate le fermate effettuate al di fuori della Regione Piemonte.

**Tabella 7 – Distribuzione dei servizi ferroviari compensati dalla Regione Piemonte**

**SERVIZI FERROVIARI COMPENSATI DALLA REGIONE PIEMONTE**

*Riparto treni-km SENZA fermate esterne al Piemonte*

	TRENI-KM 2017	TRENI-KM ASSEGNATI				TOTALE PIEMONTE
		METROPOL.	NORD-EST	SUD-EST	SUD-OVEST	
RV Torino-Milano	2.356.753	1.078.215	1.278.539			2.356.753
RV Torino-Alessandria-Genova	1.977.334	573.822		1.403.511		1.977.334
RV Torino-Savona	1.160.845	371.819			789.026	1.160.845
RV Torino-Cuneo	706.691	266.423			440.269	706.691
RV Asti-Milano	62.575			62.575		62.575
sfmA Torino-Aeroporto-Ceres	427.372	427.372				427.372
sfm1 Pont-Rivarolo-Torino-Chieri	773.979	773.979				773.979
sfm2 Pinerolo-Chivasso	914.268	914.268				914.268
sfm3 Torino-Susa/Bardonecchia	1.720.081	1.720.081				1.720.081
sfm4 Torino-Bra-Alba	820.464	410.642			409.822	820.464
sfmB Bra-Cavallermaggiore	129.837				129.837	129.837
sfm6 Torino-Asti	666.853	384.708		282.146		666.853
sfm7 Torino-Fossano	799.868	542.790			257.078	799.868
R Ivrea-Chivasso-Novara	1.013.430	478.542	534.888			1.013.430
R Chivasso-Casale-Alessandria	666.235	170.023	194.341	301.871		666.235
R Novara-Alessandria (1)	296.086		171.230	124.855		296.086
R Domodossola-Iselle di Trasquera bls (2) (2*)	50.572		50.572			50.572
R Arona-Domodossola	398.494		398.494			398.494
R Arona-Novara	182.637		182.637			182.637
R Novara-Domodossola	543.586		543.586			543.586
R Santhià-Biella	300.912		300.912			300.912
R Biella-Novara	511.112		511.112			511.112
R Alessandria-Acqui-Savona	688.528			688.528		688.528
R Alessandria-Arquata-(Genova)	152.778			152.778		152.778
R Alessandria-Voghera	332.923			332.923		332.923
R Asti-Acqui	370.722			370.722		370.722
R Asti-Alessandria	183.998			183.998		183.998
R Cuneo-Limone-Ventimiglia	149.187				149186.815	149.187
R Fossano-Cuneo-Limone	346.468				346.468	346.468
R Fossano-San Giuseppe di Cairo	404.476				404.476	404.476
<b>Totale RV</b>	<b>6.264.198</b>	<b>2.290.278</b>	<b>1.278.539</b>	<b>1.466.086</b>	<b>1.229.295</b>	<b>6.264.198</b>
<b>Totale R</b>	<b>6.592.142</b>	<b>648.565</b>	<b>2.887.772</b>	<b>2.155.675</b>	<b>900.130</b>	<b>6.592.142</b>
<b>Totale SFM</b>	<b>6.252.722</b>	<b>5.173.840</b>	<b>-</b>	<b>282.146</b>	<b>796.736</b>	<b>6.252.722</b>
<b>TOTALE 1</b>	<b>19.109.061</b>	<b>8.112.683</b>	<b>4.166.311</b>	<b>3.903.906</b>	<b>2.926.161</b>	<b>19.109.061</b>
		<b>42,45%</b>	<b>21,80%</b>	<b>20,43%</b>	<b>15,31%</b>	<b>100,00%</b>

Per l'anno 2018 è prevista una disponibilità di risorse regionali per servizi ferroviari pari a € 219.269.438,00 (vedi punto 2.1.1.).

Nelle tabella 9 la disponibilità di risorse regionali per servizi ferroviari è stata suddivisa in ragione della produzione di servizio in ciascun bacino calcolata come sopra.

**Tabella 8 - Disponibilità economica per i servizi ferroviari**

Bacino	TRENI-KM	%	Risorse (€)	%
<b>Metropolitano</b>	<b>8.112.683</b>	<b>42,45%</b>	<b>93.090.049</b>	<b>42,45%</b>
<b>Nord-Est</b>	<b>4.166.311</b>	<b>21,80%</b>	<b>47.806.881</b>	<b>21,80%</b>
<b>Sud-Est</b>	<b>3.903.906</b>	<b>20,43%</b>	<b>44.795.888</b>	<b>20,43%</b>
<b>Sud-Ovest</b>	<b>2.926.161</b>	<b>15,31%</b>	<b>33.576.619</b>	<b>15,31%</b>
<b>Totale Regione Piemonte</b>	<b>19.109.061</b>	<b>100,00%</b>	<b>219.269.438</b>	<b>100,00%</b>

### **3.1.2. Sistemi di intermodalità**

Al fine di concretizzare gli obiettivi strategici definiti precedentemente (vedi punto 2.4.7), nel breve periodo si provvederà a richiedere, all'interno dei nuovi affidamenti dei servizi di trasporto pubblico, proposte specifiche di servizi dedicati a coprire l'ultimo miglio della catena dello spostamento. Con particolare attenzione a servizi innovativi di car sharing, carpooling e bikesharing.

Parallelamente, come richiesto dall'Assemblea dell'Agenzia con apposita mozione, si metteranno in campo specifiche azioni per definire a livello regionale un piano per facilitare l'intermodalità bici/treno. Primi passo per il raggiungimento di questo obiettivo saranno :

- partecipazione alla definizione del Programma di Azione della mobilità ciclabile metropolitana, azione attuata dalla Regione Piemonte nell'ambito del cosiddetto "*Bando Periferie*" 2016, In coordinamento con la Città Metropolitana di Torino (D.D. Regione Piemonte n. 304 del 10/8/2016);
- sviluppo del Progetto "Una bici in tasca" presentato nell'ambito del Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola casa-lavoro (c.d. "*Collegato ambientale*") in collaborazione con il Patto Territoriale Zona Ovest. Il progetto è una sperimentazione per la promozione del TPL in combinazione con l'uso di biciclette pieghevoli.

E' attualmente in corso l'istituzione di un gruppo di lavoro per la redazione di un piano per l'implementazione di velostazioni presso le stazioni ferroviarie, i movicentro e le stazioni bus.

Inoltre, sono abitualmente attivati tavoli con i Comuni interessati e gli operatori del settore per identificare le possibili azioni per la realizzazione degli obiettivi strategici prefissati.

### **3.1.3. Cooperazione internazionale**

L'Agenzia supporterà la Città Metropolitana di Torino, come soggetto attuatore, all'interno del progetto "Co & Go" presentato alla call del Programma di cooperazione transfrontaliera ALCOTRA sull'asse 3 obiettivo specifico 3.3 "Mobilità sostenibile" finalizzato ad incrementare le azioni strategiche e i piani per una mobilità nella zona transfrontaliera più efficace, diversificata e rispettosa dell'ambiente.

Alla call HORIZON 2020 n. H2020-mg-2016-2017 sul topic MG-8-4-2017 Ricerca e innovazione è stato presentato il progetto VITAS – *Viable IT-based Accessibility Solutions for a public transport in rural, remote and deprived areas.* Il progetto è in partenariato con altri 7 soggetti pubblici e privati, il capofila è il Centro di ricerca per l'intelligenza artificiale tedesco DFKI.

È costante la verifica dell'apertura delle call su programmi di cooperazione internazionale sui temi della mobilità e la contestuale ricerca di partenariati per la realizzazione di progetti specifici.

### **3.1.4. Iniziative per la raccolta dei dati di mobilità**

Nel triennio 2018-2020 dovrà essere effettuata almeno una indagine sulla mobilità delle persone ed una indagine sulla qualità percepita dei trasporti, i cui capitolati sono già stati predisposti.

L'indagine dovrà essere estesa al territorio dell'intera regione Piemonte. Per ragioni di continuità e confrontabilità delle serie storiche l'indagine sarà effettuata con tecnica CATI, sarà però valutata l'opportunità di sperimentazione di un'indagine su un piccolo campione di residenti, indipendentemente dalla presenza o meno sugli elenchi telefonici, dai quali raccogliere le informazioni con canali di comunicazione alternativi (web, e-mail, posta preaffrancata, numero verde).

Per ragioni di opportunità pratica (riduzione della lunghezza dei questionari, e conseguente riduzione del tasso di rifiuto e di caduta delle interviste) si esplorerà la separazione dell'indagine sulla mobilità da quella sulla qualità per la quale potranno essere adottati campioni più ridotti.

Per gli anni nei quali non è prevista l'effettuazione di indagini si esplorerà la possibilità di associazione ad iniziative di indagini sulla mobilità o multiscopo presenti a livello nazionale finanziando un aumento della dimensione del campione nelle aree di maggior interesse della regione Piemonte.

### **3.1.5. Monitoraggio dei servizi**

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

#### **3.1.5.1. Monitoraggio dei servizi ferroviari**

##### **Qualità servizi ferroviari**

Nel 2016 l'Agenzia della Mobilità Piemontese ha effettuato una campagna di monitoraggio della qualità dei treni del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) e del Servizio Ferroviario Regionale (SFR). Tale campagna è stata svolta da squadre di ispettori che salgono a bordo dei treni che circolano sul territorio piemontese.

L'offerta oggetto del monitoraggio è di 1.074 treni al giorno, di cui 286 circolanti in ora di punta (nel giorno ferialo tipo). In totale per l'anno "ferroviario" 2016 (dal 13 dicembre 2015 al 12 dicembre 2016), sono programmate 279.779 corse delle quali 87.521 sono previste negli orari di punta.

Per effettuare un campionamento significativo di tutti i treni circolanti, le corse programmate sono stratificate secondo la tipologia di giorno, il periodo orario, la tipologia di frequenza settimanale, la tipologia di frequenza stagionale.

I dati acquisiti durante il monitoraggio riguardano:

- L' SFM effettuato da GTT (linee sfmA e sfm1);
- L' SFM effettuato da Trenitalia (linee sfm2, sfm3, sfm4, sfm6, sfm7 e sfmB);
- L' SFR effettuato da Trenitalia (treni Regionali e Regionali Veloci).

I dati acquisiti riguardano la pulizia delle carrozze, la fruibilità dei servizi igienici, la temperatura di bordo, l'erogazione di informazioni mediante display a messaggio variabile e/o annunci sonori, il funzionamento delle porte di accesso ed intercomunicati fra rotabili.

Per ogni aspetto del servizio monitorato la qualità erogata è rappresentata con un "cruscotto", in cui è indicato l'obiettivo di qualità da raggiungere, concordato con l'impresa esercente, che delimita un'area rossa (obiettivo non raggiunto) e verde (obiettivo raggiunto). La lancetta su ciascun cruscotto indica la media dei dati rilevati negli ultimi 30 giorni.

I particolari misurati ed i relativi obiettivi di qualità sono riportati nella tabella sottostante.

**Tabella 9 – Obiettivi di qualità**

Pulizia dei locali delle carrozze	percentuale dei treni di cui tutte le carrozze presentano sporcizia degli spazi interni inferiore ad 1/3 della superficie	92%
Pulizia dei sedili delle carrozze	percentuale dei treni di cui tutte le carrozze hanno un numero di sedili sporchi inferiore a 5	70%
Fruibilità dei servizi igienici	percentuale dei treni in cui almeno il 50% dei servizi igienici presenti è fruibile	76%
Riscaldamento/Climatizzazione	percentuale dei treni di cui tutte le carrozze in composizione viaggiano con una temperatura adeguata	94%
Informazione a bordo	percentuale dei treni con sistema di informazione automatico (sonoro e/o visivo) funzionante	68%
Porte accesso	percentuale dei treni con almeno il 75% delle porte di accesso funzionanti nel lato monitorato	80%
Porte intercomunicanti	percentuale dei treni con il 75% delle porte intercomunicanti funzionanti	97%
Pulizia esterno carrozza	percentuale dei treni di cui tutte le carrozze in composizione hanno l'esterno cassa pulito	65%

Gli obiettivi in tabella sono quelli stabiliti per il 2016 dal Contratto di Servizio con Trenitalia per la maggior parte delle linee SFM.

L’Agenzia produce dei report con cui si analizzano i dati di qualità dei treni monitorati scaricabili dal sito dell’Agenzia [www.mtm.torino.it](http://www.mtm.torino.it) alla sezione monitoraggio dei servizi.

**Report treni monitorati**

Esempio di tabella del numero di monitoraggi effettuati sui treni programmati.

periodo di riferimento dal 28/05/2016 al 26/06/2016

azienda	treni programmati	numero monitoraggi
 STT GRUPPO FERROVIE TALEPONTI	2.798	94
 TRENITALIA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANO	20.461	564
	<b>23.259</b>	<b>658</b>

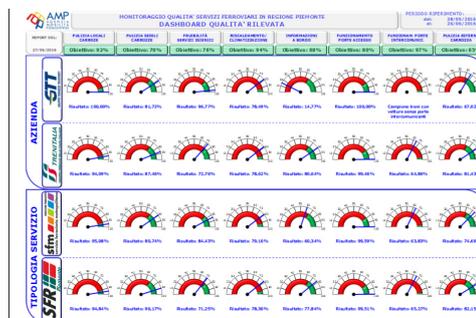
  

tipologia di servizio	treni programmati	numero monitoraggi
 SFR Piemonte	13.601	246
 sfm REGIONE PIEMONTE servizio ferroviario metropolitano	9.658	412
	<b>23.259</b>	<b>658</b>

**Report dati di qualità**

Esempio dei “cruscotti” degli obiettivi di qualità, con un’area rossa (obiettivo non raggiunto) e un’area verde (obiettivo raggiunto).

La lancetta su ciascun cruscotto indica la media dei dati rilevati negli ultimi 30 giorni.



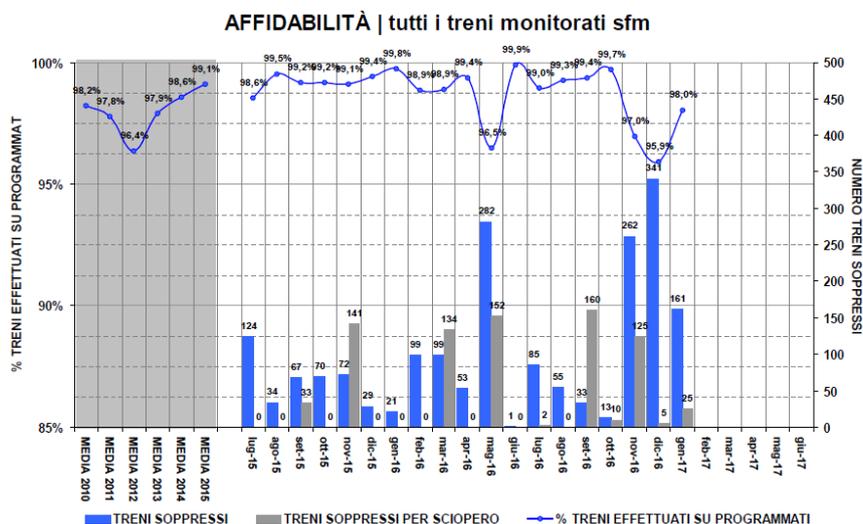
La puntualità dei servizi ferroviari è monitorata utilizzando le informazioni della banca dati denominata PIC-WEB.

L’Agenzia realizza report mensili di puntualità ed affidabilità con cui si analizza l’andamento del Servizio Ferroviario Metropolitano, scaricabili dal sito dell’Agenzia [www.mtm.torino.it](http://www.mtm.torino.it) alla sezione “Monitoraggio dei servizi”.

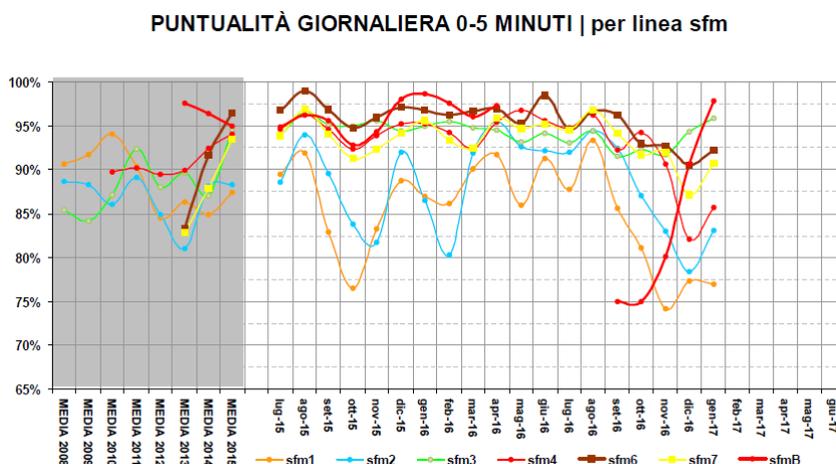
L’osservazione dei servizi ferroviari prevede l’analisi dei dati di sistema e di singola linea per le 8 linee che compongono l’attuale SFM.

La puntualità è definita come percentuale di treni con un ritardo in arrivo inferiore a 5 e 15 minuti sul totale dei treni effettuati; la puntualità è presentata anche con l’esclusione “standard B” ovvero escludendo i ritardi dovuti a cause esterne alle ferrovie (frane, alluvioni, abbattimento barriere e passaggi a livello da parte di terzi, richieste dell’autorità di PS, ecc.) o a scioperi; le tavole propongono inoltre la puntualità del SFM sul nodo Porta Susa con l’elenco dei treni ordinati per ritardo in arrivo a Porta Susa e gli elenchi ordinate a partire dalla peggiore delle singole corse che hanno avuto ritardo.

