



**RELAZIONE SULLO STATO DI ATTUAZIONE DEI PROGRAMMI
ANNO 2007**

LUGLIO 2007

STRUTTURA

- 1- PROCESSO DI PREDISPOSIZIONE DEGLI ELEMENTI TECNICI PER L’AFFIDAMENTO DEI SERVIZI**
- 2- SVILUPPO DELLA STRATEGIA DEL SISTEMA TPL IN AREA METROPOLITANA**
 - 2.1 – Il Programma Triennale 2007-9 dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale dell’area metropolitana di Torino (PTA 2007-9)**
 - 2.2- Sviluppo di lungo periodo del sistema TPL**
 - 2.3 – Assetto del Sistema Ferroviario Metropolitano**
- 3- PROGRAMMI DI MIGLIORAMENTO E SVILUPPO DEL SISTEMA**
 - 3.1- Sviluppi del Sistema Ferroviario Metropolitano nel periodo 2007-9**
 - 3.2- Programma di miglioramento del servizio urbano e suburbano**
 - 3.3- Programma di miglioramento del servizio extraurbano**
- 4- INTEGRAZIONE E AVVIO DELLA METROPOLITANA**
- 5- INDAGINI SULLA MOBILITA’ DELLE PERSONE E QUALITA’ DEI SISTEMI DI TRASPORTO, E SULLA FREQUENTAZIONE DEL SISTEMA TPL**
- 6- SVILUPPO DEL SISTEMA TARIFFARIO INTEGRATO**
- 7 - GESTIONE DEI CONTRATTI DI SERVIZIO**
 - 8.1- Gestione dei contratti ferroviari**
 - 8.2 – Gestione del contratto urbano e suburbano di Torino**
 - 8.3 – Gestione dei contratti extraurbani e urbani dei Comuni esterni**
- 8 – INVESTIMENTI**
- 9- OSSERVAZIONE DEI SERVIZI**
- 10- GESTIONE DELLE INCOMBENZE RELATIVE ALLA SICUREZZA**

PIANIFICAZIONE E CONTROLLO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE – STATO DI ATTUAZIONE DEI PROGRAMMI ANNO 2007

1- PROCESSO DI PREDISPOSIZIONE DEGLI ELEMENTI TECNICI PER L’AFFIDAMENTO DEI SERVIZI

Nel 2005 l’Agenzia ha avviato il lavoro di definizione dei termini e delle procedure di una possibile gara per l’affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza dell’Agenzia.

Nel 2006 le analisi ed elaborazioni sono state riviste e messe a punto in relazione alle più recenti informazioni emerse, e si è provveduto alla loro organizzazione formale nell’elaborato *“Gara per l’affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale – Estensione territoriale e dimensioni del servizio”* predisposto per la presentazione al Consiglio di Amministrazione, e per gli opportuni approfondimenti con gli uffici competenti delle amministrazioni di Regione, Provincia e Comune di Torino. Ne è risultata consolidata una identificazione di un bacino di servizio di trasporto pubblico centrale e di quattro bacini di corona dell’area metropolitana. Ai bacini di corona sono stati attribuiti per competenza territoriale i servizi extraurbani, quelli suburbani periferici e le linee urbane dei Comuni esterni. Questa configurazione, che può essere ricomposta aggregando i bacini individuati, è stata definitivamente approvata dall’Assemblea all’interno del Programma Triennale dei Servizi (in data 14 Giugno 2007) ed è stata posta alla base degli sviluppi dei futuri capitolati per l’affidamento dei servizi.

Nella prima parte del 2007, continuando un’azione avviata a fine 2006, è stata intensificata l’analisi comparata sistematica dei contratti in essere fra l’Agenzia e le Aziende di trasporto e si è approfondita l’identificazione di un contratto di servizio “base”, dal quale derivare i contratti di servizio “specifici” mantenendone l’impianto generale e specializzandone le specifiche secondo le caratteristiche di ciascun ambito di gara. Del contratto di servizio “base” sono state definite la struttura, le varie articolazioni e sviluppati i punti relativi a : oggetto, programma di esercizio, compensazioni economiche e modalità di pagamento, gestione delle modifiche al programma di esercizio, qualità del servizio e carta dei servizi, informazioni all’Ente concedente, rilevazione dei passeggeri sulle linee, utilizzo dei beni strumentali, sanzioni. Particolare rilievo ha assunto la formulazione del Programma di Servizio sulla base del quale si chiederà in gara la proposizione del Preventivo di Programma di Esercizio da parte dei concorrenti, e la formulazione del ruolo di governo dell’integrazione tariffaria da parte dell’Agenzia con un allegato proposto per l’adozione da parte di tutti gli Enti Locali interessati a contratti di servizio con Vettori operanti in Formula. Nel corso di questi lavori l’Agenzia ha apportato miglioramenti al modello di esercizio di “fase intermedia” delle linee regionali e metropolitane (FM3).

Risultano ancora da definire le condizioni per la messa in disponibilità dei beni infungibili, condizione questa essenziale e necessaria per garantire la trasparenza e la legittimità delle procedure ad evidenza pubblica. Questa problematica assume

particolare rilievo per i servizi dell'area urbana di Torino mentre risulta meno rilevante per i servizi suburbani ed extraurbani.

2. SVILUPPO DELLA STRATEGIA DEL SISTEMA TPL IN AREA METROPOLITANA

2.1 – Il Programma Triennale 2007-9 dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale dell'area metropolitana di Torino (PTA 2007-9)

Le strategie del sistema TPL in area metropolitana, disegnate a grandi linee nel 2005 e nel 2006, sono state riprese con il Programma del Trasporto Pubblico Locale 2007 e triennale 2007-2009 presentato in occasione dell'approvazione del Bilancio Previsionale 2007. La relazione del Bilancio Previsionale riguarda gli sviluppi del triennio su un arco di tempo di medio termine (2011) caratterizzato dal completamento del Passante ferroviario e della parte urbana della linea 1 di metropolitana, e di lungo termine (2020-2025) ipotizzato come di riferimento per la realizzazione della seconda linea di metropolitana.

