

Agenzia Mobilità
Metropolitana Torino



**Piano di Riordino
del Trasporto Pubblico
Urbano/Suburbano
di superficie**

FASE 4

2 maggio 2013



Finanziamento e quantità del servizio di trasporto pubblico urbano/suburbano nell'area metropolitana di Torino

Finanziamento del servizio TP di superficie

La figura che segue illustra l'andamento passato (anni 2010 e 2011) e previsto (anni 2012 e 2013) per il finanziamento pubblico del trasporto urbano/suburbano di superficie dell'area di Torino.

Rispetto al livello del 2010 si tratta di **diminuzioni** di entità pari al

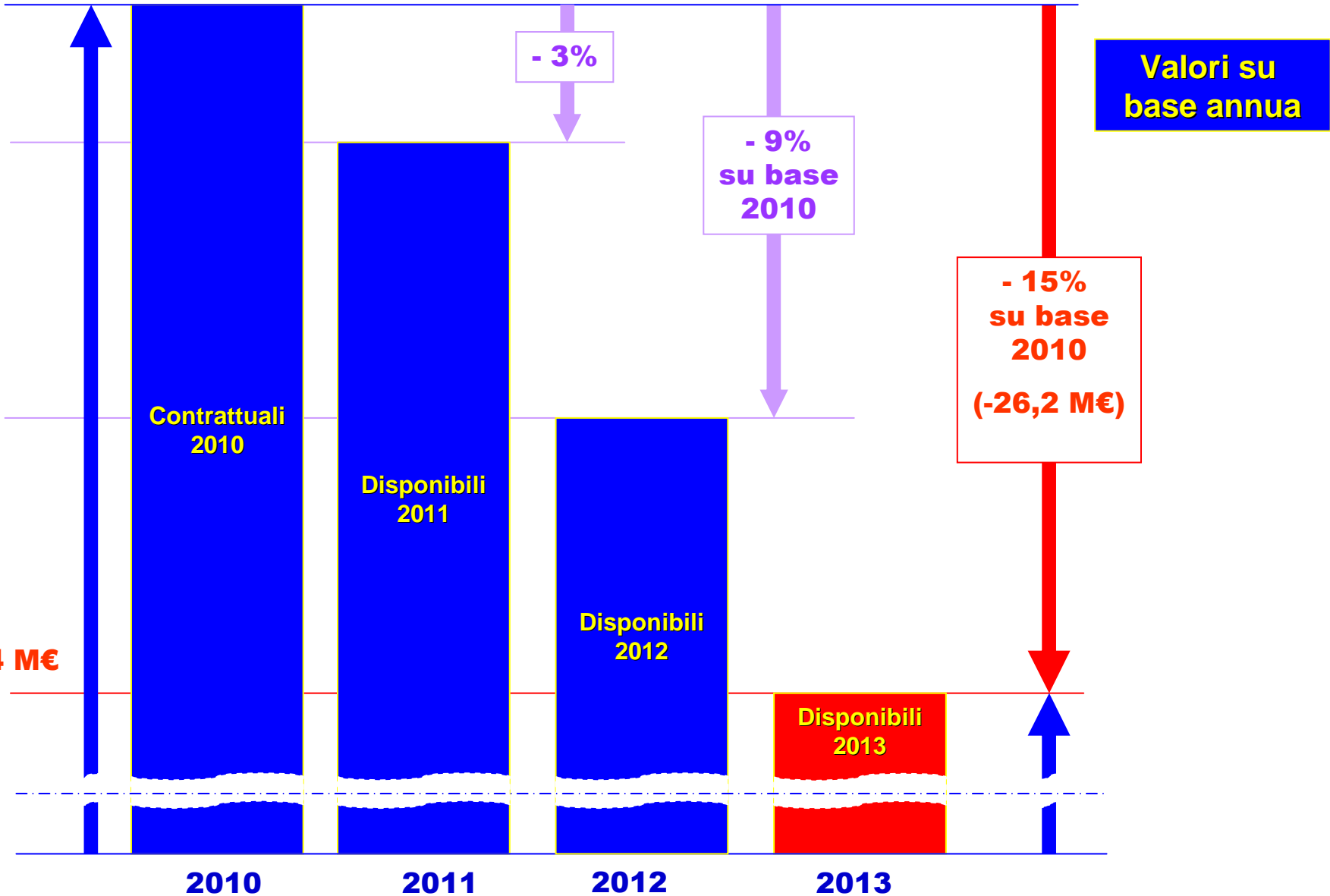
- 3% per il 2011,
- 9% per il 2012 e
- 15% per il 2013