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



Esempio di grafico dell’affidabilità di sistema del Report puntualità ed affidabilità del Servizio Ferroviario metropolitano aggiornato a dicembre 2016



Esempio di grafico della puntualità delle linee SFM del Report puntualità ed affidabilità del Servizio Ferroviario metropolitano aggiornato a dicembre 2016

DATI SINGOLO TRENO Chieri-Torino - SFM1										GIORNALIERA										
NUMERO	PARTENZA	ORA	ARRIVO	ORA	PERIODICITA'	TREN EFFETTUATI	PUNTUALITA' RITARDO MEDIO ARRIVO					TREN 00-05 min	TREN 05-15 min	TREN 15-30 min	TREN >30 min	PUNTUALITA' RITARDO MEDIO PARTENZA				
							0	5	10	15	20					0	5	10	15	20
4134	CHIERI	17:50	TORINO PORTA SUGA	18:18	Circos FeratiEscuolabato da 1	10	0,20					3	0	1	0	3,40				
4178	TORINO PORTA SUGA	16:43	CHIERI	17:11	Circos FeratiEscuolabato da 1	10	7,05				6	2	2	0	4,35					
4186	TORINO PORTA SUGA	18:43	CHIERI	19:11	Circos FeratiEscuolabato da 1	10	7,05				6	3	1	0	8,20					
4159	TORINO PORTA SUGA	8:43	CHIERI	9:11	Circos Ferati da 1112 a 2917	17	7,32				11	5	0	1	0,76					
4140	CHIERI	19:20	TORINO PORTA SUGA	19:48	Circos Ferati da 1112 a 2912	17	7,00				8	7	2	0	1,47					
4190	TORINO PORTA SUGA	20:13	CHIERI	20:41	Circos Ferati da 1112 a 2917	15	6,83				10	4	0	1	9,13					
4564	TORINO PORTA SUGA	15:13	CHIERI	15:41	Circos Ferati da 1112 a 2912	4	6,75				3	0	1	0	7,75					
4104	CHIERI	7:50	TORINO PORTA SUGA	8:18	Circos Ferati da 1112 a 2917	17	6,71				11	5	0	1	3,09					
4172	TORINO PORTA SUGA	14:13	CHIERI	14:41	Circos Ferati da 1112 a 2912	17	6,50				16	0	0	1	2,62					
4146	CHIERI	20:50	TORINO LINGOTTO	21:18	Circos Ferati da 1112 a 2917	16	6,50				11	4	0	1	5,58					
4136	TORINO PORTA SUGA	18:20	CHIERI	18:48	Circos Ferati da 1112 a 2912	17	6,18				10	5	2	0	1,94					
4184	TORINO PORTA SUGA	18:13	CHIERI	18:41	Circos Ferati da 1112 a 2912	17	6,18				12	4	0	1	5,15					
4182	TORINO PORTA SUGA	17:43	CHIERI	18:11	Circos FeratiEscuolabato da 1	10	6,00				5	4	1	0	4,40					
4132	CHIERI	17:20	TORINO PORTA SUGA	17:48	Circos Ferati da 1112 a 2912	17	5,94				11	5	1	0	2,00					
4114	CHIERI	9:50	TORINO PORTA SUGA	10:18	Circos Ferati da 1112 a 2917	17	5,85				9	8	0	0	2,41					
4106	CHIERI	8:20	TORINO PORTA SUGA	8:48	Circos Tubolioni da 1112 a 291	21	5,83				13	7	1	0	2,31					
4142	CHIERI	19:50	TORINO PORTA SUGA	20:18	Circos FeratiEscuolabato da 1	9	5,72				6	2	1	0	1,33					
4154	TORINO PORTA SUGA	7:43	CHIERI	8:11	Circos Ferati da 1112 a 2917	17	5,62				10	7	0	0	2,76					
4156	TORINO PORTA SUGA	8:13	CHIERI	8:41	Circos Ferati da 1112 a 2912	17	5,09				10	7	0	0	4,06					
4160	TORINO PORTA SUGA	9:13	CHIERI	9:41	Circos Ferati da 1112 a 2912	17	4,94				11	5	1	0	5,24					
4150	TORINO PORTA SUGA	6:43	CHIERI	7:11	Circos Ferati da 1112 a 2917	17	4,82				12	5	0	0	2,35					
4112	CHIERI	9:20	TORINO PORTA SUGA	9:48	Circos Ferati da 1112 a 2917	17	4,74				10	6	1	0	1,68					
4102	CHIERI	7:20	TORINO PORTA SUGA	7:48	Circos Ferati da 1112 a 2912	17	4,68				13	4	0	0	1,18					
4180	TORINO PORTA SUGA	17:13	CHIERI	17:41	Circos Ferati da 1112 a 2912	17	4,62				13	3	1	0	3,47					
4100	CHIERI	8:50	TORINO PORTA SUGA	9:18	Circos Ferati da 1112 a 2917	17	4,56				12	5	0	0	1,69					
4138	CHIERI	18:50	TORINO PORTA SUGA	19:18	Circos FeratiEscuolabato da 1	9	4,50				6	3	0	0	1,17					
4108	CHIERI	8:50	TORINO PORTA SUGA	9:18	Circos Ferati da 1112 a 2917	17	4,21				14	3	0	0	1,26					
4116	CHIERI	10:20	TORINO PORTA SUGA	10:48	Circos Ferati da 1112 a 2912	17	4,00				11	6	0	0	0,85					
4124	CHIERI	13:20	TORINO PORTA SUGA	13:48	Circos Ferati da 1112 a 2912	17	3,97				15	2	0	0	0,85					
4128	CHIERI	15:20	TORINO PORTA SUGA	15:48	Circos Ferati da 1112 a 2912	17	3,82				15	1	0	1	2,26					
4174	TORINO PORTA SUGA	15:13	CHIERI	15:41	Circos Ferati da 1112 a 2912	17	3,58				15	1	1	0	3,97					

Esempio di tavola della puntualità delle linee SFM del Report puntualità ed affidabilità del Servizio Ferroviario metropolitano aggiornato a dicembre 2016

Il monitoraggio sulla puntualità dei servizi ferroviari di GTT non è stato ancora automatizzato.

Il monitoraggio dei servizi viene effettuato anche in forma diretta attraverso visite occasionali del personale dell’Agenzia e per mezzo degli ispettori regionali. Poiché era noto l’allentamento dell’attività di controllo dei biglietti a bordo dei treni da parte del personale delle Imprese ferroviarie è proseguita nell’anno l’attività di controllo; l’Agenzia ritiene infatti che la presenza del personale di bordo negli spazi riservati ai viaggiatori sia sinonimo di sicurezza e di regolarità di viaggio da parte degli utenti.

Nel corso del triennio 2018-2020 si proseguirà con l’attività di monitoraggio descritta.

### 3.1.5.2. Monitoraggio del servizio urbano e suburbano

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

E’ stata attivata del 2014 la connessione su VPN (Virtual Private Network) attraverso la quale il personale dell’Agenzia può accedere da remoto all’interfaccia grafica del SIS di GTT. È possibile pertanto sia verificare l’andamento in tempo reale delle linee urbane e suburbane sia effettuare delle ricerche nello storico dell’esercizio per un massimo di 60 giorni trascorsi, per individuare le cause di specifici ritardi o cancellazioni di corse.

Da Aprile 2014 mensilmente l’Agenzia acquisisce presso il centro elaborazione dati SIS di GTT dei set di dati elementari dello storico dell’esercizio al fine di popolare un data base contenente tutti i movimenti dei mezzi eseguiti nell’anno della rete urbana e suburbana di Torino.

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

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

Si è proposto inoltre, al consorzio 5T, un tavolo di lavoro per l’accesso ai dati di velocità commerciale e di asservimento della rete semaforica, nonché per realizzazione di un cruscotto per il monitoraggio dei servizi di tpl.

### 3.1.5.3. Monitoraggio del servizio extraurbano

Per il monitoraggio del Servizio extraurbano Agenzia e Città metropolitana 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 entrambi gli Enti (oltre 900 veicoli).

Per il collegamento tra i mezzi di trasporto ed il centro di controllo ci si avvale di SIM.

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

- L'osservazione dei Servizi extraurbani prevede anche la redazione e pubblicazione periodica (con cadenza mensile) di specifici "Report puntualità", ottenuti dall'elaborazione dei dati del Sistema OTX. Il monitoraggio dell'andamento dei bus prevede l'analisi dei dati di sistema e di singola linea nell'area metropolitana considerando come indicatore della *puntualità*, la percentuale di bus con un ritardo in arrivo inferiore a 5 e 10 minuti sul totale delle corse dei bus effettuate e l'elenco dei singoli casi di peggior ritardo nel mese.

Questi report sono scaricabili dal sito dell'Agenzia ([www.mtm.torino.it](http://www.mtm.torino.it) - "Monitoraggio dei Servizi").

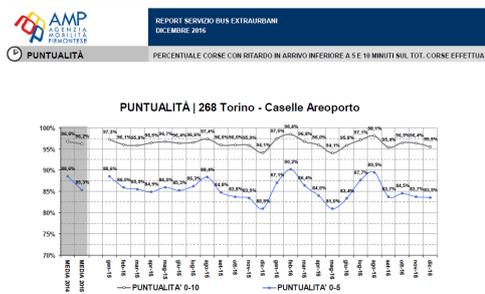
Report puntualità del Servizio Extraurbano aggiornato a dicembre 2016



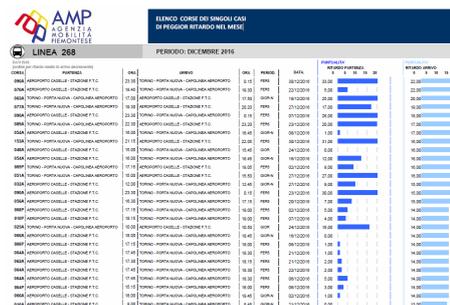
Esempio di grafico di sistema della puntualità aggiornato a dicembre 2016



Esempio di elenco puntualità corse con ritardo medio in arrivo maggiore di 5 minuti aggiornato a dicembre 2016



Esempio di elenco puntualità corse dei singoli casi di peggior ritardo nel mese aggiornato a dicembre 2016



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

Alla luce degli esiti della sperimentazione di apparati "conta-passeggeri" integrati con il Sistema OTX, tenutasi lo scorso anno su un numero ridotto di veicoli, è intenzione dell'Agenzia continuare ad estendere l'utilizzo di tali apparati alla flotta in Servizio di TPL extraurbano di competenza, individuando un numero di veicoli tale da consentire la pianificazione per Linea (e per Vettore) di "campagne" di rilevamento dei passeggeri saliti/discesi su tutte le corse previste dai relativi Programmi di Esercizio.

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

Un ulteriore progetto di "espansione" di OTX sta riguardando il monitoraggio dei Servizi MeBUS (Servizi "a chiamata", attivi in ambito extraurbano in 4 realtà territoriali afferenti all'Area Metropolitana), attraverso la creazione di Moduli e Report appositi, finalizzati a consentire al personale dell'Agenzia di osservare e valutare il Servizio effettivamente reso a consuntivo (numero corse, lunghezza, velocità commerciale, ecc.).

Il database OTX continua ad essere presente nel catalogo delle basi dati delle PA dell'Agenzia per l'Italia Digitale, in conformità con l'adempimento previsto dall'art. 24-*quater*, comma 2, D.L. n. 90/2014 "Comunicazione ad AgID delle Basi di dati", ed anche al fine di pubblicizzare il servizio degli OPEN-DATA-OTX presente sul sito dell'Agenzia ([www.mtm.torino.it](http://www.mtm.torino.it) - sezione "Monitoraggio dei Servizi").

Nel triennio 2018-2020 dovranno proseguire le attività volte alla manutenzione e all'implementazione delle banche dati e dei sistemi tecnologici necessari per la gestione del sistema di TPL. In particolare, si possono elencare:

**- SIRT (sistema Informativo Regionale dei Trasporti)**

La Giunta regionale, il 6 febbraio 2017, ha approvato la DGR 7- 4621, avente ad oggetto "art. 18 l.r. n. 1/2000 e s.m.i.. Disposizioni per l'istituzione del "Sistema Informativo Regionale Trasporti", del "Debito Informativo Trasporti" e degli indicatori per il "Cruscotto di Monitoraggio Regionale dei Trasporti" e prime disposizioni relative al sistema sanzionatorio."

Il provvedimento ha identificato le banche dati che costituiscono il SIRT formalizzando altresì le specifiche tecniche per la predisposizione dei flussi informativi necessari alla loro alimentazione, unitamente alle relative tempistiche e modalità di trasmissione.

In particolare, le Banche Dati per le quali l'Agenzia ha una specifico ruolo in termini di assolvimento del "Debito Informativo Trasporti" (DIT) sono le seguenti:

**1. BANCA DATI Contratti TPL**, che concerne la raccolta standardizzata dei dati sui Contratti di Servizio del TPL, stipulati dagli EELL e/o AMP con le aziende affidatarie.

L'Agenzia ha l'obbligo di compilazione e trasmissione, con cadenza annuale (entro il 31 dicembre), della modulistica regionale in formato elettronico, con i dati relativi al:

- consuntivo della ripartizione per bacino delle risorse del FNT, comprensivo delle eventuali risorse per servizi aggiuntivi finanziati dagli enti, relativo all'annualità precedente;
- o preventivo della ripartizione per bacino delle risorse del FNT, comprensivo delle eventuali risorse per servizi aggiuntivi finanziati dagli enti, relativo all'annualità successiva.

**2. BANCA DATI Servizio programmato/consuntivato**, che riguarda la raccolta standardizzata dei dati sui servizi TPL, programmati e consuntivati, utile a rendere disponibile un quadro completo dei servizi di TPL regionale, in termini di atteso e di effettivamente erogato.

Dati relativi ai servizi ferroviari:

- servizio programmato: relativo a tutti i dati di ogni contratto di servizio.
- servizio consuntivato: contiene le informazioni a consuntivo del servizio realmente effettuato dal concessionario, con le difformità fra programmato e consuntivato.

Dati relativi ai servizi automobilistici:

- servizio programmato: relativo a tutti i dati di ogni contratto di servizio del CCA, ovvero delle aziende che ne fanno parte. Si prevede una futura integrazione con i dati relativi ai servizi a chiamata in Area a Domanda Debole.
- servizio consuntivato: contiene le informazioni a consuntivo del servizio realmente effettuato dalle varie aziende del CCA, con le difformità fra programmato e consuntivato.

In particolare, la DGR 7- 4621 prevede di terminare al 31/12/2017 la rilevazione del programmato e del consuntivato da parte dell'AMP, in occasione di variazioni degli orari e/o dei percorsi, attraverso l'aggiornamento dei PEA sul DB OMNIBUS (per i servizi extraurbani) o la compilazione degli specifici prospetti excel (per il servizio ferroviario).

Dal 1/01/2018 è infatti previsto che l'invio del programmato e del consuntivato sia gestito con file XML con standard BIPEX, grazie al completamento dell'attivazione del flusso informativo nell'ambito del sistema BIP.

3. Sarà inoltre necessario collaborare con la Regione Piemonte al fine di incrociare i dati della costituenda "**BANCA DATI Parco mezzi TPL**", relativa al materiale rotabile aziendale circolante in Piemonte ed adibito al servizio TPL automobilistico e ferroviario, con quelli dei veicoli autorizzati sui diversi Contratti di Servizio.

### **Sistema BIP e flussi di dati con standard BIPEX**

Dal 2016 l'Agenzia è stata chiamata da Regione Piemonte a partecipare ai tavoli appositamente istituiti per lo sviluppo del sistema BIP, al fine di contribuire alla definizione delle regole condivise, del regolamento BIP e di tutte le specifiche necessarie da recepire nel flusso informativo previsto dal SIRT, in particolare con l'obiettivo di integrare e verificare le informazioni utili per la gestione dei Contratti di TPL vigenti.

Gli atti regionali relativi all'istituzione del SIRT prevedono che dal 2018 tale flusso informativo sia attivo e funzionale per tutte le realtà piemontesi. Si sta quindi operando per definire nei diversi tavoli di lavoro i cruscotti necessari per l'estrazione dal CSR-BIP dei dati e dei report a supporto delle attività di programmazione, controllo, monitoraggio e gestione del sistema di TPL da parte dell'Agenzia e degli altri Enti preposti. Tale attività prende spunto da quanto svolto in collaborazione con i CCA dell'area torinese e cuneese, che ha compreso una complessa attività di analisi dei dati aziendali e definizione di una reportistica concordata per la fornitura degli stessi tramite le Business Intelligence dei CCA (centri di controllo aziendali) del sistema BIP, al fine di acquisire le informazioni richieste dai contratti di servizio in attesa che le stesse siano fornite dal CSR-BIP.

L'implementazione di cruscotti e reportistica adeguati dovrà continuare necessariamente una volta attivato il sistema.

#### **Base dati Omnibus e banche dati di infomobilità**

Il SIRT prevede ad oggi che le banche dati OMNIBUS contenenti il servizio programmato dei diversi contratti (principalmente extraurbani) siano sostituite dal 2018 con il flusso BIPEX. L'Agenzia sta operando con la Regione a predisporre i dettagli operativi e correttivi affinché si possa coniugare l'esigenza di standardizzazione e automazione nell'acquisizione dei dati con le esigenze contrattuali ed amministrative, che prevedono che sia l'Ente a disporre e modificare la banca dati con il servizio autorizzato.

Sarà quindi necessario nel 2018 prevedere un'attività di armonizzazione e confronto dei dati "ex-Omnibus" con quelli che convergono al CSR-BIP, mantenendo i flussi in parallelo fino a quando tali verifiche daranno esito positivo.

Inoltre, diverse realtà locali sul territorio regionale non saranno in grado di attivare il flusso informativo BIPEX al 1/1/2018, per cui sarà necessario mantenere e implementare i servizi programmati all'interno delle banche dati Omnibus, con una particolare attenzione alla coerenza di tali dati con quella dei dati inseriti dalle aziende man mano che attiveranno il sistema BIP (Consentendo un'evoluzione dello stesso).

#### **OTX (Sistema per l'Osservazione del Trasporto extraurbano)**

Negli ultimi mesi del 2016 con la nuova stipula del contratto di manutenzione del sistema OTX si è rinnovata l'attività di manutenzione del sistema stesso in collaborazione con la Società DIVITECH. Tale attività ha comportato:

- l'aggiornamento del quadro del parco veicoli autorizzato e equipaggiato con gli appositi dispositivi
- l'analisi delle prestazioni del sistema, confrontando il servizio osservato sulle diverse linee con gli standard definiti a livello contrattuale e approfondendo le cause degli eventuali disallineamenti al fine di intervenire nella risoluzione dei problemi
- definizione di report e indici per misurare il livello di efficienza del sistema.

Tale attività è in corso di svolgimento e proseguirà nei prossimi anni, in attesa di definire il nuovo assetto del sistema OTX alla luce dei cambiamenti nel sistema informativo regionale.

### **3.1.6. Il sistema tariffario**

Il sistema tariffario si articola in biglietto integrato metropolitano, sistema tariffario zonale e sistema di bigliettazione BIP.

#### **3.1.6.1. Biglietto integrato metropolitano**

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

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

- un biglietto urbano denominato "Integrato U" per gli spostamenti integrati all'interno del comune di Torino;
- un biglietto di area metropolitana denominato "Integrato A" per le zone U + A del sistema Formula;
- un biglietto di area metropolitana denominato "Integrato B" per le zone U + A + la seconda corona B,F,L,O,R del sistema Formula.

Quanto alle modalità di utilizzo il BIM consente di:

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

Nel periodo intercorrente tra il 14 ottobre 2013 e il mese di giugno 2015 sono stati venduti 605 mila biglietti integrati per un introito complessivo di € 1 milione 627 mila IVA inclusa. La somma di € 528.308 IVA inclusa stanziata a ripiano per i minori ricavi conseguenti all’integrazione ha garantito una copertura finanziaria dell’iniziativa fino a tutto giugno 2015. Preso atto dell’aumento della domanda complessiva sui servizi ferroviari in ambito metropolitano superiore al 10%, il biglietto integrato è risultato essere in grado di auto-sostenersi senza ripiano da parte degli Enti a partire da luglio 2015.

L’andamento delle vendite si presenta crescente. Il grafico sotto riportato mostra l’andamento delle vendite mese per mese (Figura 6).