Nel 2007 sulla base della Relazione in questione – approvata dal Consiglio di Amministrazione (novembre 2006) e dall'Assemblea (dicembre 2006) – l'Agenzia ha sviluppato il “Programma Triennale 2007-9 dei servizi di trasporto pubblico locale dell'area metropolitana di Torino” che ne ha ripreso e/o sviluppato i temi in relazione al “Programma Triennale Regionale per i servizi TPL 2007-2009” al fine di pervenire a firmare con la Regione l'Accordo di Programma per il triennio, e ottenerne le risorse finanziarie per l'esercizio e per gli investimenti per il triennio.

Il Programma Triennale dell'Agenzia 2007-9 (nel seguito citato anche come PTA 2007-9) è stato approvato dall'Assemblea il 14/6/2007 con mandato al Consiglio di Amministrazione di apportarvi le modifiche non sostanziali eventualmente conseguenti al dialogo con i Consorziati e alle messe a punto utili a migliorarne l'efficacia ai fini della stipula dell'Accordo di Programma.

2.2- Sviluppo di lungo periodo del sistema TPL

L'Agenzia ha affrontato nel 2005 il tema dello sviluppo di lungo termine della mobilità e del sistema di trasporto pubblico in area metropolitana partecipando allo studio di sistema sui possibili tracciati della linea 2 di metropolitana automatica, in concomitanza con le possibili opzioni di sviluppo del Passante Ferroviario (in particolare le ipotesi di tracciato della linea Torino-Ceres).

Il tema è stato affrontato da un gruppo di lavoro costituito dal Comune di Torino, dall'Agenzia e da GTT, nel quale l'Agenzia ha partecipato ai lavori relativi alle stime di sviluppo socio economico e territoriale ed alla definizione della domanda di mobilità motorizzata, ed ha affrontato direttamente le simulazioni di calcolo e le valutazioni quantitative relative al sistema di trasporto pubblico e alle sue componenti (Sistema Ferroviario metropolitano, Metropolitana, Sistema Tranviario), alla produzione offerta (veicoli*km), al livello di servizio offerto, alle prestazioni del

sistema di trasporto privato (uso dell'auto) ed alla scelta di uso dei modi. Ai fini dello studio l'Agenzia ha impiegato per la prima volta simulazioni con l'apparato modellistico ISTMO, di cui l'Agenzia, dopo averne curato la fase finale progettuale, si avvale stabilmente per le proprie valutazioni di strategia e di progetto.

L'Agenzia ha provveduto nel 2006 a mettere a punto il documento “ La linea 2 di metropolitana nel quadro dello sviluppo del sistema di trasporto pubblico di Torino” conclusivo di tutte le valutazioni di sistema fatte, e a presentarlo alla Giunta Comunale di Torino, che lo ha assunto quale elaborato base per le proprie decisioni sul futuro in materia allegandolo alla deliberazione “Presenza d'atto dello studio - Piano dei Trasporti - Scenario strategico per l'area torinese” del 4/04/2006.

Le valutazioni di sistema dello studio in questione sono tuttora alla base della visione di strategia di sviluppo del sistema TPL dell'Agenzia, e come tali assunte dal PTA 2007-9.

2.3 – Assetto del Sistema Ferroviario Metropolitano

L'Agenzia ha portato a termine nel 2006 lo studio circa l'assetto a obiettivo dello sviluppo delle linee ad essa affidate , al fine di un confronto con RFI, Trenitalia e GTT circa gli sviluppi relativi. Tale assetto, basato su una rete di 5 linee ed un esercizio nelle fasce di punta di un treno ogni 20 minuti , dovrebbe essere avviato dal 2012 a seguito del termine della realizzazione del quadruplicamento del nodo di Torino e di “investimenti complementari” necessari all'avvio del sistema..

Particolare enfasi è stata posta nell'individuare il possibile modello di esercizio che permetta al SFM di operare in compatibilità con gli altri servizi regionali, e gli interventi su infrastrutture e materiale rotabile affinché il servizio possa, sia pure provvisoriamente a scala territoriale ristretta (ove non fossero ancora disponibili tutti gli interventi di raddoppio previsti) essere attivato non appena completata la realizzazione del nodo.

L'Agenzia ha prodotto nel maggio 2006 il documento “*Ipotesi di servizio del Sistema Ferroviario Metropolitano*”, ha aperto un tavolo di confronto con RFI al fine di effettuare una prima verifica di pre-fattibilità del nuovo servizio ferroviario metropolitano e del relativo modello d'esercizio, ha riformalizzato lo studio con il documento “Riassetto del servizio del Sistema Ferroviario Metropolitano” del novembre 2006, introducendo la variante di attestamento della linea FM3 da Avigliana a Stazione Stura, anziché a Porta Nuova, in conseguenza dell'impossibilità dichiarata da RFI di introdurre su tale linea una fermata di corrispondenza con le altre linee del SFM a Zappata.

Nella prima parte del 2007 l'Agenzia ha chiesto un'audizione all'Osservatorio del collegamento ferroviario Torino-Lione presentandovi la strategia di sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano, ed è stata associata ai lavori dell'Osservatorio per quanto riguarda il Nodo ferroviario di Torino. Nel quadro del rapporto così delineatosi l'Agenzia ha provveduto a effettuare le valutazioni di domanda di servizi ferroviari metropolitani e regionali di lungo periodo sul Nodo, e generato in cooperazione con RFI le analisi relative allo sviluppo della domanda complessiva di treni passeggeri (regionali e metropolitani) e merci sulla linea Torino-Lione.

3- PROGRAMMI DI MIGLIORAMENTO E SVILUPPO DEL SISTEMA

Il PTA 2007-9 ha sviluppato, come aggiornamenti e approfondimenti del Programma del Trasporto Pubblico Locale 2007 e triennale 2007-2009 presentato in occasione dell'approvazione del Bilancio Previsionale 2007, la programmazione dei servizi ferroviari, del servizio urbano e suburbano e del servizio extraurbano.

3.1- Sviluppi del Sistema Ferroviario Metropolitano nel periodo 2007-9

In occasione del PTA 2007-9 si è proceduto a identificare meglio la successione delle fasi temporali del SFM (“fase intermedia” ipotizzata avviarsi dal 2012, e “fase definitiva” ipotizzata avviarsi dal 2018) e degli interventi infrastrutturali occorrenti al fine del loro avvio.

