

**ALLEGATO 1**

**RENDICONTO DELLA GESTIONE 2015**

**RELAZIONE AL CONTO DEL BILANCIO**

**RELAZIONE DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE**

**Aprile 2016**



**Indice**

PARTE 1.	QUADRO DI RIFERIMENTO .....	5
1.1.	Evoluzione quadro normativo.....	5
1.1.1.	I contratti di servizio.....	6
PARTE 2.	PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL'AGENZIA 2015.....	8
2.1.	Il quadro delle condizioni esterne su territorio e mobilità .....	10
2.1.1.	Territorio e popolazione.....	11
2.1.2.	Tasso di motorizzazione privata .....	11
2.1.3.	Quota modale del trasporto pubblico e dell'auto privata .....	12
2.1.4.	Dati di produzione e indicatori sull'area metropolitana di Torino (32 comuni) .....	14
2.1.5.	Dati di produzione e indicatori sul resto Piemonte .....	16
2.1.6.	Dati economici e di domanda a livello di bacino da Osservatorio Ministero Infrastrutture e Trasporti .....	17
2.1.7.	Le esigenze di mobilità dei cittadini .....	19
2.1.8.	Frequentazioni dei servizi ferroviari e automobilistici .....	26
2.1.9.	Confronto con le altre grandi città italiane ed europee e risultati attesi .....	33
2.1.10.	La definizione del quadro di sviluppo del sistema di trasporto .....	36
2.1.11.	Le valutazioni di scenario .....	38
2.2.	La pianificazione e programmazione del sistema di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino .....	39
2.2.1.	La pianificazione del TPL nell'area metropolitana; la definizione degli obiettivi di Piano.....	39
2.2.2.	Il sistema ferroviario metropolitano .....	39
2.2.3.	Linee di metropolitana .....	47
2.2.4.	Sistema tranviario .....	47
2.2.5.	Rete di autobus metropolitani e sistema di interscambi .....	48
2.2.6.	Sistemi di intermodalità .....	52
2.2.7.	La programmazione dei servizi esterni all'area metropolitana .....	53
2.2.8.	Cooperazione Internazionale .....	54
2.2.9.	Il sistema tariffario .....	55
2.3.	Amministrazione del sistema di TPL .....	58
2.3.1.	La gestione dei contratti ferroviari.....	58
2.3.2.	La gestione dei contratti gomma .....	61
2.3.3.	Osservazione dei servizi .....	68
2.3.4.	La promozione del trasporto pubblico .....	72
2.4.	La strategia degli investimenti .....	78

2.4.1.	La Linea 1 di Metropolitana e le competenze dell’Agenzia .....	78
2.4.2.	Piano materiale rotabile ed infrastrutture.....	78
2.4.3.	Programma di contribuzione per il miglioramento funzionale e qualitativo delle fermate di TPL relative a linee di competenza dell’Agenzia .....	79
PARTE 3.	PROGRAMMI CON IMPATTO SULL’ASSETTO ORGANIZZATIVO.....	83
3.1.	Innovazione gestionale, saperi e formazione .....	83
3.1.1.	Fatturazione elettronica.....	83
3.1.2.	Gestione telecomunicazioni.....	83
3.1.3.	Programma europeo Horizon 2020.....	83
PARTE 4.	RELAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA .....	85
4.1.	GESTIONE FINANZIARIA .....	85
4.1.1.	Gestione di competenza .....	86
4.1.2.	Riscontro dei risultati della gestione.....	90
4.2.	GESTIONE ECONOMICO-PATRIMONIALE.....	91



## **PARTE 1. QUADRO DI RIFERIMENTO**

### **1.1. Evoluzione quadro normativo**

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 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. 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.

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.

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.

Il Programma Servizio TPL dovrà quindi essere articolato per bacini.

### 1.1.1. I contratti di servizio

Di seguito si riportano i contratti di servizio originariamente di competenza dell'AMP e quelli trasferiti nel 2015.

Impresa - denominazione	Contratto - numero di repertorio
<b>Contratti ferroviari</b>	
TRENITALIA S.P.A.	Rep.n. 165 -- contratto AMM - Trenitalia 2011-2016
TRENITALIA S.P.A.	REP.N. 16255 del 28/06/2011 (convenzione AMP e Regione Piemonte -- per trasferimento titolarità del contratto, a far data dal 01/08/2015)
GRUPPO TORINESE TRASPORTI SPA	REP.N. 79/2006 AREA CANAVESE SFM 1 e SFM A
<b>Contratti TPL urbano ed extraurbano</b>	
GRUPPO TORINESE TRASPORTI SPA	REP.N. 686 URBANO DI TORINO (La durata del contratto, inizialmente prevista per un periodo di 10 anni, è stata prolungata di 5 anni con atto sottoscritto tra le parti il 29 novembre 2013)
EXTRA.TO S.Cons.a r.l.	REP.N. 174 EXTRAURBANO AREA METROPOLITANA
CA.NOVA S.P.A.	REP.N. 190 URBANO SETTIMO TORINESE
EXTRA.TO S.Cons.a r.l.	Provincia di Torino - Rep.n.13689 del 22.12.2010 (convenzione AMP e Città Metropolitana di Torino del 15.10.2015 - atto di approvazione CDA n. 12 del 23.09.2015) trasferimento della titolarità del contratto dal 1.10.2015
CONSORZIO GRANDA BUS	Provincia di Cuneo - Rep.n.19875 del 30.03.2010 (convenzione AMP e Bacino SUD del 26.08.2015 - atto di approvazione CDA n. 10 del 28.07.2015) trasferimento titolarità del contratto dal 1.09.2015
CONSORZIO GRANDA BUS	Comune di Alba - Rep.n.11805 del 28.12.2010 (convenzione AMP e Bacino SUD del 26.08.2015 - atto di approvazione CDA n. 10 del 28.07.2015) trasferimento titolarità del contratto dal 1.09.2015
CONSORZIO GRANDA BUS	Comune di Bra - Rep.n.18358 del 26.05.2011(convenzione AMP e Bacino SUD del 26.08.2015 - atto di approvazione CDA n. 10 del 28.07.2015) trasferimento titolarità del contratto dal 1.09.2015
CONSORZIO GRANDA BUS	Comune di Cuneo - contratto trasferito in data 31.07.2015 al Rep.n.19875 del 30.03.2010 della Provincia di Cuneo (convenzione AMP e Bacino SUD del 26.08.2015 - atto di approvazione CDA n. 10 del 28.07.2015) trasferimento titolarità del contratto dal 1.09.2015

A.T.A.P. S.P.A. AZIENDA TRASPORTI AUTOMOBILISTICI PUBBLICI BI/VC	CIG 5522047955 Provincia di Vercelli - convenzione AMP e Provincia del 31.12.2016 - atto di approvazione CDA n. 21 del 30.12.2016 - trasferimento titolarità del contratto dal 1.03.2016; proroga AMP con DD 67 del 29/2/2016 Servizi di trasporto extraurbano della Provincia di Vercelli.
BARANZELLI NATUR SRL	CIG 55221194C1 Provincia di Vercelli - convenzione AMP e Provincia del 31.12.2016 - atto di approvazione CDA n. 21 del 30.12.2016 - trasferimento titolarità del contratto dal 1.01.2016 Servizi di trasporto extraurbano della Provincia di Vercelli: autolinee Santhià - Romagnano Sesia, Borgosesia - Borgomanero, Vercelli - Confienza, Alagna - Milano, Borgosesia – Breia.
S.T.A.C. SOCIETA' TRASPORTI AUTOMOBILISTICI CASALESI S.R.L.	Provincia di Vercelli - convenzione AMP e Provincia del 31.12.2016 - atto di approvazione CDA n. 21 del 30.12.2016 - trasferimento titolarità del contratto dal 1.01.2016 Servizi di trasporto extraurbano della Provincia di Vercelli: autolinee Casale Monferrato - Vercelli, Vercelli - Rive, Casale Monferrato - Stroppiana - Vercelli, Casale Monferrato – Torino.

## **PARTE 2. PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL'AGENZIA 2015**

L'Agenzia, nell'ambito delle proprie attività, sviluppa la pianificazione del sistema della mobilità e la programmazione dei servizi e delle infrastrutture di trasporto locale per l'area metropolitana torinese, la ex Provincia di Torino e, alla luce delle modifiche legislative e statutarie a cui si è accennato sopra, anche per gli altri Bacini della Regione Piemonte.

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

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

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

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

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

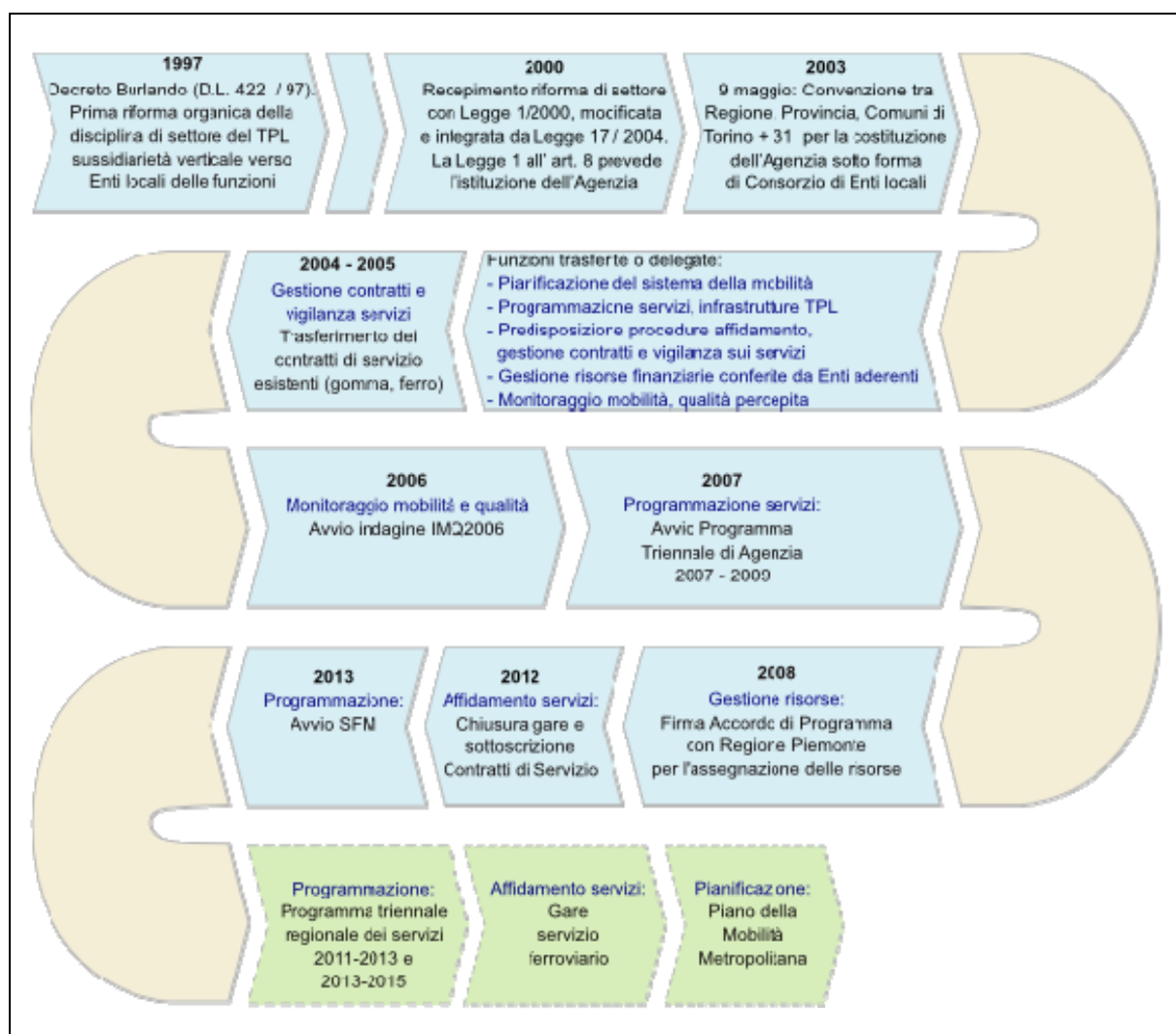
La relazione previsionale programmatica 2010 aveva introdotto le prime linee guida per un programma triennale 2010 – 2012. Successivamente la Regione Piemonte ha comunicato la necessità di rivedere il quadro delle risorse disponibili per il finanziamento dei servizi di trasporto

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

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

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

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



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

Il 12 novembre 2015 costituisce un punto di discontinuità nell'azione dell'Agenzia della mobilità che da "metropolitana e regionale" diviene "piemontese" acquisendo formalmente le competenze di programmazione, amministrazione e controllo dei servizi di trasporto pubblico (ferroviari, funicolari

ed automobilistici) in precedenza assegnati ad altri soggetti di delega da parte della Regione Piemonte.

Quindi, mentre per l'area metropolitana di competenza "storica" costituita da Torino e 31 Comuni cintura è possibile il riferimento, in continuità o discontinuità, agli indirizzi pregressi, ciò non è possibile per il resto del Bacino di Torino e per gli altri 3 bacini: Cuneo, Sud-Est (Alessandria e Asti) e Nord-Est (Biella, Novara, Verbano-Cusio-Ossola e Vercelli) di nuova competenza.

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

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

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

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

## **2.1. 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 prima fase non è stato possibile completare tutte le serie storiche a livello regionale in quanto il territorio di competenza dell'Agenzia si sta ampliando tra il 2015 e il 2016 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.

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

**2.1.1. Territorio e popolazione**

Macroarea	Superficie (km <sup>2</sup> )	Popolazione residente al 31/12/2013 (migliaia)	Densità (abitanti/kmq)	Superficie urbanizzata (kmq)	% di urbanizzato
Regione Piemonte	25389	4.437	175	1755	6,91%
Bacino Città Metropolitana di Torino (315 comuni)	6827	2.298	337	605	8,86%
Area metropolitana torinese (32 comuni)	838	1.553	1853	228	27,21%
di cui Torino	130	902	6940	76	58,46%
di cui Cintura	708	651	920	152	21,47%
Bacino Sud (Cuneo)	6896	592	86	357	5,18%
Bacino Sud-Est (Asti-Alessandria)	5069	654	129	213	4,20%
Bacino Nord-Est (Biella,Novara,Verbania,Vercelli)	6596	893	135	432	6,55%

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

L'area metropolitana ha una superficie di 838 Km<sup>2</sup>. Il comune di Torino si estende per 130 km<sup>2</sup>, pari al 15% dell'intera area, mentre la parte restante comprende i territori dei comuni della cintura.

La densità abitativa presenta valori molto diversi tra il capoluogo e i comuni della cintura. Dai 7 mila abitanti per km<sup>2</sup> di Torino si passa ai 2.400-2.900 dei comuni di cintura più densamente popolati (Grugliasco, Beinasco, Collegno e Nichelino) fino a giungere ai soli 180 abitanti/km<sup>2</sup> di Carignano.

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

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

Si evidenzia come tutti gli altri bacini hanno indicatori inferiori alla media regionale.

**2.1.2. Tasso di motorizzazione privata**

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)

Il tasso di motorizzazione (autovetture circolanti/abitanti) degli abitanti dell'area metropolitana e quello del comune di Torino sono pressoché equivalenti. 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.

### 2.1.3. 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.

Regione Piemonte

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

Fonte: Indagini IMQ

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

Di seguito il dettaglio 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%

Città Metropolitana 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

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

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

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.

#### 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

Nel capoluogo la quota modale del trasporto pubblico presenta valori più elevati ed un andamento crescente nel periodo 2004 - 2013.

Un raffronto analogo è in fase di sviluppo per i singoli bacini.

**2.1.4. Dati di produzione e indicatori sull'area metropolitana di Torino (32 comuni)****2.1.4.1. Offerta di trasporto pubblico**

Vetture*Km erogate (milioni)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 <sup>1</sup>
Contratto extraurbano AMM	4,34	4,51	4,67	4,74	4,69	4,33	4,15
Metropolitana <sup>2</sup>	2,04	2,16	2,05	2,59	2,81	2,81	2,76
Contratti Bus e Tram Urbani	56,35	55,53	55,28	54,58	50,34	46,12	44,42
Contratti ferroviari	3,50	3,58	3,64	3,97	4,55	4,70	4,51
Sostitutivi ferroviari	0,96	0,77	0,78	1,03	0,42 <sup>3</sup>	0,40	0,35
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	67,19	66,54	66,42	66,91	62,80	58,36	56,19

Fonte: *Consuntivi di esercizio*

La produzione 2014 dei servizi automobilistici e tranviari (riga 1 e riga 3 della tabella sopra esposta), se confrontata rispetto al 2010, evidenzia una riduzione dell'offerta di TPL di 11,4 milioni di vetture\*Km pari a -19%.

**2.1.4.2. Passeggeri trasportati**

Passeggeri trasportati (milioni)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Contratto extraurbano AMM	3,59	3,59	3,55	3,95	4,01	3,77	4,02
Contratti Bus e Tram Urbani	169,30	173,58	178,08	193,14	201,00	191,68	204,74
– di cui Metropolitana	20,49	21,91	21,98	34,39	38,64	38,75	39,82
Contratti ferroviari	13,57	12,49	11,89	13,02	13,58	14,48	15,28
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	186,45	189,67	193,52	210,11	218,59	209,93	224,05

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

Nella tabella dei passeggeri del servizio urbano sono riportati come di consueto i dati basati sulle rendicontazioni delle Aziende che utilizzano i metodi consueti di stima (passeggeri ricavati dai titoli di viaggio venduti e dai coefficienti di fruizione degli stessi). In realtà la rilevante riorganizzazione dei servizi attuata negli ultimi esercizi ha portato ad alcune modifiche nel comportamento dei

<sup>1</sup> Preconsuntivo anno 2014. Dati in fase di verifica congiunta con le Aziende concessionarie.

<sup>2</sup> Treni\*Km (per ottenere i "Km Convenzionali" occorre moltiplicare il dato per 4).

<sup>3</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.

viaggiatori. Grazie ai dati dell'indagine IMQ 2013 si cercherà di meglio interpretare il comportamento degli utenti e di verificare in che misura i metodi di stima basati sui titoli di viaggio sono attendibili.

### 2.1.4.3. Dati economici

Compensazioni (milioni)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 <sup>4</sup>
Contratto extraurbano AMM	6,09	6,30	6,50	6,53	6,25	5,54	5,31
Metropolitana <sup>5</sup>	20,00	20,00	20,00	20,00	22,16	22,17	21,81
Contratti Bus e Tram Urbani	172,19	174,81	175,80	173,32	162,07	152,08	148,46
Contratti ferroviari	44,89	45,42	45,27	54,71	64,68	70,61	66,45
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	243,16	246,53	247,57	254,56	255,17	250,40	242,03

Compensazioni al netto infrastruttura (milioni) <sup>6</sup>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Contratto extraurbano AMM	6,09	6,30	6,50	6,53	6,25	5,54	5,31
Metropolitana	13,67	13,65	13,60	10,97	13,13	13,07	12,70
Contratti Bus e Tram Urbani	161,51	164,09	165,00	162,52	151,27	141,20	137,56
Contratti ferroviari	26,08	27,34	27,18	36,14	44,24	46,00	42,43
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	207,35	211,37	212,28	216,17	214,90	205,81	198,00

Compensazioni par pax. al netto infrastruttura	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Contratto extraurbano AMM	1,70	1,75	1,83	1,65	1,56	1,47	1,32
Metropolitana	0,67	0,62	0,62	0,32	0,34	0,34	0,32
Contratti Bus e Tram Urbani	0,95	0,95	0,93	0,84	0,72	0,71	0,67
Contratti ferroviari	1,92	2,19	2,29	3,01	3,54	3,46	2,78
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	1,04	1,04	1,03	0,98	0,88	0,89	0,83

Ricavi da traffico	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Contratto extraurbano AMM	4,41	4,31	4,63	4,95	5,24	5,07	5,57
Metropolitana	7,98	8,42	8,85	10,57	12,69	12,64	12,92

<sup>4</sup> preconsuntivo anno 2014. Dati in fase di verifica congiunta con le Aziende concessionarie.

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

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

Ricavi da traffico	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Contratti Bus e Tram Urbani	69,71	68,45	70,19	76,00	86,43	81,60	81,46
Contratti ferroviari	n/d	11,17	11,31	11,40	12,39	12,04	12,92
<b>TOTALE CONTRATTI AGENZIA</b>	n/d	92,35	94,99	102,91	116,75	111,34	112,87

Rapporto R/C (dove R=Ricavi da traffico e C=Ricavi da traffico +compensazioni al netto infrastruttura) <sup>7</sup>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Contratto extraurbano AMM	42,0%	40,6%	41,6%	43,1%	45,6%	47,8%	51,2%
Metropolitana	36,9%	38,1%	39,4%	49,1%	49,1%	49,2%	50,4%
Contratti Bus e Tram Urbani	30,6%	29,9%	30,3%	32,4%	37,0%	37,2%	37,7%
Contratti ferroviari	n/d	29,0%	29,4%	24,0%	21,9%	20,7%	23,3%
<b>TOTALE CONTRATTI AGENZIA</b>	n/d	30,4%	30,9%	32,3%	35,2%	35,1%	36,3%

### 2.1.5. 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 di seguito i dati sulle percorrenze chilometriche 2010-2013 per gli Enti soggetti di delega.

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

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

<sup>7</sup> Fonte ricavi da traffico: CNT per servizi urbani e dichiarazioni aziende per extraurbano.