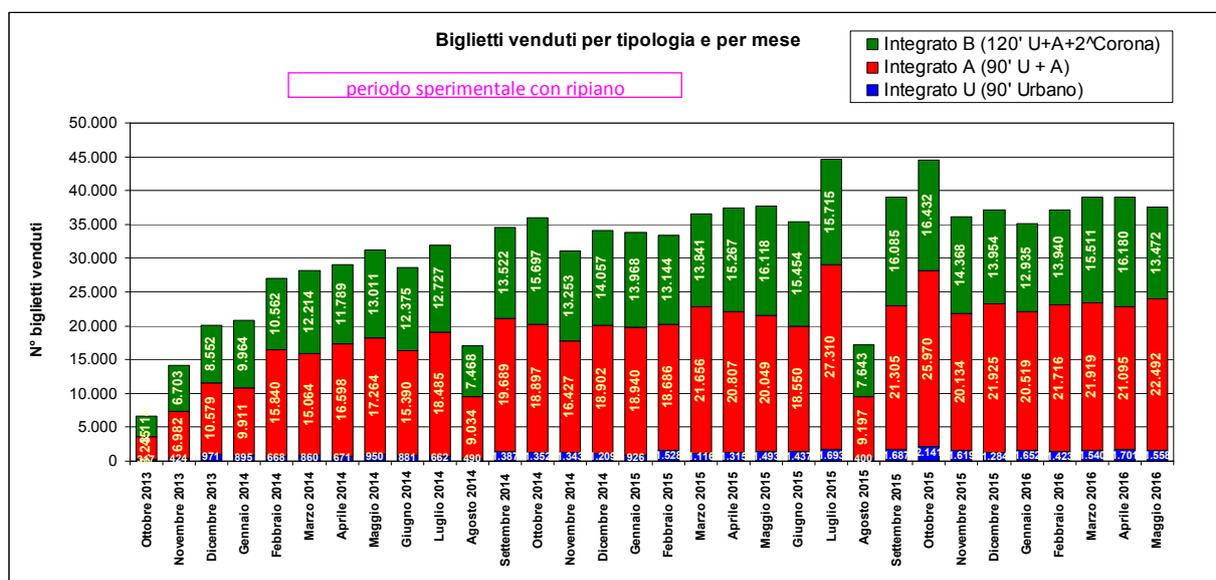


Figura 6 - Vendite mensili Biglietto Integrato Metropolitano

### 3.1.6.2. Sistema tariffario zonale

La maggiore criticità del sistema tariffario nell'area metropolitana torinese è rappresentata dalla coesistenza di un sistema pentachilometrico per taluni biglietti di corsa semplice e di uno zonale per i restanti biglietti e per tutti gli abbonamenti.

Tale criticità è particolarmente forte nel Servizio Ferroviario Metropolitano dove alcune linee o porzioni di linee applicano il sistema zonale (linea sfm1 esercita da GTT tra Pont/Rivarolo a Torino e in sub-affidamento per conto di Trenitalia da Torino a Chieri). Tale criticità si rivela ancora più forte a seguito dell'introduzione del Biglietto Integrato con il sistema a zone e dell'aumento tariffario pentachilometrico di dicembre 2013 che per sua natura ha effetti diversi tra le diverse località della stessa zona tariffaria e che ha comportato incoerenze tra biglietto di corsa semplice e integrato.

Il Programma Triennale Regionale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale per il Triennio 2013 – 2015, tra le strategie di riprogrammazione dei servizi (punto 3.3) prevede determinate azioni per il rilancio dei servizi su ferro e su gomma. Una di queste azioni consiste nel “definire entro il 2014 un sistema di tariffe integrato per l'intero territorio regionale secondo il criterio zonale e tenendo conto dei bacini omogenei” (pagina 27). Tale azione è ripresa anche nella D.G.R. 13-6608 sull'adeguamento tariffario.

Coerentemente con le indicazioni del PTR e al fine di risolvere le criticità tariffarie è opportuno adottare un sistema a zone attorno al centroide Trenitalia anche per le stazioni ferroviarie della zona A di Formula e della corona BFLOR per gli spostamenti aventi origine o destinazione Torino.

Oltre a costituire **un'azione da perseguire nel Programma Triennale Regionale** la tariffa zonale presenta i seguenti vantaggi:

- Allineamento con le tariffe zonali GTT e risoluzione dei conflitti tariffari sulla linea sfm1.
- Tariffa trasparente per l'utente: si può comunicare che la tariffa dipende dalle zone di origine e destinazione.
- Unica eccezione: occorre definire la regola (già esistente in precedenza per GTT ma parzialmente derogata nel caso Chieri-Settimo e Volpiano-Settimo per evitare conflitti tariffari con l'Integrato) secondo cui la zona A se attraversata due volte si conta due volte per la determinazione della tariffa di corsa semplice a differenza di quanto è in vigore per gli abbonamenti.

Parimenti, l'uniformazione secondo il criterio zonale presenta degli svantaggi, che dovrebbero essere opportunamente governati. Ad esempio, a livello di singolo Comune/Stazione in alcuni casi la tariffa di corsa semplice aumenterebbe anche del 20% rispetto ad oggi (ad es. la relazione Moncalieri-Torino passerebbe da € 1,90 a € 2,30). Analogamente si hanno dei casi in cui si registrerebbe una diminuzione di simile entità. Per venire incontro a queste criticità puntuali si potrebbe ricorrere a forme agevolate come i carnet di biglietti di corsa semplice.

Con D.G.R. n. 23 – 3968 del 26/09/2016 la Giunta Regionale ha disposto che, a parziale modifica della D.G.R. n. 13 – 6608 del 4/11/2013, ai collegamenti ferroviari della tratta Settimo Torinese – Chieri con stazione di origine o destinazione esterna al nodo di Torino, Trenitalia possa applicare le tariffe zonali (analoghe a quelle di cui all'allegato A punto 7 della succitata D.G.R. 13-6608 già in vigore per GTT). Con il medesimo provvedimento vengono demandati ad AMP, in quanto titolare dei Contratti di Servizio con Trenitalia, le modalità e i tempi per l'adozione delle tariffe zonali, dandone formale comunicazione alla Regione stessa.

### 3.1.6.3. Sistema di bigliettazione BIP e validazione obbligatoria

La Legge regionale n. 1 del 27 gennaio 2015 "Provvedimenti per la riqualificazione della spesa regionale" all'art. 21 apporta alcune modifiche alla legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1. stabilendo in particolare che *"Gli utenti dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale sono tenuti, in occasione del primo accesso al servizio e ad ogni cambio mezzo, agli obblighi di validazione dei titoli di viaggio caricati su supporto elettronico"*.

I riferimenti alla validazione obbligatoria compaiono anche nella normativa nazionale (Decreto Legge "Regole tecniche per l'adozione di sistemi di bigliettazione elettronica interoperabili nel territorio nazionale") e si osservano già dei casi di adozione della validazione obbligatoria per tutti i titoli di viaggio in altre parti d'Italia (Emilia-Romagna, Provincia Autonoma di Trento).

Al fine di beneficiare al meglio delle funzionalità offerte dalla bigliettazione elettronica l'AMP ha avviato nel secondo semestre 2015 un Gruppo di Lavoro tra Regione, AMP, Città Metropolitana e Aziende esercenti i servizi per affrontare le problematiche del sistema tariffario e introdurre la validazione obbligatoria attraverso il recepimento di questo obbligo nei regolamenti aziendali per tutti i bacini regionali dove il sistema BIP è attivo, con l'obiettivo di estenderlo a regime alla totalità dei servizi di trasporto pubblico locale della Regione Piemonte.

Con Deliberazione del Consiglio di Amministrazione n.° 24 del 30/12/2015 è stato approvato un calendario di attività per l'adozione della validazione obbligatoria per i titoli di viaggio caricati su carta BIP.

Nei primi mesi del 2016 il Gruppo di Lavoro si è riunito più volte per definire un crono-programma delle attività da fare a partire dalla campagna di comunicazione. Si partirà con un bando destinato

alle Agenzie di comunicazione per selezionare il soggetto che predisporrà gli slogan della campagna, i messaggi pubblicitari e tutto il materiale di comunicazione da affiggere sui mezzi e nelle fermate/stazioni. È prevista anche una campagna promozionale con partner commerciali e nel settore culturale. Parallelamente GTT provvederà a riposizionare al centro vettura una delle validatrici anteriori sui bus 12 metri affinché siano facilmente fruibili da tutte le porte.

Questa iniziativa introduce un maggiore “controllo sociale” e risponde ai desiderata di quella parte di opinione pubblica che percepisce un alto tasso di evasione e una bassa efficacia nel controllo dei biglietti da parte dei soggetti preposti.

Nel corso del 2017 si è avviata la validazione obbligatoria sui bus e sui tram che produrrà i suoi pieni effetti nel triennio 2018-2020.

### 3.1.7. La comunicazione del trasporto pubblico

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

#### Siti internet Servizio Ferroviario Metropolitano e Servizio Ferroviario Regionale

Il sito web ufficiale del SFM ([www.sfmtorino.it](http://www.sfmtorino.it)) contiene tutte le informazioni di base per viaggiare sui treni del Servizio Ferroviario Metropolitano (descrizione della rete, orari, tariffe, promozioni). Il sito è costantemente aggiornato negli orari (ad ogni variazione di orario, comprese le vco, si provvede ad aggiornare le tabelle orari presenti sul sito) e nelle informazioni (con due sezioni dedicate alle novità e alle promozioni in corso) (Figura 7).



Figura 7 – Home Page del sito SFM

All’inizio del 2015 al sito SFM se ne è affiancato uno analogo dedicato ai servizi ferroviari regionali (SFR) ([www.sfrpiemonte.it](http://www.sfrpiemonte.it)) (Figura 8).

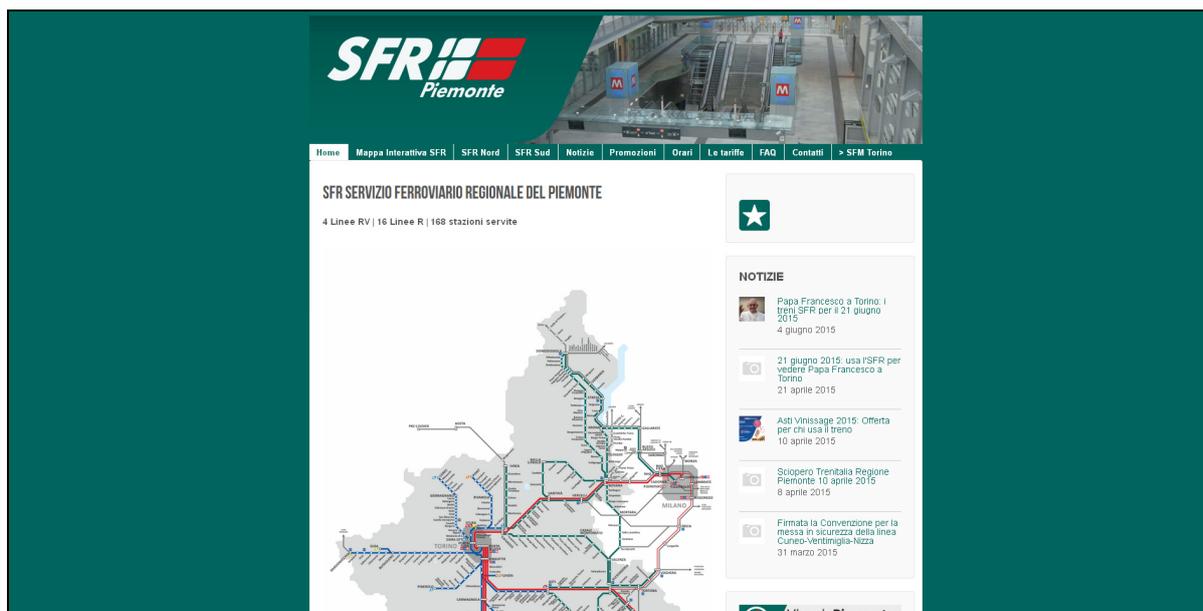


Figura 8 - Home Page del sito SFR

Sito internet MeBus ([www.mebus.it](http://www.mebus.it))

Lanciato nel 2015, il sito offre le informazioni di base per utilizzare i servizi a chiamata MeBus gestiti dell’Agenzia (Figura 9).

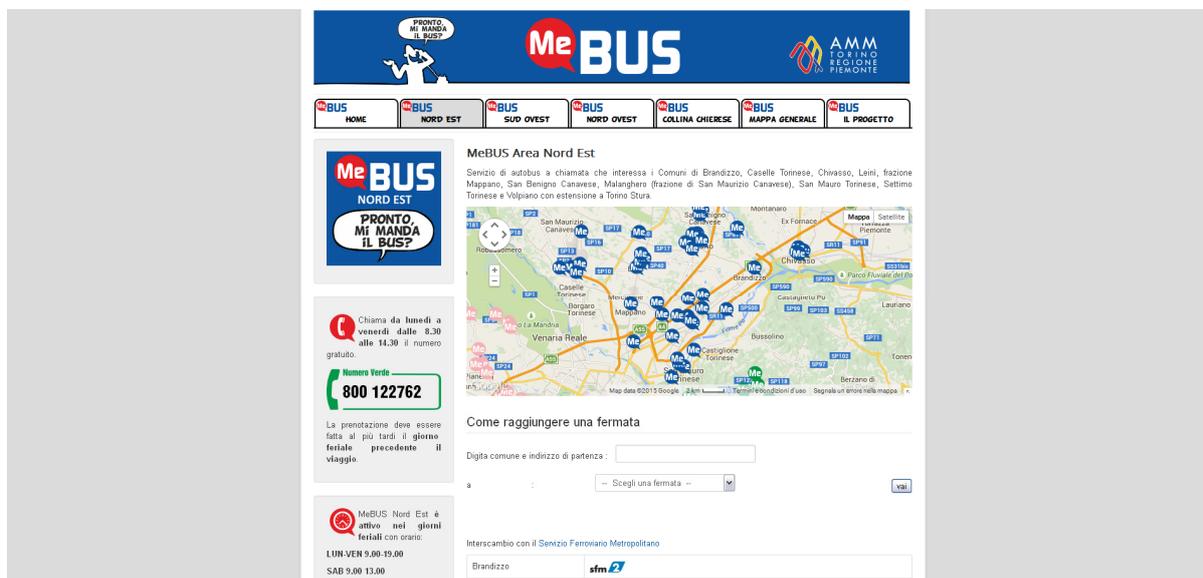


Figura 9 – sito MeBUS

I siti tematici SFM, SFR e MeBUS adottano tecnologie “responsive” (che consentono, cioè, di adattare la visualizzazione dei contenuti a schermi di dimensioni molto diverse).

### Social Network

L’Agenzia comunica con gli utenti attraverso la pagina ufficiale di Facebook e il profilo di Twitter del SFM. Attraverso questi canali viene creato un continuo dialogo con gli utenti del servizio offrendo risposte alle domande, chiarimenti sulle scelte progettuali, segnalando eventuali novità e variazioni di servizio. L’attività normale prevede la pubblicazione di circa 2/3 post al giorno. Viene risposto praticamente a tutti i messaggi in arrivo sulla bacheca (3-4 al giorno), in genere si tratta di richieste di

informazioni, segnalazioni o curiosità sul servizio. Si risponde inoltre a molti commenti fatti ai post dagli utenti.

I social network sono utilizzati anche per promuovere l'uso del SFM in occasione di particolari eventi.

*Sito istituzionale*

Oltre a curare la redazione dei siti appena descritti, dedicati a specifici servizi di trasporto, l'Agenzia cura il proprio sito istituzionale, in cui oltre agli adempimenti di informazione e trasparenza dettati dalla normativa vigente, fornisce informazioni inerenti:

- le attività di programmazione, pianificazione e progettazione del trasporto pubblico;
- la gestione contrattuale dei servizi di trasporto;
- il monitoraggio dei servizi;
- le attività di studio, indagine e redazione statistica inerente la mobilità;
- le tariffe del trasporto pubblico.

Nei primi mesi del 2017 il sito è stato aggiornato, passando ad una grafica più moderna e adeguata ai nuovi *device* di visualizzazione dei siti internet.



**Figura 10 - sito Agenzia della mobilità piemontese**

**3.1.8. Analisi e valutazione degli impegni pluriennali di spesa già assunti**

L'analisi e valutazione degli impegni pluriennali di spesa già assunti sugli esercizi 2018 e 2019 è riportata nel bilancio 2017-2019.

### **3.2. Programmazione del fabbisogno di personale a livello triennale ed annuale**

La definizione della programmazione del fabbisogno di personale è strettamente correlata alle attività che sta portando avanti la Regione Piemonte in attuazione alla L.R. 23/2015 "Riordino delle funzioni amministrative conferite alle Province in attuazione della legge 7 aprile 2014, n. 56 (Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni)".

La trasformazione in Agenzia della mobilità piemontese e la conseguente gestione di gran parte dei contratti di servizio inerenti i servizi di trasporto pubblico locale e ferroviario relativi al territorio regionale ha reso critica la situazione del personale. Si è infatti evidenziata una grave carenza di risorse umane per far fronte all'aumento delle attività in capo all'Agenzia.

Tale aspetto è stato discusso nel CdA del 16 gennaio 2017 che ha fatto partire un'analisi dei profili del personale dell'Agenzia per individuare le carenze di organico nei diversi ruoli e poter fare specifiche richieste di personale.

E' facoltà dell'Agenzia reperire personale tramite l'istituto del comando o ricorrendo a procedure di mobilità; in tali casi, la spesa di personale fa capo all'Agenzia e in conseguenza dei relativi provvedimenti di assunzione si procederà alle apposite variazioni di bilancio volte a garantire la necessaria copertura finanziaria.

Allo stato attuale è stata approvata la L.R. 23/2015 che prevede la stipula di un'apposita convenzione per l'avvalimento del personale da sottoscrivere con la Regione, con la Città Metropolitana e le Province. È stato avviato il lavoro per la predisposizione della Convenzione con la Regione e in funzione di quello che sarà il personale messo a disposizione dalle Province e dalla Città Metropolitana si potrà ridefinire la pianta organica dell'Ente. Per quanto riguarda la copertura delle spese del personale, sarà previsto che:

- gli oneri relativi alla quota parte del personale già transitato in Regione ed inserito nei ruoli regionali della dotazione organica della Giunta Regionale siano a carico della Regione stessa;

per la quota parte del personale in capo alle Province e Città Metropolitana di cui l'Agenzia si avvarrà, l'Agenzia contribuirà alla copertura dei costi con parte delle risorse di cui all'art. 26 c. 3 della L.R. 1/2000.

***ALLEGATO 1: Il quadro delle condizioni esterne su territorio e mobilità***

Nei paragrafi che seguono vengono esposti alcuni dati e indicatori ritenuti significativi per la comprensione del funzionamento del sistema di mobilità a livello regionale.

In questa edizione del DUP non è stato possibile completare tutte le serie storiche a livello regionale in quanto il territorio di competenza dell'Agenzia si sta ampliando da un ambito esclusivamente metropolitano ad uno che comprende l'intera Regione e sono in corso di acquisizione, elaborazione e analisi i relativi dati caratteristici.

Con D.G.R. Piemonte n. 17-4134 del 12 luglio 2012 (vedi successivo punto 2.2.9) il territorio regionale è stato suddiviso in n. 4 bacini ottimali costituenti gli ambiti territoriali entro i quali deve essere organizzato lo svolgimento del trasporto pubblico locale al fine di massimizzare l'efficienza del servizio e conseguire economie di scala, così individuati:

- Bacino metropolitano, comprendente il territorio della Città metropolitana di Torino;
- Bacino Nord-Est, comprendente il territorio delle Province di Biella, Novara, Verbano Cusio Ossola e Vercelli;
- Bacino Sud-Est, comprendente il territorio delle Province di Alessandria ed Asti;
- Bacino Sud, comprendente il territorio della Provincia di Cuneo.

Tale suddivisione è stata recepita sia dal punto di vista istituzionale sia dal punto di vista funzionale dallo statuto dell'Agenzia che prevede la costituzione delle Assemblee e delle Commissioni Tecniche di Bacino.