Gli interventi infrastrutturali comprendono per il 2012 sia il termine dei lavori di quadruplicamento della tratta P.Susa-Stura, sia la realizzazione di un serie di “investimenti complementari” i più importanti dei quali sono quelli necessari a collegare la linea Torino-Ceres al Passante ferroviario ed alla Stazione Rebaudengo, a risolvere il problema della stazione di Nichelino, ad attrezzare le stazioni di Zappata e di Dora, a iniziare i lavori di quadruplicamento delle linee per Pinerolo e Canavesana, L'elenco di questi investimenti (allegato 1), stante la loro indispensabilità all'avvio del SFM, è stato presentato dalla Regione allo Stato per ottenerne finanziamenti, è stato presentato presso l'Osservatorio per la linea Lione-Torino, e si è proposto sia allegato all'Accordo di Programma con la Regione.

Il PTA 2007-9, riconoscendo sul triennio il miglioramento contenuto che seguirà nel 2009 a seguito della apertura parziale della nuova Stazione di P. Susa, ha identificato una “fase transitoria” 2009-12, in cui una parte dei treni provenienti da sud del Nodo potranno essere attestati a P. Susa, e previsto i miglioramenti conseguenti per le linee del SFM, individuandone i nuovi modelli di esercizio.

L'Agenzia ha disegnato infine un modello di intervento per fasi per collegare nel modo migliore possibile la stazione di Dora della ferrovia Torino - Ceres con la fermata Dora di Trenitalia e con la linea 10 tranviaria nel transitorio fino a che la Torino - Ceres non sia riconnessa al Passante in corrispondenza con la Stazione Rebaudengo.

3.2- Programma di Miglioramento del servizio urbano e suburbano di Torino

Il Programma di Miglioramento del servizio urbano e suburbano costituisce parte rilevante del PTA 2007-9.

L'Agenzia, progressivamente subentrata a partire dall'ultimo quadrimestre del 2005 nel dialogo fra la Città e le Circoscrizioni per quanto riguarda la raccolta delle loro istanze sui trasporti pubblici e lo studio delle possibili varianti del sistema, ha preso atto di un quadro di istanze.

Le risorse finanziarie per fare fronte a le istanze prioritarie sono state individuate dal Programma di Miglioramento in parte nelle risorse aggiuntive messe a disposizione

dal Programma Triennale Regionale – previa sottoscrizione con la Regione dell’Accordo di Programma – e in parte nelle risorse risparmiate dalle razionalizzazioni del sistema rese possibili dall’estensione della linea 1 di metropolitana fino a P. Nuova e dal completamento della linea tranviaria 4, assi portanti del sistema di trasporto pubblico urbano.

La razionalizzazione attorno alla linea 1 di metropolitana è stata iniziata nel 2006 con la fase 1. Dopo il suo completamento fino a P. Nuova (fase 2) che si attiverà dal prossimo Ottobre, la razionalizzazione ulteriore è stata disegnata proponendo l’accorciamento della linea 1 bus, il contestuale potenziamento della linea “trasversale” 37 Pianezza-Collegno-Grugliasco con corrispondenza alla stazione Fermi del metrò e riduzione del tracciato della linea 33/, l’attestamento delle linee 65 e 65/ a P.za Statuto.

La razionalizzazione del bacino della linea 4 tranviaria è stata avviata nel 2005 e ha riguardato (in fase 1) la zona Sud-Ovest della cintura (Beinasco e Rivalta) le zone sud (Mirafiori Sud), e nord di Torino, ed il Comune di Settimo, ridisegnando il servizio delle linee 34, 41, 43, 50, 51, 63. La fase 1 ha permesso un primo sviluppo di capacità della linea, in vista di più incisivi interventi di razionalizzazione con la diminuzione dei servizi bus paralleli alla linea (fase 2), in concomitanza con l’estensione a nord della linea 4 a Falchera. Tale estensione è stata completata nel primo trimestre 2006 e l’esercizio è stato aperto sull’intera estensione della linea (Mirafiori Sud – Falchera) a fine aprile 2006. La razionalizzazione ulteriore è stata disegnata proponendo un ulteriore potenziamento della linea 4 e contestualmente la riduzione della linea 50 e della linea 63/ a linee di connessione alla 4, e instradamento della linea 63 sul tracciato della linea 14/.

La riorganizzazione del sistema di trasporto pubblico urbano e suburbano conseguente all’estensione della linea 1 di metropolitana fino a Porta Nuova e all’estensione completa della linea 4 tranviaria, pur al lordo di potenziamenti locali, genera la possibilità di “risparmiare” servizio bus su entrambi i bacini per reinvestirli sull’area urbana e metropolitana in funzione delle più pressanti istanze di miglioramento.

La distribuzione delle risorse impiegabili al fine del miglioramento ha richiesto un’analisi preliminare su come è distribuito attualmente il servizio fra le Circoscrizioni di Torino.

Il Programma di Miglioramento è stato consolidato con GTT e presentato alle Circoscrizioni cittadine, le cui osservazioni hanno costituito oggetto di ulteriori valutazioni e in taluni casi hanno generato modifiche al Programma.

L’Agenzia procederà di comune accordo con la Città e in cooperazione con GTT alla messa a punto del calendario definitivo degli interventi di razionalizzazione e miglioramento anche in relazione alla stipula dell’Accordo di programma con la Regione.

3.3- Programma di Miglioramento del servizio extraurbano e urbano degli altri Comuni

Il PTA 2007-9 affronta il miglioramento del servizio extraurbano e urbano dei Comuni di Chieri, Moncalieri e Settimo coniugando le maggiori risorse destinate dal

Programma Triennale Regionale e razionalizzazioni per circa 100 mila veicoli*km/anno.