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

### **2.1.6. 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.

<b>Bacino Nord est</b>		<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Produzione		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)	31,2%	33,5%	35,5%
Passeggeri trasportati		18.675.762	18.268.804	17.048.668
Addetti		705	757	660

<b>Bacino Sud Est</b>		<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Produzione		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

<b>Bacino Sud</b>		<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Produzione		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

Rendiconto della gestione 2015

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

<b>Bacino Metropolitan</b>		<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Produzione		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

<b>Ferrovie</b>		<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Produzione		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

<b>Regione Piemonte</b>		<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Produzione		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

### **2.1.7. 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.

#### **2.1.7.1. 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 la seguente.

residenza	Campione (Interviste)	Popolazione > 10 anni	Tasso di Campionamento
Torino	8240	827471	1,00%
Cintura di Torino	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>

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 la maggior quota di mercato della Provincia di Torino che è trainata dal dato dell'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).



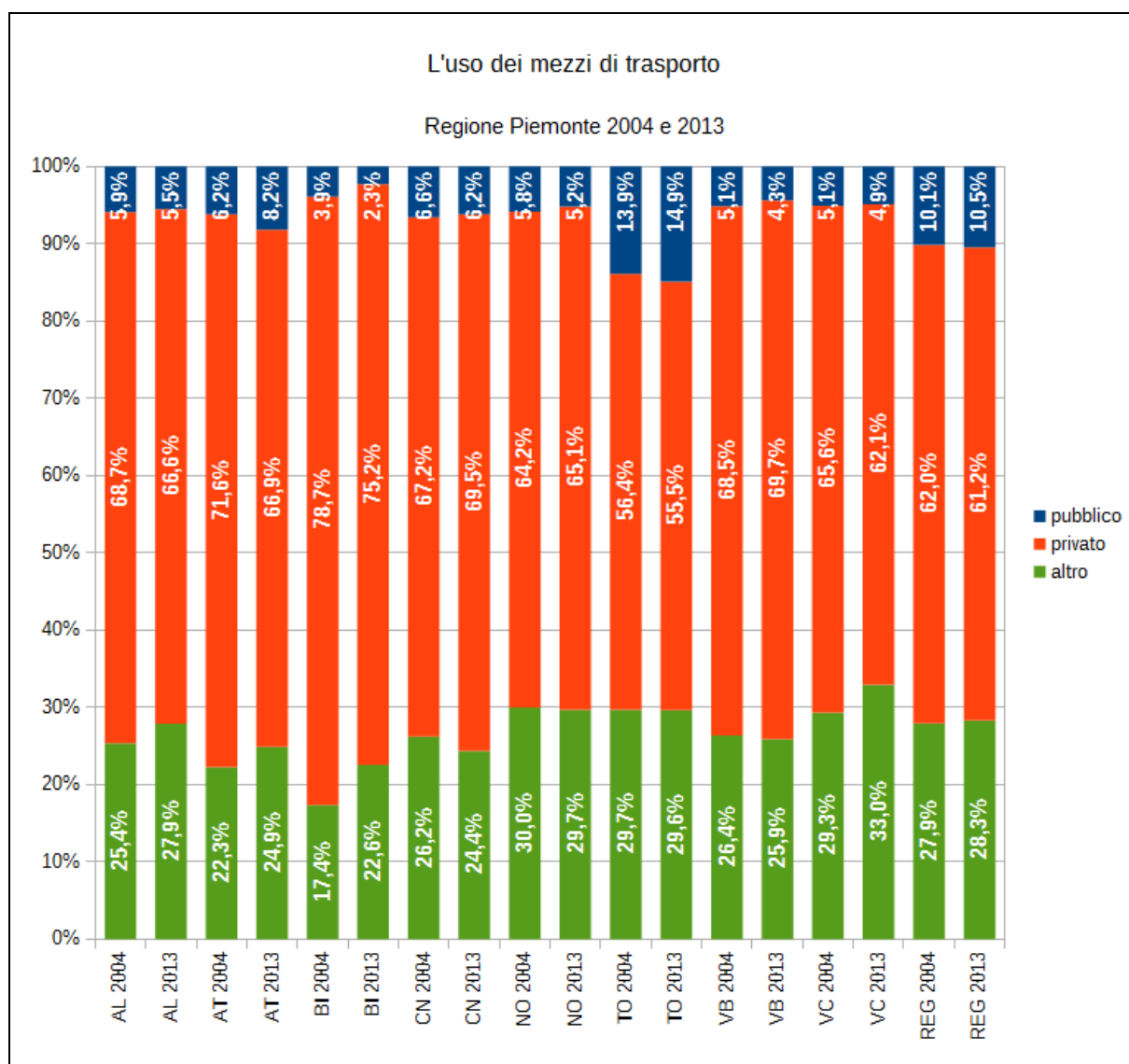


Figura 2 – IMQ 2004 e 2013: quote modali su mobilità complessiva - Regione Piemonte

## 2.1.7.2. 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) 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.

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).

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)

IMQ2013 Giudizio iniziale medio									
Mezzo	AL	AT	BI	CN	NO	TO	VCO	VC	Totale Regione
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

2.1.7.3. 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.

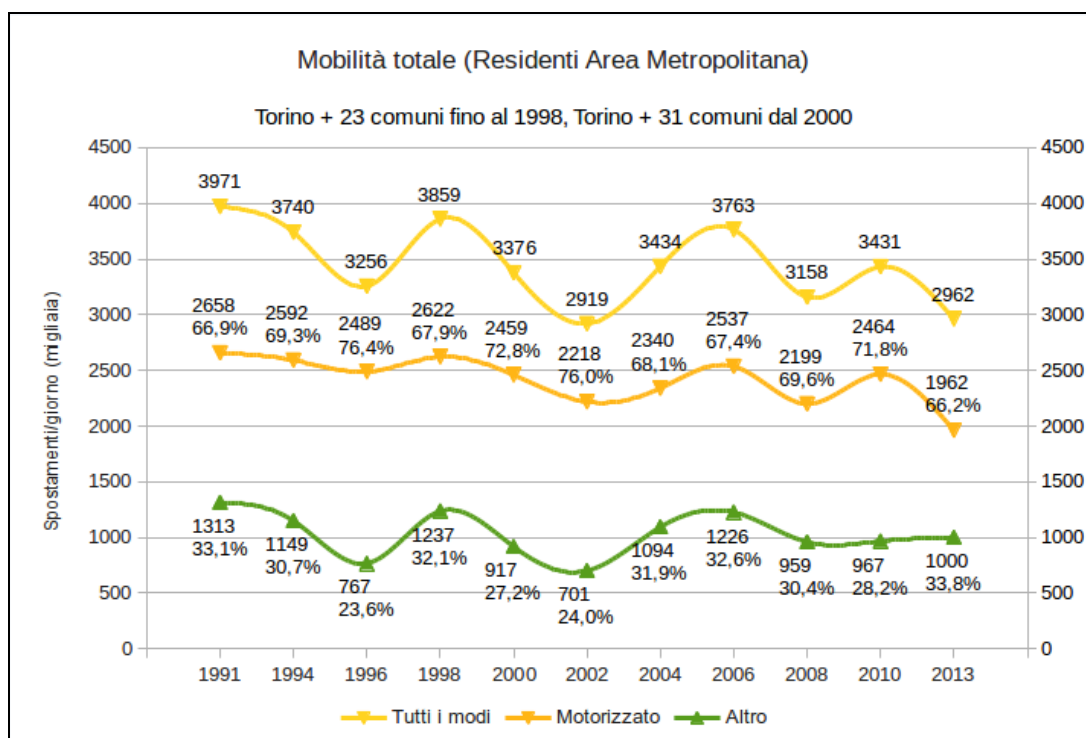


Figura 3 – IMQ 1991-2013: Mobilità complessiva e per mezzo - Residenti area metropolitana torinese (32 comuni)

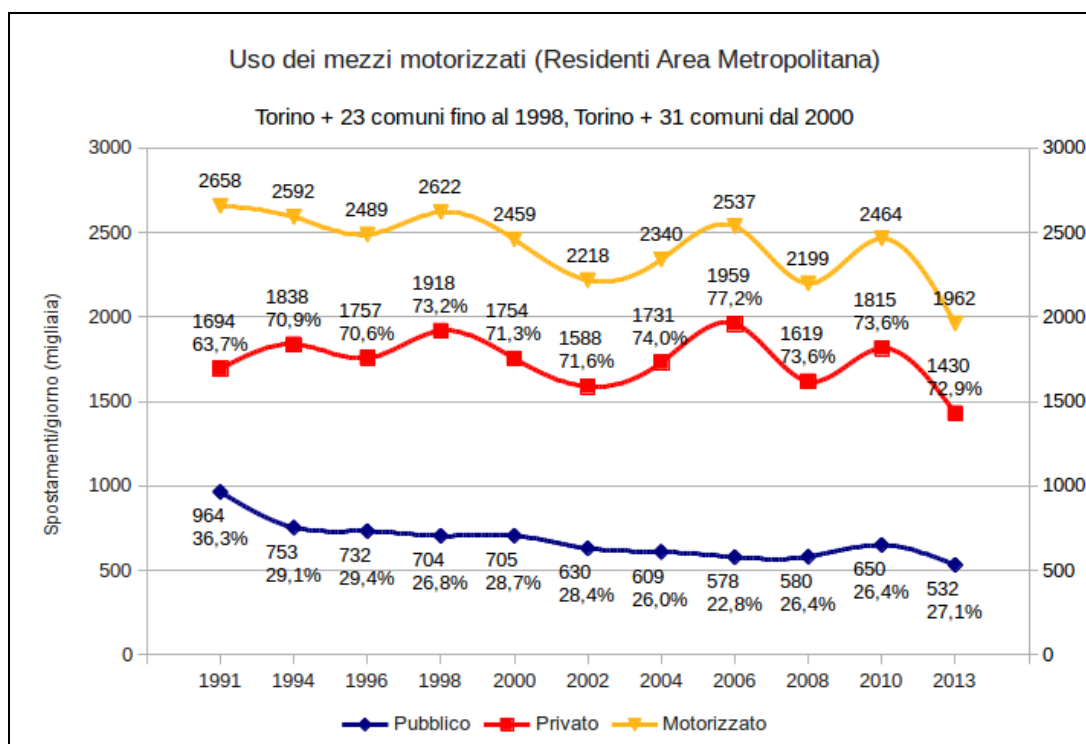


Figura 4 – IMQ 1991-2013: Dettaglio mobilità motorizzata - Residenti area metropolitana torinese (32 comuni)

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 3).

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 4).

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

#### 2.1.7.4. 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 5). 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).

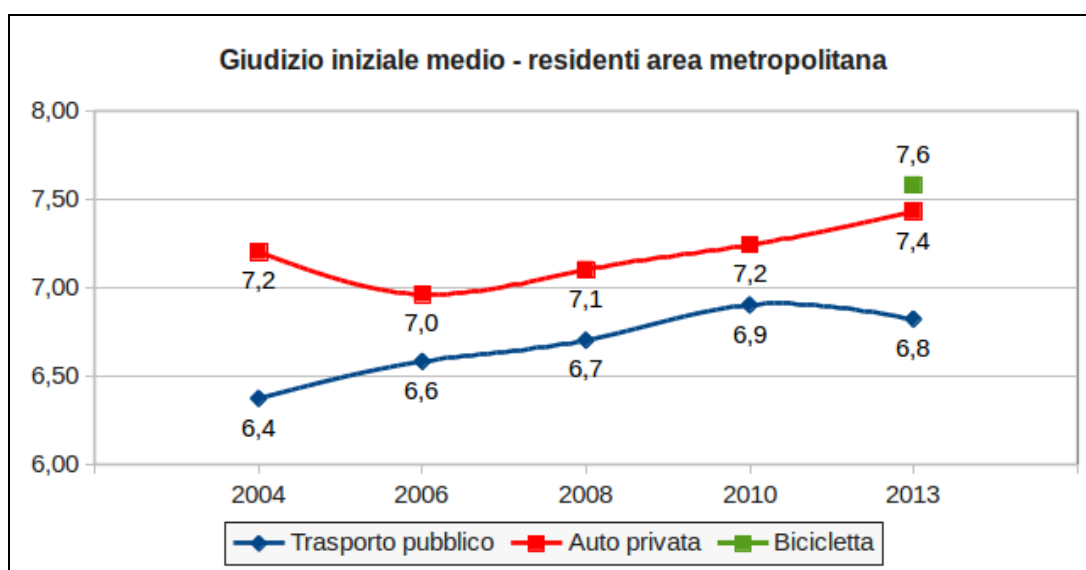
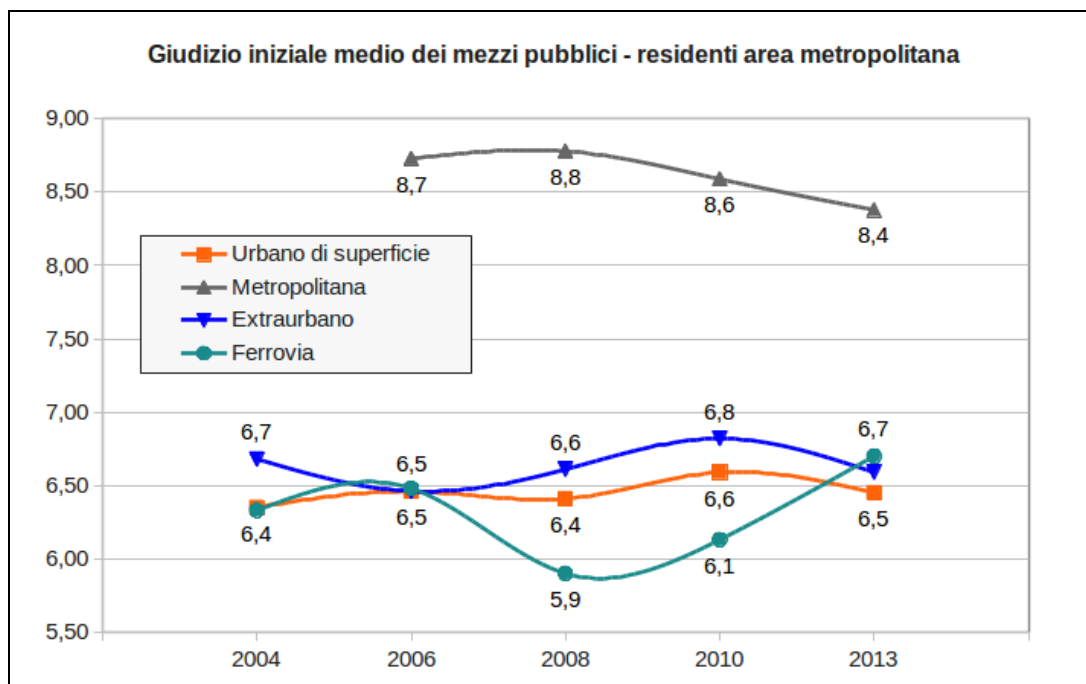


Figura 5 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico, auto e bicicletta - residenti area metropolitana torinese (32 comuni)



**Figura 6 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico - residenti area metropolitana torinese (32 comuni)**

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

#### 2.1.7.5. La comunicazione dei risultati IMQ

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

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

IMQ 2013  
Rapporto di sintesi sull'area metropolitana  
Aprile 2015



**IMQ 2013**  
Indagine sulla Mobilità delle persone e sulla Qualità dei trasporti

**Analisi sull'Area della Città di Carignano e del Comune di La Loggia**

**CITTA' DI CARIGNANO  
COMUNE DI LA LOGGIA**

Le Indagini campionarie sulla Mobilità delle persone e sulla Qualità dei trasporti (IMQ) nella provincia di Torino hanno avuto inizio nei primi anni novanta e da allora vengono realizzate con cadenza regolare, alternando campioni di grandi dimensioni e campioni più ridotti. Questa edizione dell'indagine, come le precedenti dal 2006 in poi, è stata effettuata dall'Agenzia per la Mobilità Metropolitana.

L'edizione 2013 ha considerato, come nel 2004, non solo la provincia di Torino ma l'intero territorio regionale e nel complesso sono state realizzate oltre 52.000 interviste telefoniche ad un campione della popolazione residente di età maggiore ai 10 anni.

Scopo dell'indagine è stato quello di disegnare, da una parte, il quadro più esaustivo possibile della mobilità delle persone sia dal punto di vista quantitativo (quanti si muovono, quando e dove) che qualitativo (come e perché) e dall'altra di monitorare la qualità percepita dai cittadini nell'uso dei mezzi di trasporto motorizzati - trasporto pubblico e auto privata - e della bicicletta.

Nel complesso dei 31 comuni della cintura torinese, tra la metà di Settembre ed i primi giorni di Dicembre 2013, sono state realizzate 17.500 interviste. Nella Città di Carignano e nel Comune di La Loggia le interviste hanno riguardato complessivamente un campione di 472 cittadini rappresentativo, per fascia di età e sesso, dell'universo della popolazione residente.

L'aggregazione di comuni contermini, se necessaria come in questo caso, viene effettuata per due ragioni: in primo luogo la volontà di includere nelle analisi tutti i comuni, anche quelli più piccoli; in secondo luogo la necessità di raggiungere una numerosità del campione complessivo tale da consentire una lettura statisticamente significativa dei dati.

I dati qui presentati riguardano la mobilità esplicita complessivamente dai residenti nei Due Comuni; la qualità percepita dagli stessi nell'uso dei vari modi di trasporto nonché la mobilità che interessa complessivamente il territorio dei Due Comuni esplicita da tutti i residenti nella Regione Piemonte.

I valori relativi ai Due Comuni sono anche posti a confronto con le corrispondenti medie dei valori relativi ai 31 comuni della cintura torinese.

I dati completi riguardanti l'area metropolitana di Torino, la provincia di Torino e le serie storiche dal 1991 sono contenuti nei rapporti completi IMQ pubblicati dall'Agenzia e consultabili sul sito web <http://www.mtm.torino.it>

**AMM TORINO REGIONE PIEMONTE**  
AGENZIA PER LA MOBILITÀ METROPOLITANA E REGIONALE  
Via Belfiore 21/C, 10123 TORINO  
Cod. fiscale 01603010013  
tel 011 562.52.11/23  
fax 011 562.52.40  
mail: info@amm.torino.it  
per info: homoc@amm.torino.it  
site: www.amm.torino.it

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

**IMQ 2013**  
Indagine sulla Mobilità delle persone e sulla Qualità dei trasporti

**Analisi sulla Città di Torino**

**CITTA' DI TORINO**

Le Indagini campionarie sulla Mobilità delle persone e sulla Qualità dei trasporti (IMQ) nella provincia di Torino hanno avuto inizio nei primi anni novanta e da allora vengono realizzate con cadenza regolare, alternando campioni di grandi dimensioni e campioni più ridotti. Questa edizione dell'indagine, come le precedenti dal 2006 in poi, è stata effettuata dall'Agenzia per la Mobilità.

L'edizione 2013 ha considerato, come nel 2004, non solo la provincia di Torino ma l'intero territorio regionale e nel complesso sono state realizzate oltre 52.000 interviste telefoniche ad un campione della popolazione residente di età maggiore ai 10 anni.

Scopo dell'indagine è stato quello di disegnare, da una parte, il quadro più esaustivo possibile della mobilità delle persone sia dal punto di vista quantitativo (quanti si muovono, quando e dove) che qualitativo (come e perché) e dall'altra di monitorare la qualità percepita dai cittadini nell'uso dei mezzi di trasporto motorizzati - trasporto pubblico e auto privata - e della bicicletta.

Nel complesso dell'area metropolitana (Torino + 31 comuni della cintura) sono state realizzate 25.740 interviste. Nella città di Torino le interviste sono state realizzate tra la metà di Aprile e la metà di Giugno 2013 ed hanno riguardato un campione di 8.240 cittadini rappresentativo, per fascia di età e sesso, dell'universo della popolazione residente.

I dati qui presentati riguardano la mobilità esplicita dai residenti nella città di Torino, la qualità percepita dagli stessi nell'uso dei vari modi di trasporto nonché la mobilità che interessa il territorio della città di Torino esplicita da tutti i residenti nella regione Piemonte. I valori relativi alla città di Torino sono anche posti a confronto con le corrispondenti medie dei valori relativi ai 31 comuni di cintura.

I dati completi riguardanti l'area metropolitana di Torino, la provincia di Torino e le serie storiche dal 1991 sono contenuti nei rapporti completi IMQ pubblicati dall'Agenzia e consultabili sul sito web <http://www.mtm.torino.it>.

**AMM TORINO REGIONE PIEMONTE**  
AGENZIA PER LA MOBILITÀ METROPOLITANA E REGIONALE  
Via Belfiore 21/C, 10123 TORINO  
Cod. fiscale 01603010013  
tel 011 562.52.11/23  
fax 011 562.52.40  
mail: info@amm.torino.it  
per info: homoc@amm.torino.it  
site: www.amm.torino.it

Analisi sulla Città di Torino

**2.1.8. Frequentazioni dei servizi ferroviari e automobilistici**

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

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

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

#### 2.1.8.1. Servizio ferroviario metropolitano

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

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

#### 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; 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.

L'istogramma che segue 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.