Un quadro conoscitivo più completo si potrà avere con l'approvazione del Piano Triennale dei servizi anche attraverso il lavoro sviluppato con le Assemblee e le Commissioni Tecniche di Bacino.

### 3.2.1. Tasso di motorizzazione privata

Il tasso di motorizzazione (autovetture circolanti/abitanti) degli abitanti dell'area metropolitana e quello del comune di Torino sono pressoché equivalenti (Tabella 10). Si contano infatti 615 autovetture circolanti ogni 1000 abitanti nell'area metropolitana contro 616 autovetture circolanti ogni 1000 abitanti nel Comune di Torino. A livello regionale esso è lievemente diminuito dalle 640 autovetture circolanti ogni 1000 abitanti del 2004 alle 637 del 2013.

**Tabella 10 - Tasso di motorizzazione degli abitanti dell'area metropolitana**

Autovetture / abitante	2004	2013
Torino	0,65	0,62
Area metropolitana torinese	0,63	0,62
Provincia di Torino	0,65	0,62
Provincia di Alessandria	0,63	0,64
Provincia di Asti	0,63	0,65
Provincia di Biella	0,68	0,69
Provincia di Cuneo	0,62	0,66
Provincia di Novara	0,63	0,62
Provincia del Verbano-Cusio-Ossola	0,62	0,63
Provincia di Vercelli	0,64	0,65
Regione Piemonte	0,64	0,64

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

### 3.2.2. Quota modale del trasporto pubblico e dell'auto privata

Le tabelle che seguono riportano la quota modale del trasporto pubblico e dell'auto privata rispetto alla mobilità motorizzata. Nel caso della Regione Piemonte nel suo complesso i dati sono disponibili solo per gli anni 2004 e 2013 (anni di svolgimento delle indagini IMQ a livello regionale), mentre per la Provincia di Torino la serie storica comprende anche le edizioni del 2006, 2008 e 2010.

A livello di Regione si evidenzia un leggero incremento della quota modale del trasporto pubblico tra il 2004 e il 2013 (Tabella 11).

**Tabella 11 – Quota modale del trasporto pubblico e dell'auto privata**

Percentuale su mobilità motorizzata	2004	2013
Trasporto pubblico	14,0%	14,6%
Auto privata	86,0%	85,4%

Fonte: Indagini IMQ 2004 e 2013

A livello di ex Provincia di Torino la quota modale del trasporto pubblico è cresciuta negli ultimi 10 anni di oltre tre punti percentuali (Tabella 13).

**Tabella 12 – Quota modale per Provincia**

IMQ 2004	2004		2013	
	% Trasporto pubblico	% Auto privata	% Trasporto pubblico	% Auto privata
Alessandria	7,9%	92,1%	7,6%	92,4%
Asti	7,9%	92,1%	10,9%	89,1%
Biella	4,7%	95,3%	2,9%	97,1%
Cuneo	8,9%	91,1%	8,2%	91,8%
Novara	8,3%	91,7%	7,4%	92,6%
Torino	19,7%	80,3%	21,2%	78,8%
Verbano-Cusio-Ossola	6,9%	93,1%	5,9%	94,1%
Vercelli	7,2%	92,8%	7,3%	92,7%
Totale Regione	14,0%	86,0%	14,6%	85,4%

**Tabella 13 – Quota modale mobilità motorizzata (ex Provincia di Torino – 315 comuni)**

Percentuale su mobilità motorizzata	2004	2006	2008	2010	2013
Trasporto pubblico	19,7%	18,4%	20,4%	21,1%	21,2%
Auto privata	80,3%	81,6%	79,6%	78,9%	78,8%

Fonte: Indagini IMQ

Anche con riferimento all'area metropolitana torinese (Torino + 31 comuni), si evidenzia una ripresa della quota modale del trasporto pubblico: nel 2006 essa si attestava al 23%, mentre nel 2013 supera il 27% seppure in un contesto di diminuzione in termini assoluti della mobilità (vedi tabella seguente).

**Tabella 14 - Quota modale mobilità motorizzata (Area metropolitana torinese - Torino + 31 comuni)**

Percentuale su mobilità motorizzata	2004	2006	2008	2010	2013
Trasporto pubblico	26,0%	22,8%	26,4%	26,4%	27,1%
Auto privata	74,0%	77,2%	73,6%	73,6%	72,9%

Fonte: Indagini IMQ

Nel capoluogo la quota modale del trasporto pubblico presenta valori più elevati ed un andamento crescente nel periodo 2004 – 2013 (vedi tabella seguente).

**Tabella 15 - Quota modale mobilità motorizzata (Torino)**

Percentuale su mobilità motorizzata	2004	2006	2008	2010	2013
Trasporto pubblico	32,8%	28,2%	33,5%	34,1%	34,4%
Auto privata	67,2%	71,8%	66,5%	65,9%	65,6%

Fonte: Indagine IMQ 2013

### 3.2.3. Dati di produzione e indicatori sull'area metropolitana di Torino (32 comuni)

Nella tabella che segue sono riportati i dati di produzione dei servizi relativi all'area metropolitana di Torino.

**Tabella 16 – Dati di produzione relativi all'area metropolitana torinese (Torino + 31 comuni)**

<b>Vetture*Km erogate (milioni)</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Contratto extraurbano AMM	4,34	4,51	4,67	4,74	4,69	4,33	4,15	4,20
Metropolitana <sup>1</sup>	2,04	2,16	2,05	2,59	2,81	2,81	2,76	2,67
Contratti Bus e Tram Urbani	56,35	55,53	55,28	54,58	50,34	46,12	44,07	43,87
Contratti ferroviari	3,50	3,58	3,64	3,96	4,44	4,63	4,51	4,54
Sostitutivi ferroviari <sup>2</sup>	0,96	0,77	0,78	1,03	0,42	0,40	0,35	0,19
<b>TOTALE CONTRATTI AGENZIA</b>	<b>67,19</b>	<b>66,54</b>	<b>66,42</b>	<b>66,90</b>	<b>62,69</b>	<b>58,29</b>	<b>56,20</b>	<b>55,47</b>

#### 3.2.3.1. Passeggeri trasportati

Nella tabella che segue sono riportati i dati di frequentazione dei servizi relativi all'area metropolitana di Torino. Sono riportati i dati fino al 2015. I dati relativi al 2016 sono in fase di raccolta presso le fonti usuali (Osservatorio TPL, Conto Nazionale dei Trasporti, Bilanci delle Aziende e modulistica contrattuale).

**Tabella 17 - Passeggeri trasportati**

<b>Passeggeri trasportati (milioni)</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Contratto extraurbano AMM	3,59	3,59	3,55	3,95	4,01	3,77	4,02	3,85
Contratti Bus, Tram Urbani	169,30	173,58	178,08	193,14	211,51	199,51	204,74	205,48
Metropolitana	20,49	21,91	21,98	34,39	38,64	38,75	39,82	41,12
Contratti ferroviari	13,57	12,49	11,89	12,02	12,48	13,30	14,59	15,62
<b>TOTALE CONTRATTI AGENZIA</b>	<b>186,45</b>	<b>189,67</b>	<b>193,52</b>	<b>209,12</b>	<b>228,01</b>	<b>216,58</b>	<b>223,35</b>	<b>224,94</b>

<sup>1</sup> Valore espresso in treni\*km (per ottenere i "Km Convenzionali" secondo la terminologia adottata da GTT occorre moltiplicare il dato per 4. Vale la seguente catena di uguaglianze: 1 treno\*km = 2 veicoli\*km = 4 vetture\*km [casse\*km] = 4 Km convenzionali).

<sup>2</sup> La voce "sostitutivi ferroviari" dal 2012 comprende solo i servizi GTT. Per quanto riguarda i sostitutivi Trenitalia 2012 essi ammontano a 697.625 Bus\*Km. Tali servizi sono stati trasferiti alla Provincia nel 2012 come servizi minimi e si sono aggiunti ad un complesso di servizi già di competenza della Provincia oggetto di un progetto di adduzione alla ferrovia finanziato dalla Regione. L'insieme dei servizi bus sostitutivi ex Agenzia/Trenitalia e di quelli già di competenza della Provincia ammonta a 1,178 milioni di Bus\*Km.

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

### 3.2.3.2. Dati economici

Nelle tabelle che seguono sono riportati i dati economici dei servizi relativi all'area metropolitana di Torino. Sono riportati i dati fino al 2015. I dati relativi al 2016 sono in fase di raccolta presso le fonti usuali (Osservatorio TPL, Conto Nazionale dei Trasporti, Bilanci delle Aziende e modulistica contrattuale).

Le compensazioni economiche per l'anno 2015, possono essere suscettibili di variazioni a seguito delle verifiche dei consuntivi di ciascun specifico contratto di servizio.

**Tabella 18 - Compensazioni**

Compensazioni (milioni)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Contratto extraurbano AMM	6,09	6,30	6,50	6,53	6,25	5,54	5,31	5,24
Metropolitana <sup>3</sup>	20,00	20,00	20,00	20,00	22,16	15,94	14,71	14,77
Contratti Bus e Tram Urbani	170,94	173,85	174,36	173,15	165,19	148,71	142,99	138,34
Contratti ferroviari	44,89	45,42	45,27	54,74	55,82	70,74	64,12	64,88
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	241,91	245,57	246,13	254,42	249,42	240,93	227,13	223,23

**Tabella 19 - Compensazioni al netto infrastruttura**

Compensazioni al netto infrastruttura (milioni) <sup>4</sup>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Contratto extraurbano AMM	6,09	6,30	6,50	6,53	6,25	5,54	5,31	5,24
Metropolitana	13,67	13,65	13,60	10,97	13,13	6,84	5,60	5,66
Contratti Bus e Tram Urbani	160,26	163,13	163,56	162,35	154,39	137,83	132,10	127,43
Contratti ferroviari	26,08	27,34	27,18	36,18	35,38	46,13	39,85	39,71
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	206,09	210,41	210,84	216,03	209,15	196,34	182,86	178,04

**Tabella 20 - Compensazioni per passeggero al netto infrastruttura**

Compensazioni par pax. al netto infrastruttura	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Contratto extraurbano AMM	1,70	1,75	1,83	1,65	1,56	1,47	1,32	1,36
Metropolitana	0,67	0,62	0,62	0,32	0,34	0,18	0,14	0,14

<sup>3</sup> fino al giugno 2012 le compensazioni della M1 erano basate su accordi Enti/Azienda. Dal luglio 2012 sono compensazioni convenzionali del contratto, dal 2013 le compensazioni sono quelle effettivamente erogate su benessere del Comune di Torino.

<sup>4</sup> Il canone dell'infrastruttura è calcolato sulla base dei pedaggi per l'utilizzo dell'infrastruttura previsti nei contratti di servizio.

Contratti Bus e Tram Urbani	0,95	0,94	0,92	0,84	0,73	0,69	0,65	0,62
Contratti ferroviari	1,92	2,19	2,29	3,01	2,83	3,47	2,73	2,54
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	1,03	1,04	1,02	0,98	0,86	0,87	0,79	0,77

**Tabella 21 - Ricavi da traffico**

Ricavi da traffico (milioni €)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Contratto extraurbano AMM	4,41	4,31	4,63	4,95	5,24	5,07	5,67	6,29
Metropolitana	7,98	8,42	8,85	10,57	12,69	12,64	12,92	13,69
Contratti Bus e Tram Urbani	69,71	68,45	70,19	76,00	86,43	81,60	81,46	83,30
Contratti ferroviari	n/d	11,17	11,31	11,40	14,18	14,40	15,47	16,51
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	n/d	92,35	94,99	102,91	118,54	113,71	115,51	119,79

**Tabella 22 - Rapporto Ricavi/Costi**

Rapporto R/C (dove R=Ricavi da traffico e C=Ricavi da traffico +compensazioni al netto infrastruttura) <sup>5</sup>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Contratto extraurbano AMM	42,0%	40,6%	41,6%	43,1%	45,6%	47,8%	51,6%	54,5%
Metropolitana	36,9%	38,1%	39,4%	49,1%	49,1%	64,9%	69,7%	70,8%
Contratti Bus e Tram Urbani	30,7%	30,0%	30,5%	32,4%	36,5%	37,8%	38,7%	39,7%
Contratti ferroviari	n/d	29,0%	29,4%	24,0%	28,6%	23,8%	28,0%	29,4%
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	n/d	30,5%	31,1%	32,3%	36,2%	36,7%	38,7%	40,2%

### 3.2.3.3. Dettaglio servizio urbano e suburbano di Torino

Nella Figura 11 e nella Figura 12 vengono riportati due grafici sull'andamento delle compensazioni per obblighi di servizio e dei passeggeri trasportati nel periodo 2010 – 2014 relativamente al contratto di servizio per il trasporto urbano e suburbano di Torino. Per quanto riguarda le compensazioni si riportano anche le previsioni 2016 e 2017.

<sup>5</sup> Fonte ricavi da traffico: CNT per servizi urbani e dichiarazioni aziende per extraurbano.

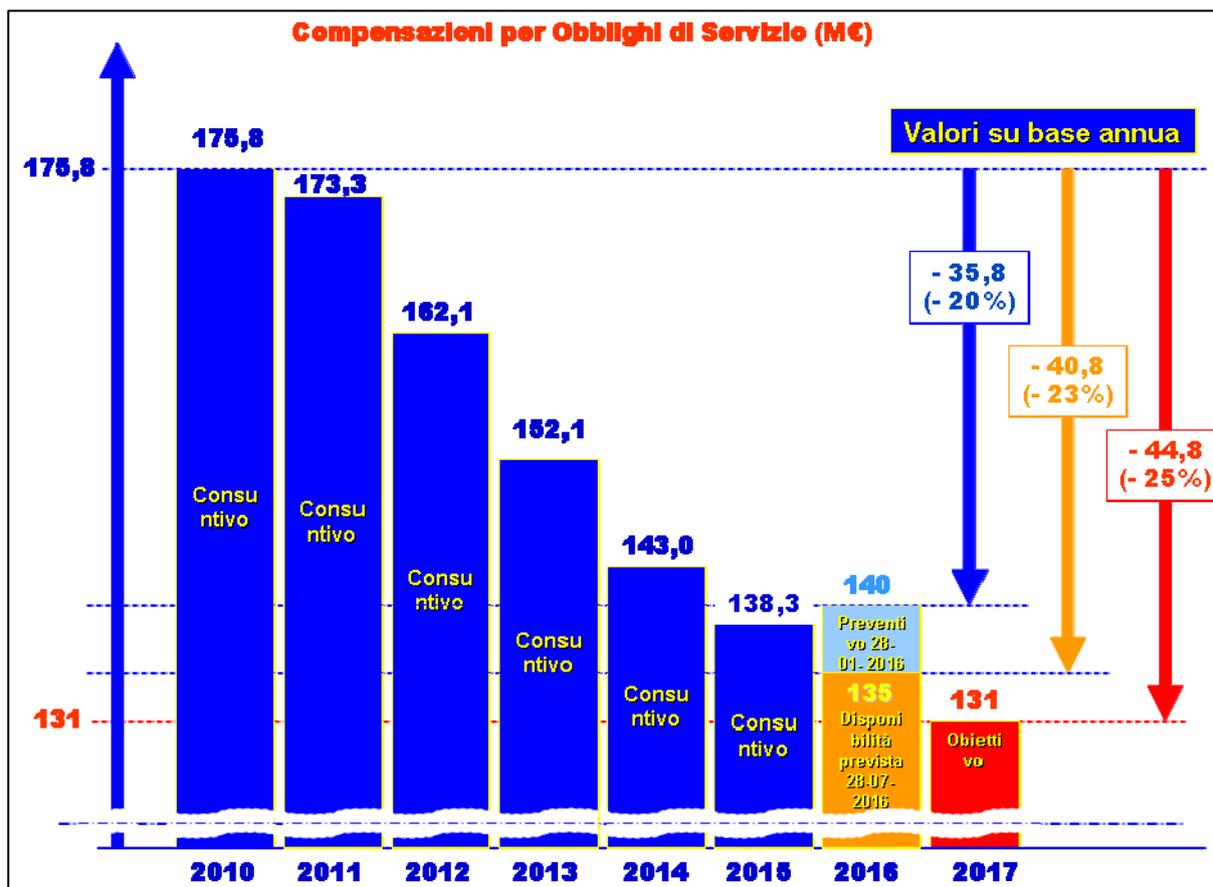


Figura 11 - Compensazioni per obblighi di servizio TP urbano-suburbano Torino

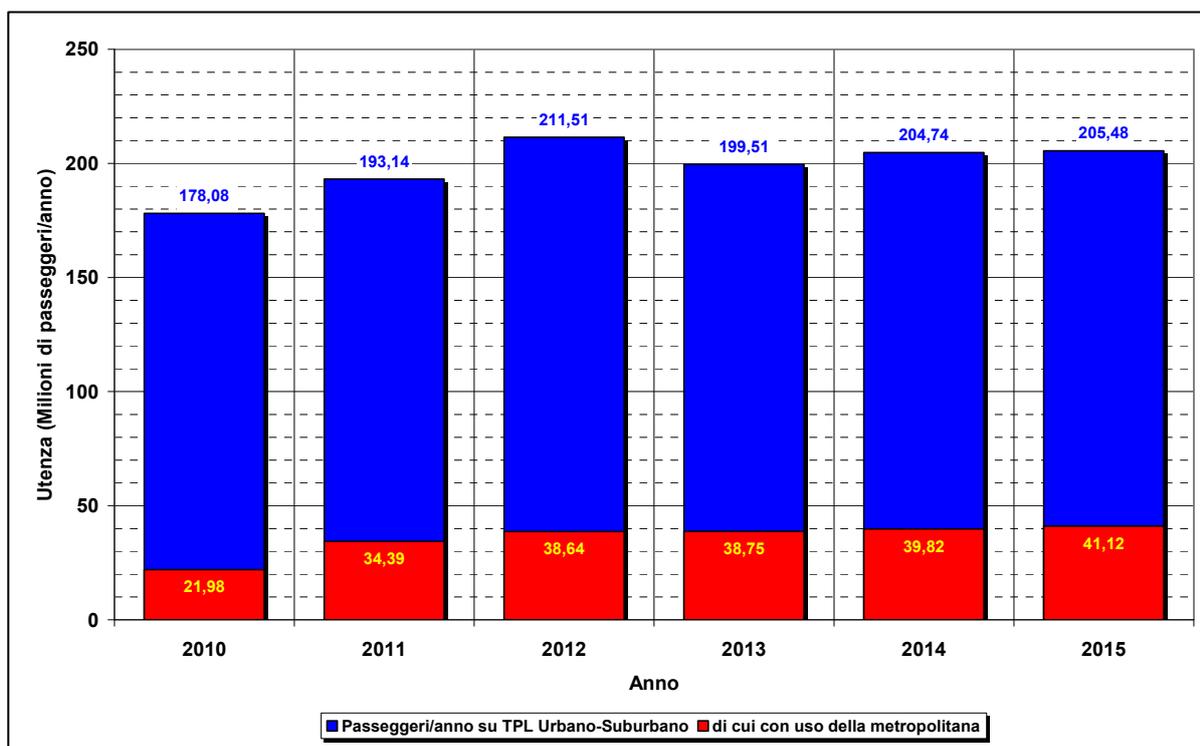


Figura 12 - Passeggeri trasportati servizio urbano-suburbano di Torino

### 3.2.4. Dati di produzione e indicatori sul resto Piemonte

Le serie storiche sui dati statistici per i contratti TPL trasferiti o in via di trasferimento dalle altre province sono in via di acquisizione ed elaborazione.