In relazione alle istanze presentate sono individuate le aree di intervento di razionalizzazione/potenziamento dei servizi scolastici, realizzazione/potenziamento dei collegamenti della zona ovest (asse Alpignano – Rivoli – Rivalta – Orbassano – Volvera), potenziamento dei collegamenti zona nord-est (asse Settimo – Leinì – Volpiano – San Benigno – Brandizzo – Chivasso), razionalizzazione/istituzione servizi per stabilimenti, potenziamento dei collegamenti da e per l'aeroporto di Caselle.

Sia per i servizi extraurbani, sia per quelli urbani dei Comuni sono in corso azioni di consultazione con i Consorziati per l'integrazione e la migliore definizione degli interventi.

L'Agenzia ha avviato la sperimentazione dei primi servizi bus per il collegamento fra Torino e il complesso della Reggia di Venaria e del parco della Mandria in occasione dell'apertura dei giardini della Reggia, in attesa che gli sviluppi del Sistema Ferroviario Metropolitano possano offrire, presumibilmente dal 2012, la soluzione strutturale più opportuna.

Non è stato ancora definito l'assetto che la Regione intenderà dare a questi servizi già dal prossimo Settembre 2007 termine del servizio sperimentale attivato dall'Agenzia.

4- INTEGRAZIONE E AVVIO DELLA METROPOLITANA

Con l'avvio del servizio della linea 1 di metropolitana automatica il 4 febbraio 2006 si è aperto un nuovo scenario per l'intero sistema dei trasporti dell'area metropolitana.

L'Agenzia ha sviluppato le valutazioni relative all'avvio della linea 1 della metropolitana, riprendendo approfondendo e finalizzando le analisi preesistenti di impatto dell'inserimento della linea sul servizio urbano/suburbano.

Le valutazioni sono state fatte afferire a un tavolo di presa in carico e di concertazione con i Comuni della zona Ovest sia per quanto riguarda la fase 1 intrapresa per lotti operativi a partire da fine luglio 2006 (linea in esercizio Collegno – P.zza XVIII Dicembre) sia soprattutto per la più ampia revisione del servizio (fase 2) in vista dell'apertura del servizio della linea 1 di metropolitana sulla tratta Collegno – Porta Nuova (2007).

La fase 1 ha comportato un ridisegno del sistema di superficie in relazione alla metropolitana, comprendente i principali interventi di:

- arretramento dei capilinea delle linee urbane/suburbane 1 e 36 agli estremi della linea 1 di metropolitana (a Statuto e Massaua) e istituzione della linea 101 metrobus su tutta l'estensione da Via Artom a Piazza Martiri della Libertà negli orari non coperti dal servizio di metropolitana,
- istituzione della linea “trasversale” di collegamento con la metropolitana da Pianezza a Grugliasco/Università (linea 37), con transito a Fermi; e istituzione delle linee “trasversale” 28 sull'asse Brunelleschi-Telesio

- attestamento alla stazione Fermi delle linee extraurbane provenienti dal territorio a monte e attestato a Porta Susa.

Con tali interventi, e con la stabilizzazione dell'orario di operatività giornaliera (dalle 5,30 alle 23,30) e dell'offerta, la linea 1 di metropolitana è giunta a servire circa 40.000 clienti /giorno nei giorni feriali.

La fase 2 di razionalizzazione è disegnata dal Programma di Miglioramento di cui al punto 3.2. Il raggiungimento di P. Nuova da parte della linea 1 di metropolitana consente di retrarre la linea 1 bus, di intervenire sulle linee 65 e 65/, dirette a P. Nuova, attestandole a P.Susa, di ridurre il collegamento fra Collegno e P. Nuova, assicurato dalla linea 1, mantenendo la linea 33 e riducendo il tracciato della linea 33/, e reinvestendo il risultato della razionalizzazione nel contestuale potenziamento della linea 37 Pianezza – Collegno – Grugliasco che, grazie alla corrispondenza alla stazione Fermi, genererà un servizio forte di connessione con la metropolitana.

In fase 2 si propone inoltre di estendere la line 36 in Rivoli rivedendo i servizi di navetta locali, al fine di connettere più direttamente gran parte del territorio comunale all'asse di C.so Francia ed alla metropolitana.

Sarà anche rivista la linea trasversale 28 per migliorarne il servizio sul territorio della Circoscrizione 4 e aumentarne l'efficacia di adduzione al metrò.

Si evidenzia, trascorso il primo anno di gestione, l'esigenza che la compensazione dei servizi minimi prevista per la linea 1 di metropolitana sia trasferita, come il trasporto pubblico urbano e suburbano, all'Agenzia, affinché essa, gestendone il rapporto contrattuale sulla base del Contratto di Servizio in essere fra GTT e il Comune di Torino e degli aggiornamenti che si intenderà apportarvi a seguito del primo periodo di esercizio, possa inserirla stabilmente nel quadro di pianificazione e controllo dell'intero sistema di mobilità e di trasporto pubblico dell'area metropolitana nel suo ruolo di componente di primo livello del sistema, al quale sono confidate le attese di consistente miglioramento del servizio e di attrazione di mobilità dall'uso dell'auto privata.

5- INDAGINI SULLA MOBILITA' DELLE PERSONE E QUALITA' DEI SISTEMI DI TRASPORTO, E SULLA FREQUENTAZIONE DEL SISTEMA TPL

Nel 2006, l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana ha assunto la titolarità delle funzioni di progettazione delle indagini sulla mobilità delle persone e sulla qualità dei trasporti (IMQ), di elaborazione dei dati raccolti e di analisi dei risultati ottenuti.

Precedentemente l'Agenzia aveva provveduto ad acquisire i dati 2004 sulla Mobilità non solo della Provincia di Torino ma di tutto il Piemonte, nonché la serie storica dei dati precedenti sulla Provincia di Torino. Questi dati sono stati impiegati nei processi di valutazione relativi alla linea 2 di metropolitana.

Nel 2006 l'Agenzia ha affidato al gruppo Ricerca – Demoskopea di Milano l'effettuazione dell'indagine IMQ06. L'indagine si è svolta nel maggio del 2006. Le

interviste sono state effettuate, come nelle indagini precedenti, con tecnica CATI (Computer Aided Telephone Interview). E' stato adottato un questionario ed una metodologia di proposizione dello stesso basati sulle esperienze della passate campagne di rilevazione, effettuate finora da GTT, assicurando la continuità metodologica e la confrontabilità dei risultati rispetto alle indagini precedenti.