Compensazioni per Obblighi di Servizio

174,6 M€

148,4 M€



Finanziamento e dimensioni del servizio

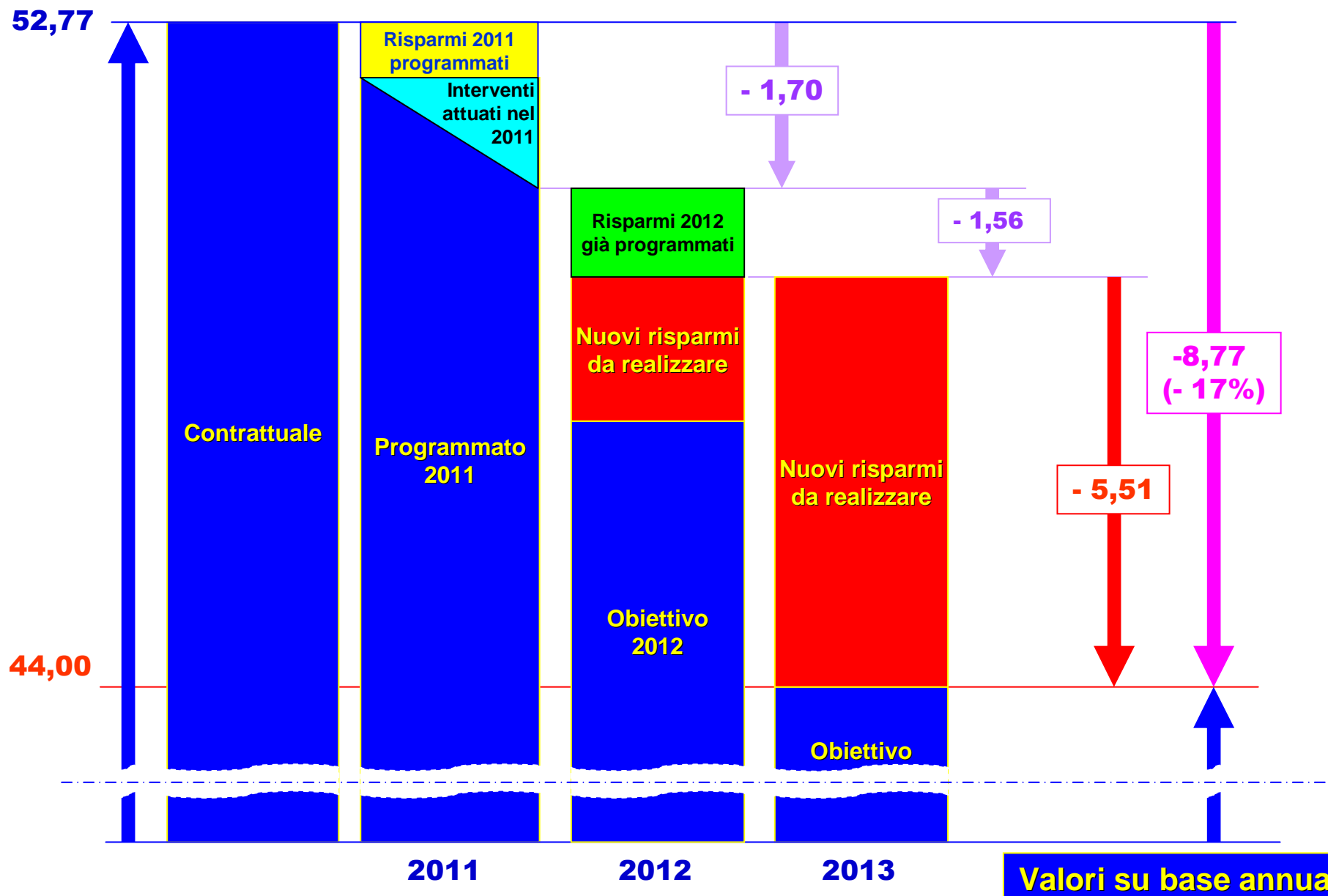
Il contratto di servizio con GTT prevede una entità della produzione di servizio (percorrenze calcolate in veicoli•km) commisurata all'entità delle compensazioni economiche: a variazioni dei corrispettivi deve giocoforza corrispondere una variazione della produzione.

La prevista diminuzione dei finanziamenti comporta la necessità di prevedere una **corrispondente diminuzione della produzione di servizio**; in conseguenza delle tipologie di intervento che si intendono realizzare, ad una diminuzione di finanziamenti del 15% corrisponderà una riduzione dei veicoli•km **del 17%**⁽¹⁾ ed una riduzione dei posti •km del 13%.

La produzione chilometrica dovrà passare dai quasi 53 milioni di veicoli•km del 2010 ai 44 milioni di veicoli•km nel 2013 (a regime su base annua).

(1) In presenza di una unica compensazione unitaria e di una unica tipologia di veicoli, ad una diminuzione percentuale dei finanziamenti di una certa entità corrisponderebbe una diminuzione percentuale della produzione di servizio della stessa entità. In presenza di compensazioni economiche unitarie differenziate in funzione del tipo di sistema di trasporto (tram, bus) e di veicoli impiegati per l'esercizio delle varie linee - come nel caso del contratto con GTT - questa corrispondenza rimarrebbe confermata se le percorrenze di **tutte** le tipologie di sistema e di veicolo diminuissero percentualmente della stessa entità (pari alla diminuzione percentuale dei finanziamenti).

Produzione Servizio (Mv•km)



Effetti degli interventi del 2011 e del 2012

Le figure che seguono illustrano e riepilogano gli [interventi effettuati nel 2011 e nel 2012](#) e i risparmi attesi.

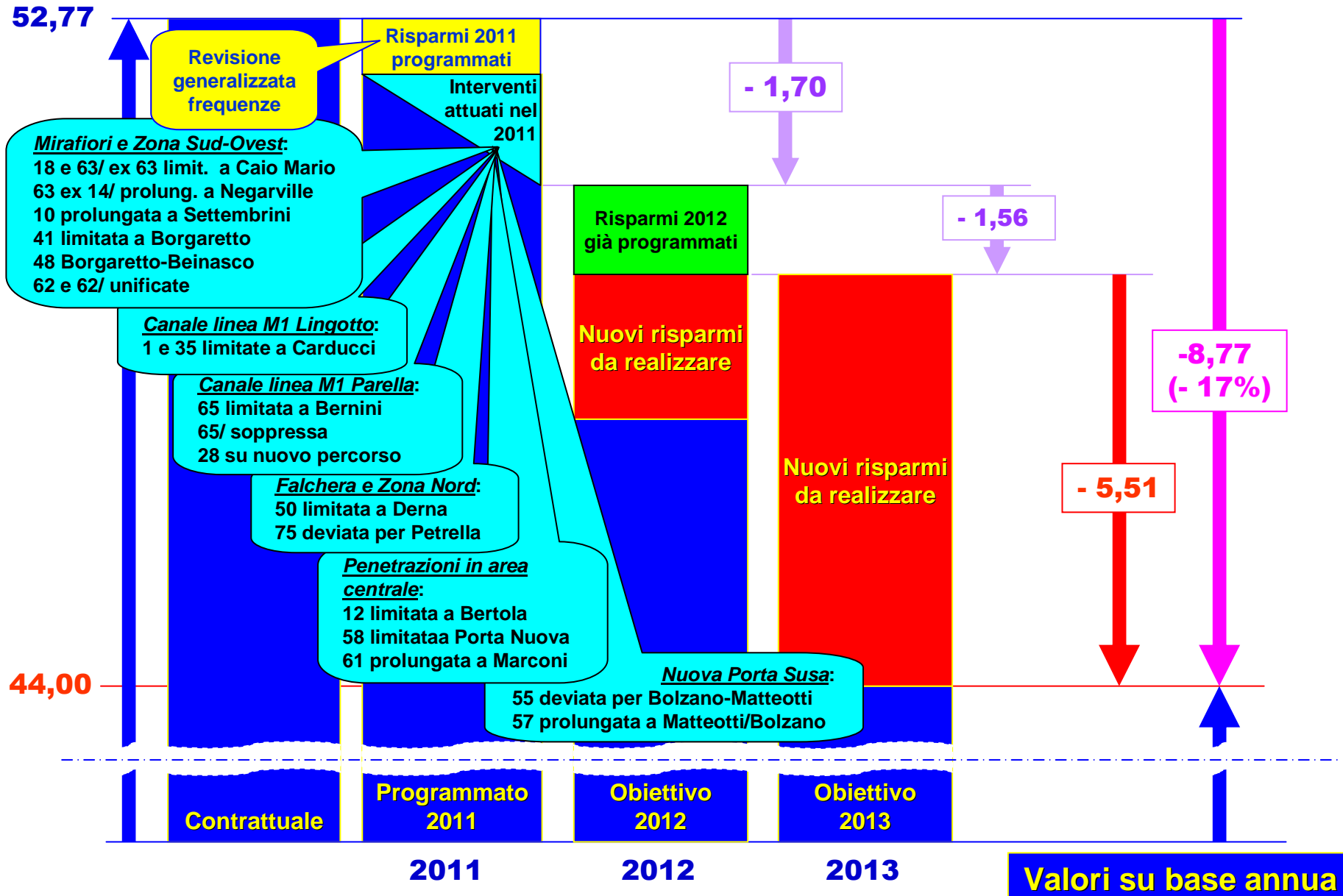
Si stimava (settembre 2012) che gli interventi individuati e progettati, assieme a quelli già attuati avrebbero avuto l'effetto di abbassare la produzione chilometrica (su base annua) da 52,77 a 46,62 milioni di veicoli•km. Rimaneva un montante residuo di 2,62 milioni di veicoli•km di risparmi da realizzare con interventi da individuare.