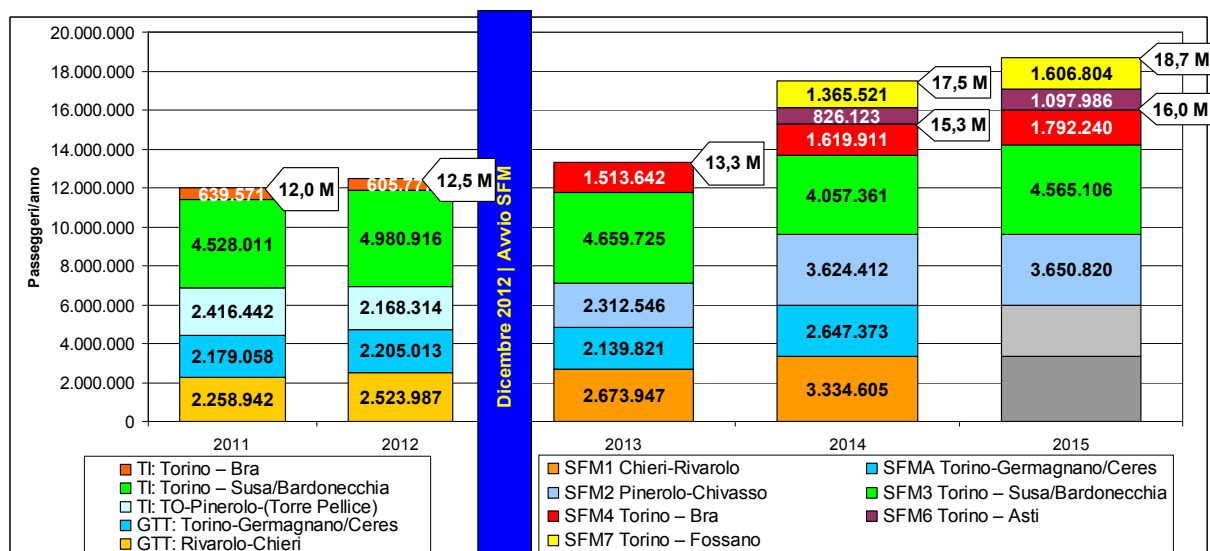


Figura 7 - Passeggeri annui linee SFM

Per l'anno 2015 non sono ancora disponibili i dati relativi ai servizi eserciti da GTT (sfmA Torino-Germagnano/Ceres e sfm1 tratta Torino-Rivarolo/Pont), mentre sono stati elaborati quelli dei servizi di competenza di Trenitalia, assumendo pari al 2014 quelli delle linee sfm1 e sfmA (colore grigio).

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.

### 2.1.8.2. Servizio ferroviario metropolitano e regionale

Di seguito 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).



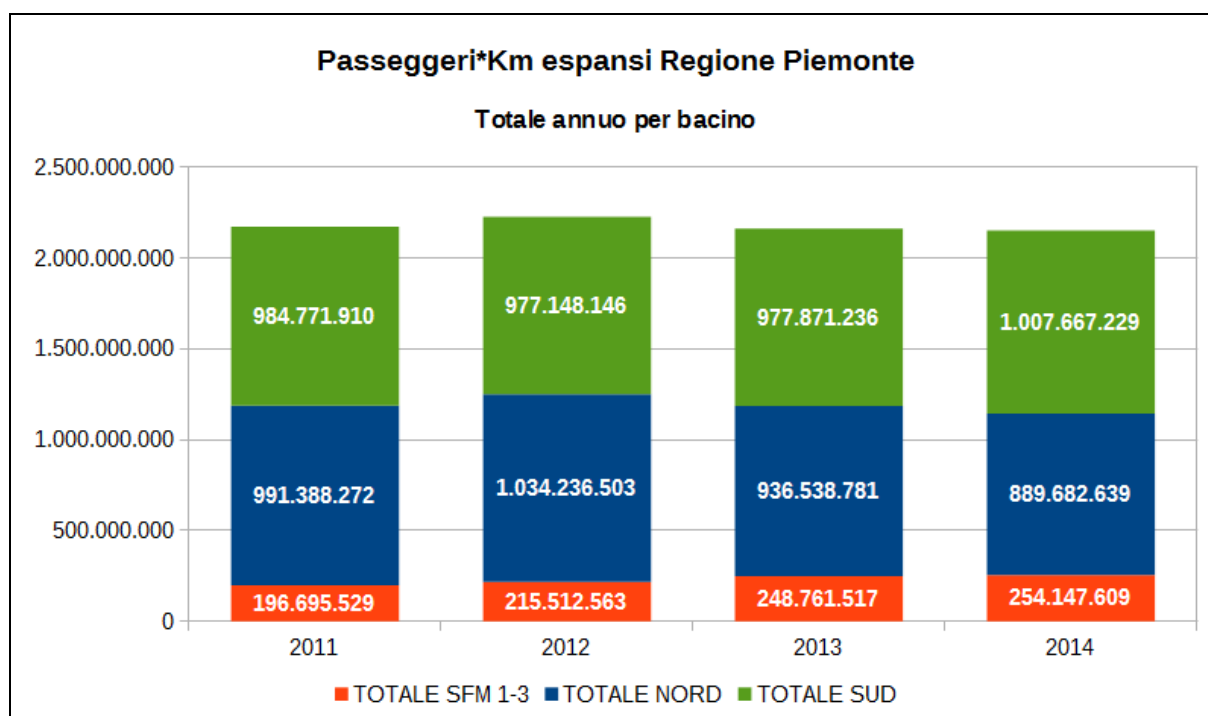


Figura 8 - Passeggeri\*Km servizi ferroviari Trenitalia per bacino storico

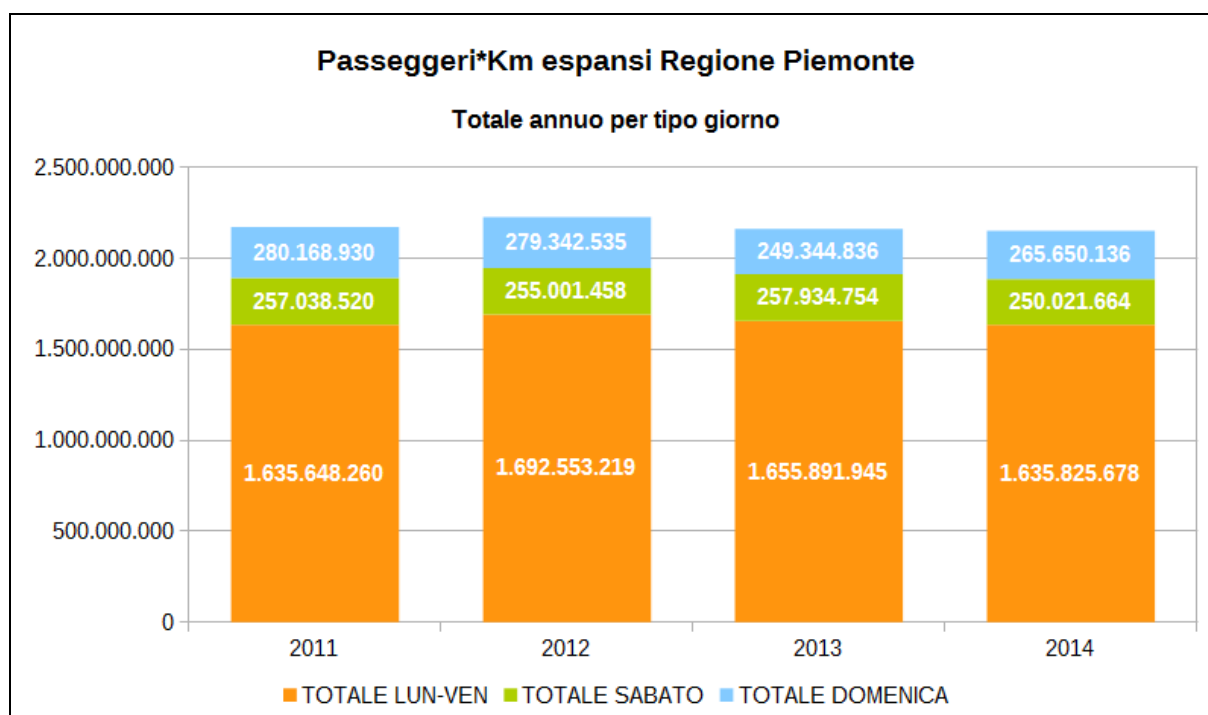


Figura 9 - Passeggeri\*Km servizi ferroviari Trenitalia per tipo giorno

### 2.1.8.3. Servizi automobilistici su gomma – linee ordinarie

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

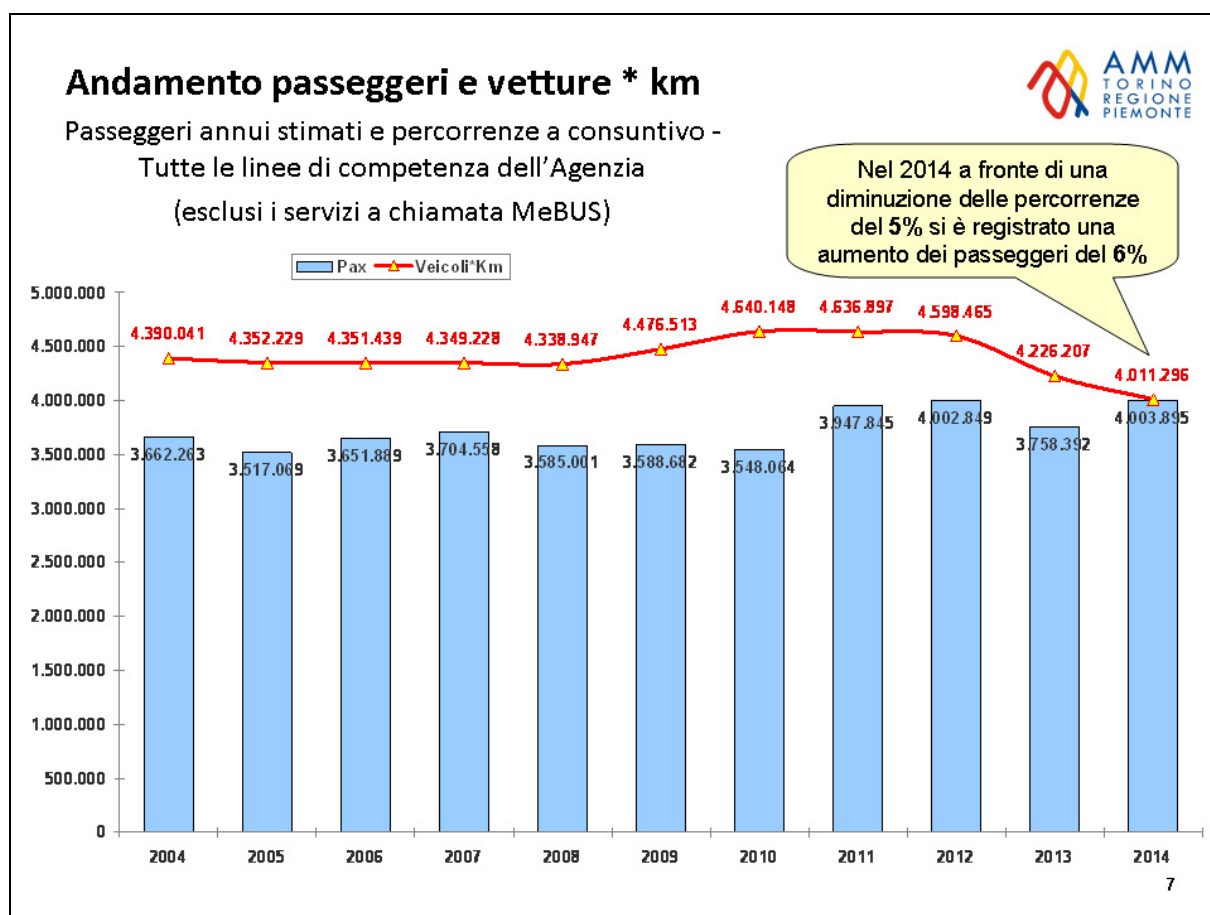
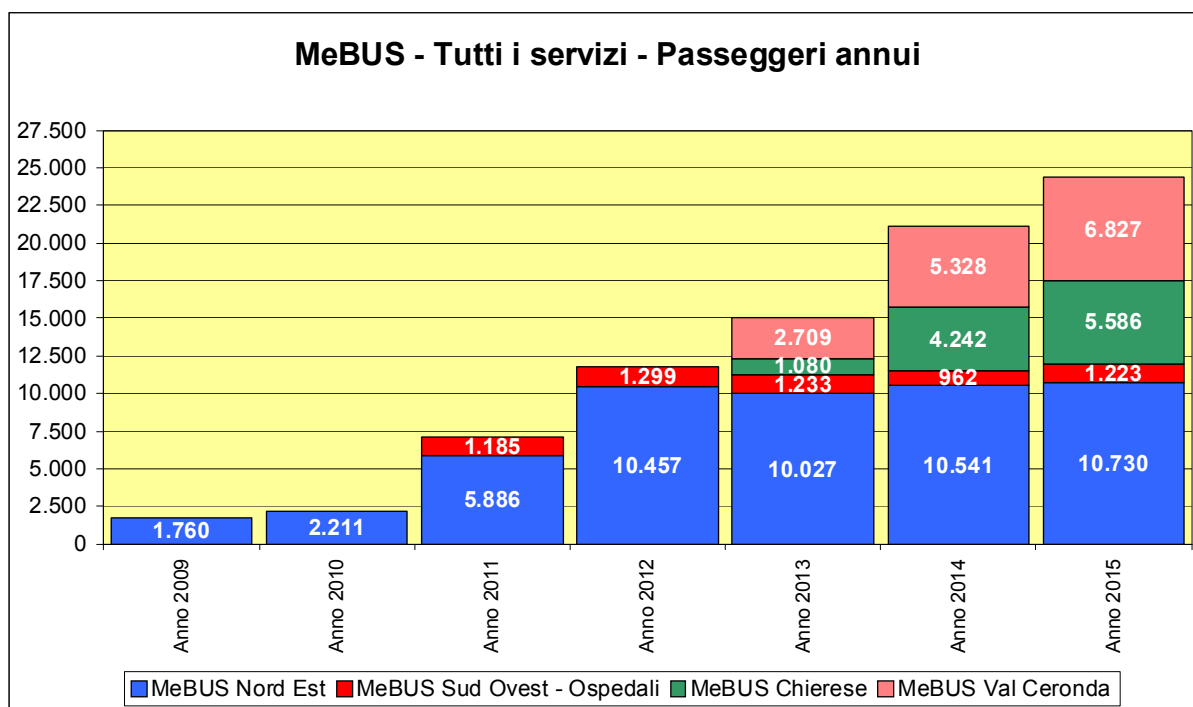


Figura 10 - Frequentazione dei servizi extraurbani bacino metropolitano (AMM)

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

#### 2.1.8.4. 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 11 - 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".

#### 2.1.8.5. 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.

dal	al	n° notti di servizio	NightBUSter				StarNotte / StarNoCar		Tot ale		
			n° corse/anno	n° corse/notte	pax/anno	pax/notte	pax/corsa	pax/anno	pax/notte	pax/anno	pax/notte
28-giu-08	24-giu-09	111	11.213	101,0	132.293	1.192	12	10.130	91	142.423	1.283
27-giu-09	24-giu-10	108	10.966	101,5	183.322	1.697	17	2.353	22	185.675	1.719
26-giu-10	19-giu-11	108	11.519	106,7	234.835	2.174	20	4.345	40	239.180	2.215
25-giu-11	17-giu-12	110	11.813	107,4	286.870	2.608	24	3.780	34	290.650	2.642
24-giu-12	16-giu-13	110	11.808	107,3	297.863	2.708	25	2.025	18	299.888	2.726
22-giu-13	22-giu-14	116	12.072	104,1	372.378	3.210	31			372.378	3.210
23-giu-14	21-giu-15	112	12.508	111,7	361.292	3.226	29			361.292	3.226
delta 2014/15-2013/14		-4	436	7,6	-11.086	16	-2	0	0	-11.086	16
delta 2014/15-2008/09		1	1.295	10,7	228.999	2.034	17	-10.130	-91	218.869	1.943
delta% 2014/15-2013/14		-3,4%	3,6%	7,3%	-3,0%	0,5%	-6,4%			-3,0%	0,5%
delta% 2014/15-2008/09		0,9%	11,5%	10,6%	173,1%	170,7%	144,8%	-100,0%	-100,0%	153,7%	151,4%

La figura che segue 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 meno di 2.700 passeggeri/notte in corrispondenza del 24 giugno 2013, ha continuato a crescere fino a raggiungere il massimo assoluto di quasi 3.400 passeggeri/notte in corrispondenza del 9 novembre 2014.

Dopo tale data l'andamento ha manifestato una tendenza alla diminuzione con un minimo relativo di circa 3.200 passeggeri/notte in corrispondenza del 18 aprile 2015.

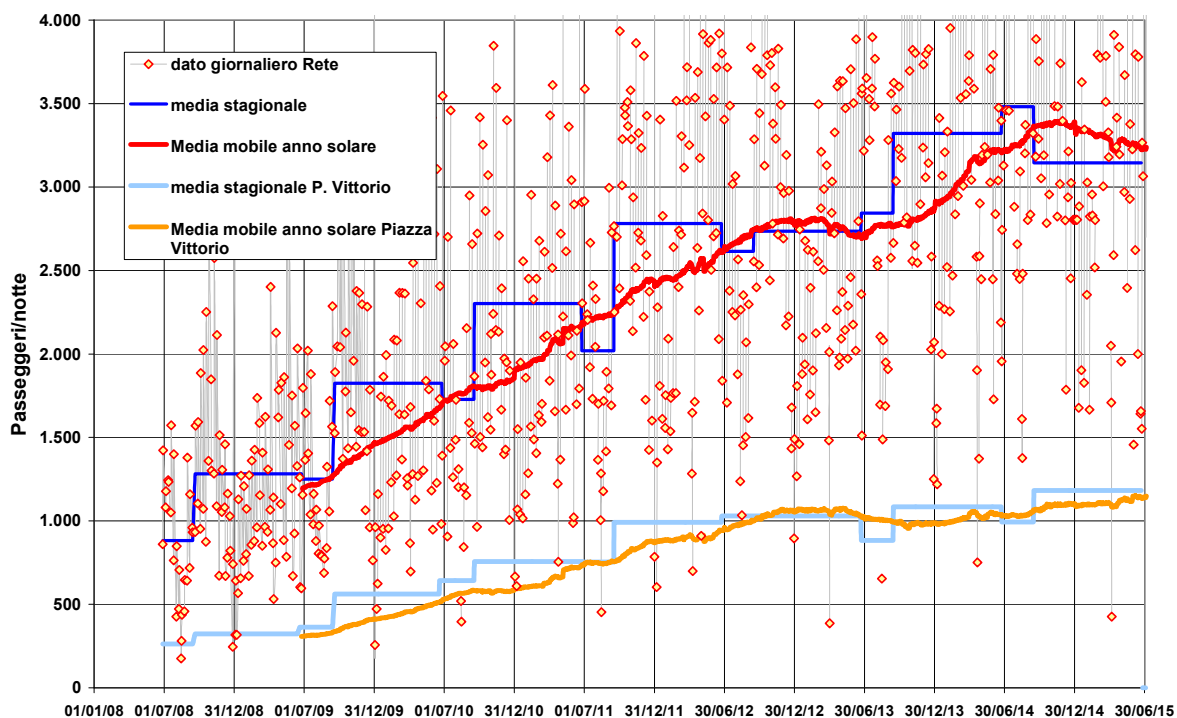


Figura 12 - Andamento della frequentazione della rete notturna di Torino. Utenza media stagionale (escluse linee StarNotte e StarNoCar)

### 2.1.8.6. Attività per l’Osservatorio delle politiche del TPL

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

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

2015



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

Indagine 2011 sulla fruizione degli abbonamenti integrati  
FORMULA

12 giugno 2015

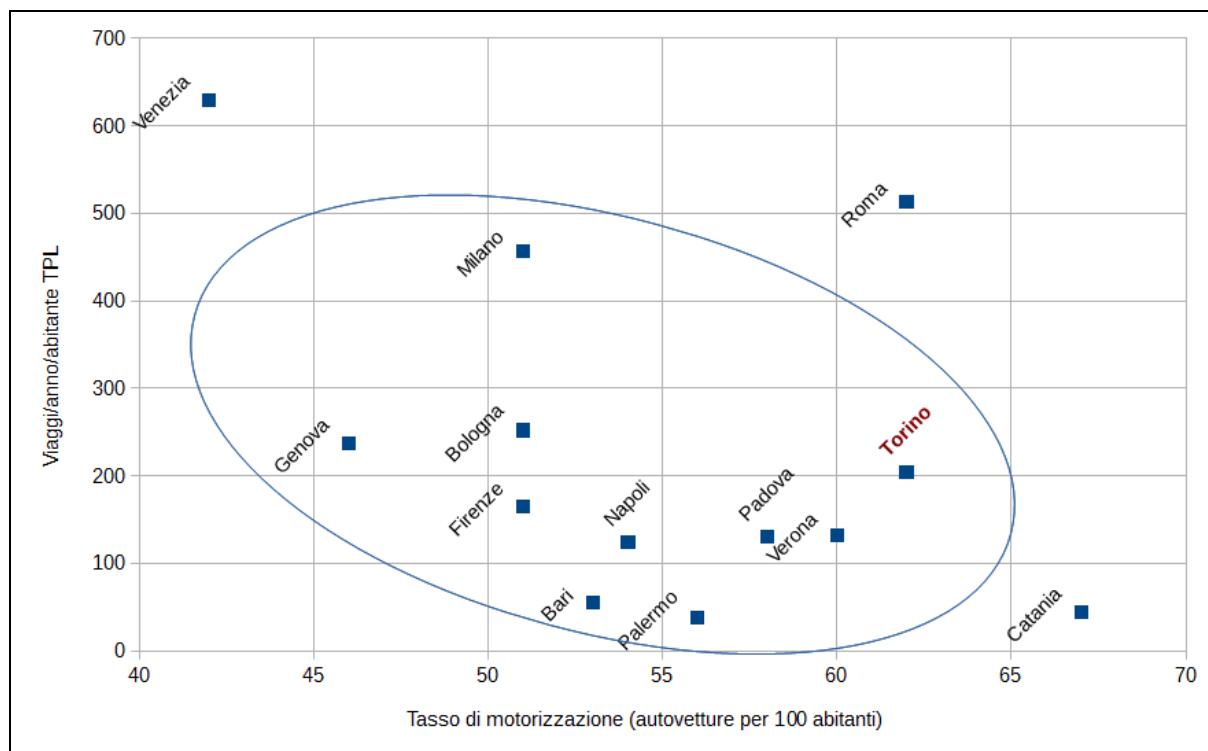


### ***2.1.9. Confronto con le altre grandi città italiane ed europee e risultati attesi***

Appare utile mettere a confronto Torino con altre grandi città italiane, relativamente ad alcuni indicatori di mobilità e uso del TPL. Ad esempio, la ricerca denominata “ECOSISTEMA URBANO XXII Rapporto sulla qualità ambientale dei comuni capoluogo di provincia” (Legambiente 2015) permette un confronto a livello italiano.