Si riportano nelle tabelle che seguono i dati sulle percorrenze chilometriche 2010-2013 per gli Enti soggetti di delega.

**Tabella 23 – PROVINCE - Percorrenze chilometriche**

PROVINCE – Percorrenze chilometriche	2010	2011	2012	2013
ALESSANDRIA	8.717.336	8.551.477	8.697.701	7.946.443
ASTI	4.786.598	4.759.396	4.696.301	4.483.770
BIELLA	3.209.207	3.054.386	2.655.239	2.306.006
CUNEO	12.192.727	12.139.128	12.341.066	12.184.745
NOVARA	4.216.996	4.090.487	3.537.154	3.765.616
TORINO (comprende comuni Ivrea e Pinerolo)	24.231.179	23.596.386	22.074.150	22.594.877
VCO (comprende comune di Verbania)	4.126.404	3.919.615	3.983.952	4.298.173
VERCELLI	4.183.666	3.872.550	3.435.677	2.964.681
<b>TOTALE</b>	<b>65.664.113</b>	<b>63.983.425</b>	<b>61.421.240</b>	<b>60.544.311</b>

Fonte: Osservatorio Regionale della Mobilità

**Tabella 24 – COMUNI – Percorrenze chilometriche**

COMUNI – Percorrenze chilometriche	2010	2011	2012	2013
ALBA	439.920	440.755	398.989	380.527
ALESSANDRIA	1.980.127	2.387.756	2.172.138	1.966.899
ASTI	1.532.696	1.473.671	1.428.837	1.207.790
BIELLA	543.688	462.904	460.187	269.933
BRA	483.250	481.850	452.444	398.543
CASALE MONFERRATO	296.230	296.515	288.544	240.398
CUNEO	2.755.450	2.652.107	2.340.459	2.340.543
NOVARA	2.747.792	2.812.973	2.781.330	2.530.260
VERCELLI	427.386	434.168	441.557	421.828
<b>TOTALE</b>	<b>11.206.539</b>	<b>11.442.699</b>	<b>10.764.485</b>	<b>9.756.721</b>

Fonte: Osservatorio Regionale della Mobilità

### 3.2.5. Dati economici e di domanda a livello di bacino da Osservatorio Ministero

#### Infrastrutture e Trasporti

L'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale è stato costituito con Decreto Interministeriale n. 325 del 25 Novembre 2011 sottoscritto tra i Ministri delle infrastrutture e dei Trasporti, dell'Economia e delle Finanze e dei rapporti con le regioni che ne definisce la struttura e le modalità di funzionamento.

L'Osservatorio ha l'obiettivo di creare una banca dati e un sistema informativo pubblico correlati a quelli regionali e di assicurare la verifica dell'andamento del settore e del completamento del processo di riforma.

La ripartizione del 10% delle risorse del Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale avverrà previa verifica del raggiungimento degli obiettivi relativamente al soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico, al rapporto Ricavi/Costi, e a livelli occupazionali appropriati. Tali indicatori dovranno essere pertanto costantemente monitorati.

**Tabella 25 – Dati da Osservatorio MIT Bacino Nord Est**

<b>Bacino Nord est</b>		<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Produzione	Uv*Ud <sup>6</sup>	17.634.590	16.576.870	15.601.213
Ricavi	R	15.001.330	15.814.454	16.511.133
Corrispettivi	C	33.439.645	31.834.055	30.564.751
Infrastruttura	I	413.856	398.719	517.180
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI	33.025.789	31.435.336	30.047.571
Rapporto Ricavi / Costi	$R / (CI + R)$ <sup>7</sup>	31,2%	33,5%	35,5%
Passeggeri trasportati		18.675.762	18.268.804	17.048.668
Addetti		705	757	660

**Tabella 26 - Dati da Osservatorio MIT - Bacino Sud Est**

<b>Bacino Sud Est</b>		<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Produzione	Uv*Ud	16.002.455	15.954.529	13.656.142
Ricavi	R	11.298.680	11.396.042	10.874.249
Corrispettivi	C	29.934.608	29.413.554	29.497.934
Infrastruttura	I	483.946	433.449	630.809
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI	29.450.663	28.980.105	28.867.125
Rapporto Ricavi / Costi	$R / (CI + R)$	27,7%	28,2%	27,4%
Passeggeri trasportati		13.649.284	11.325.652	10.341.323
Addetti		625	649	601

**Tabella 27 - Dati da Osservatorio MIT - Bacino Sud**

<b>Bacino Sud</b>		<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Produzione	Uv*Ud	14.567.866	14.229.465	14.070.822
Ricavi	R	12.078.319	13.108.228	13.436.564
Corrispettivi	C	25.672.683	25.519.597	25.423.659
Infrastruttura	I	207.713	279.257	160.549
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI	25.464.970	25.240.340	25.263.110
Rapporto Ricavi / Costi	$R / (CI + R)$	32,2%	34,2%	34,7%
Passeggeri trasportati		16.075.789	16.044.240	14.473.659
Addetti		486	490	480

<sup>6</sup> Uv\*Ud = unità di veicolo moltiplicato per unità di distanza (a seconda del tipo di mezzo usato può essere treno\*km, tram\*km, bus\*km per i trasporti terrestri e battello\*miglio per la navigazione lacustre).

<sup>7</sup> La somma CI+R (corrispettivi al netto dell'infrastruttura + ricavi) approssima la grandezza "costi al netto dell'infrastruttura" il cui valore reale, in genere, non è noto con certezza distintamente per ogni singolo contratto. Si assume valida la (quasi) uguaglianza "costi"  $\approx$  "corrispettivi" + "ricavi".

**Tabella 28 - Dati da Osservatorio MIT - Bacino Metropolitan**

<b>Bacino Metropolitan</b>		<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Produzione	Uv*Ud	88.929.790	83.382.089	81.714.589
Ricavi	R	122.370.602	119.015.978	118.690.380
Corrispettivi	C	252.447.136	230.652.898	237.203.960
Infrastruttura	I	20.867.684	21.992.118	21.217.222
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI	231.579.452	208.660.780	215.986.738
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	34,6%	36,3%	35,5%
Passeggeri trasportati		255.665.133	260.236.518	266.781.060
Addetti		5.035	4.950	4.899

**Tabella 29 - Dati da Osservatorio MIT - Ferrovie**

<b>Ferrovie</b>		<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Produzione	Uv*Ud	19.980.987	19.423.301	19.159.405
Ricavi	R	89.568.828	86.205.670	93.126.890
Corrispettivi	C	225.634.968	216.767.170	212.298.057
Infrastruttura	I	66.268.429	66.432.850	64.196.945
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI	159.366.539	150.334.320	148.101.112
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	36,0%	36,4%	38,6%
Passeggeri trasportati		43.556.882	46.543.308	49.936.696
Addetti		2.355	2.246	2.083

**Tabella 30 - Dati da Osservatorio MIT - Regione Piemonte**

<b>Regione Piemonte</b>		<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Produzione	Uv*Ud	157.115.687	149.566.254	144.202.171
Ricavi	R	250.317.758	245.540.372	252.639.217
Corrispettivi	C	567.129.041	534.187.273	534.988.361
Infrastruttura	I	88.241.628	89.536.392	86.722.705
Corrispettivi al netto dell'infrastruttura	CI	478.887.413	444.650.882	448.265.656
Rapporto Ricavi / Costi	R / (CI + R)	34,3%	35,6%	36,0%
Passeggeri trasportati		347.622.850	352.418.522	358.581.406
Addetti		9.206	9.092	8.723

### **3.2.6. Le esigenze di mobilità dei cittadini**

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.

#### **3.2.6.1. Mobilità – Residenti nella Regione Piemonte**

I dati che verranno di seguito esposti sono un quadro di sintesi della mobilità delle persone residenti in Piemonte e della qualità percepita dai cittadini con riferimento ai mezzi di trasporto (trasporto pubblico, auto, bicicletta) raccolti attraverso le indagini IMQ del 2004 e del 2013.

Le indagini IMQ sono indagini campionarie telefoniche condotte presso i residenti su campioni rappresentativi della popolazione maggiore di 10 anni stratificati per classi di sesso e per età.

**Per quanto riguarda l'ultima edizione (IMQ2013) la distribuzione del campione di intervistati e della corrispondente popolazione maggiore di 10 anni è riportata in**

Tabella 31 - Campione e Popolazione.

**Tabella 31 - Campione e Popolazione**

<b>residenza</b>	<b>Campione (Interviste)</b>	<b>Popolazione &gt; 10 anni</b>	<b>Tasso di Campionamento</b>
Torino	8240	827471	1,00%
Cintura di Torino (31 Comuni [*])	17500	578384	3,03%
Resto Provincia Torino	6720	665191	1,01%
Provincia di Vercelli	1668	160871	1,04%
Provincia di Novara	3331	330319	1,01%
Provincia di Cuneo	5365	529472	1,01%
Provincia di Asti	2038	197292	1,03%
Provincia di Alessandria	4089	391354	1,04%
Provincia di Biella	1689	166020	1,02%
Provincia del VCO	1479	146117	1,01%
<b>TOTALE</b>	<b>52119</b>	<b>3992491</b>	<b>1,31%</b>

[\*] Alpignano, Baldissero Torinese, Beinasco, Borgaro Torinese, Cambiano, Candiolo, Carignano, Caselle Torinese, Chieri, Collegno, Druento, Grugliasco, La Loggia, Leini, Moncalieri, Nichelino, Orbassano, Pecetto Torinese, Pianezza, Pino Torinese, Piobesi Torinese, Piossasco, Rivalta di Torino, Rivoli, San Mauro Torinese, Santena, Settimo Torinese, Trofarello, Venaria Reale, Vinovo, Volpiano.

Il campione, è stato stratificato su 2 classi di sesso, 8 classi di età e 208 zone geografiche; il dimensionamento del campione corrisponde al 3% della popolazione residente di età maggiore o uguale a 11 anni nelle zone geografiche appartenenti alla cintura di Torino ed all'1% della popolazione residente di età maggiore o uguale a 11 anni altrove (con densificazione del campione in alcune zone con scarsa popolazione residente).

La numerosità del campione è stata calcolata per ottenere un intervallo (percentuale) di confidenza dell'1%-2%, con livello di confidenza del 90%, sul valore della mobilità individuale complessiva (inclusi gli individui che non si spostano) distintamente per le 4 macrozone

- Città di Torino
- Cintura di Torino
- Resto della Città Metropolitana di Torino
- Altre province del Piemonte

e per ottenere un intervallo (percentuale) di confidenza dell'3%-4%, con livello di confidenza del 90%, sul valore della mobilità individuale con uso del trasporto pubblico (inclusi gli individui che non si spostano con il trasporto pubblico) distintamente per le 2 macrozone

- Città di Torino
- Cintura di Torino.

I dati qui presentati sono una selezione delle elaborazioni che vengono effettuate dall'Agenzia per la Mobilità Piemontese con riferimento all'intera popolazione della Regione nell'ambito delle sue competenze istituzionali.

Dal confronto tra le indagini IMQ2004 e IMQ2013 è possibile individuare delle linee di tendenza per la mobilità nella Regione.

I dati rilevati sul mezzo utilizzato per lo spostamento mostrano che a livello regionale si ha, nel 2013, una lieve riduzione nell'uso dell'auto; si passa infatti dal 62% del 2004 al 61,2% dell'ultima indagine campionaria, di conseguenza si ha un innalzamento delle altre modalità. Gli spostamenti non motorizzati piedi e bicicletta rispettivamente coprono il 22,4 % e il 4,4% della ripartizione modale. Questa, ovviamente cambia sensibilmente a seconda della provincia analizzata, nelle province di Alessandria, Asti, Biella e Vercelli si registra una marcata diminuzione della quota percentuale del mezzo privato (tra 2,1 e 3,5 punti percentuali) così come a Torino anche se più ridotta (0,9 punti percentuali). Mentre hanno una tendenza opposta le province di Cuneo, Novara e Verbania (tra 1,2 e 2,3 punti percentuali di incremento nell'uso dell'auto).

Per quanto riguarda il trasporto pubblico, a parte il caso della Provincia (ora Città Metropolitana) di Torino ove il dato di ripartizione modale è pesantemente influenzato dagli stili di mobilità nell'area metropolitana torinese, si riscontra come nelle province piemontesi il TP raggiunga nel 2013 quote di mercato comprese tra il 2,3% (Biella) e l'8,2% (Asti). A livello di confronto pluriennale 2004-2013 emerge come il trasporto pubblico sia cresciuto in termini di quota di mercato solo nella provincia di Asti (+2 punti percentuali), mentre il calo più vistoso si registra nella provincia di Biella (-1,6 punti percentuali).

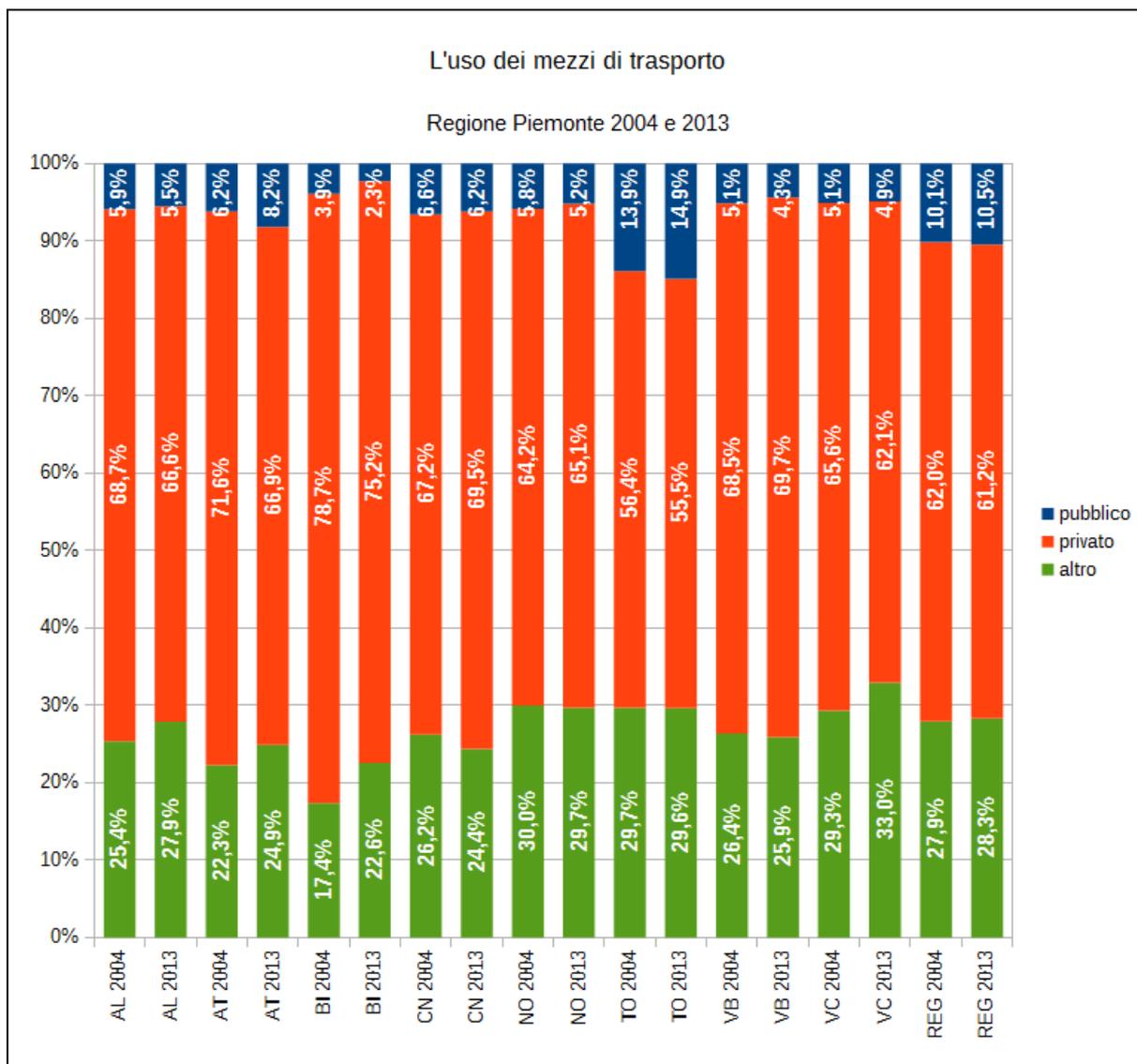


Figura 13 – IMQ 2004 e 2013: quote modali su mobilità complessiva - Regione Piemonte

### 3.2.6.2. Qualità percepita dai cittadini – Residenti nella Regione Piemonte

Per quanto riguarda invece la qualità percepita, i giudizi sul trasporto pubblico nel suo complesso sono passati dal 6,47 del 2004 al 6,65 del 2013. Il giudizio più elevato nel 2013 è raggiunto nella Provincia di Torino (6,75<sup>8</sup>) mentre i residenti nella Provincia di Alessandria hanno espresso in media i giudizi più bassi (6,13). Tra i mezzi pubblici il servizio ferroviario di Trenitalia fa registrare a livello regionale un giudizio medio di 5,96 nel 2013. Il giudizio più elevato si registra nella provincia di Torino (6,11) mentre in cinque province su otto esso si attesta sotto il 6 (

Tabella

32

e

---

<sup>8</sup> I giudizi sono espressi con un voto di tipo scolastico su una scala da 1 a 10 dove 1 indica il voto (il livello di soddisfazione) minimo e 10 indica il voto (il livello di soddisfazione) massimo.

Tabella 33).

L'auto privata fa registrare giudizi stabili passando dal 7,82 del 2004 al 7,86 del 2013. La provincia con il miglior giudizio nel 2013 è Biella con 8,39. Il giudizio più basso si registra nella provincia di Novara (7,57) seguita da Torino (7,62).

Nel 2013 è stata indagata per la prima volta a livello regionale la bicicletta: il giudizio medio regionale è 8,04 con un massimo in provincia di Cuneo (8,7) e un minimo in provincia di Verbania (7,32).