Nei fatti l'attuazione degli interventi progettati, con gli adeguamenti resisi necessari per adeguare l'offerta ai carichi e la necessità di ottemperare ad alcuni vincoli sull'esercizio, ha portato a rivalutare la stima della produzione tendenziale annua 2013 a 47,08 milioni di veicoli•km a fronte di un valore obiettivo pari a 44,05 milioni di veicoli•km.

Lo scostamento risulta pari a 3,03 milioni di veicoli•km.

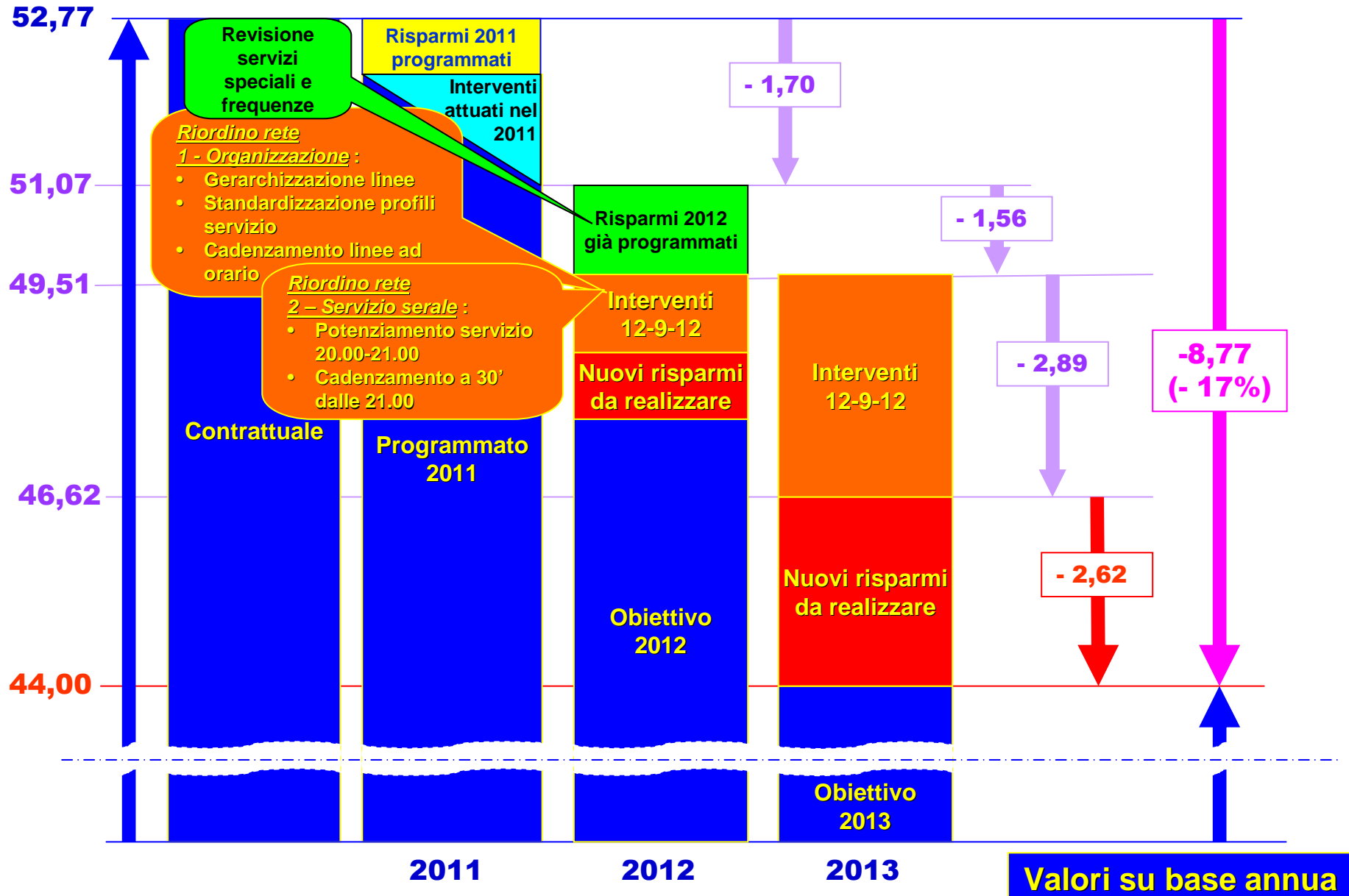


Evoluzione della Produzione Servizio (Mv•km) - 1



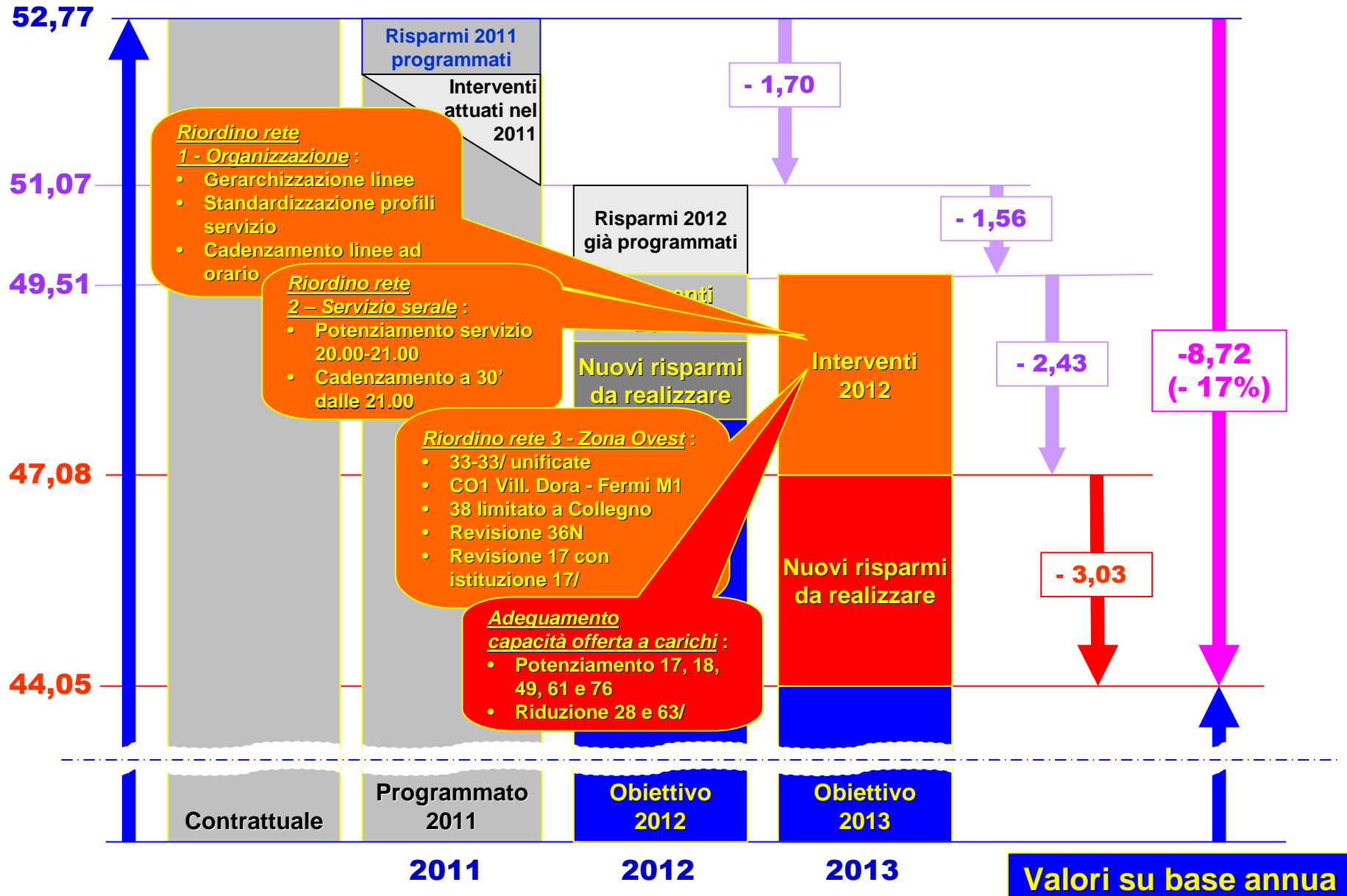


Evoluzione della Produzione Servizio (Mv•km) - 2





Evoluzione della Produzione Servizio (Mv•km) - 3



Ulteriori riduzioni da attuare

Come mostra la tabella sottostante, per allinearsi alla produzione chilometrica contrattuale contribuita per l'anno 2013, occorre effettuare **ulteriori riduzioni** rispetto a quelle già attuate nel corso del 2011 e 2012, **per 3.000.000 km/anno ca.**

Tipologia veicolo	Valori da Contratto di Servizio			Valori da PPdS		Scostamento PPdS vs Contratto	
	Corrisp. unitario [€/km]	km/anno	Corrisp. totale [€]	km/anno	Corrisp. totale [€]	km/anno	Corrisp. totale [€]
Linea 4	6,908	1.850.000	12.779.800	1.935.713	13.371.905	85.713	592.105
Tram	6,751	5.000.000	33.755.000	4.839.459	32.671.188	-160.541	-1.083.812