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

Dall’analisi della Figura 13 emerge una tendenziale relazione inversa tra tasso di motorizzazione e uso dei mezzi pubblici. Escludendo i casi di Venezia (città dalle caratteristiche urbanistiche uniche e non confrontabile con nessun’altra realtà urbana) e Roma (città probabilmente interessata da una sovrastima del parco circolante a causa delle immatricolazioni dei veicoli aziendali), appare che le città con più elevata motorizzazione presentino una propensione inferiore all’uso del TPL (vedere area tracciata con bordo blu).



**Figura 13 – Ecosistema urbano - Legambiente 2015 - Relazione tra domanda di mobilità pubblica e tasso di motorizzazione**

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

Le grandezze considerate sono due:

- viaggi/anno/abitante: comprendono i saliti a bordo di tutti i modi pubblici, compresa la metropolitana diviso gli abitanti delle area metropolitana (Torino + 31 comuni).
- Offerta annua pro-capite: comprende treni\*km, tram\*km, bus\*km per i servizi di competenza dell'Agenzia più treni\*km per la Metropolitana diviso gli abitanti dell'area metropolitana (Torino + 31 comuni).

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

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

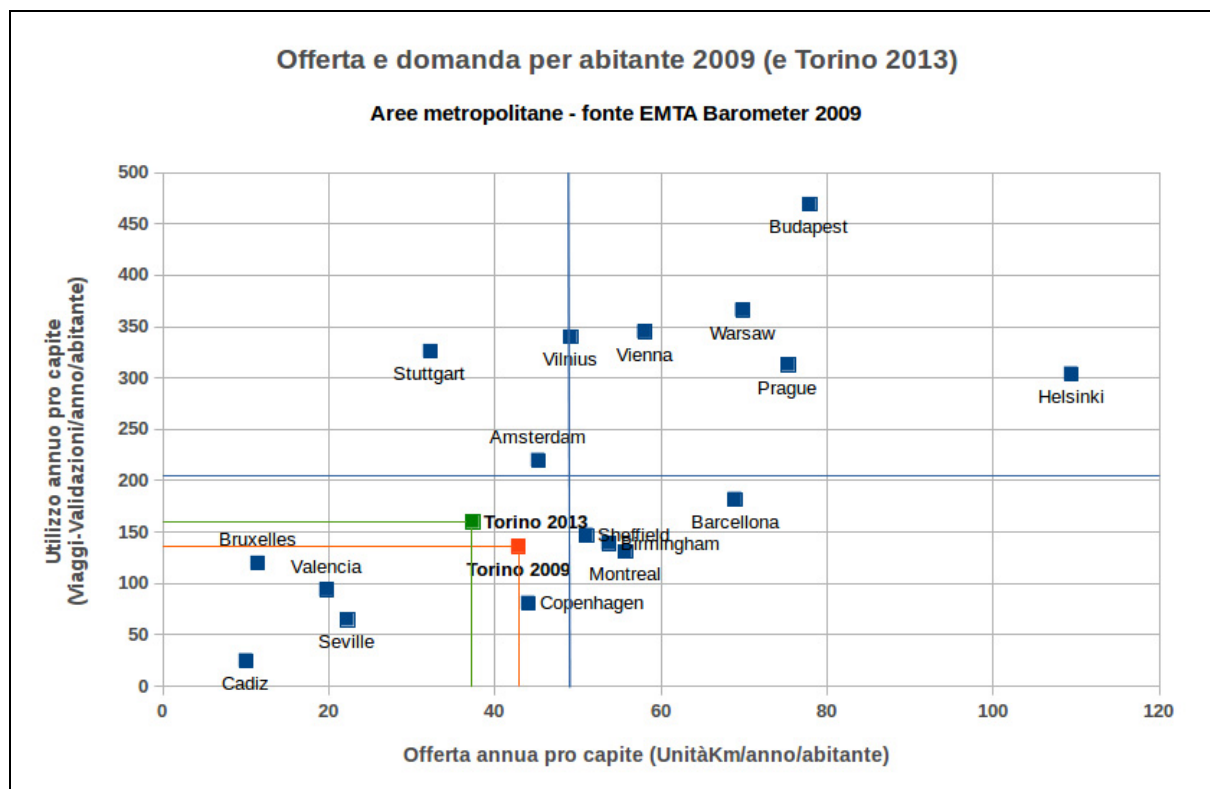
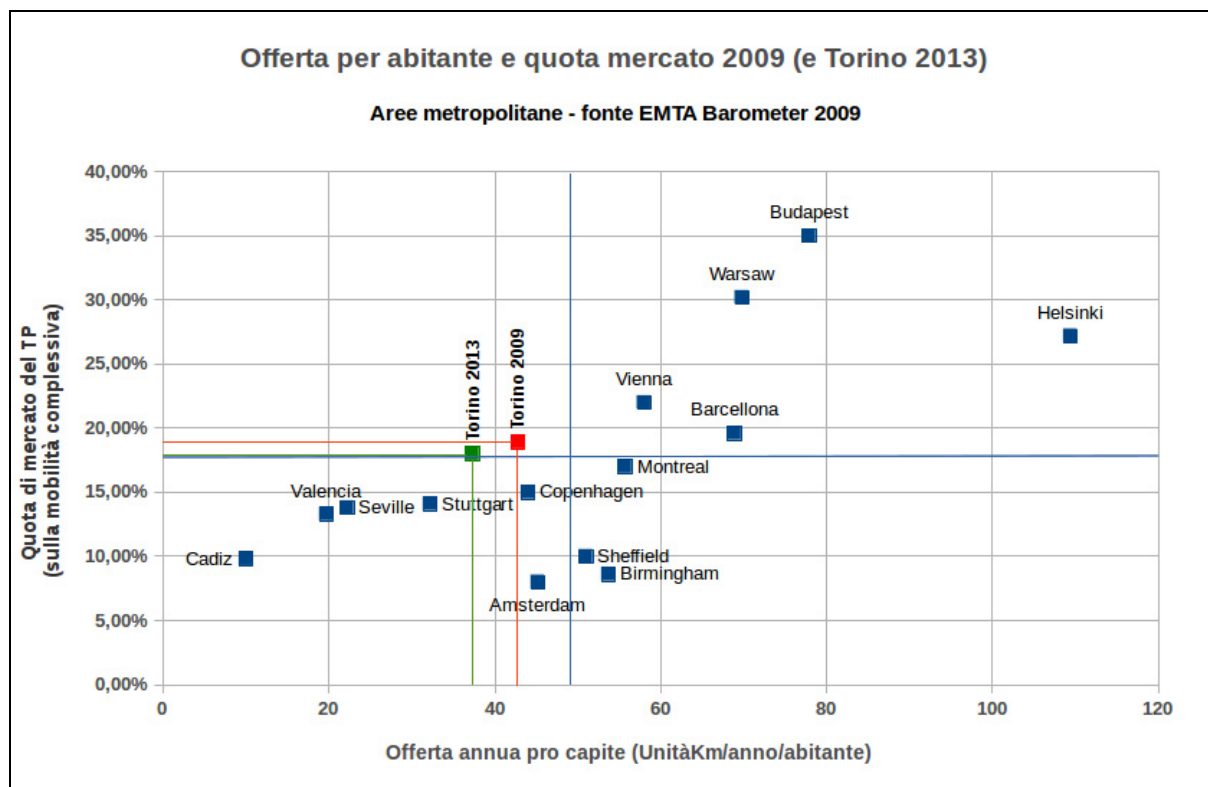


Figura 14 - Offerta di TP e utilizzo in alcune aree metropolitane europee

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

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

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



**Figura 15 - Offerta di trasporto pubblico e ripartizione modale in alcune aree metropolitane europee**

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

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

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

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

### **2.1.10. La definizione del quadro di sviluppo del sistema di trasporto**

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

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



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

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

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

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

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

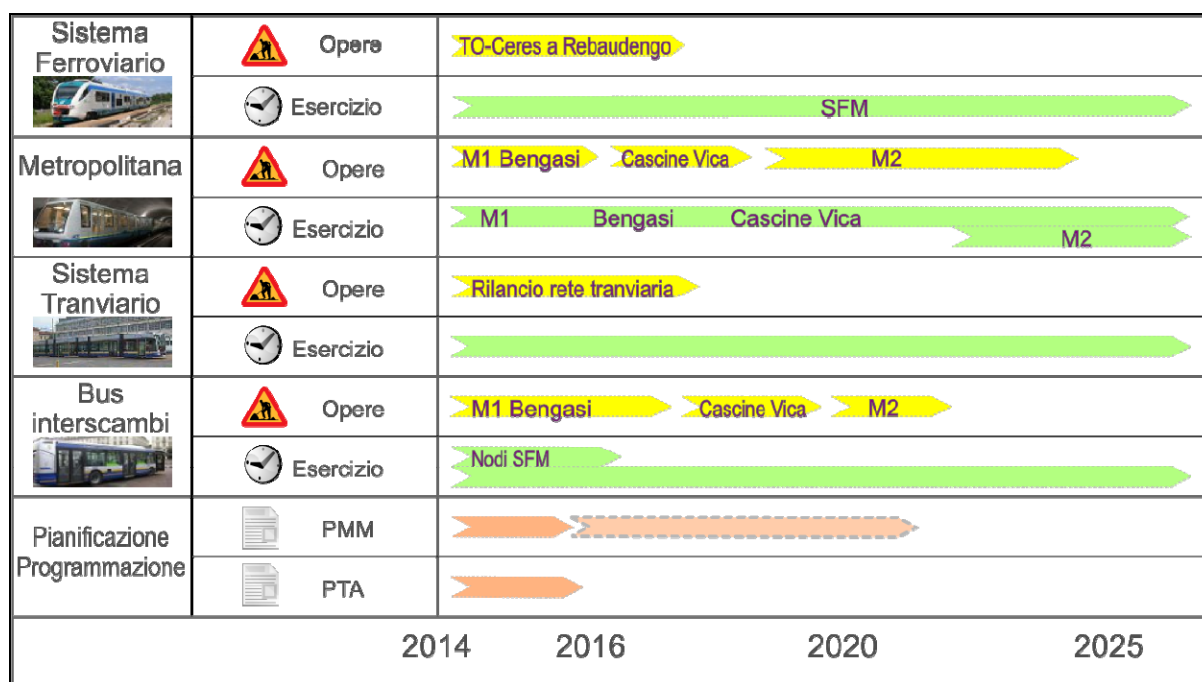


Figura 16 - Quadro di sviluppo del sistema di trasporto

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

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

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

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

### 2.1.11. Le valutazioni di scenario

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

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

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

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

Gli obiettivi del Piano di riordino erano così sintetizzati:

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

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

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

Nel 2015 è proseguita la riduzione dei servizi con interventi mirati.

### ***2.2.2. Il sistema ferroviario metropolitano***

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

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

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

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

Il servizio obiettivo previsto è:

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

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

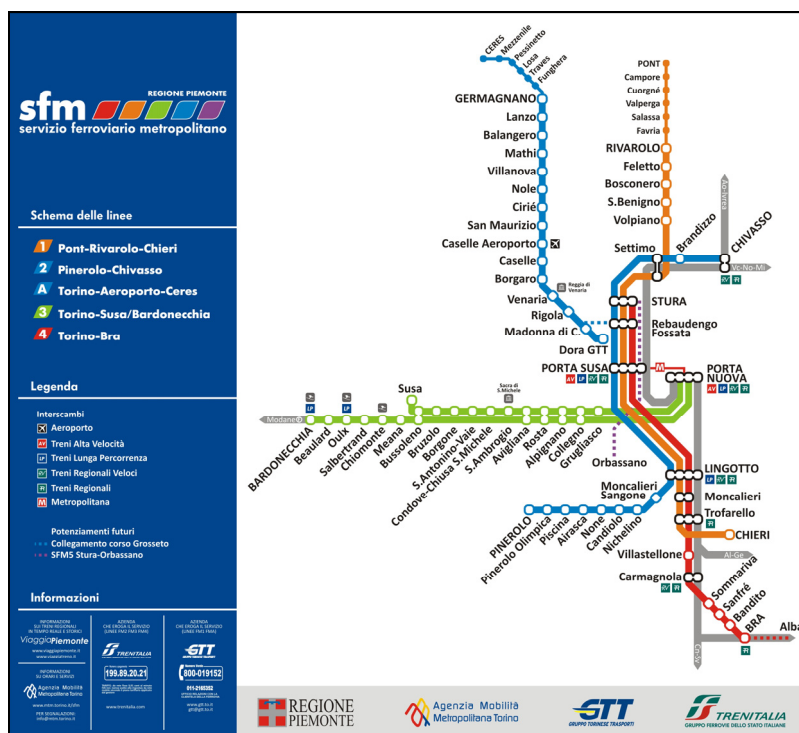


Figura 17 – Schema del Servizio Ferroviario Metropolitano – dicembre 2012

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

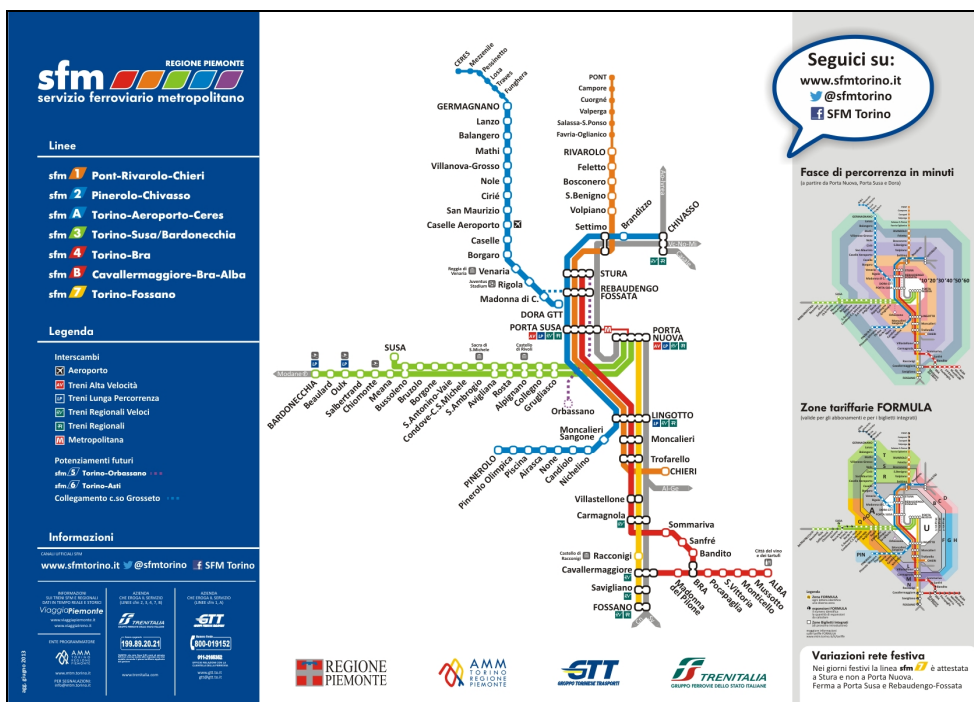


Figura 18 - Schema del Servizio Ferroviario Metropolitano – giugno 2013

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

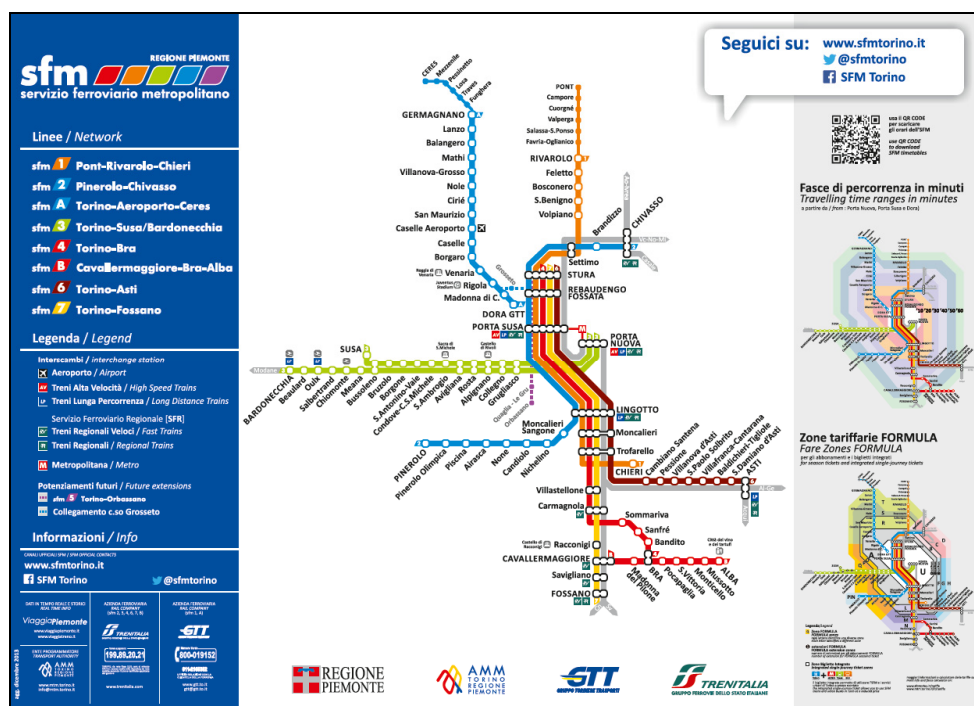


Figura 19 - Schema del Servizio Ferroviario Metropolitano – dicembre 2013

Da inizio 2014 si è operato 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.