**Tabella 32 – IMQ 2004 - Giudizio iniziale medio mezzi pubblici**

IMQ2004 Giudizio iniziale medio									
Mezzo	AL	AT	BI	CN	NO	TO	VCO	VC	Totale Regione
TP Urbano	6,79	6,68	7,63	7,35	6,72	6,36	6,60	6,88	6,45
TP extraurbano	7,48	7,27	7,37	7,13	6,67	6,74	7,03	6,47	6,95
Ferrovia Trenitalia	5,63	6,03	5,96	6,05	5,96	6,02	6,19	5,80	5,96
Ferrovia altri vettori (GTT, FNM, SSIF)	*	*	*	7,41	*	6,09	*	*	6,17
Altri mezzi (bus aziendale, scuolabus, funicolare, funivia, battello, aliscafo, etc)	6,91	7,85	8,65	7,97	7,57	7,50	7,56	7,63	7,76
Totale mezzi pubblici	6,42	6,51	7,00	6,84	6,45	6,38	6,70	6,20	6,47
Auto privata	8,11	8,12	8,18	8,32	7,86	7,52	8,22	8,13	7,82

\*(dati assenti o statisticamente non significativi)

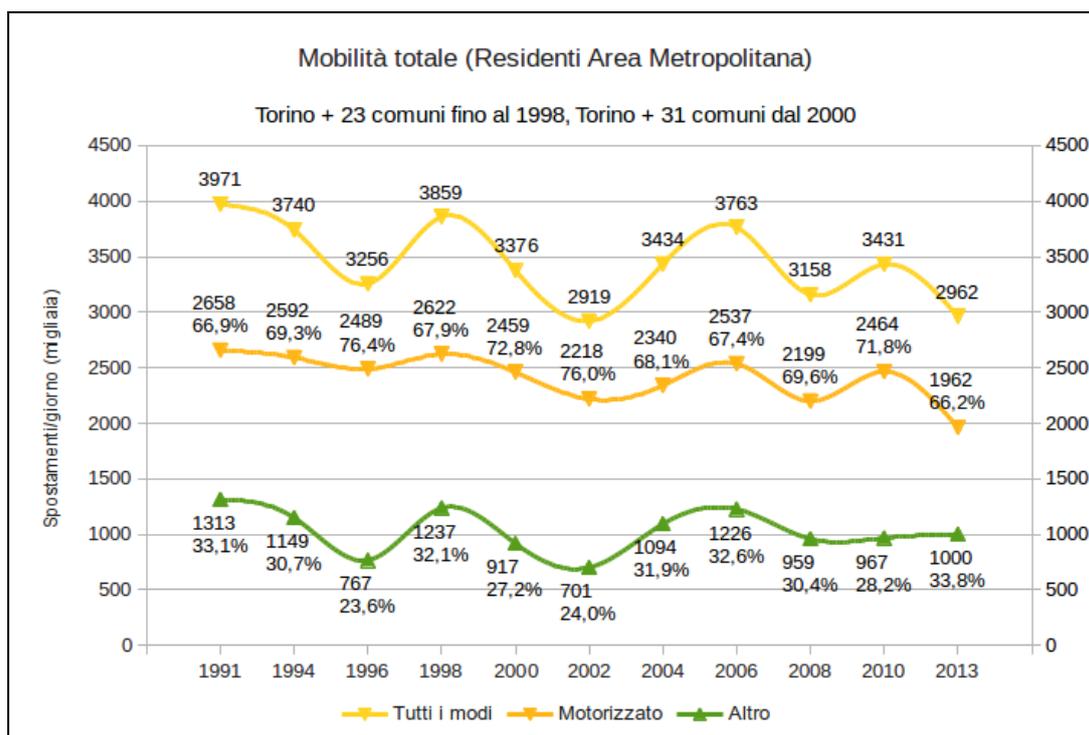
**Tabella 33 – IMQ 2013 - Giudizio iniziale medio mezzi pubblici**

IMQ2013 Giudizio iniziale medio	AL	AT	BI	CN	NO	TO	VCO	VC	Totale Regione
Mezzo									
TP Urbano	6,19	6,71	6,78	7,09	6,26	6,85	6,22	6,44	6,79
TP extraurbano	6,33	7,23	6,38	7,04	6,69	6,54	6,84	7,19	6,67
Ferrovia Trenitalia	5,87	6,10	6,06	5,80	5,82	6,11	5,92	5,99	5,96
Ferrovia altri vettori (GTT, FNM, SSIF)	*	*	*	*	5,95	6,52	5,93	*	6,42
Altri mezzi (bus aziendale, scuolabus, funicolare, funivia, battello, aliscafo, etc)	7,66	8,24	6,58	7,74	7,43	7,46	6,57	*	7,53
Totale mezzi pubblici	6,13	6,72	6,50	6,65	6,24	6,75	6,28	6,44	6,65
Auto privata	8,18	8,21	8,39	8,36	7,57	7,62	7,87	8,34	7,86
Bicicletta	8,11	8,34	8,05	8,70	8,01	7,80	7,32	8,34	8,04

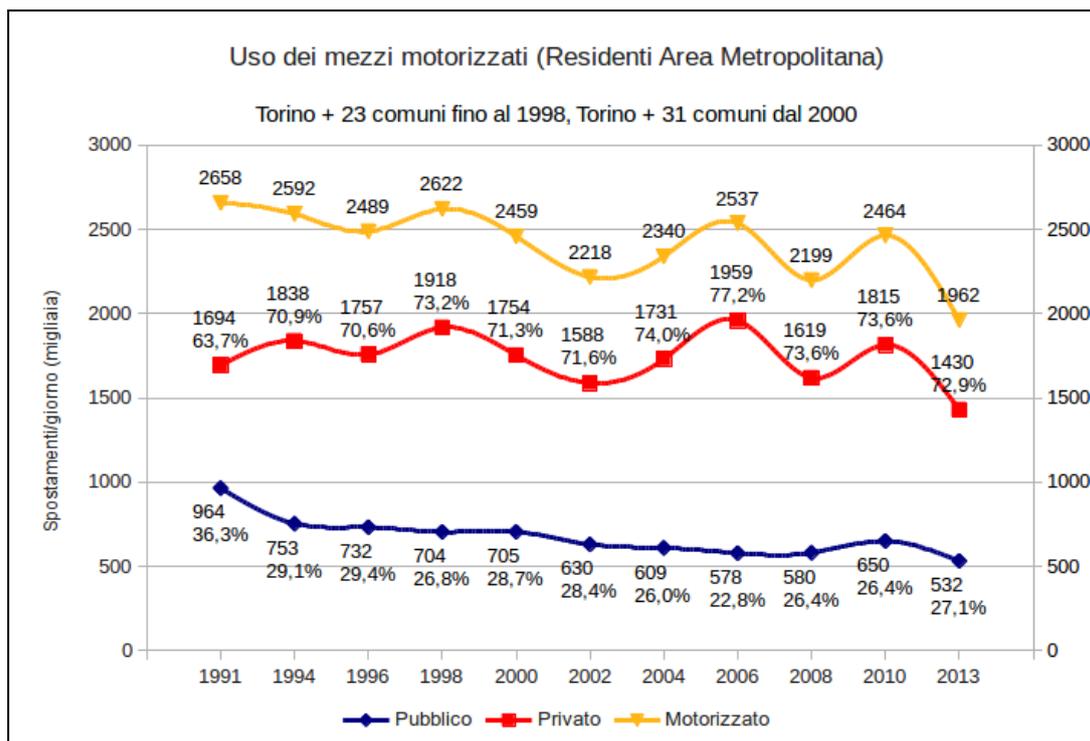
\*(dati assenti o statisticamente non significativi) – in verde i giudizi migliorati nel 2013, in arancio quelli peggiorati nel 2013

3.2.6.3. Mobilità – Residenti nell’area metropolitana torinese (32 comuni)

Dall’indagine IMQ 2013 è possibile individuare delle linee di tendenza per la mobilità nell’area metropolitana di Torino (vedi figure seguenti).



**Figura 14 – IMQ 1991-2013: Mobilità complessiva e per mezzo - Residenti area metropolitana torinese (32 comuni)**



**Figura 15 – IMQ 1991-2013: Dettaglio mobilità motorizzata - Residenti area metropolitana torinese (32 comuni)**

La mobilità complessiva dei residenti nell’area metropolitana torinese appare diminuire nel 2013 da 3 milioni 431 mila spostamenti / giorno nel 2010 si passa a 2 milioni e 962 mila nel 2013 con una diminuzione del 13,7% rispetto alla precedente indagine (Figura 14).

La mobilità motorizzata appare anch’essa diminuire: da 2 milioni 464 mila spostamenti / giorno si passa a 1 milione 962 mila con una diminuzione del 20,4% (Figura 15).

La diminuzione in volume riguarda sia l’auto privata che il trasporto pubblico. Quest’ultimo appare tuttavia incrementare, rispetto al 2010, la quota di mercato raggiungendo il 27,1% sul totale motorizzato.

**3.2.6.4. Qualità percepita dai cittadini – Residenti nell’area metropolitana torinese (32 comuni)**

Per quanto riguarda invece la qualità percepita, i giudizi sul trasporto pubblico nel suo complesso presentano, fino al 2010, un andamento crescente. Nel 2013 tuttavia il giudizio medio del TP ha registrato una leggera flessione. L’auto privata presenta voti superiori a quelli del trasporto pubblico e nel periodo 2006-2010 cresce di pari passo con esso (Figura 16). A differenza del trasporto pubblico, nel 2013 il giudizio dell’auto privata continua a salire, raggiungendo il voto medio di 7,4. Per la prima volta nel 2013 viene investigata anche la qualità della bicicletta: essa fa registrare da subito un giudizio superiore a quello dei mezzi motorizzati (7,6) (Figura 16).

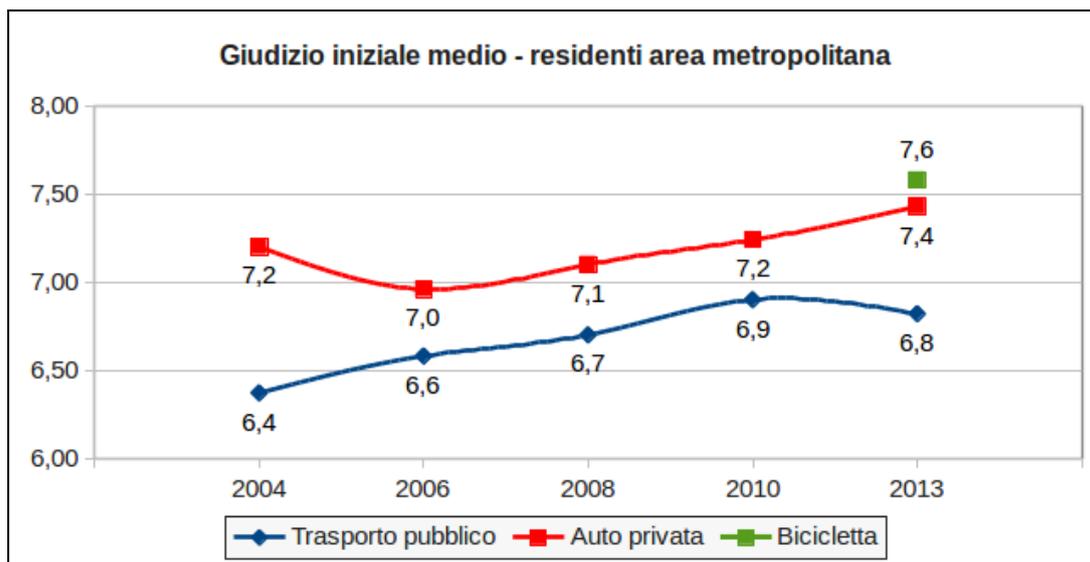


Figura 16 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico, auto e bicicletta - residenti area metropolitana torinese (32 comuni)

La Figura 17 riporta il dettaglio dei giudizi dei singoli mezzi pubblici. Si evidenzia l’elevato gradimento della metropolitana, seppure con una lieve contrazione nel 2013 dopo la fase di accoglienza entusiastica dei primi anni di esercizio. Merita una menzione anche la ripresa del giudizio sul servizio ferroviario che nel 2013 supera gli altri tipi di mezzi pubblici -tranne la metropolitana- attestandosi a 6,7. Più contenute sono invece le oscillazioni dell’urbano di superficie e del bus extraurbano.

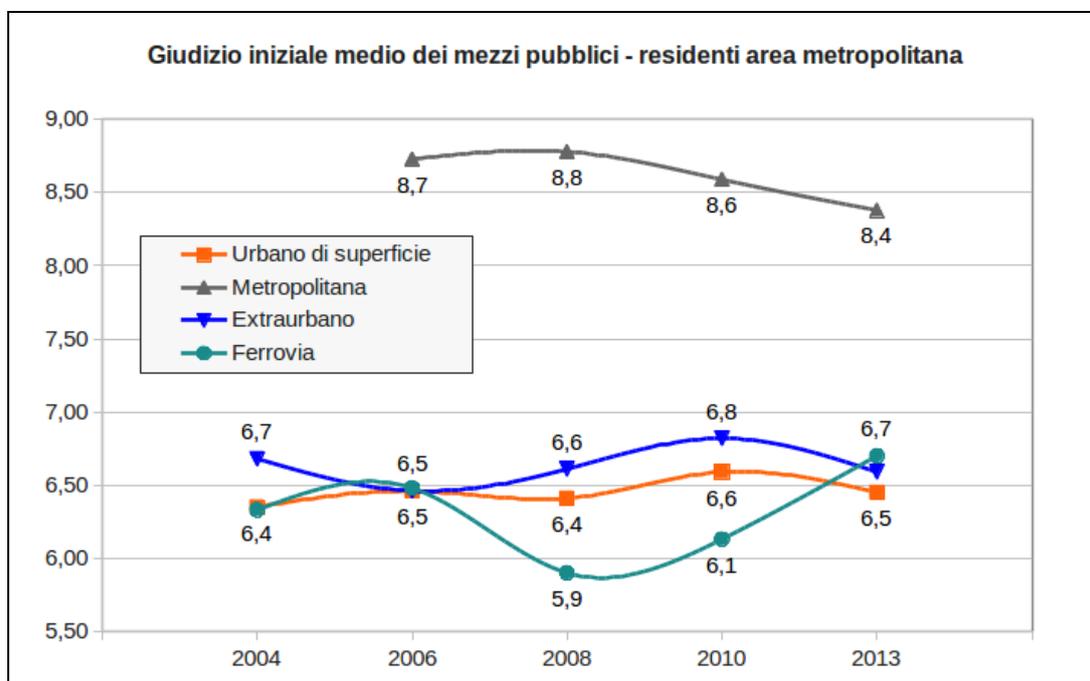


Figura 17 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico - residenti area metropolitana torinese (32 comuni)

### 3.2.6.5. La comunicazione dei risultati IMQ

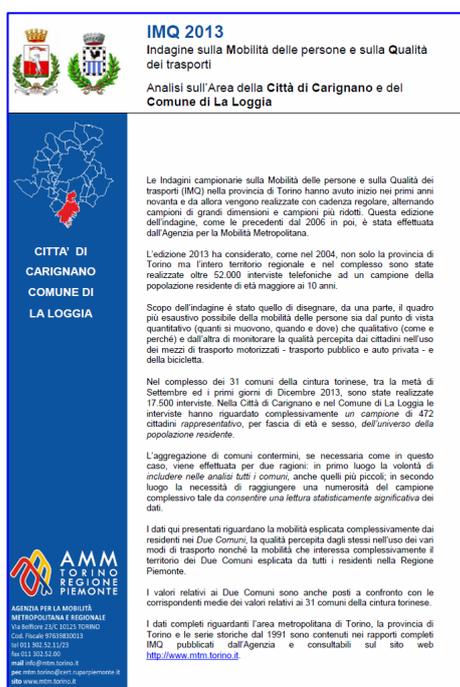
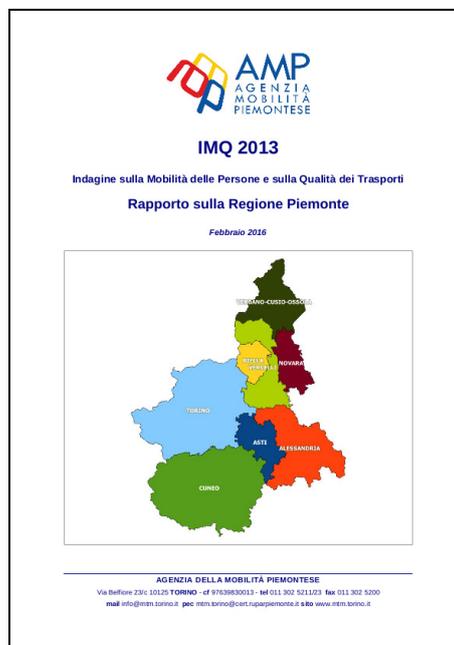
A tutto il primo semestre 2016 sono stati pubblicati i seguenti rapporti dell'indagine: essi comprendono il rapporto sui residenti dell'area metropolitana (Torino + 31 comuni), 23 rapporti sui residenti nei comuni (o aggregati di comuni) della cintura e il rapporto sulla Regione Piemonte.

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

IMQ 2013

Rapporto sulla Regione Piemonte

Aprile 2016



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



Analisi sulla Città di Torino

### 3.2.7. Frequentazioni dei servizi ferroviari e automobilistici

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

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

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

#### 3.2.7.1. Servizio ferroviario metropolitano

##### Confronti pluriennali

Il confronto temporale più significativo è quello sul traffico (passeggeri\*km); va però fatto rilevare che non per tutte le linee risulta possibile un confronto tra le situazioni "ante" e "post" attivazione SFM; ciò a causa delle differenti missioni (differenti origini e destinazioni, differenti località di fermata) dei treni nelle due situazioni.

È possibile un confronto pienamente significativo fra i valori 2013 e 2014 dei passeggeri\*km delle linee SfmA e Sfm1 (ottenuti dai dati di frequentazione forniti da GTT) e delle linee Sfm2, Sfm3, Sfm4 (ottenuti dai dati di carico medio/treno forniti da Trenitalia).

Per le linee SfmA e Sfm1 è possibile un confronto significativo anche con i valori del 2011 e 2012 desunti dai dati riepilogativi GTT; tuttavia, per quanto riguarda l'anno 2014 i dati delle due linee sono ad oggi disponibili solo in forma aggregata. Per la linea Sfm3 è possibile un confronto sufficientemente significativo con i valori del 2011 e 2012 desunti dai dati cartacei Trenitalia aggregati per quadro orario.

La Figura 18 rappresenta graficamente i passeggeri saliti annui per linea. Nel 2011 e nel 2012 non erano attive le linee SFM nella configurazione attuale, tuttavia sono state evidenziate le frequentazioni di servizi precedenti all'avvio del Servizio Ferroviario Metropolitano.

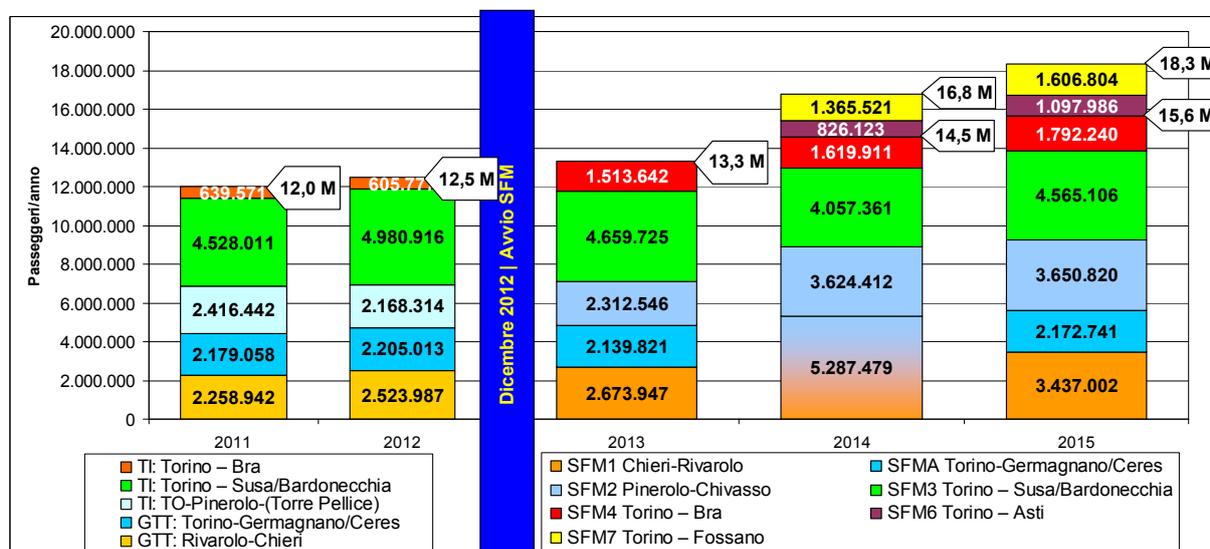


Figura 18 - Passeggeri annui linee SFM

Rispetto al 2014, si evidenzia nel 2015 un lieve incremento di domanda sulla linea sfm2 Pinerolo-Chivasso che passa da 3,62 a 3,65 milioni di pax/anno. Più consistente appare l'incremento sulla linea sfm3 Torino-Susa/Bardonecchia che passa da 4,05 a 4,56 milioni di pax/anno con un incremento del 13%. Cresce la domanda anche sulla linea sfm4 Torino-Bra che passa da 1,62 a 1,79 milioni di pax/anno (incremento del 10%). Infine la linea sfm6 Torino-Asti che passa da 0,9 a 1,1 milioni di passeggeri/anno e la sfm7 Torino-Fossano che passa da 1,36 a 1,6 milioni di passeggeri/anno.