A seguito della consegna da parte di Demoskopea dei dati controllati e geocodificati, l'Agenzia ha provveduto alle successive elaborazioni al fine di generare le informazioni statistiche sulla mobilità da confrontare con i risultati delle indagini pregresse, il report biennale e le matrici origine destinazione occorrenti per le valutazioni di pianificazione analitica. L'elaborazione delle informazioni è conclusa e il report biennale è stato terminato e sarà pubblicato nel sito Internet dell'Agenzia, in via di messa a punto finale.

Al fine di garantire il flusso informativo per le necessarie scelte di pianificazione e per dare continuità al lavoro, è stata avviata la predisposizione dell'indagine IMQ08, che sarà effettuata nei primi mesi del 2008 e riguarderà un campione di grandi dimensioni (circa 25 mila interviste) per poter riformulare un quadro di mobilità capace di supportare le valutazioni modellistiche di pianificazione.

Per quanto riguarda la frequentazione dei trasporti pubblici delegati all'Agenzia, continua l'attività di raccolta e la sistematizzazione su supporto informatico delle informazioni relative all'uso dei servizi e delle differenti linee da parte dei passeggeri. Questi dati, per quanto riguarda il sistema bus extraurbano, sono raccolti due volte all'anno da parte delle Aziende come obbligo contrattuale. Per il trasporto pubblico urbano e suburbano di GTT, in assenza di tale obbligo, l'unica fonte generale di informazioni sulla frequentazione delle linee urbane e suburbane resta quella del 1999. GTT effettua tuttavia conteggi non sistematici ma focalizzati su linee oggetto di modificazione o su bacini della propria rete, dei quali occorre proceduralizzare la messa a disposizione dell'Agenzia.

6- SVILUPPO DEL SISTEMA TARIFFARIO INTEGRATO

L'Agenzia ha guidato insieme alla Provincia la ripresa degli studi per una nuova versione del sistema tariffario Formula.

La revisione del sistema, sulla scorta dell'analisi del funzionamento del sistema attuale e dell'evidenziazione delle sue criticità, si è posta come obiettivo di:

- configurare i nuovi livelli e articolazioni delle tariffe del sistema di integrazione tariffaria,
- affermare nuove regole relative alla generazione delle informazioni di uso dei vettori e alla ripartizione dell'introito integrato che permettano il superamento degli accordi temporaneamente sottoscritti dalle Aziende all'atto dell'ingresso nel sistema dei 27 vettori privati operanti sul territorio interessato (2002).
- estendere l'integrazione tariffaria ai biglietti di corsa semplice in area metropolitana.

Il lavoro, documentato nello “Studio di ipotesi di nuovo assetto tariffario” ottobre 2006, è stato di supporto alla Regione per l’elaborazione dei profili di variazione delle tariffe in ambito regionale e al Comune di Torino per l’individuazione di possibili provvedimenti capaci di mantenere coerenza con la manovra regionale in particolare con riferimento all’area metropolitana.

Il PTA 2007-9 esplicita il ruolo che l’Agenzia intende assumere in relazione al governo dell’integrazione tariffaria. Questo ruolo è ulteriormente precisato nell’allegato G “Titoli di viaggio in vigore” predisposto dall’Agenzia per il Contratto di Servizio che sarà posto a base delle gare per l’affidamento dei servizi di competenza dell’Agenzia. Tale allegato è stato approvato dal Comitato Tecnico perché esso dovrà entrare a fare parte delle gare che saranno indette da Provincia di Torino (servizi extraurbani) e Regione Piemonte (servizi ferroviari). Esso inoltre sarà presentato come parte integrante dell’Accordo di Programma con la Regione Piemonte.

La stessa Regione Piemonte sta disegnando il Progetto di “Biglietto Integrato Piemonte” (BIP) con attenzione a tale ruolo, in relazione alla costante rappresentazione di esso da parte dell’Agenzia.

7- GESTIONE DEI CONTRATTI DI SERVIZIO

7.1 - Gestione dei contratti ferroviari

L’Agenzia, cooperando con la Regione Piemonte, ha proseguito nel 2007 l’interlocuzione con i Comuni interessati ed i rappresentanti dei cittadini pendolari. Si sono coordinate le riunioni tematiche del Quadrante Ferroviario di Torino per la definizione dei provvedimenti intermedi attivati da Trenitalia nel mese di giugno 2007 al fine di migliorare la puntualità modificando gli orari di treni regionali senza variazioni ai treni nazionali. Il processo è stato avviato con la raccolta delle istanze e con l’individuazione, da parte di Trenitalia e GTT, delle possibili soluzioni per la formazione del programma di esercizio, nel quadro della disponibilità di risorse finanziarie dell’Agenzia e soprattutto dei vincoli creati dai lavori di quadruplicamento.

Riunioni di approfondimento con le imprese di trasporto ferroviario sono state effettuate allo scopo di formulare le proposte di variazione ad RFI.

Sono inoltre state effettuate analisi del servizio con le Aziende esercenti al fine di individuare i provvedimenti di modifica che si sono resi necessari nel caso di interruzioni di lungo periodo di disponibilità dell’infrastruttura.

Occorre comunque osservare che, fino a che non sarà risolto il tratto Porta Susa – Stura, severi limiti si pongono alla realizzazione dei servizi del sistema ferroviario affidato all’Agenzia (futuro Sistema Ferroviario Metropolitano) e del sistema ferroviario regionale. Questi limiti saranno particolarmente restrittivi per l’anno 2008, in cui la realizzazione della nuova stazione di Porta Susa obbligherà a chiudere il Passante sotterraneo instradando l’intero traffico sulla “tangenziale” di superficie.

La parte finanziaria della gestione dei Contratti di Servizio Ferroviario è stata caratterizzata dal ritardo della Regione Piemonte nel procedere con gli atti di impegno

e trasferimento delle risorse all'Agenzia. Al fine di consentire una maggiore regolarità amministrativa e contabile della gestione dei Contratti di Servizio Ferroviario l'Agenzia ha proposto le opportune integrazioni all'Accordo di Programma 2007-9 da stipulare con la Regione.