Bus 18 m	3,258	11.500.000	37.467.000	11.034.457	35.950.262	-465.543	-1.516.738
Bus 12 m	2,512	25.700.000	64.558.400	29.275.099	73.539.050	3.575.099	8.980.650
Totale		44.050.000	148.560.200	47.084.729	155.532.404	3.034.729	6.972.204

Gli interventi attuabili a breve

GTT e Agenzia hanno congiuntamente individuato una **prima tranche di interventi**, attuabili a breve, finalizzati a proseguire il lavoro di riorganizzazione per rendere la produzione di servizio coerente con le risorse attese. L'obiettivo che si ritiene perseguibile è l'attivazione per giovedì 2 maggio 2013.

Gli interventi proposti **riguardano essenzialmente i quadranti suburbani**:

- A. **Nord-Ovest** (Venaria e Druento con alcune ricadute sulla Circoscrizione 4 in Alta Parella e Basso San Donato)
- B. **Nord-Est** (Settimo)
- C. **Sud-Ovest** (Beinasco)
- D. **Sud-Est** (Moncalieri, Trofarello, Cambiano e Santena)

ed inoltre **alcune azioni di adeguamento in area urbana** riguardanti:

- afferenza al SFM a Stura e Rebaudengo/Fossata (Circoscrizioni 5 e 6)
- afferenza alla linea 1 di metropolitana (Circoscrizioni 4, 9 e 10)
- canale della linea tranviaria 4 (Circoscrizione 6)

Non è toccato il quadrante suburbano Ovest (Collegno, Grugliasco, Rivoli, Pianezza,) che è già stato oggetto di intervento.