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

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

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

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

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

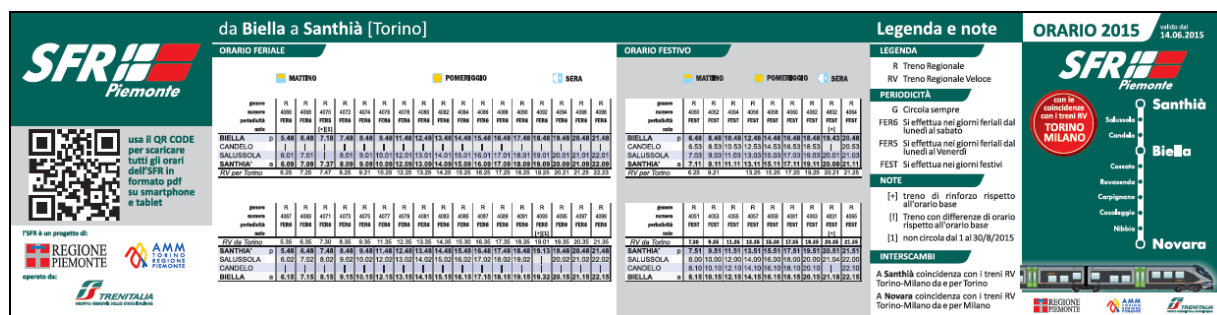


Figura 20 – Orario tascabile R Santhià-Biella-Novara

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

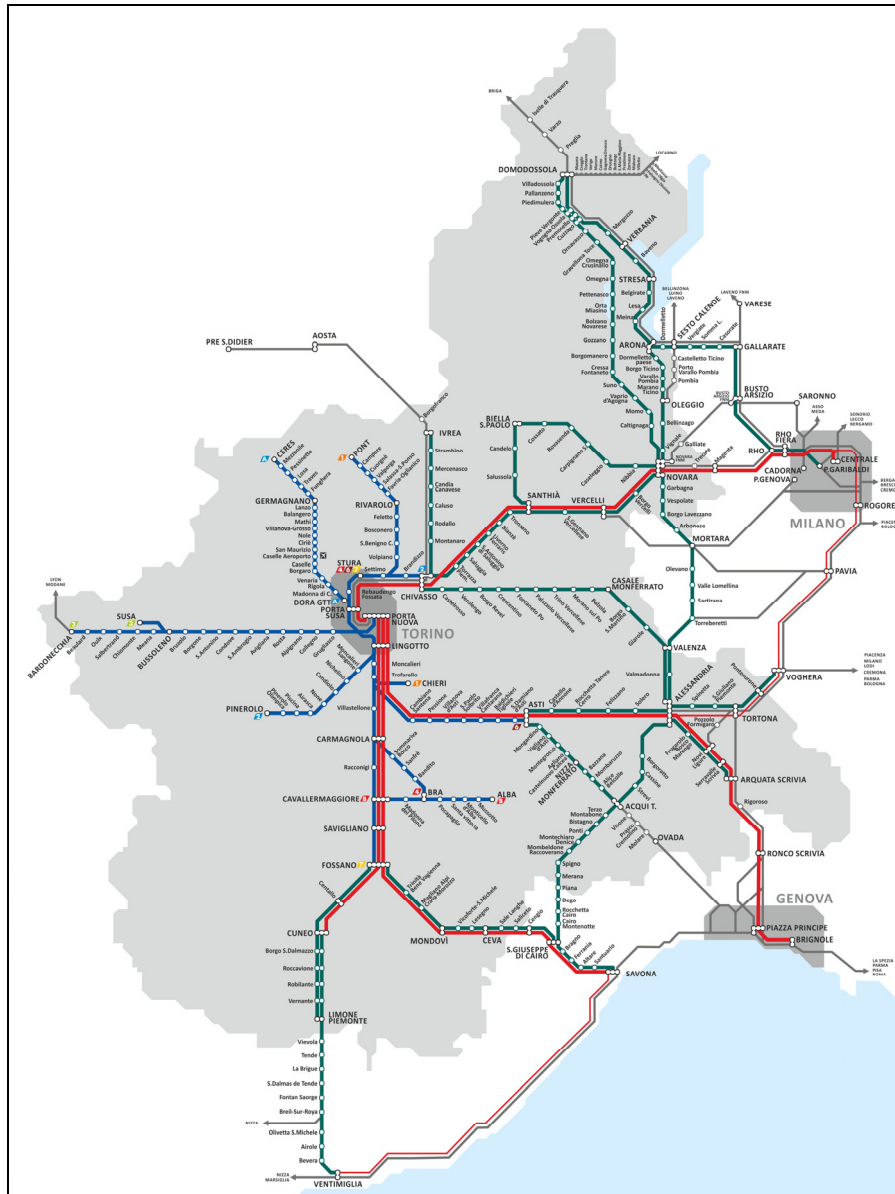


Figura 21 - Schema del Servizio Ferroviario Regionale – dicembre 2014

**Previsioni 2015-2018**

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

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

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



SFR Piemonte		ORARIO TORINO-MILANO																				www.sfrpiemonte.it									
ORARIO   EXPO MILANO 2015   1 maggio-31 ottobre 2015																															
genere	RV	FB	FR	RV	RV	ITALO	FB	FR	RV	FB	FR	ITALO	R	FR	RV	FR	FB	FR	ITALO	RV	FB	FR	RV	TGV	RV	ITALO					
numero	2001	9707	9561	2003	2051	9967	9708	9561	2005	35713	35563	33915	35563	35915	2053	9561	2007	9517	35713	35567	35919	2009	35623	2071	9723	9631	2011	9241	2013	9875	
periodicità	G	FERS	G	G	FERS	G	G	G	G	G	FERS	G	FERS	G	G	G	G	SAB	G	G	G	FERS	G	G	FERS	G	G	G	G		
note					[*][1]							[7]	G	FERS	[*]	[9]		FEST					noPF	[1]		[3][9]		[9]			
TORINO Lingotto						6.18																									
TORINO Porta Nuova	4.54	5.40	5.50	5.54	1		6.10	6.15	6.49	7.05	7.10			7.50	7.54	8.00	8.05	8.10		8.54	9.45	10.54	11.10	11.50	11.54	12.24	12.54				
TORINO Porta Susa	5.06	5.49	6.00	6.06	6.26	6.15	6.19	6.25	7.01	7.14	7.22	7.33		8.00	8.06	8.12	8.16	8.22	8.42		9.06	9.55	11.06	11.19	12.00	12.06	12.24	13.06	13.15		
Chivasso	5.20				6.20	6.41			7.15					7.50		8.20					9.20		11.20			12.20		13.20			
Santhia	5.36				6.36	7.03			7.31					8.12		9.36					9.36		11.36			12.36		13.36			
Vercelli	5.49	6.29	z	6.49	7.16	z	6.57	z	7.44	7.57	z	z	z	8.23	z	8.49	z	8.57	z	z	9.49	z	11.49	11.57	z	12.49		13.49	z		
Novara	6.05	6.43		7.05	7.32		7.13		8.01	8.13				8.39		9.05		9.13			10.05		12.05	12.13		13.05		14.05			
Magenta	6.17			7.17	7.49				8.13					8.53		9.17					10.17		12.17			13.17		14.17			
Rho Fiera Milano	6.31	7.05		7.31	8.08		7.36		8.30	8.35	7.58	8.11	9.08		9.31		9.38	8.58			10.31	10.37	12.31	12.42		13.31	13.39	14.31			
MILANO Centrale	6.46	7.16	6.50	7.46					8.41	8.45				8.50	9.46	9.00	9.50				10.50		12.46	12.54	12.50	13.46		14.46			
MILANO Porta Garibaldi	a			8.20	7.00		7.09		8.09	8.24	9.20										9.09	9.31		10.50		13.52		14.00			
		Torino	Napoli			Salerno	Venezia	Roma		Venezia	Salerno	Salerno		Roma		Napoli	Torino	Roma		Roma		Roma		Venezia	Roma		Venezia	Roma		Napoli	

**LEGENDA**

- R regionale [SFR Piemonte]
- RV regionale veloce [SFR Piemonte]
- FB Freccia Bianca [Trentitalia]
- FR Frecciarossa [Trentitalia]
- ITALO Italo [NTV]
- TGV TGV [SNCF]

**PERIODICITÀ**

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

**NOTE**

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

valido dal  
26 aprile al  
31 ottobre 2015



(agg. 3/6/2015)  
1/4


Figura 22 – Orario Torino-Milano per EXPO Milano 2015

In occasione della visita del Papa a Torino il 21 giugno 2015 sono stati potenziati tutti i servizi del SFM. Rispetto al normale orario festivo, è stato previsto il potenziamento dell'SFM con la realizzazione di 96 treni in più rispetto al normale servizio festivo.

- sfm1 Pont-Rivarolo-Chieri: realizzato un servizio con cadenzamento orario prolungato nelle ore serali. Aggiunti 14 treni sulla tratta Chieri-Rivarolo e 12 treni sulla tratta Rivarolo-Pont
- sfm2 Pinerolo-Chivasso: realizzato un servizio con cadenzamento orario. Aggiunti 16 treni
- sfm4 Torino-Bra: realizzato un servizio con cadenzamento orario prolungato nelle ore serali. Aggiunti 18 treni
- sfm7 Torino-Fossano: realizzato un servizio con cadenzamento orario. Aggiunti 14 treni
- sfmA Torino-Aeroporto-Ceres: prolungato il servizio nelle ore mattutine e serali. Aggiunti 3 treni sulla tratta Torino-Germagnano e 12 treni sulla tratta Germagnano-Ceres.

Il potenziamento dei servizi è stato studiato con le aziende e concordato con i promotori della visita del Papa (Comitato Solenne Ostensione della Sindone) e con i vari soggetti coinvolti nella organizzazione della visita. Nel mese di giugno sono stati pubblicati online gli orari speciali ed è stata realizzata una informativa per gli utenti ripresa in diversi siti.






### IN TRENO PER LA VISITA DI PAPA FRANCESCO A TORINO 21-22 giugno 2014

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


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

Torino è comunque raggiungibile facilmente da molte località della Regione con il treno, utilizzando il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) e con il Servizio Ferroviario Regionale (SFR).  
Dalle stazioni principali di Torino (Porta Nuova e Porta Susa) è possibile raggiungere a piedi il luogo degli eventi. In particolare Piazza Vittorio dista 1500 m. da Porta Nuova (circa 18 min), 2400 m. da Porta Susa (circa 30 min.).  
Anche chi si organizza per viaggiare in comitiva (parrocchie, gruppi ecc.) può trovare comodo e conveniente utilizzare il treno.



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


Figura 23 – Informativa per la visita del Papa a Torino



## 2 Pinerolo-Chivasso


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

genere	numero	42545	42569	42603	42645	42667	42689	42701	42745	42789	42801	42823	42867	42901	42923	42945	42989	RP19
CHIVASSO	p	6:27	7:27	8:27	9:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27	19:27	20:27	21:27	
BRANDIZZO		6:32	7:32	8:32	9:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32	20:32	21:32	
SETTIMO		6:38	7:38	8:38	9:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38	20:38	21:38	
TORINO STURA		6:44	7:44	8:44	9:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:44	16:44	17:44	18:44	19:44	20:44	21:44	
TORINO REBAUDENGO		6:49	7:49	8:49	9:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	19:49	20:49	21:49	
TORINO P.SUSA	a	6:53	7:53	8:53	9:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53	20:53	21:53	
TORINO P.NUOVA	p	6:54	7:54	8:54	9:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54	20:54	21:54	
TORINO LINGOTTO	a	6:59	7:59	8:59	9:59	10:59	11:59	12:59	13:59	14:59	15:59	16:59	17:59	18:59	19:59	20:59	21:59	23:15
SANGONE	p	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:25
NICHELINO		7:05	8:05	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05	20:05	21:05	22:05	23:32
CANDIOLO	a	7:13	8:13	9:13	10:13	11:13	12:13	13:13	14:13	15:13	16:13	17:13	18:13	19:13	20:13	21:13	22:13	23:44
NONE	p	7:14	8:14	9:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14	19:14	20:14	21:14	22:14	23:45
AIRASCA		7:19	8:19	9:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19	20:19	21:19	22:19	23:52
PISCINA		7:23	8:23	9:23	10:23	11:23	12:23	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:23	19:23	20:23	21:23	22:23	0:01
PINEROLO OLIMPICA	a	7:26	8:26	9:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26	19:26	20:26	21:26	22:26	0:11
PINEROLO	p	7:37	8:37	9:37	10:37	11:37	12:37	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37	19:37	20:37	21:37	22:37	0:19
S.SECONDO BIMA		7:41	8:41	9:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41	21:41	22:41	0:20
S.SECONDO CANTINE			8:50	10:50	12:50	14:50	16:50	18:50	20:50									0:20
CAPPELLA MORERI			9:05	11:05	13:05	15:05	17:05	19:05	21:05									0:32
BRICHERASIO			9:07	11:07	13:07	15:07	17:07	19:07	21:07									0:34
BIBIANA			9:08	11:08	13:08	15:08	17:08	19:08	21:08									0:35
LUSERNA			9:10	11:10	13:10	15:10	17:10	19:10	21:10									0:37
TORRE PELLICE	a		9:15	11:15	13:15	15:15	17:15	19:15	21:15									0:41
			9:20	11:20	13:20	15:20	17:20	19:20	21:20									0:46
			9:25	11:25	13:25	15:25	17:25	19:25	21:25									0:50



STT treno speciale per il 21/06/2015

valido il  
21 giugno 2015



(agg. 18/5/2015)  
1/2

Figura 24 – Orario sfm2 per visita del Papa a Torino

Per la programmazione di medio periodo si terrà conto dei principali interventi sul sistema di trasporto pubblico che saranno attivati nel prossimo triennio Si tratta di un insieme di interventi sulle

diverse modalità di trasporto pubblico che richiedono uno stretto coordinamento; l'obiettivo prioritario che dovrà guidare la programmazione di Agenzia nel triennio sarà proprio quello di sviluppare programmi integrati di coordinamento dei servizi e di informazione ai cittadini man mano che si attuano i vari interventi previsti.

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

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

Rispetto allo stato attuale si prevede:

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



### Figura 25 – Ipotesi di sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano

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

#### 2.2.3. Linee di metropolitana

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

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

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

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

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

#### Linea 2 di metropolitana

Rassegna dei più salienti documenti di piano e studi correlati

26 giugno 2015



#### 2.2.4. Sistema tranviario

Nell'ottica del rilancio del sistema tranviario negli attraversamenti centrali, a partire dal 18 aprile 2015 è entrata in funzione la linea tranviaria 6 che collega Piazza Hermada a Piazza Statuto

transitando per il centro storico. La linea è in funzione tutti i giorni dalle 6.30 alle 23.00, con passaggi ogni 15 minuti fra le 7.00 e le 21.00.

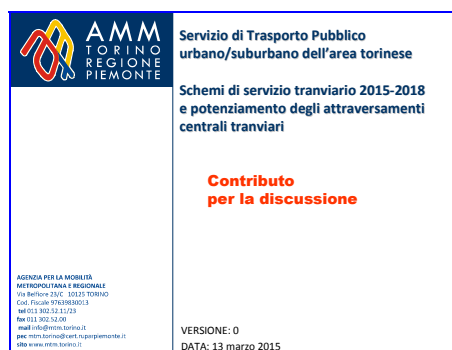
Per il futuro si conferma l'esigenza prioritaria, dal punto di vista dell'architettura del sistema tranviario, della realizzazione della minima e più efficace infrastruttura in grado di assicurare un comodo interscambio tra servizio tranviario e servizio ferroviario in corrispondenza della nuova stazione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

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

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

Contributo per la discussione

15 marzo 2015



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

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

Aumento della velocità commerciale delle linee tranviarie

Bozza maggio 2015



### 2.2.5. Rete di autobus metropolitani e sistema di interscambi

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

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

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

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

Servizi di trasporto urbano e suburbano dell’area di Torino

Proposta di riorganizzazione del servizio serale

27 maggio 2015



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

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

In particolare l’Agenzia, il Comune di Torino, la Provincia di Torino, Infra.To Srl, G.T.T. S.p.A., Trenitalia SpA ed RFI SpA sono coinvolte, ciascuna per gli aspetti di competenza, nei servizi di TPL, nella gestione e sviluppo dell’infrastruttura ferroviaria e tranviaria, nella gestione e manutenzione del piano stradale dedicato alla circolazione dei rotabili.

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

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

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

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

#### 2.2.5.2. Integrazione ferro-gomma

Per produrre i migliori effetti sulla rete dei trasporti in termini di efficacia ed efficienza, la riorganizzazione delle linee ferroviarie a seguito dell’avvio e progressivo potenziamento del Sistema Ferroviario Metropolitano e del Sistema Ferroviario Regionale deve accompagnarsi ad una maggiore

integrazione tra i servizi su ferro e su gomma e lo sviluppo dei nodi di interscambio (a partire dai Movicentro già realizzati). Il processo di riorganizzazione dei servizi, attuabile anche in fasi successive, deve portare alla sua conclusione alla realizzazione di un unico sistema di trasporto integrato e coordinato su tutto il territorio, incentrato su efficienti nodi di interscambio ferro-gomma che favoriscano l'utilizzo di tutti i modi di trasporto.

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

In particolare:

Nel periodo sperimentale compreso tra il 3 giugno e il 31 luglio 2015, l'Agenzia ha istituito una nuova linea di collegamento "diretto" tra la Stazione di Candiolo – e il Centro IRCCS, con orario integrato alla Linea sfm2, mediante corse in partenza dalla Stazione effettuate da lunedì al venerdì fra le 9 e le 19 in coincidenza con 10 corse di treni in arrivo e con altrettanti in partenza. Il nuovo servizio sperimentale di collegamento si è affiancato al vigente servizio di autobus "a chiamata" MeBUS.

**sfm** REGIONE PIEMONTE  
servizio ferroviario metropolitano

**IN TRENO ALL'IRCCS DI CANDIOLO!**

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

**bus sfm** **OGNI ORA dalle 9 alle 18** **da TORINO PORTA SUVA all'IRCCS di Candiolo in soli 32 minuti**

**BUS DIRETTO**  
CANDIOLO stazione > IRCCS > CANDIOLO stazione

	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
arrivi da PINEROLO	8:50	(8:45)	(10:45)	(11:45)	(12:45)	14:10	(14:45)	(15:45)	(16:45)	18:10
partenze per TORINO	8:55	(9:55)	(11:55)	12:55	14:15	14:45	(15:45)	(16:45)	(17:45)	18:15
Candiolo Stazione	9:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01
Istituto di Candiolo - IRCCS	9:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27
Istituto di Candiolo - IRCCS	9:28	10:28	11:28	12:28	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28
Candiolo Stazione	9:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34
partenze per TORINO	9:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40
partenze per PINEROLO	(10:10)	(11:10)	(12:10)	(13:10)	14:10	(15:10)	(16:10)	(17:10)	18:10	(18:40)

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

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

TRENITALIA | AMM REGIONE PIEMONTE | EXTRA.TO | ISTITUTO DI CANDIOLO - IRCCS

sfmtorino.it | f SFM Torino | @sfmtorino

Figura 26 – Linea diretta Stazione di Candiolo - IRCCS

A partire da luglio 2015, l'Agenzia ha adottato la complessiva riorganizzazione dei Servizi di TPL afferenti alla Zona Ovest dell'Area Metropolitana di Torino, revisionando in particolare il Programma di Esercizio dell'Autolinea 432 "Alpignano-Rivoli-Rivalta-Orbassano-Volvera", mediante estensione del collegamento alla Stazione di None FS ed integrazione degli orari in coincidenza con le corse in partenza/arrivo alla suddetta Stazione della Linea sfm2 e (per quanto possibile) alla Stazione di Alpignano della Linea sfm3.

In particolare, il nuovo Programma di Esercizio prevede:

- un aumento del numero delle corse (sull'intera nuova tratta) con adozione del cadenzamento semi-orario (una corsa ogni 30' per direzione) nelle giornate feriali, agosto



escluso, in coincidenza alla Stazione di None FS con i treni della Linea SFM2 da/per Torino e, nelle fasce orarie “di punta” (c.d. treni “di rinforzo”), per Pinerolo;

- un incremento del numero delle corse nelle giornate di sabato e in quelle feriali del mese di agosto, con adozione del cadenzamento orario, e nelle giornate Festive, con cadenzamento bi-orario, al fine di favorire l’interscambio con i treni della Linea Ferroviaria SFM2 da/per Torino alla Stazione di None e con quelli della Linea Ferroviaria SFM3 da/per Torino alla Stazione di Alpignano.

Contestualmente al suddetto intervento di revisione è stata adottata la soppressione dei preesistenti Servizi delle Autolinee extraurbane nn. 197 “Orbassano-None” e 198 “Torino-Volvera”.

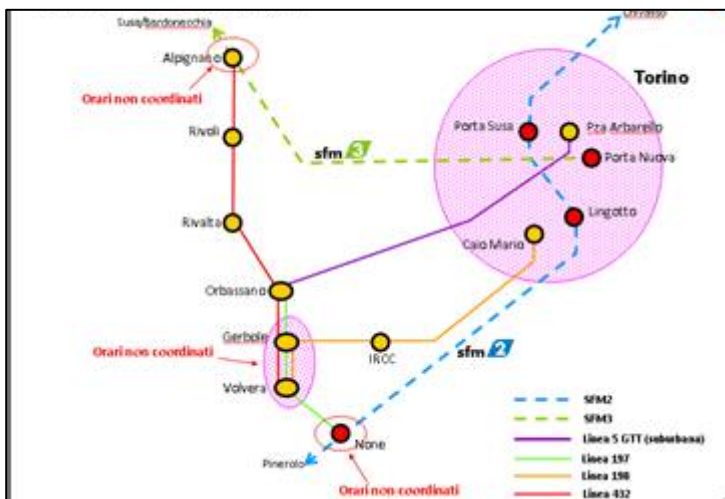


Figura 27 – Rete TPL prima della riorganizzazione

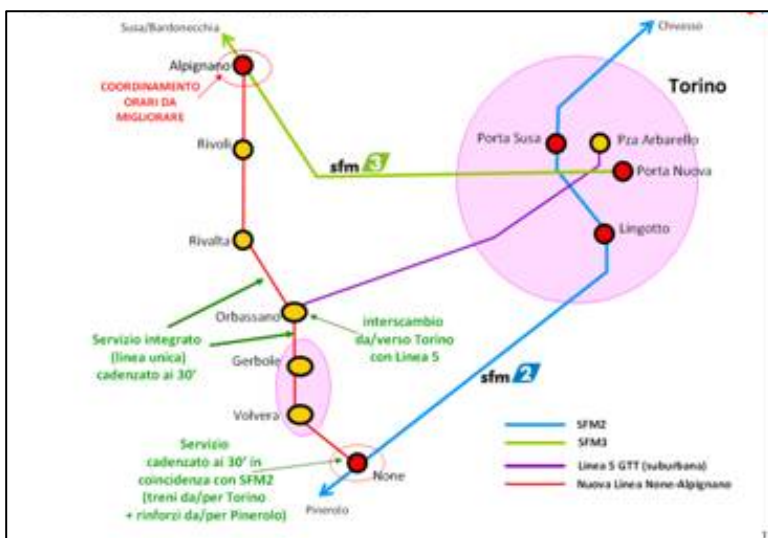


Figura 28 – Rete TPL dopo la riorganizzazione



Figura 29 – Nuova linea 432 Alpignano-Volvera-None

Nell’autunno del 2015, l’Agenzia revisione complessivamente il Servizio dell’Autolinea extraurbana 165 “Torino-Ciriè”, mediante integrazione con il collegamento ferroviario offerto dalla Linea SFMA “Torino-Ceres”, al fine di ridurre le relative sovrapposizioni “gomma-ferro”; in particolare la riorganizzazione introdotta ha previsto:

- l’istituzione di Servizi automobilistici di collegamento sulla tratta “Torino–Germagnano”, con transito dall’abitato di San Maurizio C.se, negli orari in cui il treno non opera, in particolare la mattina presto/sera tardi e nella c.d. “fascia di manutenzione ferroviaria” ( “morbida” del mattino);
- il mantenimento di Servizi automobilistici “di rinforzo” al treno, sulla tratta “Torino-Ciriè”, con transito dagli abitati delle frazioni Ceretta e Barella, nelle fasce orarie oggi caratterizzate da maggiore “domanda” (in particolare, collegamenti di interesse degli studenti e dei lavoratori pendolari), sulla base dei dati di frequentazione registrati sull’Autolinea 165 (novembre 2014);
- il mantenimento dei collegamenti vigenti (nell’ambito dell’Autolinea 165) sulle tratte non “coperte” dal treno, in particolare: collegamenti tra Caselle/Aeroporto e la Z.I. di Ciriè/Barella (Stabilimento Tristone-Cooper) e i Servizi a beneficio degli studenti di Malanghero, San Francesco al Campo e San Maurizio afferenti agli Istituti Scolastici di Ciriè e Torino.
- L’Agenzia sta analizzando insieme ai tecnici della Provincia di Asti delle ipotesi di riorganizzazione dei servizi bus del bacino.

### 2.2.6. Sistemi di intermodalità

Al fine di facilitare l’integrazione fra i modi di trasporto e diversificare le tipologie di servizi di mobilità, nel corso del 2015 l’Agenzia ha avviato il progetto “Car sharing metropolitano”, con Delibera n. 14 del 23.09.15 il Consiglio di Amministrazione ha infatti approvato il programma di contribuzione per lo sviluppo del servizio.