7.2 – Gestione del contratto urbano e suburbano di Torino

La gestione del contratto prosegue per l'anno 2007 in dipendenza alla deliberazione di indirizzi del Consiglio d'Amministrazione (deliberazione n. 10/1 del 28/12/2005).

Con la citata deliberazione era stata definita la proroga del periodo di validità del contratto di servizio sino al 31/12/2006 e comunque – tenuto conto della natura essenziale dei servizi di trasporto pubblico locale in quanto volti a garantire il diritto della persona, costituzionalmente tutelato, alla libertà di circolazione- fino al subentro del nuovo gestore nell'affidamento del servizio subordinatamente all'assegnazione, da parte regionale, delle risorse necessarie per il finanziamento.

La proroga, come sopra definita, è stata disposta con la deliberazione n. 391 del 29/12/2005 del direttore generale pro tempore, il cui contenuto è stato richiamato integralmente, con valore di disposizione contrattuale, dalla nota prot. 3230 del 29/12/2005; quest'ultima è stata sottoscritta per accettazione dal Concessionario e restituita all'Agenzia (con nota prot. Agenzia n. 859 del 13 marzo 2006), evidenziando, tra l'altro, la necessità di provvedere ad un adeguamento delle compensazioni economiche.

In relazione alla richiesta di integrazione delle compensazioni degli obblighi di servizio, il Consiglio d'Amministrazione (deliberazione n. 5/2 del 16/06/2006), ha ritenuto che dovrà essere valutata nei limiti delle risorse e degli indirizzi assegnati dalla Regione, tenuto conto dell'effettivo incremento dei costi del servizio, in un quadro di obiettivi di efficienza e di equilibrio economico che consideri l'insieme dei ricavi.

Con determinazione n.9 dell'11/01/2007, è stata impegnato a favore di GTT l'importo di € 140.065.820,26 a copertura del contratto di servizio per l'anno 2007, comunicandone a GTT l'avvenuta applicazione all'intervento n. 1050105 del Bilancio 2007. La società concessionaria, pur ribadendo l'adesione alla proroga come sopra disposta, con nota prot. Agenzia n.385 del 05/02/2007, ha ribadito la necessità, anche per l'anno 2007, di concordare condizioni e termini di servizio con specifico riferimento all'adeguamento delle compensazioni unitarie.

Con la stessa deliberazione n.5/2 del 16/06/2006 sopra richiamata, il Consiglio di Amministrazione, a parziale modifica dell'indirizzo precedentemente fornito, ha classificato *“le assenze di servizio causate da sciopero del personale dell'Azienda Contraente tra le variazioni gestionali anziché tra quelle contrattuali a condizione che l'Azienda contraente accetti che le variazioni causate da sciopero compensino, sino alla loro concorrenza in corso d'anno, le variazioni contrattuali”*.

Tuttavia GTT afferma, non in assenza di motivazioni, di sostenere costi di esercizio anche nei giorni di sciopero sia pure a fronte di introiti già incassati. Agenzia e GTT, al fine di addivenire a un'interpretazione condivisa delle regole contrattuali al riguardo, stanno operando congiuntamente per individuare la quota di corrispettivo che potrebbe

ragionevolmente essere riconosciuta anche in presenza di una minore produzione a causa di scioperi del personale dell'Azienda. La soluzione individuata sarà proposta al Consiglio di Amministrazione per l'eventuale approvazione.

7.2.2- Produzione di servizio

Rispetto alla produzione contrattuale prevista nel Bilancio Preventivo 2007, è stato presentato da GTT un Programma Preventivo del Servizio comportante una produzione superiore stimata in 32.020 veicoli*km. Il Programma Preventivo è stato accettato dall'Agenzia con l'intesa che nel corso del 2007 tale eccedenza di produzione programmata, unitamente alle variazioni contrattuali autorizzate in corso d'anno (a oggi stimate in circa 142.000 vett*km su base annua) che non saranno compensate dalle minori produzioni per scioperi avvenuti nel 2006, sarebbero state ricondotte, con opportune variazioni al programma di Esercizio, nella produzione contrattuale (come eventualmente rideterminata a seguito delle maggiori risorse disponibili a seguito della sottoscrizione dell'Accordo di Programma con la Regione Piemonte, stimate – sulla base dell'attuale corrispettivo contrattuale – pari a circa 373.000 vett*km).

7.3 – Gestione dei contratti extraurbani e urbani dei Comuni esterni

E' proseguita l'azione di gestione dei contratti, controllandone l'esecuzione, verificando e autorizzando le modifiche, interagendo con le Aziende, gli Enti Territoriali ed i cittadini interessati.

In coerenza con le linee individuate nel Programma di Attuazione 2007-2009 e in attesa di disporre delle risorse regionali aggiuntive legate alla firma dell'Accordo di Programma con la Regione Piemonte (che consentiranno, sulla base dei corrispettivi attuali, maggiori produzioni per circa 116.000 vett*km/anno nell'ambito del TPL extraurbano, circa 17.500 vett*km/anno in quello urbano di Settimo Torinese, circa 51.800 vett*km/anno in quello urbano di Chieri e circa 35.000 vett*km/anno in quello urbano di Moncalieri – al momento non delegato all'Agenzia), sono state effettuate razionalizzazioni sul sistema extraurbano per circa 70.000 vett*km: tale "risparmio" è stato pressoché integralmente reinvestito per far fronte ad alcune tra le richieste di potenziamento/miglioramento presenti, come descritto in dettaglio nel documento "Programma di miglioramento del Servizio extraurbano" di cui al precedente punto 3.3.

La disponibilità di maggiori risorse regionali offrirà la possibilità di dare una prima parziale risposta alle richieste di miglioramento del servizio verso le aree industriali, i presidi sanitari e gli istituti scolastici tuttora giacenti anche se presentate e sollecitate da più tempo e relative principalmente al bacino nord dell'area metropolitana (territori di Borgaro, Caselle, Leinì, Settimo, Volpiano, San Benigno, Chivasso).