Progetto A

Quadrante Metropolitano nord-ovest e zona Parella

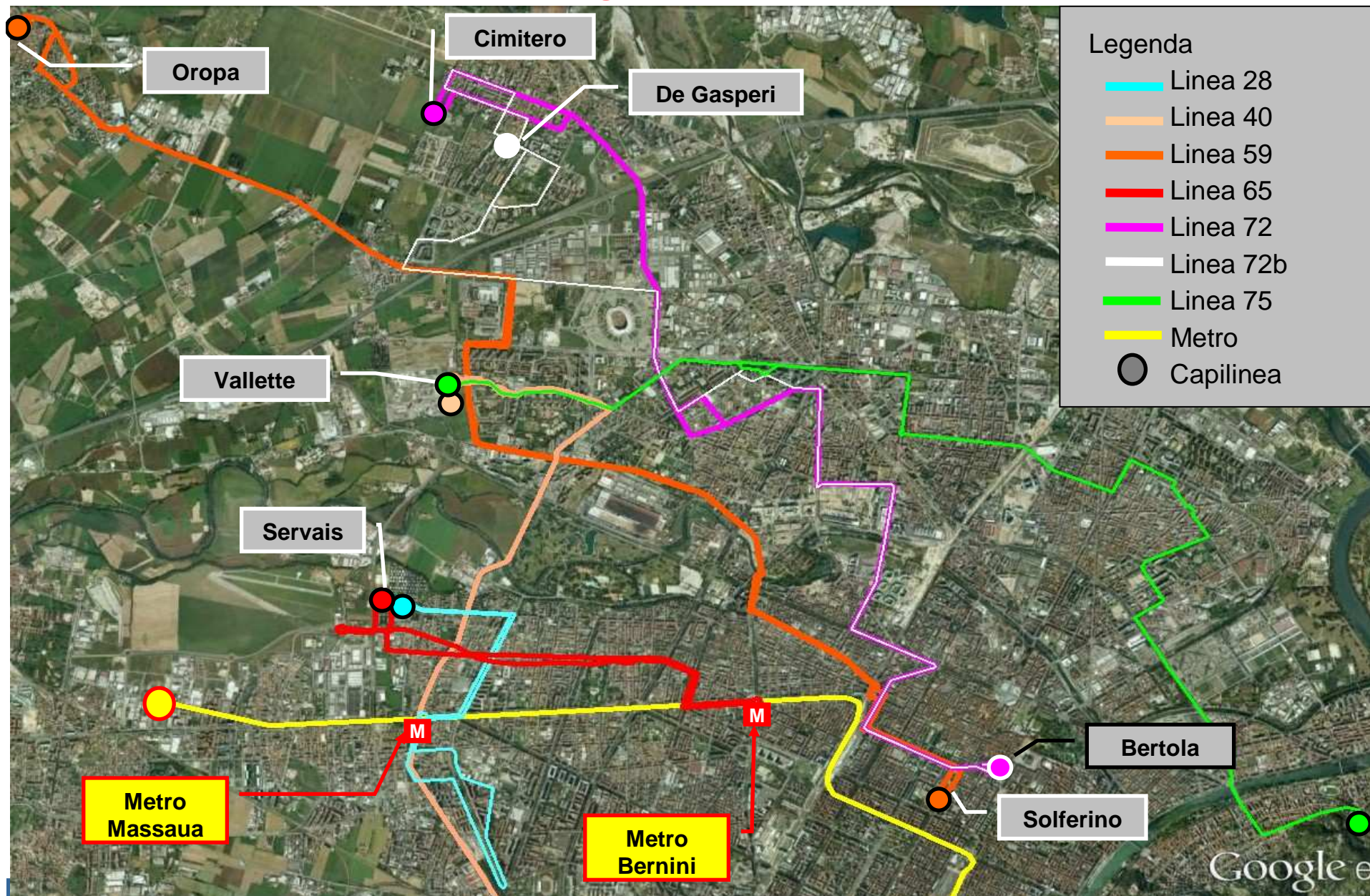
Proposta di riorganizzazione

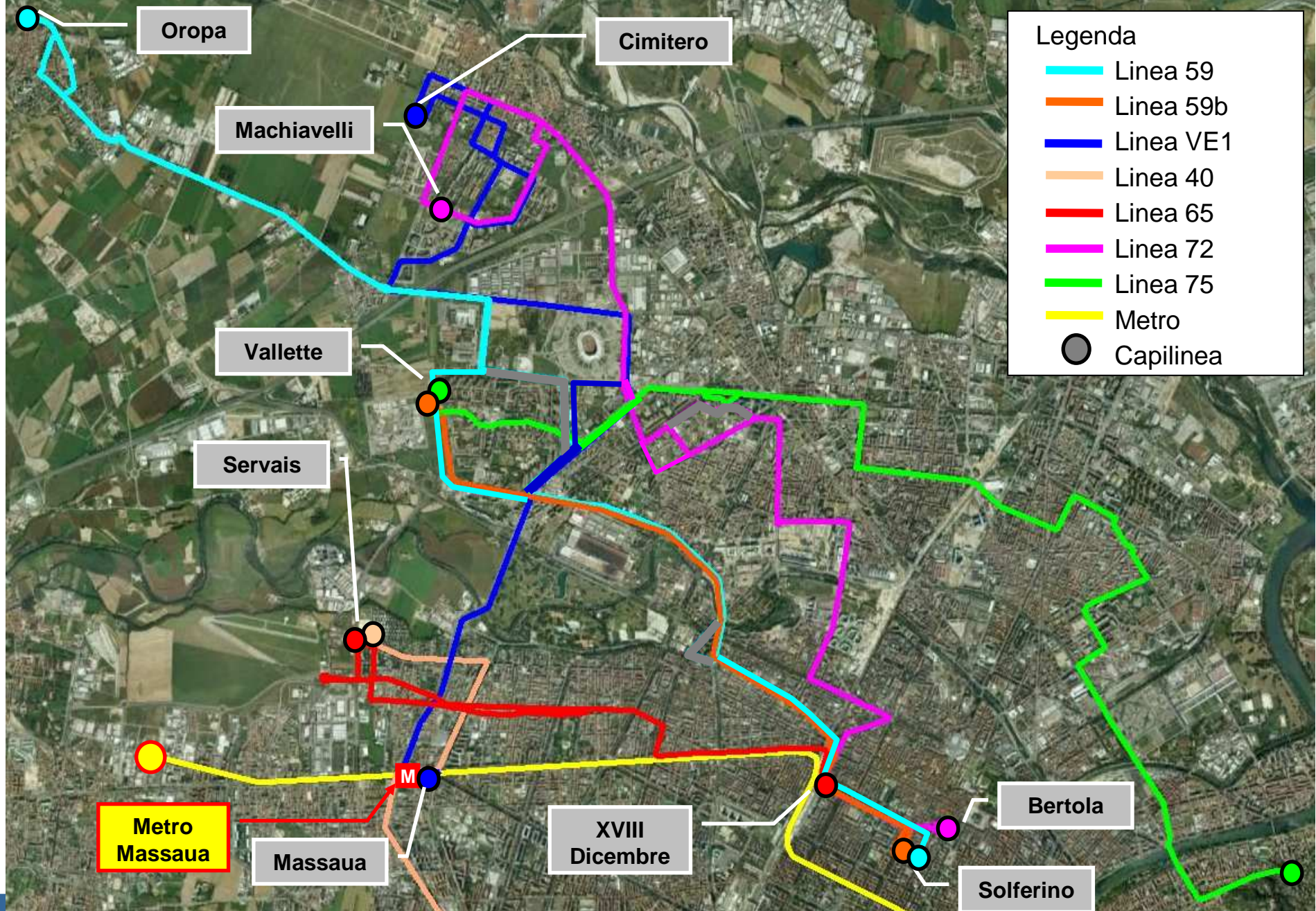
La presente ipotesi rivede il servizio nel Quadrante nord-ovest (Druento –Venaria) e in Torino (zona Parella).