Il programma di contribuzione prevede l'erogazione di 12.500 € a favore dei 32 Comuni dell'area metropolitana che intenderanno avviare o implementare un servizio triennale di car sharing sul proprio territorio.

A ciascun Comune è stata inviata nel mese di dicembre specifica comunicazione dell'avvio dell'iniziativa, con le indicazioni sulle modalità di assegnazione del contributo. I Comuni avranno tempo fino al 30.09.2016 per aderire al progetto. Hanno prontamente dimostrato volontà di aderire i Comuni di: Collegno, Nichelino, Chieri, Venaria Reale, San Mauro Torinese, Caselle Torinese, Piossasco, Beinasco, Alpignano, Vinovo, Trofarello, Santena e Candiolo.

### **2.2.7. La programmazione dei servizi esterni all'area metropolitana**

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

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

**IPOSTESI DI RIORGANIZZAZIONE DEI COLLEGAMENTI  
AFFERENTI ALL'ABITATO DI CUNEO**

(Rete Linee urbane, conurbazione ed extraurbane).

Gennaio 2015



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

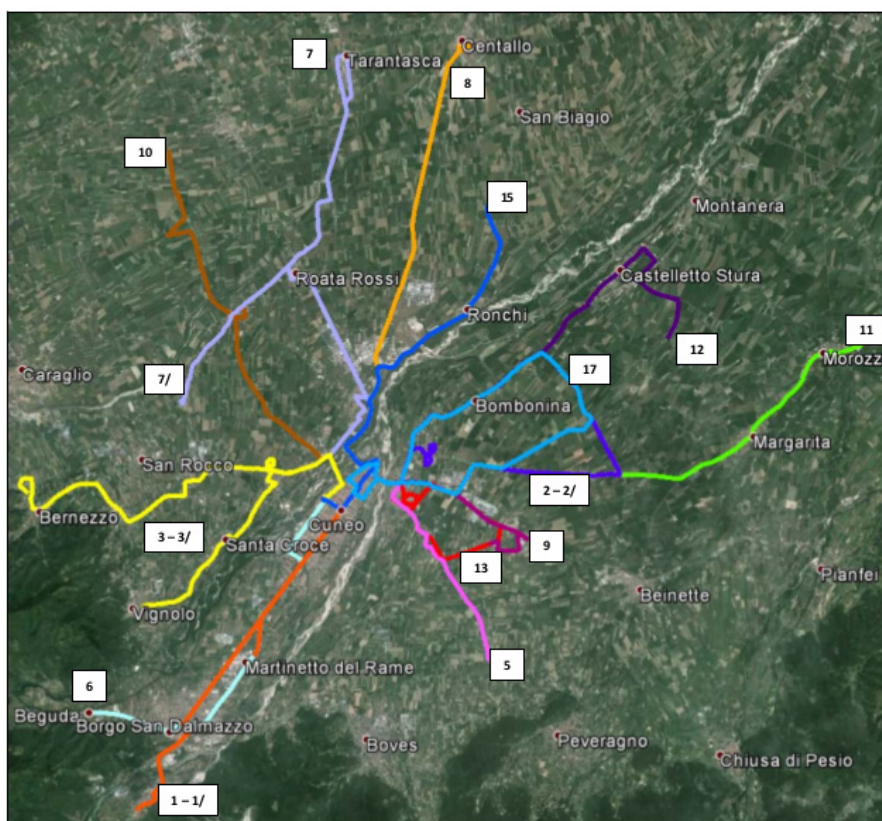


Figura 30 – Linee della conurbazione di Cuneo

### 2.2.8. Cooperazione Internazionale

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

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

- L’Agenzia ha realizzato come capofila il progetto il progetto TRIA (Trasporti Integrati Alpini), finanziato all’interno del programma dell’Unione Europea Interreg-Alcotra 2007-2013<sup>8</sup>.

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

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

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

A gennaio 2016 è stata presentata, nella relativa call del programma Alcotra, la proposta progettuale Co&Go!, nella quale l’Agenzia è stata coinvolta come soggetto attuatore per la Città metropolitana di Torino. Il progetto intende favorire la condivisione dell’auto di proprietà da parte di residenti, lavoratori e turisti (fruitori di servizi culturali/sportivi), nello svolgimento di spostamenti sia sistematici e programmati, che occasionali (programmati e non) al fine di rendere più sostenibile la mobilità e più accessibili le zone più periferiche e meno servite. La pratica del carpooling sarà promossa come sistema ad integrazione delle altre forme di mobilità.

Partner del progetto sono la Città metropolitana di Torino (capofila), Zona Ovest di Torino s.r.l, il Comune di Leinì, RAEE - Agence régionale de l’énergie et de l’environnement en Rhône-Alpes e Chambéry métropole.

L’esito della candidatura è atteso per giugno 2016.

### **2.2.9. Il sistema tariffario**

#### **2.2.9.1. 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;

---

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

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

- un biglietto di area metropolitana denominato “Integrato B” per le zone U + A + la seconda corona B,F,L,O,R del sistema Formula.

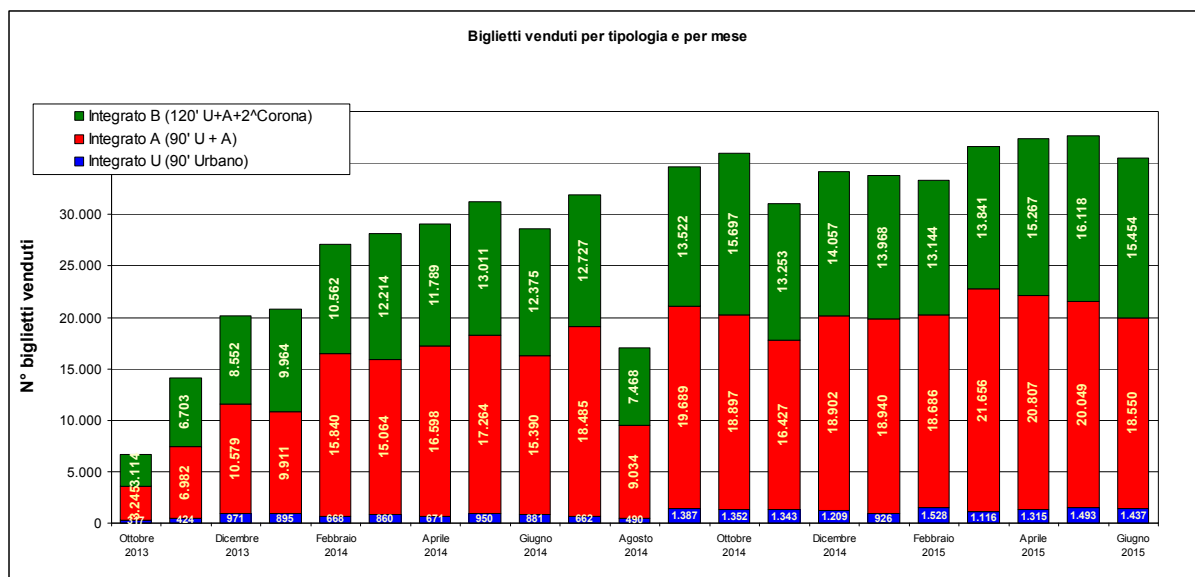
Quanto alle modalità di utilizzo il BIM consente di:

- 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 mese di settembre 2015 le Aziende hanno presentato i dati di vendita del Biglietto Integrato aggiornati a tutto il mese di giugno 2015. 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 come dettagliato nella tabella sottostante.

	Biglietti venduti per tipologia e per mese			Introiti IVA inclusa				
	Integrato U (90' Urbano)	Integrato A (90' U + A)	Integrato B (120' U+A+2^Corona)	TOTALE BIGLIETTI VENDUTI	Integrato U (90' Urbano)	Integrato A (90' U + A)	Integrato B (120' U+A+2^Corona)	TOTALE RICAVI DI VENDITA
Ottobre 2013	317	3.245	3.114	6.676 €	634,00 €	8.112,50 €	9.342,00 €	18.088,50 €
Novembre 2013	424	6.982	6.703	14.109 €	848,00 €	17.455,00 €	20.109,00 €	38.412,00 €
Dicembre 2013	971	10.579	8.552	20.102 €	1.942,00 €	26.447,50 €	25.656,00 €	54.045,50 €
Gennaio 2014	895	9.911	9.964	20.770 €	1.790,00 €	24.777,50 €	29.892,00 €	56.459,50 €
Febbraio 2014	668	15.840	10.562	27.070 €	1.336,00 €	39.600,00 €	31.686,00 €	72.622,00 €
Marzo 2014	860	15.064	12.214	28.138 €	1.720,00 €	37.660,00 €	36.642,00 €	76.022,00 €
Aprile 2014	671	16.598	11.789	29.058 €	1.342,00 €	41.495,00 €	35.367,00 €	78.204,00 €
Maggio 2014	950	17.264	13.011	31.225 €	1.900,00 €	43.160,00 €	39.033,00 €	84.093,00 €
Giugno 2014	881	15.390	12.375	28.646 €	1.762,00 €	38.475,00 €	37.125,00 €	77.362,00 €
Luglio 2014	662	18.485	12.727	31.874 €	1.324,00 €	46.212,50 €	38.181,00 €	85.717,50 €
Agosto 2014	490	9.034	7.468	16.992 €	980,00 €	22.585,00 €	22.404,00 €	45.969,00 €
Settembre 2014	1.387	19.689	13.522	34.598 €	2.774,00 €	49.222,50 €	40.566,00 €	92.562,50 €
Ottobre 2014	1.352	18.897	15.697	35.946 €	2.704,00 €	47.242,50 €	47.091,00 €	97.037,50 €
Novembre 2014	1.343	16.427	13.253	31.023 €	2.686,00 €	41.067,50 €	39.759,00 €	83.512,50 €
Dicembre 2014	1.209	18.902	14.057	34.168 €	2.418,00 €	47.255,00 €	42.171,00 €	91.844,00 €
Gennaio 2015	926	18.940	13.968	33.834 €	1.852,00 €	47.350,00 €	41.904,00 €	91.106,00 €
Febbraio 2015	1.528	18.686	13.144	33.358 €	3.056,00 €	46.715,00 €	39.432,00 €	89.203,00 €
Marzo 2015	1.116	21.656	13.841	36.613 €	2.232,00 €	54.140,00 €	41.523,00 €	97.895,00 €
Aprile 2015	1.315	20.807	15.267	37.389 €	2.630,00 €	52.017,50 €	45.801,00 €	100.448,50 €
Maggio 2015	1.493	20.049	16.118	37.660 €	2.986,00 €	50.122,50 €	48.354,00 €	101.462,50 €
Giugno 2015	1.437	18.550	15.454	35.441 €	2.874,00 €	46.375,00 €	46.362,00 €	95.611,00 €
<b>TOTALE</b>	<b>20.895</b>	<b>330.995</b>	<b>252.800</b>	<b>604.690 €</b>	<b>41.790,00 €</b>	<b>827.487,50 €</b>	<b>758.400,00 €</b>	<b>€ 1.627.677,50</b>

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



**Figura 31 - Vendite mensili Biglietto Integrato Metropolitan**

La somma stanziata a ripiano di € 528.308 IVA inclusa ha garantito una copertura finanziaria dell'iniziativa fino a tutto maggio 2015. Il biglietto integrato è previsto auto-sostenersi in futuro con un aumento di domanda superiore al 10%.

#### 2.2.9.2. 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 Metropolitan 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.

### 2.2.9.3. 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.

Sono previste anche delle campagne di comunicazione da parte delle Aziende che precedano la fase di applicazione delle sanzioni previste dalla normativa regionale. Queste campagne saranno progettate e avviate nel 2016.

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.

## 2.3. Amministrazione del sistema di TPL

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

### 2.3.1. La gestione dei contratti ferroviari

#### Spesa per i Contratti ferroviari – annualità 2015

Per l'annualità 2015 la Regione ha assicurato<sup>11</sup> sostanzialmente il complesso dei servizi metropolitani già attivati a far data dal 9 dicembre 2012.

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

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

ed i seguenti servizi eserciti da G.T.T. S.p.A.:

- SFM1 nella tratta Torino – Chieri;
- SFMA Torino – Germagnano – Ceres.

Sulla base delle risorse regionali impegnate per l'Agenzia assommate alla stima del rimborso iva da parte dello Stato per le fatture pagate e liquidate, l'Agenzia ha impegnato per le compensazioni degli obblighi di servizio a favore dei Concessionari di Trasporto i seguenti importi in euro (iva compresa):

totale impegni	72.637.670,67
impegno per Trenitalia	53.456.045,34
impegno per GTT	19.181.625,33

Allo stato i Comitati Tecnici di gestione dei Contratti di Servizio hanno verbalizzato il consuntivo contabile – amministrativo dell'esercizio 2015 di GTT, che corrisponde al valore dell'impegno economico.

Viceversa non ha ancora avuto luogo la chiusura dell'annualità 2015 del Contratto Agenzia – Trenitalia. Nondimeno è possibile stimare un preconsuntivo sulla base del preventivo a catalogo aggiornato al 22/06/2015 (pari a 56.011.549,27 euro i.c.) ed al valore delle detrazioni per servizi non resi (treni soppressi, riduzione di rotabili, riduzione di turni di biglietteria), pari a 3.740.000 euro i.c.

Nel caso sia confermato detto preconsuntivo, che ammonta complessivamente a 52.271.549,27 euro i.c., le risorse impegnate dall'Agenzia risulteranno ampiamente sufficienti.

Tuttavia, per quanto riguarda le risorse 2015 per il servizio ferroviario effettuato da G.T.T. S.p.A., dette risorse non sono allineate alle previsioni del Contratto di Servizio che stabilisce una compensazione economica annua di 18.369.338,99 euro al netto di IVA (pari a 20.206.272,89 euro i.c.), per una produzione di riferimento di servizi ferroviari di 946.657 treni\*km e di servizi con autobus di 444.308 bus x km (da programma di esercizio 2006, 1^anno di validità del CdS).

Le produzioni programmate per l'annualità 2015 sono state rispettivamente pari 892.646 treni x km e 187.598 bus x km.

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

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

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

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

	ESERCIZIO 2010	ESERCIZIO 2011	ESERCIZIO 2012	ESERCIZIO 2013	ESERCIZIO 2013	ESERCIZIO 2014	ESERCIZIO 2015
PRODUZIONE PROGRAMMATTA DEFINITIVA SU BASE ANNO (tr x km)	1.093.706	1.068.879	1.023.884	952.009	952.009	917.039	892.646
PRODUZIONE PROGRAMMATTA DEFINITIVA SU BASE ANNO (bus x km)	406.798	411.968	418.401	399.109	399.109	352.111	187.598

La forte riduzione della produzione con autobus sostituiti nel 2015, rispetto all’annualità precedente, è dovuta sostanzialmente alla sospensione dei servizi sulla direttrice Sfm1 successiva ad una completa riorganizzazione del tpl gestito in parte dall’Agenzia medesima ed in parte dalla Provincia di Torino.

Per nota la gestione del Contratto di Servizio tpl fra Provincia di Torino ed il Consorzio Extra.To è stata trasferita all’Agenzia a far data dal 1<sup>a</sup> ottobre 2016, anche al fine di demandare ad un unico soggetto .....

Per quanto riguarda la direttrice Torino – Germagnano nel corso del 2015 è stato avviato un nuovo programma di esercizio per gli autobus che ha ottimizzato le corse con autobus sostituiti in orario con il servizio della linea n.165 dell’ex Amministrazione Provinciale, ora Città Metropolitana di Torino.

Resta ancora sotto la gestione del Contratto di servizio ferroviario il programma di autobus sostituiti nella tratta Germagnano – Ceres poiché è l’unico servizio su gomma che percorre il fondo valle. In ogni caso si prevede di dimezzarne il volume di produzione nel corso del 2016.

L’obiettivo resta, per quanto possibile, ridurre al minimo il volume degli autobus sostituiti del treno programmati da GTT, fatte salve le sostituzioni per la manutenzione ordinaria e/o straordinaria dell’infrastruttura ferroviaria.

#### Contratto di Servizio Regione – Trenitalia.

Con D.G.R. n. 48 -1927 del 27/07/2015 la Regione Piemonte, in qualità di ente aderente al consorzio e di titolare delle funzioni inerenti i servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, a far data dal 1/8/2015, ha delegato all’Agenzia la funzione di amministrazione dei suddetti servizi e, al fine di consentire lo svolgimento delle attività connesse alla funzione delegata, ha contestualmente trasferito la titolarità e la gestione del Contratto di servizio in essere.



Operativamente, il trasferimento della titolarità e della gestione del Contratto è stato disciplinato dalla “Convenzione per il trasferimento del Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale”, Rep.222-015 del 3/8/2015, tra Regione Piemonte e Agenzia.

La suddetta Convenzione ha definito gli impegni delle Parti e le modalità attuative.

In materia di programmi di esercizio, Trenitalia aveva programmato per il 2015 un volume di produzione pari a 14.337.832 treni x km, per ca 233.788 ore di servizio e 6.250,7 Milioni di posti x km offerti.

Il corrispettivo previsto dal *Catalogo* di cui l’Agenzia ha preso atto è pari a 157.808.373 euro oltre iva, oltre ad alcune fattispecie “extra-catalogo” quali il libero accesso al servizio regionale degli utenti con disabilità e la gestione della pagina web “ViaggiaPiemonte”, che prevedono rispettivamente un rimborso per l’Impresa pari a 2.400.691,46 euro e 20.000 euro. La previsione di corrispettivo totale sale quindi a 160.229.064,88 euro oltre iva, di cui teoricamente a carico dell’Agenzia 66.762.110,36 euro oltre iva al 10%, pari quindi ad un totale di 73.438.321,40 euro i.c. per il periodo agosto – dicembre 2015.

Tuttavia la Regione Piemonte ha impegnato a favore dell’Agenzia per l’annualità 2015 del Contratto di specie esclusivamente 58.849.490,60 euro, specificando<sup>12</sup> successivamente con un quadro finanziario di riferimento la natura delle ulteriori risorse che avrebbe dovuto contribuire alla copertura economica del servizio: trattasi del rimborso iva da parte dello Stato stimato in 6.000.000 euro, delle detrazioni per servizio non reso stimate in 1.500.000 euro e del credito maturato dalla Regione, per la gestione delle precedenti annualità, pari a 6.180.382,00 euro.

Il tutto porterebbe le risorse disponibili a 72.529.872,60 euro.

Tuttavia, ancorché non sia stato ancora ratificato fra le parti il consuntivo economico 2015, il suddetto quadro finanziario presenta ancora importanti incertezze poiché:

- è sovrastimato il rimborso dell’iva dallo Stato (l’Agenzia contrappone una stima di ca 1.236.000 euro relativamente alle fatture liquidate nel 2015);
- le detrazioni per servizio non reso sono ancora da confermare;

è in corso una verifica dei crediti vantati dalla Regione che, allo stato, non sono confermati da Trenitalia.

### **2.3.2. La gestione dei contratti gomma**

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

Tale riduzione di risorse è stata ulteriormente incrementata di un ulteriore 5% con D.G.R. n.35-2942 del 28/11/2011: la razionalizzazione della spesa nel corso del triennio 2012-2014 risulta pertanto

---

<sup>12</sup> Riferimento nota prot. /A1809A class 12.20.01 del Responsabile del Settore Pianificazione e programmazione Trasporti della Direzione Trasporti della Regione Piemonte, ricevuta in data 18/01/2016.

rispettivamente rideterminata nella misura del -15% nel 2012 e del -17% nel 2013 e 2014, sempre sulla base delle risorse 2010.

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

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

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

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

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

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.

Inoltre, con D.G.R. n.60-1985 del 31/07/2015 “Atto ricognitivo delle risorse necessarie al sistema del trasporto pubblico locale piemontese nell’annualità 2015” la Regione Piemonte ha ulteriormente ridotto le risorse disponibili, individuando in Euro 271.609.700 (al netto della quota per oneri derivanti dal CCNL Autoferrotranvieri stimata pari a Euro 38.900.000) la spesa prevista per l’annualità 2015 afferente ai Servizi di TPL “non ferroviari” per l’intero Piemonte.

Con la medesima Deliberazione sopra richiamata la Regione Piemonte ha altresì individuato i criteri per la ripartizione delle risorse 2015 “gomma” tra i 4 Bacini ottimali individuati dalla D.G.R. Piemonte n.17-4134 del 12 luglio 2012. In applicazione di tali criteri tali risorse (nuovamente ridotte in fase di assegnazione a Euro 268.699.697) risulta il seguente quadro complessivo:

	<b>Risorse Regionali disponibili anno 2015</b>
<b>Bacino n.1</b> (Territorio della Città Metropolitana)	194.303.258
<b>Bacino n.2</b> (Territorio della Provincia di Cuneo)	24.760.744
<b>Bacino n.3</b> (Territorio delle Province di Alessandria e Asti)	23.228.512
<b>Bacino n.4</b> (Territorio delle Province di Biella, Novara, Verbano Cusio Ossola e Vercelli)	26.407.183
<b>Totale</b>	<b>268.699.697</b>

Relativamente ai Contratti delegati all’Agenzia a inizio 2015 ciò comporta un’ennesima riduzione di risorse pari a circa il 3% rispetto a quelle precedentemente attese, attestando così la riduzione delle risorse regionali disponibili per il TPL “non ferroviario” rispetto a quelle 2010 a un valore superiore al 30%.