L'Agenzia, di concerto con la Provincia di Torino e i Comuni dell'area sud-ovest, sta ricercando le soluzioni più opportune e sostenibili al fine di soddisfare la necessità dei cittadini di Piossasco e di quelli provenienti dal bacino di Pinerolo di migliorare la

velocità commerciale delle linee extraurbane dirette a Torino, ridotta a causa dell'elevata congestione veicolare presente lungo tale direttrice.

Con l'Amministrazione di Settimo Torinese è in fase avanzata di definizione un progetto di riorganizzazione dei servizi urbani in grado di offrire, coerentemente con il ridisegno delle linee suburbane 49, 51 e 51B, migliori opportunità di collegamento sia all'interno del territorio che nei confronti dei comuni limitrofi. In tale ambito è anche prevista la trasformazione di alcuni servizi attualmente poco utilizzati in servizi "a chiamata", in modo da generare un servizio flessibile adeguato ed economicamente sostenibile anche in quelle situazioni di domanda ridotta o non costante.

L'attuazione del progetto di riorganizzazione del servizio urbano della Città di Chieri, che sarà ulteriormente potenziato utilizzando le maggiori risorse regionali disponibili ed eventualmente esteso – in accordo con la Città – per migliorare i collegamenti tra i poli di attrazione cittadini e i comuni limitrofi dell'area collinare (Baldissero, Pino, Pecetto, etc.) integrando tale servizio con quello suburbano ed extraurbano, è strettamente connessa con la possibilità di istituzione del "Biglietto Integrato Metropolitan" (necessario per offrire la possibilità di usufruire con un unico biglietto – in analogia con quanto già oggi avviene per gli abbonamenti Formula - di tutti i servizi di TPL transitanti sul territorio comunale).

8 – INVESTIMENTI

Il PTA 2007-9 prevede i seguenti investimenti :

	milioni €
Materiale rotabile ferroviario (1)	0,0
Materiale rotabile tranviario	43,8
Materiale rotabile bus	54,9
Infrastrutture fermate Movilinea e Movicentro	14,0
Infrastrutture integrative per SFM	15,0
Sistema pagamento a microchip	12,5
TOTALE	140,2

(1) Investimento 12,0-28,8 milioni di € per SFM nel triennio successivo

Nel quadro delle strategie di sviluppo del SFM l'Agenzia ha inoltre identificato gli investimenti integrativi necessari a sviluppare gli interventi occorrenti per poter avviare la "fase intermedia" del SFM al termine della realizzazione di quadruplicamento del Nodo di Torino. Questi investimenti sono stati presentati alla Regione affinché essa li proponesse al Ministero come interventi sull'area metropolitana da realizzare anche in vista del 150enario dell'Unità d'Italia, e al tavolo dell'Osservatorio della linea Torino Lione (cfr. Allegato 1).

Tutti gli investimenti citati sono richiamati nel redigendo Accordo di Programma con la Regione al fine di porre le basi per gli sviluppi in infrastrutture e mezzi di trasporto per il triennio e oltre.

9 - OSSERVAZIONE DEI SERVIZI

L'Agenzia ha realizzato, sulla base delle informazioni rese disponibili dal sistema informativo Riace di Trenitalia, un Osservatorio Trasporto Ferroviario (OTF) che settimanalmente legge i dati giornalieri di Riace, e per ogni linea e per l'intero sistema affidatole elabora i dati di affidabilità (servizi realizzati rispetto a quelli programmati) e di puntualità (servizi in orario rispetto a quelli realizzati). E' così possibile verificare gli impegni di qualità del servizio di Trenitalia rispetto alle prestazioni del servizio realizzato.

La prima parte del 2007 ha avviato l'Osservatore dei Trasporti Urbani e Suburbani (OTUS) ai fini del monitoraggio della qualità del servizio servizio urbano/ suburbano sulla base della trasmissione in forma di allegato a e-mail dei dati essenziali sul servizio erogato attualmente generati dal Sistema Informativo del Servizio (SIS) GTT.

Il monitoraggio può essere migliorato allargando la gamma dei dati messi a disposizione e generando un loro invio in automatico.

Per quanto riguarda il sistema di localizzazione e osservazione dei bus extraurbani, denominato OTX (Osservatore dei Trasporti Extraurbani), realizzato da Provincia di Torino e Agenzia, nel 2006 è terminata l'installazione degli apparati di bordo su 250 veicoli, e nel 2007 sono state effettuate le fasi di collaudo degli apparati di bordo, collaudi di hardware e software degli apparati centrali di Agenzia e Provincia e infine la fase di collaudo di sistema, al termine del quale è stata avviata la sperimentazione del sistema a partire dall'1/06/07.

La realizzazione, sulla base dei buoni esiti della sperimentazione, potrà essere estesa all'intero parco stimato di 850 veicoli sulla base del consistente sconto rispetto al prezzo a base d'asta a cui il sistema è stato offerto.

Il sistema OTX disegna la realizzazione di due centri posti in Provincia e in Agenzia capaci di ricevere via GPS GSM le informazioni acquisite a bordo dei veicoli da apparati di bordo che provvedono sulla base della localizzazione satellitare GPS, coadiuvata da odometro e giroscopio, a cogliere, memorizzare e rendere disponibile il dato di posizione come richiesto. I centri saranno dotati di strumenti software capaci di associare il percorso di ogni veicolo alle corse del programma di esercizio di cui al Contratto di Servizio.

L'Agenzia ha avviato le prime attività di messa a punto degli indici funzionali e di verifica della funzionalità del sistema.

Sulla base delle informazioni di OTX l'Agenzia attende la possibilità di osservare sistematicamente l'esecuzione regolare del servizio e le prestazioni offerte ai passeggeri da parte dei trasporti extraurbani.

10 - GESTIONE DELLE INCOMBENZE RELATIVE ALLA SICUREZZA

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 ed extraurbani) possano esercitarsi con sicurezza e regolarità (DPR 753/80).

Nell'ambito di tali competenze, l'Agenzia (insieme con gli Enti competenti in materia di sicurezza per i servizi a impianto fisso - USTIF o RFI) accerta che sussistano le condizioni affinché il servizio di TPL possa svolgersi con sicurezza (se effettuato con autobus) e regolarità effettuando apposite verifiche e prove funzionali, delle quali viene redatto specifico verbale. L'esito favorevole di tali verifiche è condizione necessaria per autorizzare nuovi servizi o variazioni di quelli esistenti, comprese le aree di fermata per la salita/discesa dei passeggeri.