Gli **interventi previsti** sono i seguenti:

- ❑ **rimodulazione delle frequenze della linea 59** (Druento-Solferino), con intervalli adeguati all'effettiva domanda di Servizio (tratta suburbana);
- ❑ **istituzione della nuova linea 59B sulla tratta urbana Vallette – Solferino**, a rinforzo della linea 59 rimodulata (dalle 9.00 alle 21.00 ca.), al fine di mantenere in Città l'attuale intensità di Servizio;
- ❑ **soppressione della linea 72B e contestuale potenziamento della Linea 72** (percorso attuale bi-direzionale);
- ❑ **istituzione della linea VE1 (Venaria – Massaua)**, sul percorso della linea 72B attuale in Venaria e instradamento sull'asse di via Pietro Cossa fino a piazza Massaua;
- ❑ **soppressione della linea 28**;
- ❑ **modifica di percorso della linea 40**, con instradamento, da piazza Massaua, sul percorso attuale della linea 28 fino al capolinea di via Servais;
- ❑ **instradamento della linea 52 su corso Mortara e via Livorno**, a copertura della tratta abbandonata dalla linea 46B attuale (destinata nel progetto a collegare Movicentro Stura con Quartiere Barca/Bertolla in Circostrizione 6);
- ❑ **prolungamento della linea 65 a piazza XVIII Dicembre** con mantenimento attuale percorso lungo Sacco e Vanzetti/Servais/Bianco.

Configurazione attuale





Intervalli di passaggio previsti

Linea	CONFIGURAZIONE PROGETTO								
	i.s.-06:00	06:00-07:00	07:00-09:00	09:00-12:00	12:00-16:00	16:00-19:00	19:00-20:00	20:00-21:00	21:00-00:00
28	soppressa								
65	16.00	16.00	10.00	15.00	15.00	15.00	15.00	40.00	40.00
40	25:00	22:00	11:00	18:00	14:00	15:00	15:00	36:00	36:00
72	17.00	13.00	08.00	11.00	11.00	11.00	10.00	30.00	30.00
75	15:00	11.00	09.00	14.00	13.00	14.00	14.00	17.00	30:00
VE1	30.00	30.00	15.00	30.00	30.00	15.00	30.00	36:00	36:00
59b Vallette - Solferino				15.00'	15.00'	15.00	13:00))
59 Druento - Solferino	20.00	15.00	10.00	33.00	33.00	36.00	32.00	30.00	30.00



Progetto B

Quadrante Metropolitano Nord-Est (Settimo)

Proposta di riorganizzazione - Servizio feriale

La proposta di riorganizzazione prevede:

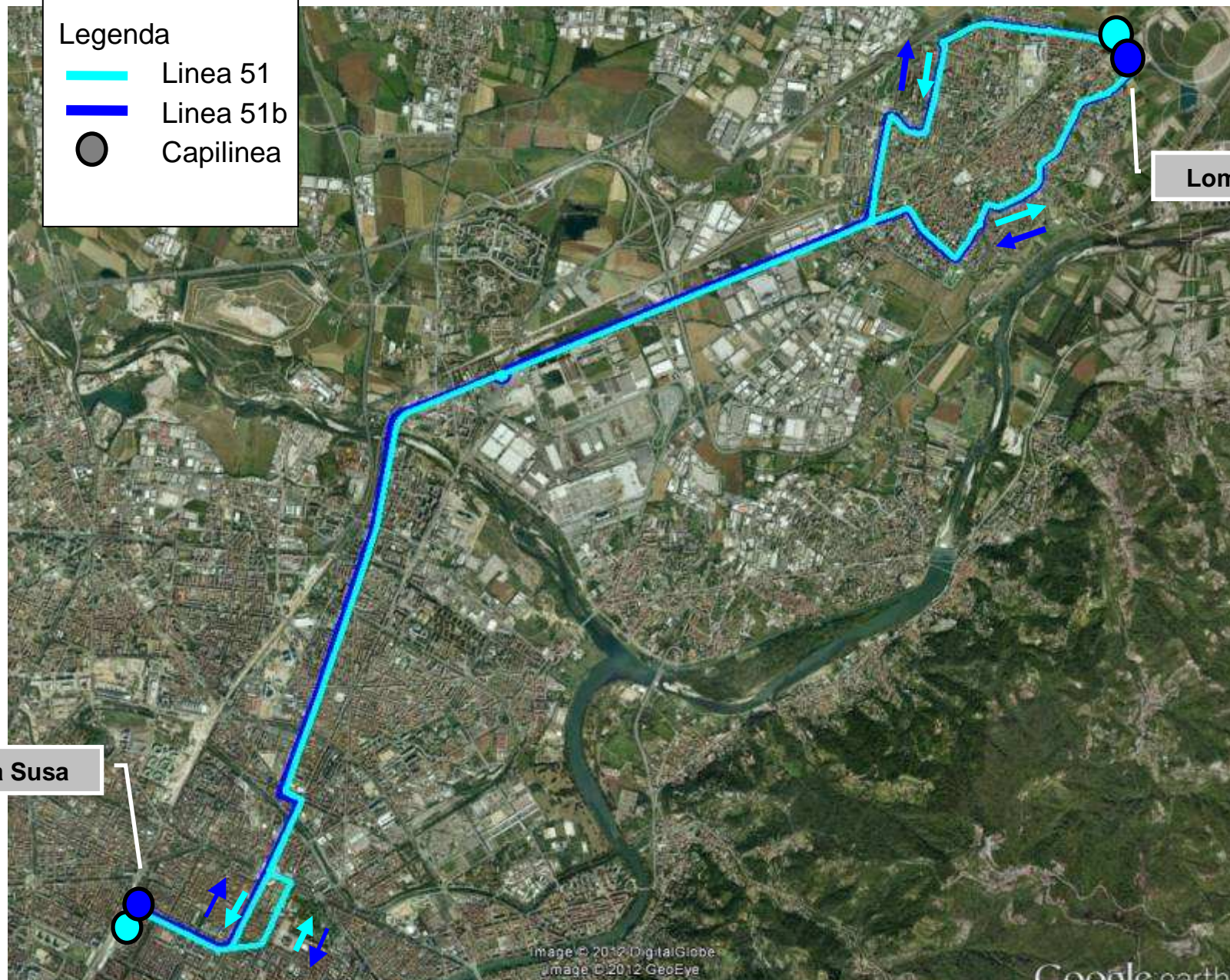
- ❑ **l'unificazione** in Torino delle **linee 51 e 51b** e la loro **limitazione a parcheggio Stura FS**, con **l'istituzione di due linee circolari in Settimo nei giorni feriali** (denominate **linee SE1 e SE2**) sul percorso delle attuali linee 51B (circolare destra) e 51 (circolare sinistra);
- ❑ **l'attestamento della linea 21 alla stazione ferroviaria Rebaudengo;**
- ❑ la modifica di percorso della **linea 46b** (denominata **linea 20**), che verrebbe ad assumere la **funzione di collegamento di Zona Barca** (via Torre Pellice) **con la linea 4, la linea 46 e il passante ferroviario;**
- ❑ **l'instradamento della linea 52 su corso Mortara, via Livorno e corso Umbria**, a copertura della tratta abbandonata dalla linea 46b attuale;
- ❑ **la limitazione della linea 27 a via Anglesio;**
- ❑ **la soppressione della linea 26 speciale stabilimenti** (Falchera-Iveco).