### 3.2.7.2. Servizio ferroviario metropolitano e regionale

La Figura 19 e la Figura 20 riportano l'elaborazione dei passeggeri\*Km espansi all'anno per l'insieme dei servizi ferroviari della Regione Piemonte gestiti da Trenitalia. Per consentire un confronto pluriennale con gli anni 2011 e 2012 in cui il SFM non era ancora attivo e le direttrici ferroviarie erano ancora quelle "storiche", i servizi confluiti nel SFM nel periodo 2013-2014 sono così ripartiti: le direttrici Torino-Chieri, Torino-Pinerolo, Torino-Susa/Bardonecchia nel raggruppamento "sfm1-3", i servizi confluiti nelle linee sfm4 (Torino-Bra), sfm6 (Torino-Asti) e sfm7 (Torino-Fossano) nel raggruppamento "Totale SUD". Nei prossimi anni sarà possibile presentare le serie pluriennali dal 2014 in poi suddivise tra le linee SFM, i servizi regionali veloci (RV) e quelli regionali (R).

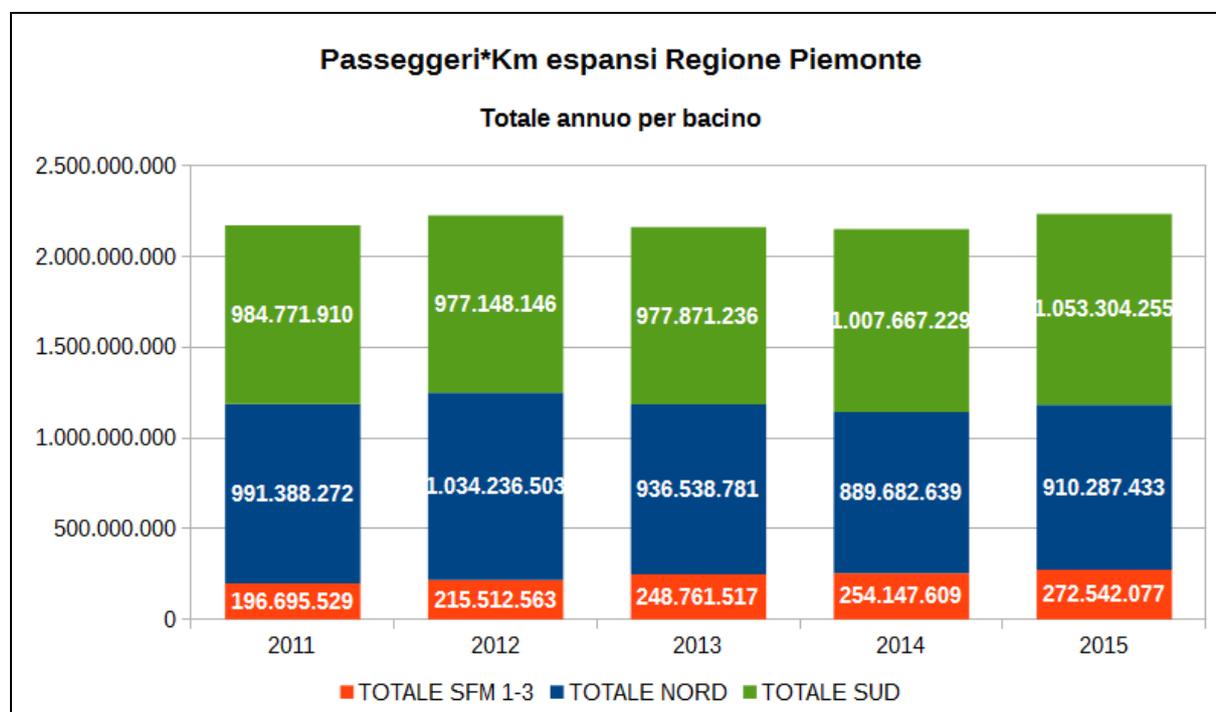


Figura 19 - Passeggeri\*Km servizi ferroviari Trenitalia per bacino storico

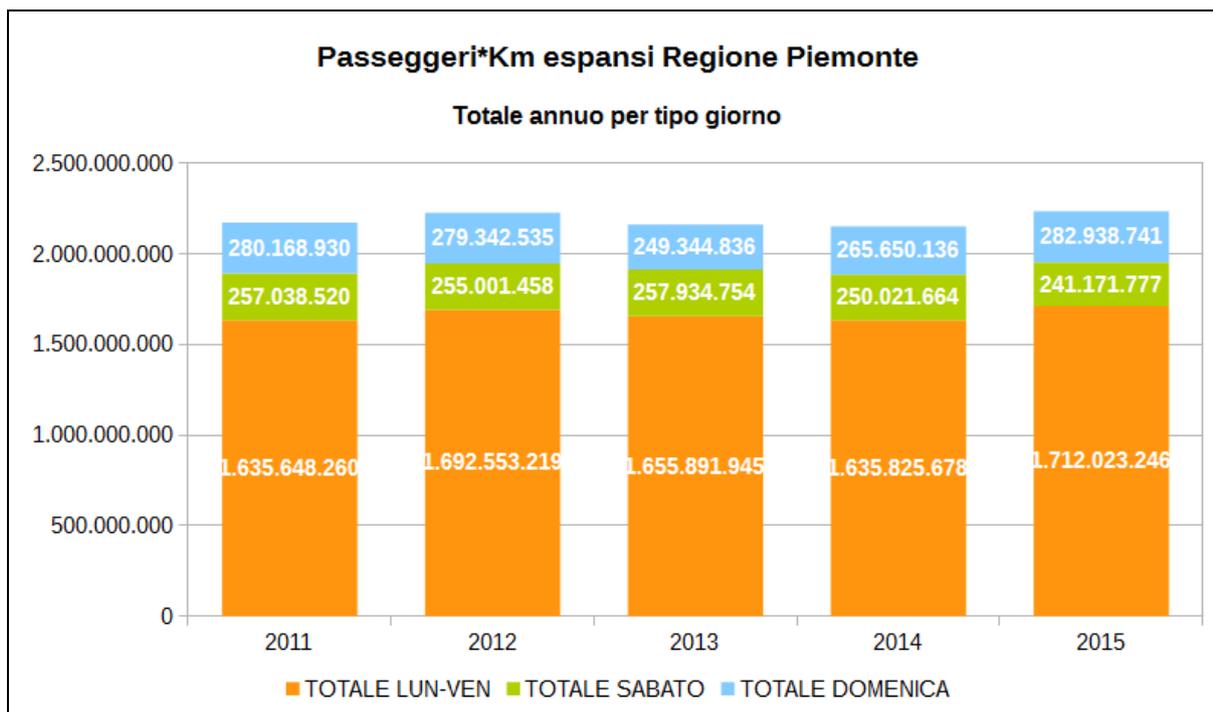


Figura 20 - Passeggeri\*Km servizi ferroviari Trenitalia per tipo giorno

3.2.7.3. Servizi automobilistici su gomma – linee ordinarie

La Figura 21 mostra l’andamento della frequentazione dei servizi extraurbani storicamente di competenza dell’Agenzia per il periodo 2004-2015.

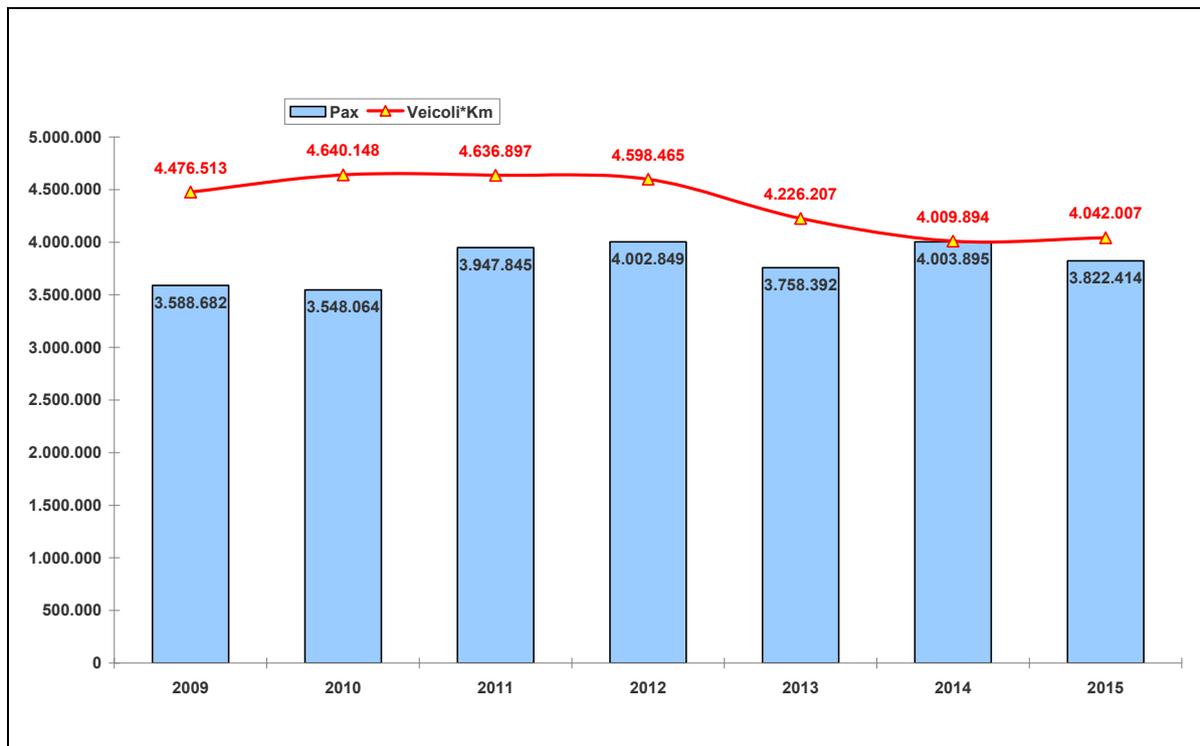


Figura 21 - Frequentazione dei servizi extraurbani bacino metropolitano (AMM)

Maggiori informazioni si potranno avere con l’adozione di sistemi conta-passeggeri automatici e grazie all’integrazione degli apparati di bordo OTX con le obliterate del sistema BIP.

3.2.7.4. Servizi automobilistici su gomma – bus a chiamata area metropolitana di Torino

Per quanto riguarda i servizi a chiamata nell’area metropolitana torinese denominati “MeBUS”, i dati di frequentazione vengono trasmessi mensilmente dalle Aziende esercenti, pertanto è possibile fornire il numero di passeggeri trasportati aggiornato a tutto il 2015 (Figura 22).

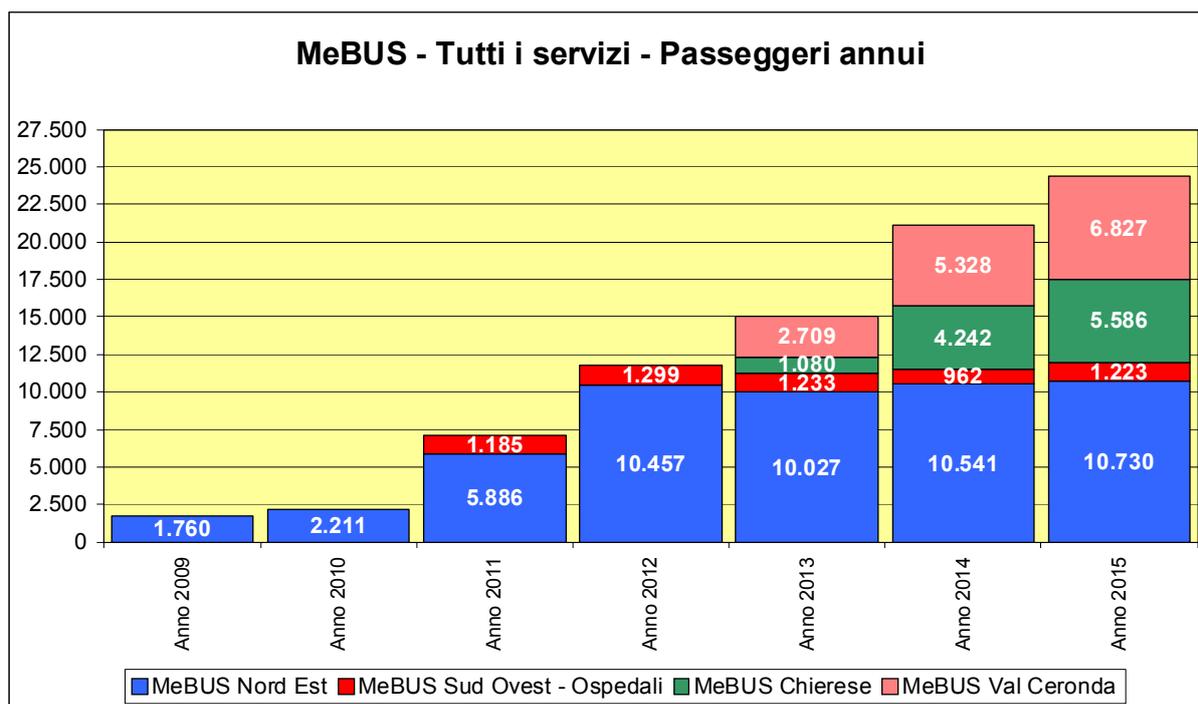


Figura 22 - Frequentazioni bus a chiamata bacino metropolitano

I dati di frequentazione e gli indicatori di offerta sono stati elaborati in un apposito documento di sintesi, pubblicato anche sul sito [www.mebus.it](http://www.mebus.it) nella sezione "Il Progetto".

### 3.2.7.5. Servizio notturno nell'area metropolitana torinese

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

La Tabella 34 riporta i dati di frequentazione su base annua dal 2009 al 2016.

Tabella 34 – Frequentazioni Night Buster

dal	al	n° notti di servizio	NightBUSter		StarN / Spec. S.Salvario		Totale	
			pax/anno	pax/notte	pax/anno	pax/notte	pax/anno	pax/notte
10-gen-09	06-gen-10	109	160.633	1.474	6.747	61	167.380	1.536
09-gen-10	06-gen-11	107	204.651	1.913	2.981	28	207.632	1.940
08-gen-11	06-gen-12	110	266.182	2.420	4.971	45	271.153	2.465
07-gen-12	06-gen-13	112	311.536	2.782	2.384	21	313.920	2.803
12-gen-13	06-gen-14	113	327.927	2.902	924	19	328.851	2.910
11-gen-14	06-gen-15	114	382.255	3.353	2.423	90	384.678	3.374
10-gen-15	06-gen-16	110	346.063	3.146			346.063	3.146
09-gen-16	06-gen-17	111	372.394	3.355			372.394	3.355
delta 2016-2015		1	26.331	209	0	0	26.331	209
delta 2016-2009		2	211.761	1.881	-6.747	-61	205.014	1.819
delta% 2016-2015		0,9%	7,6%	6,6%			7,6%	6,6%
delta% 2016-2009		1,8%	131,8%	127,7%	-100,0%	-100,0%	122,5%	118,5%

La Figura 23 - Andamento della frequentazione della rete notturna di Torino. Utenza media stagionale (escluse linee StarNotte e StarNoCar) riporta l'andamento del valore medio dell'utenza per notte calcolato su base annua mobile (per ogni giorno il valore è dato dalla media dei valori giornalieri del periodo di 365 giorni consecutivi, o 366 se il periodo comprende il 29 febbraio, che termina con il giorno stesso).

Si osserva che il valore dell'utenza media per notte, a parte un minimo relativo di 2.705 passeggeri/notte in corrispondenza del 6 luglio 2013 ha continuato a crescere fino al massimo

relativo di 3.395 passeggeri/notte registrato il 9 novembre 2014. Dopo tale data l'andamento è stato decrescente fino a raggiungere un secondo minimo relativo di 3.097 passeggeri/notte in corrispondenza del 2 aprile 2016 per poi tornare a crescere fino al livello di oltre 3.200 passeggeri/notte.