L'Agenzia è infatti 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.

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 su 98 impianti di ascensori e scale mobili al fine di concedere le autorizzazioni di cui al DPR 753/80 per l'apertura a pubblico esercizio della linea 1 di metropolitana nella configurazione Collegno-P.za XVIII Dicembre.

L'Agenzia ha iniziato ad operare nel 2007 anche sui 32 nuovi impianti (20 scale mobili e 12 ascensori) realizzati nelle stazioni Vinzaglio, Re Umberto e Porta Nuova per la prossima apertura della tratta P.za XVIII Dicembre - Porta Nuova e, a data da definire, assumerà - a seguito del trasferimento del contratto della metropolitana - le competenze di cui al DPR 753/80 per la metropolitana nel suo complesso.

Prosegue inoltre con costanza l'attività di rilascio delle autorizzazioni e nullatosta previsti dalla normativa vigente in materia di impiego, distrazione, alienazione dei veicoli impiegati per lo svolgimento dei servizi conferiti all'Agenzia, oltre all'espletamento delle inchieste previste nel caso di incidenti dai quali siano derivati danni alle persone e all'effettuazione delle sessioni di esame per l'abilitazione dei conducenti alla guida dei veicoli tranviari.

Vengono regolarmente effettuate, in coerenza con le disposizioni normative e secondo le indicazioni contenute nel Documento di Valutazione dei rischi, le informazioni, le verifiche, i controlli e gli interventi manutentivi previsti in materia di prevenzione degli infortuni e tutela della salute dei lavoratori.

Allegato 1

Linee	descrizione	KM	costi previsti (milioni di euro)	effetti	Tempi di realizzazione	Fonte del dato
FM2	1. Inserimento della linea Torino - Ceres nel quadruplicamento. Soluzione Grosseto. Dal tracciato attuale si stacca in prossimità di C.so Grosseto verso est in galleria artificiale per innestarsi sul quadruplicamento all'altezza della stazione di Rebaudengo	2,65	127	I punti 1 e 2 consentono l'avvio del servizio in fase intermedia della FM2 fra Candiolo e Ciriè. Il punto 2.1 consente l'avvio del servizio della FM2 in fascia di punta a 20 minuti fra Candiolo e Sangone. Il punto 2.2 risolve i tempi di chiusura del passaggio a livello 2+989. Risolve il conflitto tra lo sviluppo di una intensa circolazione ferroviaria e il consistente traffico stradale.	3 anni dal finanziamento	Studio di fattibilità tecnica delle diverse soluzioni del Gruppo di lavoro(Città-Provincia di Torino-Regione Piemonte-GTT-Agenzia) e collaborazione del Politecnico di Torino
FM2	2.1 Raddoppio completo fra Sangone e Candiolo in superficie	8	35÷40		Appalto e progettazione: 1 anno Realizzazione lavori: 4 anni	Dati di RFI dal progetto di raddoppio dell' intera linea Torino - Pinerolo
	2.2 Abbassamento piano del ferro e realizzazione nuova fermata di Nichelino in galleria		50÷75		Appalto e progettazione..... Realizzazione lavori:	Studio di fattibilità del progetto città di Nichelino.
FM1	3. Attrezzaggio tecnologico della linea da servizio a spola a servizio con DCO nel tratto Trofarello - Chieri. Trasformazione della fermata di Chieri in Stazione. Trasformazione della fermata di Madonna della Scala in sede atta ad incroci.		12	I punti 3 e 4 consentono l'avvio del servizio in fase intermedia della FM1 fra Chieri e Volpiano. Il punto 3 consente l'avvio del servizio in fascia di punta a 20 minuti nel tratto Trofarello - Chieri. Il punto 4 consente l'avvio del servizio in fascia di punta a 20 minuti fra Settimo e Volpiano.	3 anni dal finanziamento	Contatto con RFI
FM1	4. Raddoppio del tratto Settimo – Volpiano e riduzione dei tempi di chiusura degli attraversamenti a raso esistenti (o loro eliminazione ove possibile).	7	8		Circa 2 anni di lavoro	Contatto con GTT
FM4	5. Attrezzaggio tecnologico della stazione di Carmagnola.		1,4	Consente l'avvio del servizio della FM4 in fascia di punta a 20 minuti	Appalto e progettazione..... Realizzazione lavori:	
FM3	6. Realizzazione della fermata di Grugliasco		1,2	Sviluppo del servizio in presenza del Polo universitario di Grugliasco	Appalto e progettazione..... Realizzazione lavori: 4÷5 mesi	Contatto con RFI

Comune a FM1-FM2-FM4	7. Allestimento e messa in esercizio della fermata di Zappata. Già realizzata al rustico		13	Aumento del servizio in ambito metropolitano. Attivazione di un nuovo servizio nell'area Crocetta – S.Rita	Appalto e progettazione..... Realizzazione lavori:	Dato stimato
Comune a tutte le linee FM	8. Allestimento e messa in esercizio della fermata di Dora. In realizzazione al rustico		16	Aumento del servizio in ambito metropolitano.Mantenimento del servizio nella zona di Spina 3.	Appalto e progettazione..... Realizzazione lavori:	Dato stimato
FM5	9. Attrezzaggio stazione di Orbassano e realizzazione nuova linea di FM5 fra Orbassano (Ospedale S.Luigi) e Stura		6,4	Aumento del servizio in ambito metropolitano.	Appalto e progettazione..... Realizzazione lavori:	Stima
Comune a tutte le linee FM	10. Soppressione 10 Passaggi a livello.		10	Risolve il conflitto tra lo sviluppo di una intensa circolazione ferroviaria all'avvio del SFM ed il consistente traffico stradale.	Appalto e progettazione..... Realizzazione lavori:	Sulla base di soppressioni già avvenute 1 milione di euro per passaggio a livello. Occorre ancora individuare con RFI i passaggi a livello.
	Totale risorse necessarie		280÷310			