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

- L’individuazione di un sistema di nodi di scambio (sia periferici che centrali) in grado di gestire efficacemente l’interfaccia tra i corridoi ad alta capacità verso i sistemi più lenti e capillari;
- La necessità di rispettare alcuni standard qualitativi “minimi” per tutti gli aspetti dell’offerta (materiale rotabile, infrastrutture, attrezzature, etc.) nell’individuazione dell’offerta di trasporto migliore tra quelle sostenibili quali, ad esempio:
  - Raggio d’influenza di stazioni/fermate (ferrovia 500 metri, trasporto locale 300 metri circa)
  - Intervalli massimi di servizio per linee di TPL non “ad orario” pari a 10 minuti e minimi pari a circa 5 minuti, con conseguente trasformazione “a orario” (ove possibile) “cadenzato” della restanti linee di superficie;

- Intervallo cadenzato massimo per le linee ferroviarie pari a 30 minuti nell'ora di punta e 60 minuti nelle ore di morbida;
- Massima distanza per effettuare interscambi 200 metri;
- Concentrazione di più linee in "nodi forti" (adeguatamente progettati in modo da favorire l'interscambio);
- Sovrapposizione di più linee a formare "corridoi forti".

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

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

Gli interventi di razionalizzazione attuati nel corso dell'ultimo triennio, unitamente all'effetto "virtuoso" in termini di compensazioni economiche indotto dalla conclusione delle procedure a evidenza pubblica per l'affidamento in concessione dei servizi (che ha determinato corrispettivi unitari in media lievemente inferiori a quelli relativi al Contratto precedente), hanno determinato una riduzione del servizio commerciale erogato (rispetto a quello dell'anno 2010, stimato in circa 53 Milioni di vetture\*km) pari a circa 9 Milioni di vetture\*km/anno (-17% circa).

A seguito del nuovo quadro economico sopra richiamato (e a meno di variazioni contrattuali condivise che determinino una riduzione dei corrispettivi unitari, anche a seguito dell'avvenuta proroga dei termini di validità del Contratto), a condizioni contrattuali vigenti e nonostante il riordino attuato in occasione del ripristino dell'esercizio tranviario della Linea 13, sulla base dei Programmi di Esercizio in vigore a gennaio 2016 risulta ancora necessario programmare interventi tali da ridurre gli oneri a carico dell'Agenzia per il servizio erogato per un valore pari a circa 7 Mln Euro/anno (corrispondenti a una produzione stimata in circa 2 Mln di vett\*km/anno).

Sulla base degli indirizzi di programmazione strategica adottati dall'Agenzia, in coerenza con i parametri operativi già condivisi con la Città e GTT sin dai primi mesi del 2015 (cfr. documento "RIORGANIZZAZIONE SERVIZIO DI TPL URBANO E SUBURBANO DELLA CITTA' DI TORINO - Criteri e linee guida"), e della necessità di individuare ipotesi riorganizzative tali da risultare ragionevolmente compatibili, oltre che con l'obiettivo di risparmio individuato, con l'esigenza di garantire un'offerta di servizio adeguata alla domanda e con le necessità gestionali e operative della Società concessionaria, sono stati pertanto identificati i seguenti ambiti di intervento, che si prevede di attuare nel 2016:

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

Le proposte relative agli ambiti 1 ("riorganizzazione/revisione servizio serale"), 2 ("riorganizzazione/revisione profili di servizio settimanali/stagionali"), 3 ("riorganizzazione linee speciali scuole e stabilimenti") e 5 ("riduzione delle sovrapposizioni non cooperative tra linee"), oltre a una proposta relativa alla riduzione del servizio nelle due settimane centrali del mese di agosto sono state quasi integralmente recepite nel Programma Preventivo del Servizio predisposto da GTT seguendo le indicazioni dell'Agenzia. L'adozione di tali proposte consente sostanzialmente di ripristinare l'equilibrio economico tra valore della produzione e risorse disponibili, a fronte di una riduzione della produzione erogata stimata in circa 2 Mln di vett\*km/anno.

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

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

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

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

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

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

### 2.3.2.3. Contratto di Servizio per il TPL Extraurbano e suburbano nella Città Metropolitana di Torino e nelle Conurbazioni di Ivrea e Pinerolo.

La L.R. 4 gennaio 2000 n. 1, in applicazione del D.Lgs. 19 novembre 2000, n. 422, disciplina il sistema del trasporto pubblico locale, individuando i diversi livelli di responsabilità in ambito regionale, attribuendo ai vari livelli funzioni e compiti amministrativi, delineando gli strumenti e le procedure per la definizione degli obiettivi ed il perseguimento degli stessi, rappresentando gli strumenti di finanziamento del sistema.

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, in applicazione dell'art. 3 bis D.L. 138/2011 convertito in L. 148/2011 come modificato dall'art. 53 del D.L. 83/2012. In particolare, la D.G.R. Piemonte n.17-4134 ha individuato il bacino ottimale n.1 corrispondente alla Provincia di Torino, il cui Ente di Governo è il Consorzio obbligatorio tra gli Enti soggetti di delega, al quale spetta assicurare la programmazione unitaria del servizio nel rispetto della normativa vigente in materia di contratti pubblici.

Con la L. 56/2014 il legislatore nazionale ha avviato il riordino delle province che diventano Enti di area vasta oltre che l'avvio delle Città Metropolitane; pertanto la Provincia di Torino è stata sostituita dalla Città Metropolitana a cui la L. 56/2014 attribuisce funzioni, tra l'altro, in materia di pianificazione dei servizi di trasporto in ambito provinciale, in coerenza con la programmazione regionale.

Con le L.R. 1/2015 e 9/2015, il legislatore regionale ha apportato modifiche alla L.R. 1/2000, prevedendo, tra l'altro, al fine di coordinare le politiche di mobilità, l'estensione a tutto il territorio regionale della competenza del consorzio di cui all'art. 8 della legge medesima, ridenominato 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.

In attuazione delle disposizioni legislative sopra richiamate, 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 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.

Le ridotte risorse regionali disponibili per i Servizi precedentemente di competenza della Città Metropolitana (attestate per l'anno 2015 a Euro 33.087.453), benchè integrate dalle risorse che la stessa Città Metropolitana e i Comuni di Ivrea e Pinerolo stanziavano a carico di propri Bilanci, hanno reso necessaria l'attuazione di svariati interventi di riorganizzazione volti a colmare progressivamente il gap esistente tra valore della produzione e fondi a disposizione.

In particolare, nell'anno 2015 sono stati attuati interventi di razionalizzazione che hanno consentito una riduzione della produzione su base annua pari a circa 1 Mln di vett\*km, come risulta dal seguente quadro riepilogativo:

mese decorrenza	variazione km_2015	variazione_km base_annua	interventi più significativi
gen	4.576	4.419	
feb	-23.043	-26.983	
mar	-40.891	-52.629	adeguamento PEA linea 170
apr	140	156	
<b>mag</b>	<b>-531.988</b>	<b>-798.087</b>	<b>ristrutturazione rete</b>
giu	1.780	1.690	
lug	-55.277	-114.305	adeguamenti PEA linee 92, 151 e 156; soppressione linea 197 (None-Orbassano)
ago	1.027	1.091	
set	-14.949	-39.820	adeguamenti nuovo anno scolastico
ott	1.245	6.733	
nov	272	1.283	
dic	1.033	12.908	
<b>Totale</b>	<b>-656.075</b>	<b>-1.003.544</b>	

Tra questi si ricordano, in particolare, i seguenti:

AZIENDA	Linea	Nome_linea	INTERVENTO	variazione km_2015	variazione_km base_annua
A.T.A.P.	345	TORINO-ANZASCO CON DIR. E PROL.	VARIAZIONE FREQ./ORARI	-21.973	-34.148
AUTOSTRADALE	4	MILANO-TORINO	VARIAZIONE E SOPPR. CORSE	-21.679	-32.909
BELLANDO TOURS	195	FRASSINERE-CHIUSA S.MICHELE	LINEA SOPPRESSA	-5.638	-8.858
CAVOURESE	213	CUMIANA-PISCINA (NAVETTA)	VARIAZIONE FREQUENZE	-6.457	-7.599
CAVOURESE	216	CAVOUR-TORRE PELLICE	VAR. FREQ/ORARI SOPPR. CORSE	-32.644	-43.310
CAVOURESE	220	BARGE-CAVOUR-PINEROLO-TORINO	VAR. FREQ/ORARI SOPPR. CORSE	7.737	15.389
CAVOURESE	298	BARGE-BAGNOLO-PINEROLO CON PROL.	VAR. FREQ/ORARI SOPPR. CORSE	-39.075	-49.177
CAVOURESE	704	AREA VASTA DI PINEROLO (CAVOURESE) -L.1	VARIAZIONE CORSE	-5.965	-9.331
CAVOURESE	705	AREA VASTA DI PINEROLO (CAVOURESE) L.2	VAR. FREQ., CORSE, ORARI	-5.555	-8.698
GTT	316	RONDISSONE-CHIVASSO	SOPPRESSIONE CORSE	-4.515	-6.904
GTT	321	MONTALENGHE-FOGLIZZO-CHIVASSO E PROL.	SOPPRESSIONE CORSE	-43.442	-67.321
GTT	515	GIAVENO-FIAT RIVALTA (Susa)	LINEA SOPPRESSA	-25.220	-39.080
GTT e FURNO (IN POOL)	329	LANZO-TORINO FIAT MIRAFIORI	VARIAZIONE CORSE	-3.472	-5.382
GTT e FURNO (IN POOL)	330	LANZO-TORINO FIAT STURA	LINEA SOPPRESSA	-14.556	-22.556
GTT e STAAV e VITA (POOL)	106	BRUSASCO-TORINO FIAT MIRAFIORI	RISTRUTT. LINEA	-68.995	-107.024
MARLETTI AUTOLINEE SRL	232	COCCONATO-CHIVASSO F.S.-TORINO	VAR. FREQ/ORARI SOPPR. CORSE	-3.093	-5.404
MARTOGLIO	208	BUSSOLENO-S.DIDERO-BORGONE	SOPPRESSIONE CORSE	-3.790	-5.652
MARTOGLIO	253	COAZZE-AVIGLIANA-FERRIERE	SOPPRESSIONE CORSE	-7.449	-11.623
SADEM	275	SESTRIERE-PEROSA A.-TORINO	RISTRUTT. COMPLETA LINEA	-100.093	-147.668
SADEM	275	SESTRIERE-PEROSA A.-TORINO	VAR. PERCORSI, CORSE E ORARI	4.100	6.476
SADEM	282	PINEROLO-TORINO	RISTRUTT. COMPLETA LINEA	-125.461	-194.271
SADEM	285	OULX-CESANA-CLAVIERE	VARIAZIONE FREQ. E CORSE	26.473	36.831
SEAG	299	CARDE-TORINO	PROL. CORSE/SOPPR. CORSE	-6.197	-9.321
VIAGGI FURNO	234	LEVONE-TORINO	VAR. FREQUENZE SOPPR. CORSE	-4.497	-6.408

Ciò nonostante, le ulteriori riduzioni subite nel corso del 2015 rendono necessario individuare interventi di razionalizzazioni tali da consentire di ridurre la spesa di circa 1 Mln di Euro su base annua.

Per il raggiungimento di tale obiettivo sono in avanzata fase di definizione interventi di riorganizzazione delle Linee afferenti al Bacino di Ivrea e relative ai collegamenti Torino-Milano, che si prevede possano trovare attuazione nel corso del 2016. Le opportunità offerte dalla progressiva acquisizione da parte dell'Agenzia dei Contratti di Servizio afferenti agli altri Bacini Piemontesi in termini di integrazione (anche tariffaria) tra i vari servizi nonché la previsione di pubblicazione dei bandi per la messa a gara dei medesimi potrebbero essere la chiave di volta per consentire di realizzare quelle economie di scala ancora mancanti garantendo comunque ai Territori un Sistema di Trasporto integrato in grado di rispondere efficacemente alla domanda di mobilità.

#### 2.3.2.4. Contratto di Servizio per il TPL Extraurbano e suburbano nella Provincia di Cuneo e nelle Conurbazioni di Alba, Bra e Cuneo.

In analogia con quanto attuato dalla Città Metropolitana di Torino, con la sottoscrizione di specifica Convenzione la titolarità dei contratti di servizio precedentemente in capo alla Provincia di Cuneo e ai Comuni di Alba, Bra e Cuneo è stata trasferita all'Agenzia a far data dal 01/09/2015.

Benchè le risorse regionali assegnate al Bacino risultino in linea di massima coerenti con il valore dei Contratti di TPL a esso afferenti, è in avanzata fase di definizione un Progetto di riorganizzazione dei Servizi suburbani afferenti alla Conurbazione di Cuneo volta a migliorarne l'integrazione con i Servizi Extraurbani e ferroviari nonché a ridurre le sovrapposizioni non cooperative tra servizi diversi.

Si prevede di predisporre inoltre un Programma di riordino dei Servizi Extraurbani che consenta anche una migliore integrazione con i Servizi extraurbani afferenti a Bacini confinanti (Torino in primis, ma anche Asti-Alessandria) e creare spazi per poter valutare in sede di Assemblea di Bacino le svariate istanze di miglioramento avanzate dai Comuni del territorio.

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

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

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

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

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

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

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

### **2.3.3. Osservazione dei servizi**

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

#### 2.3.3.1. Monitoraggio dei servizi ferroviari

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

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



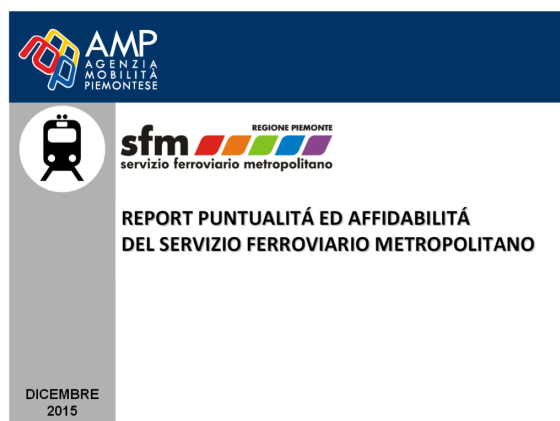
L'osservazione dei servizi ferroviari prevede l'analisi dei dati di sistema e di singola linea nelle 8 componenti l'attuale SFM.

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

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

Report puntualità ed affidabilità del servizio ferroviario metropolitano

Dicembre 2015



### 2.3.3.2. Osservazione del servizio urbano e suburbano

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

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

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

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

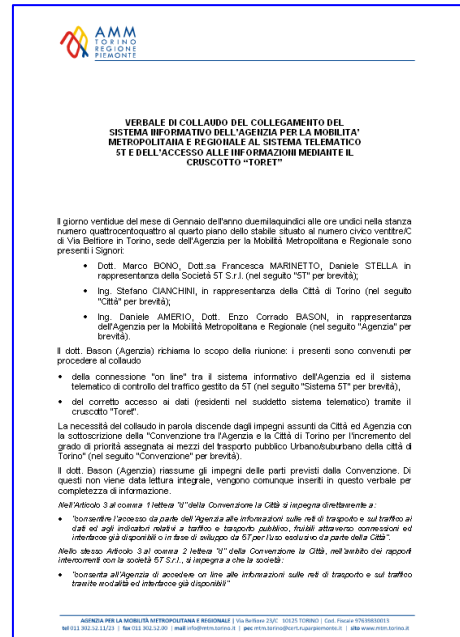
I mezzi sono monitorati al fine di elaborare degli indicatori sui chilometri percorsi e sul "non circolante" ovvero i mezzi fermi in deposito.

\*\*\*

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

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

22 gennaio 2015



### 2.3.3.3. Osservazione del servizio extraurbano

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

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

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

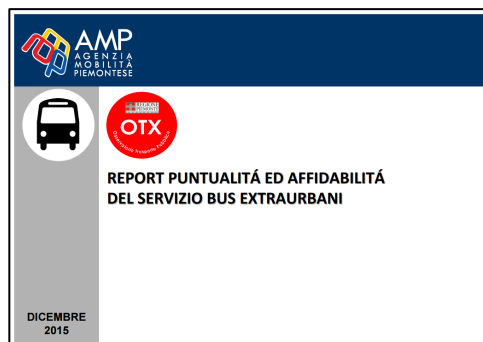
L’osservazione dei Servizi extraurbani prevede anche la redazione e pubblicazione periodica (con cadenza mensile) di specifici “Report puntualità ed affidabilità”, ottenuti dall’elaborazione dei dati del Sistema OTX. Il monitoraggio dell’andamento dei bus prevede l’analisi dei dati di sistema e di singola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

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

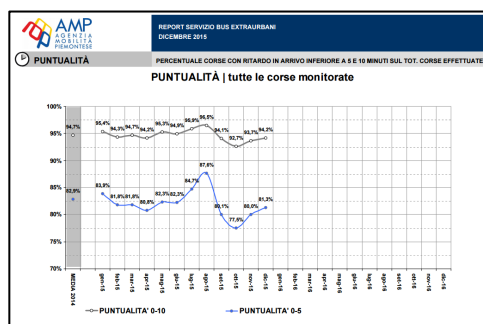
Questi rapporti sono scaricabili dal sito dell’Agenzia ([www.mtm.torino.it](http://www.mtm.torino.it)) - “Monitoraggio dei Servizi”).

Report puntualità ed affidabilità del Servizio di TPL Extraurbano

Aggiornato a dicembre 2015



Esempio di grafico di sistema della puntualità (complessivo - anno 2015)



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

Nel corso del 2015 (periodo compreso tra marzo e dicembre), l’Agenzia ha sviluppato uno specifico procedimento di analisi delle Autolinee di propria competenza, mediante l’ausilio del Sistema OTX, finalizzato a verificare la regolarità/puntualità del Servizio svolto, nonché l’efficienza di funzionamento del Sistema nel suo complesso (apparati di bordo e centro di elaborazione). Gli esiti di tale analisi sono stati puntualmente riscontrati, nel corso dell’anno, sia ai Vettori interessati (evidenziando ove necessario le necessità di modifica/rettifica dei Programmi di Esercizio vigenti), sia al fornitore Terzo di OTX, al fine di individuare e concordare le azioni correttive/migliorative delle prestazioni del Sistema ritenute più opportune.

E’ attualmente in fase di implementazione un’ulteriore “espansione” di OTX, riguardante 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 (num. corse, lunghezza, velocità commerciale, ecc.).

Il database OTX è attualmente inserito e disponibile 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”).

### 2.3.4. La promozione del trasporto pubblico

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

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

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



Figura 32 - Home Page del sito SFM a giugno 2015

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

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

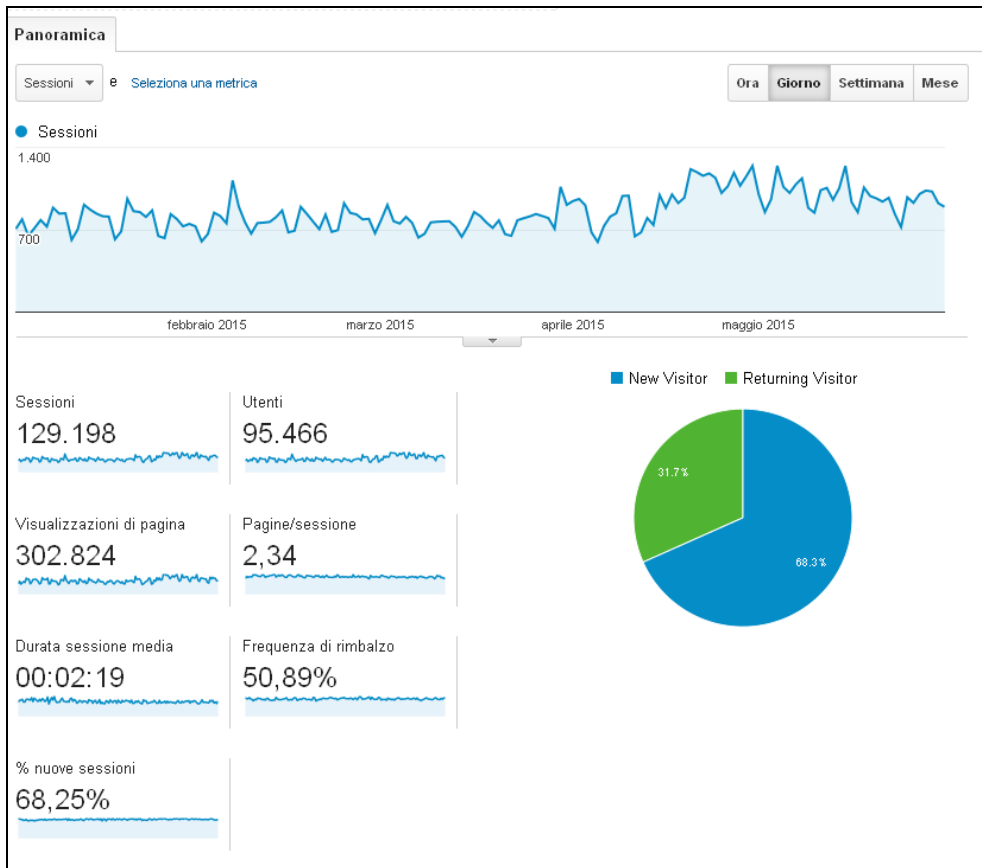


Figura 33 – Principali dati di utilizzo del sito SFM nel primo semestre 2015

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



Figura 34 - Home Page del sito SFR a giugno 2015

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'Agazia.