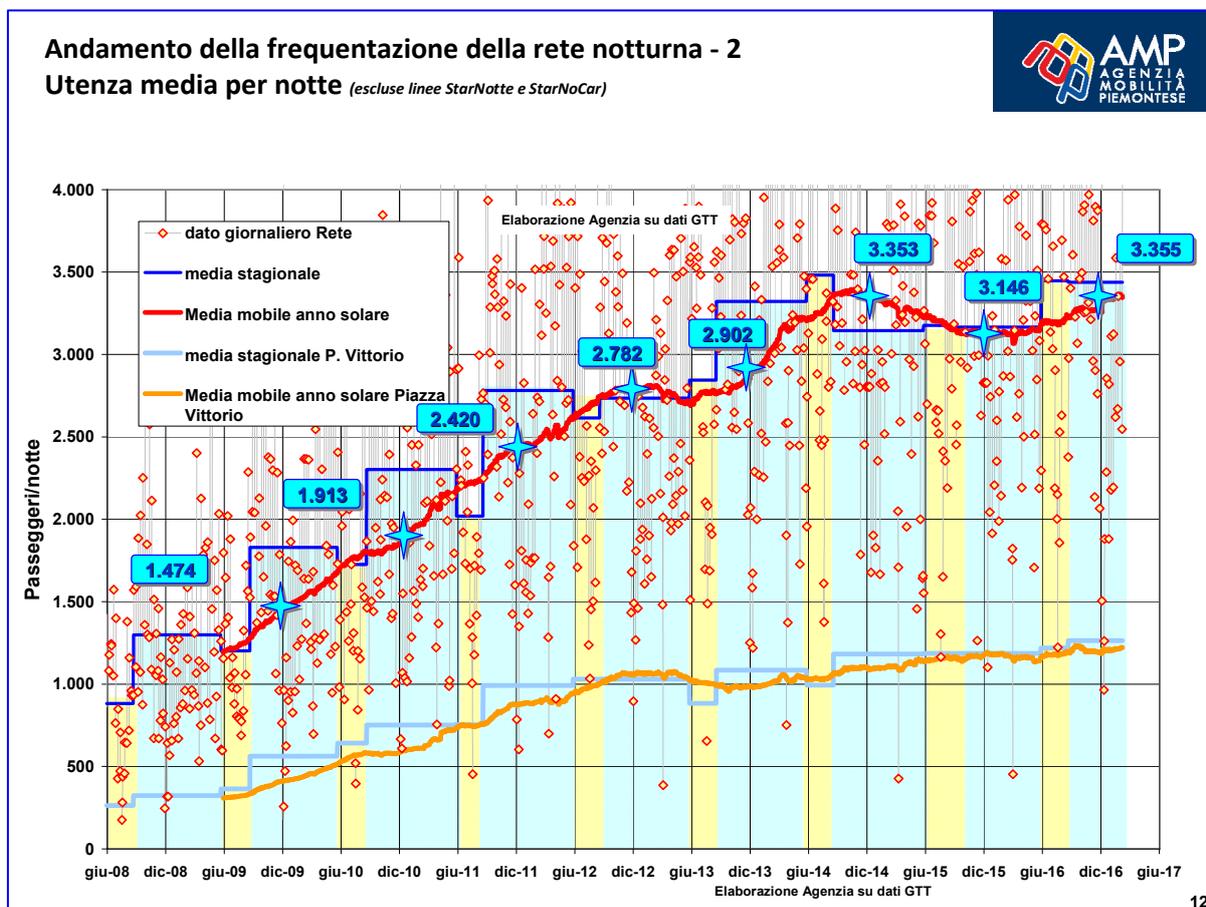


Figura 23 - Andamento della frequentazione della rete notturna di Torino. Utenza media stagionale (escluse linee StarNotte e StarNoCar)

**ALLEGATO 2 - Contratti di competenza dell'AMP**

Situazione al 31/12/2015

<b>SERVIZI FERROVIARI</b>											
Contratto di Servizio repertorio n. (*)	data stipula	Impresa	Descrizione del servizio	durata: dal	al	Proroga	Atto proroga	Data fine proroga	Data subentro titolarità se successiva a stipula	Atto subentro titolarità	Note
79	14/12/2006	GTT S.p.A.	sfm1 e sfmA	01/01/2006		si	fino subentro n.g.				
165	28/06/2011	Trenitalia S.p.A.	sfm1, sfm2,sfm3,sfm4	01/01/2011	31/12/2016	si	dcda 28/2016 contratto ponte	2019			
16255	28/06/2011	Trenitalia S.p.A.	sfr + sfm6, sfm7	01/01/2011	31/12/2016	si	dcda 28/2016 contratto ponte	2019	01/08/2015	CONVENZ.N. 222-015	

**SERVIZI CON AUTOLINEE / TRANVIE / METROPOLITANE / ALTRO**

<b>BACINO METRO-POLITANO DI TORINO</b>											
Contratto di Servizio repertorio n. (*)	data stipula	Impresa	Descrizione del servizio	durata: dal	al	Proroga	Atto proroga	Data fine proroga	Data subentro titolarità se successiva a stipula	Atto subentro titolarità	Note

<b>686 (Sezione II)</b>	29/10/2012	GTT S.p.A.	<b>Urbano e suburbano Torino</b>	01/07/2012	30/06/2022	Estension e validità 2022-2027	dd 448/2013	2027			
<b>686 (Sezione III)</b>	29/10/2012	GTT S.p.A.	<b>Metropolitana di Torino linea 1</b>	01/07/2012	30/06/2022	Estension e validità 2022-2027	dd 448/2013	2027			Solo gestione incassi / pagamenti
<b>190</b>	01/04/2004	Ca.nova S.p.A.	<b>Urbano di Settimo T.se</b>	01/01/2004		fino a inserimento in contratto Rep. 686		fino subentro n.g.			
<b>174</b>	16/07/2012	Extra.TO S.c.a r.l.	<b>Ambito metropolitano Torino</b>	01/08/2012	31/07/2018						
<b>13689</b>	22/12/2010	Extra.TO S.c.a r.l.	<b>Extraurbano CMT</b>	01/01/2011	31/12/2016	si	dd 628/2016	31/12/2019	01/10/2015	dcda 12/2015	

<b>BACINO SUD [PROVINCIA DI CUNEO e COMUNI]</b>											
<b>Contratto di Servizio repertorio n. (*)</b>	<b>data stipula</b>	<b>Impresa</b>	<b>Descrizione del servizio</b>	<b>durata: dal</b>	<b>al</b>	<b>Proroga</b>	<b>Atto proroga</b>	<b>Data fine proroga</b>	<b>Data subentro titolarità se successiva a stipula</b>	<b>Atto subentro titolarità</b>	<b>Note</b>
<b>19875</b>	30/03/2010	Consorzio Granda Bus	<b>Extraurbano Provincia di Cuneo</b>	23/12/2010	22/12/2016	si	dd 549/2016	22/12/2019	01/09/2015	dcda 10/2015	
<b>19875</b>	30/03/2010	Consorzio Granda Bus	<b>Urbano di Cuneo</b>	23/12/2010	22/12/2016	si	dd 549/2016	22/12/2019	01/09/2015	dcda 10/2015	
<b>11805</b>	28/12/2010	Consorzio Granda Bus	<b>Urbano di Alba</b>	01/09/2011	31/08/2017	si	dd 549/2016	22/12/2019	01/09/2015	dcda 10/2015	
<b>18358</b>	26/05/2011	Consorzio Granda Bus	<b>Urbano di Bra</b>	01/08/2011	31/07/2017	si	dd 549/2016	22/12/2019	01/09/2015	dcda 10/2015	

Situazione al 31/12/2016

<b>SERVIZI FERROVIARI</b>											
Contratto di Servizio repertorio n. (*)	data stipula	Impresa	Descrizione del servizio	durata: dal	al	Proroga	Atto proroga	Data fine proroga	Data subentro titolarità se successiva a stipula	Atto subentro titolarità	Note
79	14/12/2006	GTT S.p.A.	sfm1 e sfmA	01/01/2006		si	fino subentro n.g.				
165	28/06/2011	Trenitalia S.p.A.	sfm1, sfm2, sfm3, sfm4	01/01/2011	31/12/2016	si	dcda 28/2016 contratto ponte	2019			
16255	28/06/2011	Trenitalia S.p.A.	sfr + sfm6, sfm7	01/01/2011	31/12/2016	si	dcda 28/2016 contratto ponte	2019	01/08/2015	CONVENZ.N. 222-015	
dd 372/2016		BLS AG	Domodossola-Iselle	2017	2022						

**SERVIZI CON AUTOLINEE / TRANVIE / METROPOLITANE / ALTRO**

<b>BACINO METROPOLITANO DI TORINO</b>											
Contratto di Servizio repertorio n. (*)	data stipula	Impresa	Descrizione del servizio	durata: dal	al	Proroga	Atto proroga	Data fine proroga	Data subentro titolarità se successiva a stipula	Atto subentro titolarità	Note
686 (Sezione II)	29/10/2012	GTT S.p.A.	Urbano e suburbano Torino	01/07/2012	30/06/2022	Estension e validità 2022-2027	dd 448/2013	2027			
686 (Sezione III)	29/10/2012	GTT S.p.A.	Metropolitana di Torino linea 1	01/07/2012	30/06/2022	Estension e validità 2022-2027	dd 448/2013	2027			Solo gestione incassi / pagamenti

<b>190</b>	01/04/2004	Ca.nova S.p.A.	<b>Urbano di Settimo T.se</b>	01/01/2004		fino a inserimento in contratto Rep. 686		fino subentro n.g.			
<b>174</b>	16/07/2012	Extra.TO S.c.a r.l.	<b>Ambito metropolitano Torino</b>	01/08/2012	31/07/2018						
<b>13689</b>	22/12/2010	Extra.TO S.c.a r.l.	<b>Extraurbano CMT</b>	01/01/2011	31/12/2016	si	dd 628/2016	31/12/2019	01/10/2015	dcda 12/2015	

<b>BACINO SUD [PROVINCIA DI CUNEO e COMUNI]</b>											
<b>Contratto di Servizio repertorio n. (*)</b>	<b>data stipula</b>	<b>Impresa</b>	<b>Descrizione del servizio</b>	<b>durata: dal</b>	<b>al</b>	<b>Proroga</b>	<b>Atto proroga</b>	<b>Data fine proroga</b>	<b>Data subentro titolarità se successiva a stipula</b>	<b>Atto subentro titolarità</b>	<b>Note</b>
<b>19875</b>	30/03/2010	Consorzio Granda Bus	<b>Extraurbano Provincia di Cuneo</b>	23/12/2010	22/12/2016	si	dd 549/2016	22/12/2019	01/09/2015	dcda 10/2015	
<b>19875</b>	30/03/2010	Consorzio Granda Bus	<b>Urbano di Cuneo</b>	23/12/2010	22/12/2016	si	dd 549/2016	22/12/2019	01/09/2015	dcda 10/2015	
<b>11805</b>	28/12/2010	Consorzio Granda Bus	<b>Urbano di Alba</b>	01/09/2011	31/08/2017	si	dd 549/2016	22/12/2019	01/09/2015	dcda 10/2015	
<b>18358</b>	26/05/2011	Consorzio Granda Bus	<b>Urbano di Bra</b>	01/08/2011	31/07/2017	si	dd 549/2016	22/12/2019	01/09/2015	dcda 10/2015	
<b>7172</b>	01/10/2010	Consorzio Granda Bus	<b>Urbano di Mondovì</b>	01/07/2011	30/06/2017	si	dd 549/2016	22/12/2019	01/07/2016	dcda 16/2016	
<b>7169</b>	07/07/2010	Consorzio Granda Bus	<b>Urbano di Fossano</b>	07/04/2011	06/04/2017	si	dd 549/2016	22/12/2019	01/01/2017	dcda 32/2016	
<b>140</b>	06/07/2011	Consorzio Granda Bus	<b>Urbano di Saluzzo</b>	01/09/2011	31/08/2017	si	dd 549/2016	22/12/2019	01/01/2017	dcda 30/2016	
<b>22233</b>	16/07/2010	Consorzio Granda Bus	<b>Urbano di Savigliano</b>	14/04/2011	13/04/2017	si	dd 549/2016	22/12/2019	01/01/2017	dcda 31/2016	

<b>BACINO NORD-EST</b>											
<b>Contratto di Servizio repertorio n. (*)</b>	<b>data stipula</b>	<b>Impresa</b>	<b>Descrizione del servizio</b>	<b>durata: dal</b>	<b>al</b>	<b>Proroga</b>	<b>Atto proroga</b>	<b>Data fine proroga</b>	<b>Data subentro titolarità se successiva a stipula</b>	<b>Atto subentro titolarità</b>	<b>Note</b>
<i>Provincia di Vercelli</i>											
<b>269</b>		A.T.A.P.S.P.A.	<b>Extraurbano Prov. Vercelli</b>	01/03/2016	09/06/2016	SI	dd 269/2016		01/03/2016	dcda 21/2015	
<b>Accordo per l'effettuazione del Servizio di TPL Extraurbano</b>	20/10/2013	Baranzelli Natur s.r.l.	<b>Extraurbano Prov. Vercelli</b>	01/01/2014	08/06/2014	SI	dd 268/2016	09/06/2016	01/01/2016	dcda 21/2015	
<b>1100 (Accordo di servizio)</b>	24/03/2013	S.T.A.C.	<b>Extraurbano Prov. Vercelli</b>	31/03/2013	12/06/2013	SI	dd 267/2016	09/06/2016 (MIT) 28/8/2016 (DD 267 AMP)	01/01/2016	dcda 21/2015	
<i>Provincia di Novara</i>											
<b>22239</b>	31/03/2016	S.T.N. Mandataria RTI Prov NO	<b>Provincia di Novara</b>	01/01/2016	30/06/2016	SI		31/12/2016	01/01/2016	dcda 3/2016	
<b>22240</b>	11/04/2016	Socetà Navigazione Lago d'Orta	<b>Navigazione Lago d'Orta</b>	01/01/2016	31/12/2016	SI		31/12/2017	01/01/2016	dcda 3/2016	
<i>Provincia del VCO</i>											
<b>167</b>	29/12/2000	<b>SAF Società Autoservizi Fontaneto</b>	<b>VCO - Area Verbania - Miazzina</b>	01/01/2001	31/12/2002	si			01/06/2016	dcda 4/2016	
<b>168/130</b>	2000 - 2001	<b>Autoservizi Comazzi</b>	<b>VCO - bacino 1 "Ossola - Domodossola" e bacino 4 "Vernao Sud-Stresa)</b>	01/01/2001	24/06/2002	si			01/06/2016	dcda 4/2016	

169/170	29/12/2000	VCO Trasporti	VCO - bacino 2 "Verbano Nord – Verbania" e bacino 3 "Cusio-Omegna"	01/01/2001	31/12/2002	si			01/06/2016	dcda 4/2016	
<i>Provincia di Biella</i>											
908	02/07/2001	A.T.A.P. S.p.A.	Prov. Biella urbano ed extraurbano	01/04/2001	31/12/2002	Si	dd 682/2016	31/12/2017	01/04/2016	dcda 15/2016	
574	20/04/2001	A.T.A.P. S.p.A.	Funicolare	01/01/2001	31/12/2002	Si	dd 682/2016	31/12/2017	01/04/2016	dcda 15/2016	

BACINO SUD-EST											
Contratto di Servizio repertorio n. (*)	data stipula	Impresa	Descrizione del servizio	durata: dal	al	Proroga	Atto proroga	Data fine proroga	Data subentro titolarità se successiva a stipula	Atto subentro titolarità	Note
<i>Provincia di Alessandria</i>											
2625	05/08/2010	SCAT a r.l. Provincia AL	Extraurbano Provincia di Alessandria	13/09/2010	12/09/2016	No			08/06/2016	dcda 9/2016	
<i>Provincia di Asti</i>											
10509	22/12/2009	COAS CONSORZIO ASTIGIANO	Extraurbano Provincia di Asti	22/05/2010	21/05/2016	Si		21/05/2019	01/11/2016	dcda 26/2016	

**ALLEGATO 3 – Quadro risorse assegnate 2010-2017**

Anni	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>BACINO SUD EST</b>								
Provincia di Alessandria	14.529.492	14.093.608	13.221.838	12.186.026	10.361.641	10.050.792	10.050.792	9.943.471
Comune di Alessandria	4.947.992	4.799.553	4.502.673	3.421.147	3.794.584	3.680.747	3.680.747	3.641.444
Comune di Casale M.to	766.667	743.668	697.667	591.391	584.341	566.811	566.811	560.758
<b>Totale Alessandria</b>	<b>20.244.152</b>	<b>19.636.829</b>	<b>18.422.178</b>	<b>16.198.564</b>	<b>14.740.566</b>	<b>14.298.349</b>	<b>14.298.349</b>	<b>14.145.674</b>
Provincia di Asti	7.572.293	7.345.124	6.890.786	7.019.468	6.721.423	6.519.780	6.519.780	6.450.163
Comune di Asti	3.132.217	3.038.251	2.850.318	2.541.818	2.484.934	2.410.386	2.410.386	2.384.648
<b>Totale Asti</b>	<b>10.704.510</b>	<b>10.383.375</b>	<b>9.741.104</b>	<b>9.561.286</b>	<b>9.206.357</b>	<b>8.930.166</b>	<b>8.930.166</b>	<b>8.834.811</b>
<b>Totale BACINO SUD EST</b>	<b>30.948.662</b>	<b>30.020.204</b>	<b>28.163.282</b>	<b>25.759.850</b>	<b>23.946.923</b>	<b>23.228.516</b>	<b>23.228.516</b>	<b>22.980.485</b>
<b>BACINO SUD</b>								
Provincia di Cuneo	19.439.154	18.855.979	17.689.630	19.441.855	20.341.762	19.731.509		
Comune di Alba	732.571	710.593	666.639	603.680	592.408	574.636		
Comune di Bra	591.298	573.559	538.081	501.955	479.740	465.348		
Comune di Cuneo	4.396.971	4.265.061	4.001.244	2.980.317	4.112.630	3.989.251		
<b>Totale Cuneo (Bacino SUD)</b>	<b>25.159.994</b>	<b>24.405.192</b>	<b>22.895.594</b>	<b>23.527.807</b>	<b>25.526.540</b>	<b>24.760.744</b>	<b>24.760.744</b>	<b>24.496.352</b>

<b>BACINO METROPOLITANO</b>								
Provincia/CM di Torino	37.349.200	36.228.724	33.987.772	34.175.599	34.110.776	33.087.453	33.087.453	32.703.500
Metro Torino	16.000.000	19.400.000	18.200.000	16.920.363	15.510.572	15.510.572	15.510.572	15.510.571
AMM extra				5.534.001	5.223.780	5.067.067	5.067.067	5.008.268
Area metropolitana To	194.307.849	188.478.613	176.820.142	148.793.281	145.467.510	140.638.167	140.638.167	139.006.176
<b>Totale Torino</b>	<b>247.657.049</b>	<b>244.107.337</b>	<b>229.007.914</b>	<b>205.423.244</b>	<b>200.312.637</b>	<b>194.303.258</b>	<b>194.303.258</b>	<b>192.228.514</b>
<b>BACINO NORD EST</b>								
Provincia Biella	5.466.114	5.302.131	4.974.164	4.007.840	3.947.716	3.829.285		
Comune Biella	1.340.228	1.300.021	1.219.607	714.152	527.036	511.225		
<b>Totale Biella</b>	<b>6.806.342</b>	<b>6.602.152</b>	<b>6.193.771</b>	<b>4.721.992</b>	<b>4.474.752</b>	<b>4.340.510</b>	<b>4.340.510</b>	<b>4.294.163</b>
Provincia di Novara	6.726.295	6.524.507	6.120.929	6.320.336	6.293.892	6.105.075	6.105.075	6.039.886
Comune di Novara	5.608.423	5.440.170	5.103.665	4.761.006	4.457.095	4.323.382	4.323.382	4.277.218
<b>Totale Novara</b>	<b>12.334.718</b>	<b>11.964.677</b>	<b>11.224.594</b>	<b>11.081.342</b>	<b>10.750.987</b>	<b>10.428.457</b>	<b>10.428.457</b>	<b>10.317.104</b>
Provincia Vercelli	6.442.151	6.248.887	5.862.357	6.247.613	5.821.238	5.646.601	5.646.601	5.586.307
Comune Vercelli	1.317.020	1.277.509	1.198.488	1.036.001	944.027	915.706	915.706	905.928
<b>Totale Vercelli</b>	<b>7.759.171</b>	<b>7.526.396</b>	<b>7.060.845</b>	<b>7.283.614</b>	<b>6.765.265</b>	<b>6.562.307</b>	<b>6.562.307</b>	<b>6.492.236</b>
<b>Totale VCO</b>	<b>6.294.882</b>	<b>6.106.036</b>	<b>5.728.342</b>	<b>5.352.684</b>	<b>5.232.895</b>	<b>5.075.908</b>	<b>5.075.908</b>	<b>5.021.708</b>
<b>Totale BACINO NORD EST</b>	<b>33.195.113</b>	<b>32.199.261</b>	<b>30.207.552</b>	<b>28.439.632</b>	<b>27.223.899</b>	<b>26.407.183</b>	<b>26.407.183</b>	<b>26.125.210</b>
Anni	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Totale Regione gamma</b>	<b>336.960.817</b>	<b>330.731.994</b>	<b>310.274.343</b>	<b>283.150.533</b>	<b>277.010.000</b>	<b>268.699.700</b>	<b>268.699.700</b>	<b>265.830.562</b>