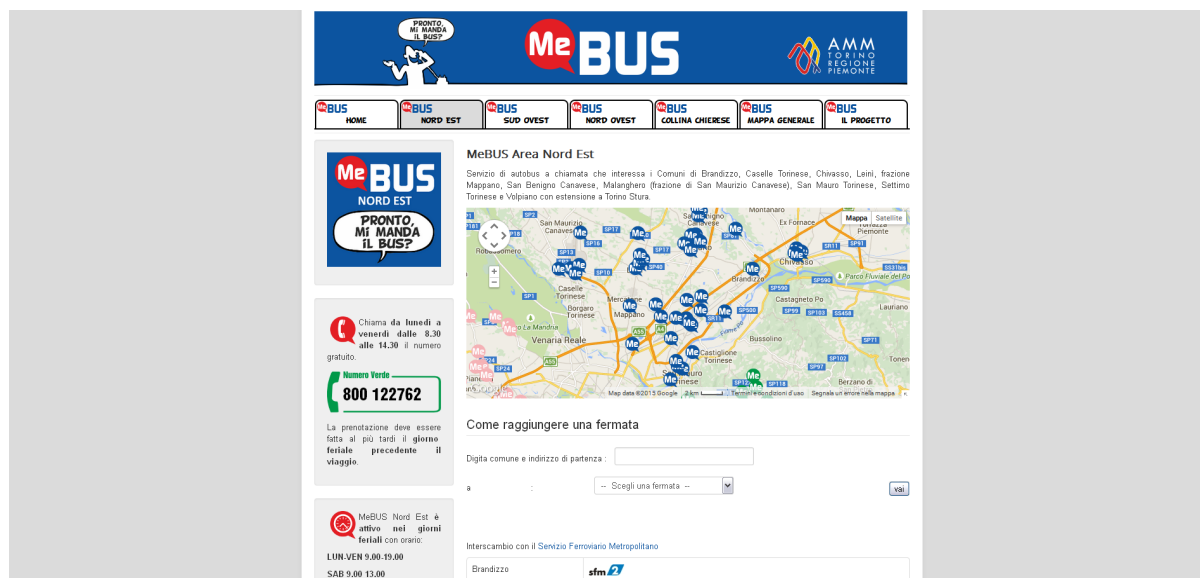


Figura 35 – sito MeBus a giugno 2015

### Social Network

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

A dicembre 2015 gli utenti che seguono la pagina facebook dell'SFM Torino sono più di 4.500 con un incremento del 24,8% rispetto al 2014. La copertura dei post pubblicati (numero di persone che hanno visualizzato i post della pagina) è in genere compresa tra 1.000 e 2.000 letture al giorno, con picchi di oltre 4.000-5.5000. I follower del profilo di twitter sono oltre 1.000.

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





Figura 36 – promozione dell’SFM in occasioni di eventi

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



Figura 37 – Informativa social sul potenziamento SFM in occasione della visita del Papa a Torino

Orari tascabili ferroviari

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

Figura 38 – Orario tascabile personalizzato – sfm3





Figura 39 – Orari tascabili – Copertine personalizzate

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



Figura 40 – Orario tascabile – Torino

A dicembre 2015 sono stati anche pubblicati gli orari tascabili delle principali direttrici dell'SFR (Torino-Milano, Torino-Savona, Torino-Cuneo e Torino-Genova).

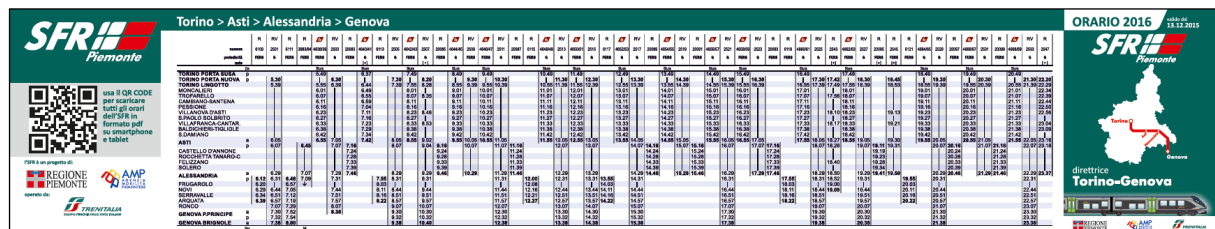


Figura 41 – Orario tascabile – Torino-Genova

### *Orari ferroviari su Google Transit*

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

## **2.4. La strategia degli investimenti**

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

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

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

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

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

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

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

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

- rinnovare il parco autobus circolante con l'eliminazione di tutti i veicoli Euro 0 e Pre Euro;
- operare un primo rinnovo del parco veicoli tranviari;
- verificare le possibilità di migliorare l'accessibilità e il comfort delle fermate del TPL extraurbano e suburbano;

- predisporre adeguato supporto per l'individuazione e la realizzazione di nuovi interventi Movicentro e Movilinea coerenti con le ipotesi di sviluppo del sistema di trasporto nell'area metropolitana.

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

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

Pur non essendo ad oggi previsti ulteriori programmi di finanziamento regionali, fatta eccezione per un recente programma promosso dalla Regione per il finanziamento di autobus elettrici i cui esiti si conosceranno nel corso del 2015, la Legge di stabilità 2015 ha rifinanziato il fondo per il rinnovo del parco autobus destinato al Trasporto Pubblico Locale destinando a tale scopo la somma di un miliardo di Euro da ripartire nel periodo 2015-2019. A seguito della ripartizione di tale fondo su base regionale e degli indirizzi individuati dalla Regione sarà pertanto possibile predisporre nuovi piani di rinnovo del materiale rotabile.

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

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

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

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

comfort, nonché di modulare l'entità del contributo spettante a ciascun singolo Comune anche in relazione al numero di abitanti,

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

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

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

Tali risorse vengono via via liquidate in relazione all'avanzamento delle realizzazioni previste e approvate dall'Agenzia: al momento della redazione del presente Documento, sono stati presentati e approvati dall'Agenzia progetti di interventi per i quali è prevista l'erogazione di contributi pari a circa 780.000 Euro (dei quali circa 620.000 già liquidati in quanto relativi a lavori già eseguiti o in corso di esecuzione).

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



Figura 42 - Indicazioni di linea per le pensiline in Pianezza



## **PARTE 3. PROGRAMMI CON IMPATTO SULL'ASSETTO ORGANIZZATIVO**

### **3.1. Innovazione gestionale, saperi e formazione**

#### **3.1.1. Fatturazione elettronica**

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

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

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

#### **3.1.2. Gestione telecomunicazioni**

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

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

#### **3.1.3. Programma europeo Horizon 2020**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Horizon 2020 Transport - 2015 Call

The Turin Transport Authority

2 febbraio 2015





## PARTE 4. RELAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA

### 4.1. GESTIONE FINANZIARIA

La contabilità finanziaria è stata tenuta in modo informatizzato, le rilevazioni sono state annotate su un giornale cronologico dei mandati e degli ordinativi d'incasso e su un partitario dei capitoli di entrata e di spesa, secondo quanto disposto dalla normativa vigente.

Il **risultato di gestione** (*gestione finanziaria di competenza*) è così determinato:

Riscossioni	296.492.231,79	
Pagamenti	252.813.693,94	
<i>differenza</i>		<i>+ 43.678.537,85</i>
Residui attivi della competenza	63.716.201,55	
Residui passivi della competenza	107.764.855,00	
<i>differenza</i>		<i>-44.048.653,45</i>
<b>Avanzo di gestione al 31.12.2015</b>		<b>-370.115,60</b>

Il **risultato di amministrazione** (*gestione finanziaria di competenza + residui*) che coincide con la **gestione finanziaria**, è così determinato:

• fondo iniziale di cassa al 1° gennaio 2015	€	3.867.231,36
• riscossioni nell'esercizio	€	436.755.623,46
• pagamenti nell'esercizio	€	403.702.066,94
		<hr/>
fondo di cassa al 31 dicembre 2015	€	36.920.787,88
residui attivi	€	115.511.113,51
residui passivi	€	140.906.332,94
		<hr/>
<b>avanzo di amministrazione accertato</b>	€	<b>11.525.568,45</b>
		<hr/> =====

Il fondo di cassa al 31 dicembre 2015 corrisponde al saldo del conto del tesoriere depositato presso la contabilità speciale presso la Sezione di Tesoreria Provinciale dello Stato.

Il risultato della gestione di competenza pari ad € - 370.115,60, determinato principalmente dall'applicazione di € 400.000,00 dell'avanzo di amministrazione al 31 dicembre 2014, è stato compensato dal risultato della gestione dei residui pari a € 478.368,99 comportando pertanto un incremento dell'avanzo di amministrazione al 31 dicembre 2015 per € 108.253,39.

Il risultato contabile di amministrazione al 31 dicembre 2015, al lordo delle economie confluite nei fondi pluriennali vincolati, è pari ad € 11.525.568,45 e si compone di:

- fondi vincolati pari a € 6.916.552,06;
- fondi destinati a spese di investimento pari a € 0,00;
- fondi accantonati pari a € 4.500.763,00;
- fondi liberi pari a € 108.253,39.

#### **4.1.1. Gestione di competenza**

I principali componenti dei proventi relativamente alla competenza 2015 si ricavano dal seguente prospetto e sono determinati da:

Trasferimenti dallo Stato dell'IVA pagata sulle compensazioni economiche del contratto di servizio TPL.	€	15.584.312,35
Trasferimenti dalla Regione per IVA e per i servizi minimi del TPL.	€	316.618.623,69
Trasferimenti da altri Enti del Settore pubblico	€	4.220.520,88
<b>Totale Titolo II</b>	<b>€</b>	<b>336.423.456,92</b>
Sanzioni per violazioni contratto di servizio TPL	€	26.648,22
Interessi attivi su giacenze di cassa	€	37,89
Rimborsi da Enti e privati	€	0,00
Proventi diversi da Enti del settore pubblico	€	2.700,00
<b>Totale Titolo III</b>	<b>€</b>	<b>29.386,00</b>

I principali componenti delle spese, relativamente alla competenza 2015, si ricavano dal seguente prospetto e sono determinati da:

IMPEGNI per INTERVENTO		PER T.P.L.	GESTIONE AGENZIA	TOTALE
Personale	€	,00	1.111.452,54	1.111.452,54
Acquisto di beni di consumo e/o di materie prime	€	,00	4.186,13	4.186,13
Prestazioni di servizi	€	322.744.375,86	276.870,30	323.021.246,16
Utilizzo di beni di terzi	€	,00	153.876,31	153.876,31
Trasferimenti	€	12.412.724,70	20.466,00	12.433.190,70
Interessi passivi e oneri finanziari diversi	€	0,00	32,51	32,51
Imposte e tasse	€	0,00	82.066,40	82.066,40
Oneri straordinari della gestione corrente	€	0,00	4.745,82	4.745,82
<b>Totale Titolo I</b>	<b>€</b>	<b>335.157.100,56</b>	<b>1.653.696,01</b>	<b>336.810.796,57</b>
Acquisizione beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche	€	0,00	12.162,06	12.162,06
Trasferimenti di capitale	€	0,00	0,00	0,00
<b>Totale Titolo II</b>	<b>€</b>	<b>0,00</b>	<b>12.162,06</b>	<b>12.162,06</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO</b>	<b>€</b>	<b>336.157.100,56</b>	<b>1.665.858,07</b>	<b>336.822.958,63</b>

Il disposto dell'art. 9 del DL n. 95/2012 (c.d. spending review) impone alle regioni una riduzione di almeno il 20% degli oneri finanziari derivanti dal funzionamento di enti o agenzie regionali. Dal prospetto si evince che l'ammontare complessivo delle spese di gestione dell'Agenzia della Mobilità Piemontese risulta di € 1.665.858,07. Comparando il corrispondente dato da rendiconto di gestione 2012, pari a € 2.783.121,04, si evince una riduzione delle spese di gestione pari a circa il 40%, più elevata rispetto ai precedenti esercizi anche in ragione dall'applicazione dei nuovi principi contabili disposti dal D.Lgs. n. 118/2011 e s.m.i..

<b>PARTE II - SPESA</b>		<b>Impegni 2015</b>
<i>Titolo I</i>	<i>Spese Correnti</i>	336.810.796,57
<i>Titolo III</i>	<i>Spese per rimborso prestiti</i>	0,00
<b><i>Totale generale Spese correnti</i></b>		<b>336.810.796,57</b>
<i>Titolo II</i>	<i>Spese in conto capitale</i>	12.162,06
<b><i>Totale generale Spese in conto capitale</i></b>		<b>12.162,06</b>

Il **risultato economico della gestione finanziaria**, ossia la capacità dell'Ente di finanziare le spese correnti con le entrate correnti (esclusa quindi la gestione delle partite in conto capitale), è così in sintesi determinato:

<b>EQUILIBRIO CORRENTE</b>	<b>2015</b>
<i>Entrate Correnti</i>	336.452.842,92
<i>Spese Correnti</i>	336.810.796,57
<i>Quota capitale ammortamento mutui</i>	0,00
<b><i>Situazione economica</i></b>	<b>-357.953,65</b>

Si evidenzia che gli impegni relativi alle **Spese in Conto Capitale – Titolo II** – ammontano per la competenza 2015 a € **12.162,06**.

## 4.1.1.1. Scostamento tra le previsioni

Si rileva che lo scostamento tra previsioni iniziali e rendiconto risulta dal seguente prospetto:

<b><u>Entrate</u></b>	<b><i>Previsione iniziale</i></b>	<b><i>Previsione Definitiva</i></b>	<b><i>Rendiconto 2015</i></b>
Titolo II - Trasferimenti	255.626.759,00	384.392.590,00	336.423.456,92
Titolo III - Entrate extratributarie	10.100,00	27.150,00	29.386,11
Titolo IV - Entrate da capitali	0,00	0,00	0,00
Titolo V - Entrate da prestiti	0,00	0,00	0,00
Titolo VI – Entrate da servizi c/t.	710.000,00	32.082.234,93	23.755.590,31
Avanzo applicato	0,00	7.679.398,10	0,00
<b><i>Totale generale Entrate</i></b>	<b><i>256.346.859,00</i></b>	<b><i>424.181.373,03</i></b>	<b><i>360.208.433,34</i></b>

<b><u>Spese</u></b>	<b><i>Previsione iniziale</i></b>	<b><i>Previsione Definitiva</i></b>	<b><i>Rendiconto 2015</i></b>
Titolo I - Spese correnti	255.527.336,00	382.006.759,66	336.810.796,57
Titolo II - Spese in conto capitale	109.523,00	2.412.980,34	12.162,06
Titolo III - Rimborso di prestiti	0,00	0,00	0,00
Titolo IV – Spese per servizi c/t.	710.000,00	32.082.234,93	23.755.590,31
<b><i>Totale generale Spese</i></b>	<b><i>256.346.859,00</i></b>	<b><i>416.501.974,93</i></b>	<b><i>360.578.548,94</i></b>
<b><i>Risultato di gestione (disavanzo di competenza)</i></b>			<b><i>-370.115,60</i></b>
<b><i>Totale a pareggio</i></b>			<b><i>360.208.433,34</i></b>

Tra le Spese correnti non si registrano impegni relativi “*Consulenze, incarichi e collaborazioni*” né per *Convegni, eventi e di rappresentanza*, come dettagliatamente illustrate agli appositi paragrafi della presente relazione.

**4.1.2. Riscontro dei risultati della gestione**

La conciliazione fra il risultato della gestione di competenza ed il risultato di amministrazione complessivo, è determinata come segue:

<b>Gestione di competenza</b>		
Totale accertamenti di competenza	+	360.208.433,34
Totale impegni di competenza	-	360.578.548,94
<b>SALDO GESTIONE COMPETENZA</b>	-	<b>370.115,60</b>
<b>Gestione dei residui</b>		
Minori residui attivi	-	16.408.458,31
Minori residui passivi	-	20.902.662,87
<b>SALDO GESTIONE RESIDUI</b>	<b>+</b>	<b>4.494.204,56</b>
<b>Riepilogo</b>		
<b>SALDO GESTIONE COMPETENZA</b>	-	<b>370.115,60</b>
<b>SALDO GESTIONE RESIDUI</b>	<b>+</b>	<b>4.494.204,56</b>
<b>AVANZO ESERCIZI PRECEDENTI</b>	<b>+</b>	<b>7.401.370,69</b>
<b><u>AVANZO D'AMMINISTRAZIONE AL 31/12/2014</u></b>		<b><u>11.525.459,65</u></b>
<b>FONDO DI DOTAZIONE</b>	-	<b>2.500.000,00</b>
<b>FONDO VINCOLATI</b>	-	<b>4.416.552,06</b>
<b>FONDI ACCANTONATI</b>	-	<b>4.500.763,00</b>
<b>AVANZO DI AMMINISTRAZIONE DISPONIBILE</b>		<b>108.253,39</b>

Il saldo positivo nella gestione dei residui deriva principalmente dalle economie confluite all'interno dei fondi pluriennali vincolati in sede di riaccertamento straordinario ed ordinario.

## 4.2. GESTIONE ECONOMICO-PATRIMONIALE

La contabilità economica è stata tenuta utilizzando un sistema contabile che, partendo dal conto del bilancio ed attraverso la conciliazione dei valori e le rilevazioni integrative di fine anno, esprime il risultato economico e patrimoniale della gestione.

Nel **conto del patrimonio** sono stati rilevati i beni ed i rapporti giuridici attivi e passivi di pertinenza che in sintesi sono così rappresentati:

<b>ATTIVO</b>				
<b>OGGETTO</b>	<b>CONSISTENZA AL 1.1.2015</b>	<b>VARIAZIONI</b>		<b>CONSISTENZA AL 31.12.2015</b>
		+	-	
<b>• IMMOBILIZZAZIONI</b>				
IMMOBILIZZAZIONI IMMATER.	102.459,33	8.820,48	3.956,70	107.323,11
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	46.512,30	34.463,10	55.313,71	25.661,69
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIAR.	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Totale immobilizzazioni</b>	<b>148.971,63</b>	<b>43.283,58</b>	<b>59.270,41</b>	<b>132.984,80</b>
<b>• ATTIVO CIRCOLANTE</b>				
CREDITI	208.466.653,14	336.455.654,07	429.411.193,70	115.511.113,51
ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE	0,00	0,00	0,00	0,00
DISPONIBILITA' LIQUIDE	3.867.231,36	436.851.305,87	403.797.749,35	36.920.787,88
<b>Totale Attivo circolante</b>	<b>212.333.884,50</b>	<b>773.306.959,94</b>	<b>833.208.943,05</b>	<b>152.431.901,39</b>
<b>C) RATEI E RISCONTI</b>				
RATEI ATTIVI	0,00	0,00	0,00	0,00
RISCONTI ATTIVI	1.358,22	0,00	1.358,22	0,00
<b>Totale ratei e risconti</b>	<b>1.358,22</b>	<b>0,00</b>	<b>1.358,22</b>	<b>0,00</b>
<b>TOTALE DELL'ATTIVO (A+B+C)</b>	<b>212.484.214,35</b>	<b>773.350.243,52</b>	<b>833.269.571,68</b>	<b>152.564.886,19</b>
<b>Conti d'ordine</b>	42.663,91	1.507,92	42.663,91	1.507,92

Il valore delle immobilizzazioni materiali corrisponde a quanto registrato nell'inventario dell'Ente al netto del fondo di ammortamento.

È stata verificata la corrispondenza tra il valore dei "Crediti" al 31/12/2015 e il totale dei residui attivi risultanti dal conto del bilancio.

È stato altresì verificato che il saldo delle “Disponibilità liquide” corrisponda al fondo cassa al 31/12/2015 determinato dal Tesoriere dell’Ente.

<b>PASSIVO</b>				
<b>OGGETTO</b>	<b>CONSISTENZA AL 1.1.2015</b>	<b>VARIAZIONI</b>		<b>CONSISTENZA AL 31.12.2015</b>
		<b>+</b>	<b>-</b>	
<b>A). PATRIMONIO NETTO</b>	7.594.364,45	3.551.984,09	0,00	11.146.348,54
<b>B) CONFERIMENTI</b>	8.864.950,45	0,00	8.352.745,74	512.204,71
<b>C) DEBITI</b>	196.024.899,45	362.947.435,28	418.066.001,79	140.906.332,94
<b>D) RATEI E RISCONTI</b>	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>TOTALE DEL PASSIVO (A+B+C+D)</b>	<b>212.484.214,35</b>	<b>366.499.419,37</b>	<b>426.418.747,53</b>	<b>152.564.886,19</b>
<b>Conti d'ordine</b>	42.663,91	1.507,92	42.663,91	1.507,92

È stata verificata la corrispondenza al 31/12/2014 con il totale dei residui passivi risultanti dal conto del bilancio.

Si evidenzia che gli elementi dell’attivo e del passivo del patrimonio permanente sono stati valutati con i criteri di cui all’art. 230 del T.U.E.L. 18 agosto 2000, n. 267 e che non sono stati inventariati i beni mobili di rapido consumo o di modico valore.



Il **risultato economico** evidenzia i componenti positivi e negativi secondo criteri di competenza economica e sono così sintetizzati:

A) PROVENTI DELLA GESTIONE	+	336.452.966,18	
B) COSTI DI GESTIONE	-	337.696.651,42	
RISULTATO DELLA GESTIONE (A-B)	-	1.243.685,24	
C) PROVENTI ED ONERI DA AZIENDE SPECIALI E PARTECIPATE		0,00	
D) PROVENTI ED ONERI FINANZIARI	+	5,38	
E) PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI	+	4.795.663,95	
<b>RISULTATO ECONOMICO DELL'ESERCIZIO</b> <b>(A-B+/-C+/-D+/-E)</b>			<b>3.551.984,09</b>

Si evidenzia che il patrimonio netto dell'Agenzia della Mobilità Piemontese, ammontante complessivamente ad € 11.146.348,54, è stato incrementato al 31 dicembre 2015 per € 3.551.984,09 pari al risultato economico d'esercizio.

Il fondo consortile, ammontante a complessivi € 2.500.000,00, alla data del 31 dicembre 2015 risulta totalmente riscosso.

## **PROPOSTA DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE**

Il Consiglio d'Amministrazione, a conclusione della presente relazione e sulla base dei risultati conseguiti, esprime le proprie valutazioni sull'efficacia dell'azione condotta nel corso del 2015 per la gestione dell'Agenzia.