Linee 51-51b – Configurazione attuale

Legenda

- Linea 51
- Linea 51b
- Capilinea



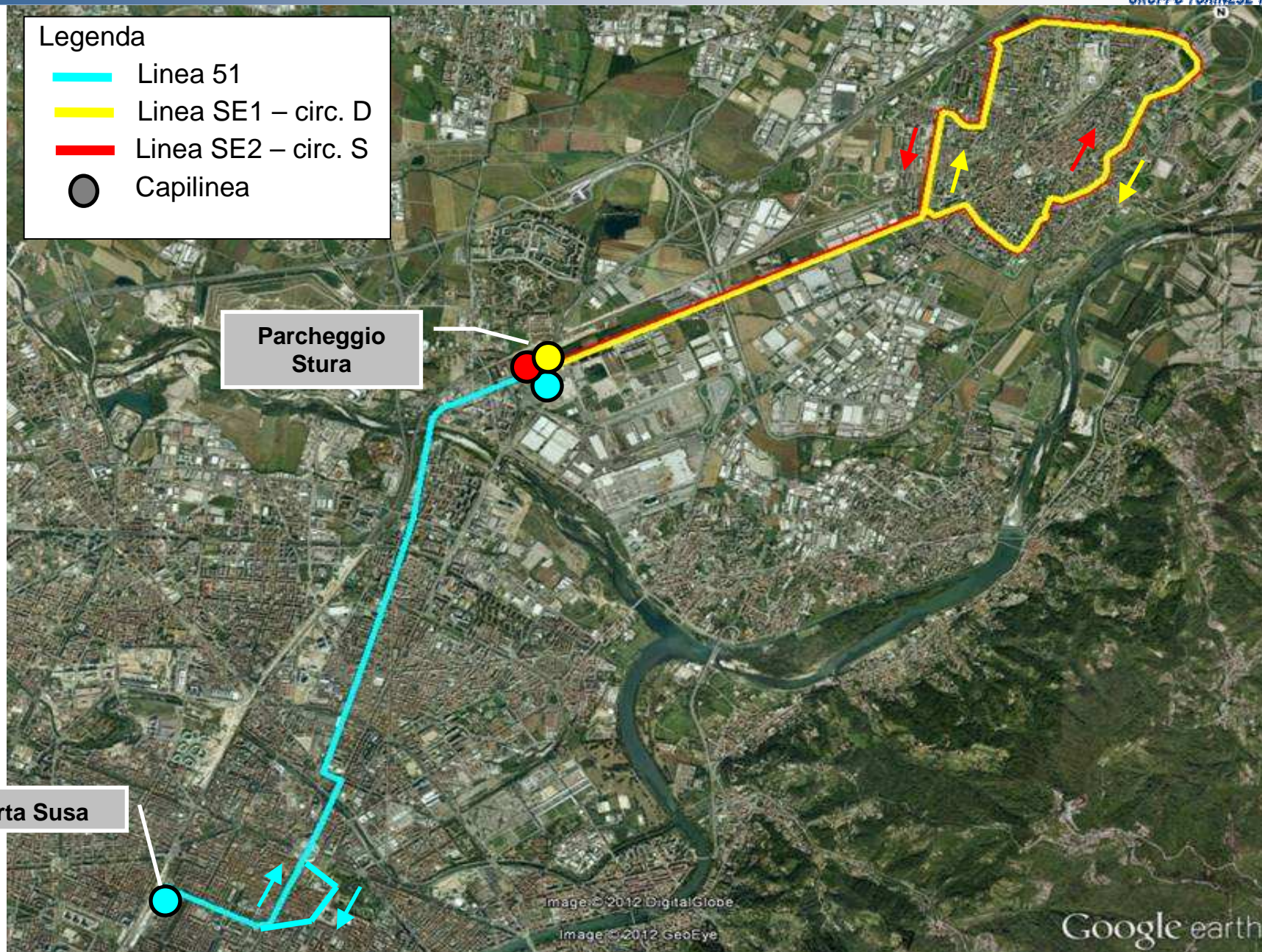
Porta Susa

Lombardia



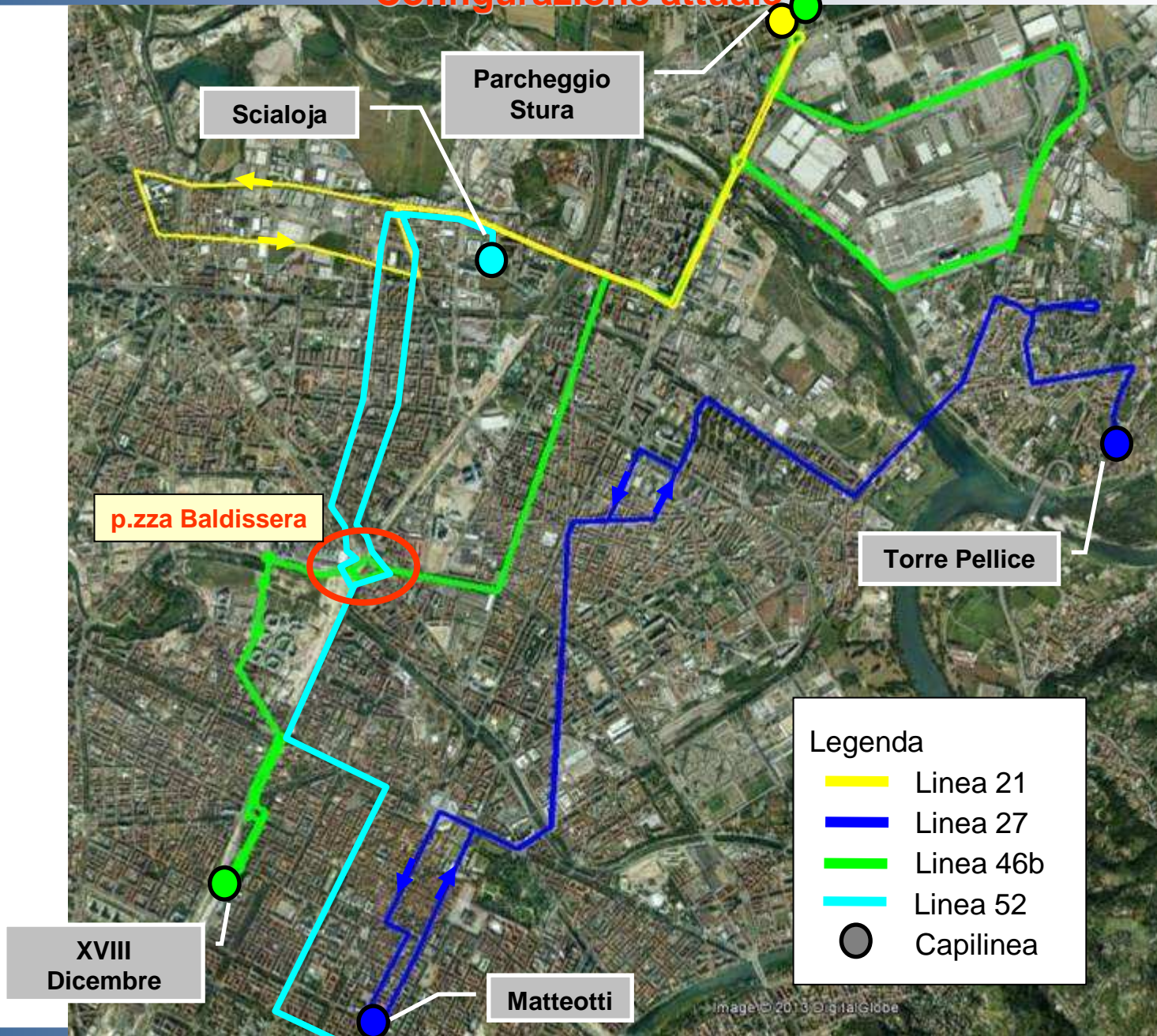
Legenda

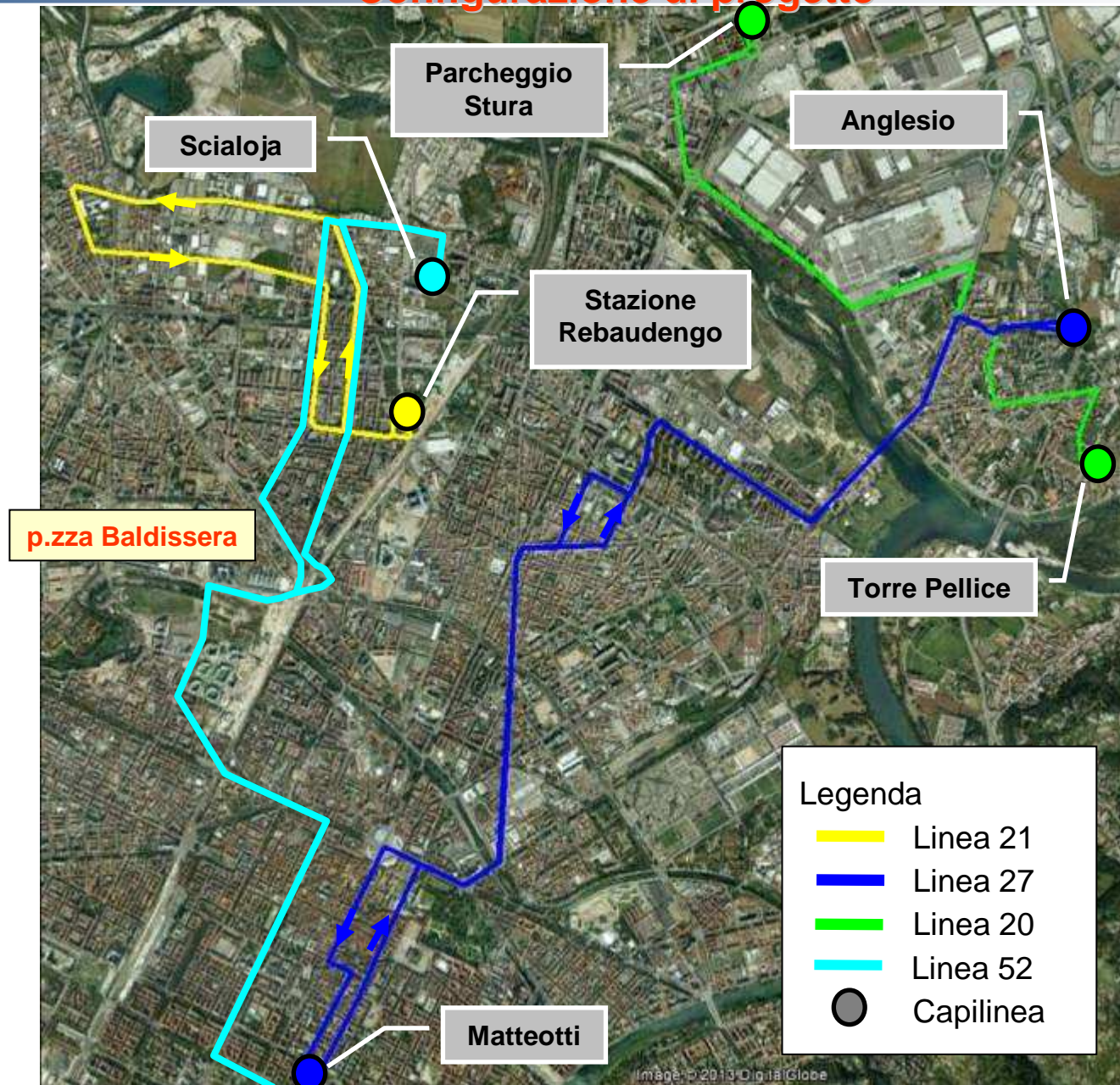
- Linea 51
- Linea SE1 – circ. D
- Linea SE2 – circ. S
- Capilinea





Linee 21, 27, 46b e 52 Configurazione attuale





Copertura tracciato attuale linea 46b

Il servizio sulle tratte abbandonate dalla linea 46b verrebbe garantito dalle linee indicate nella tabella sottostante.

Asse	Linee transitanti
strada Cascinette/strada Settimo	linee speciali e servizio di navetta aziendale Iveco
corso Giulio Cesare	4, 46
corso Vercelli	51 unificata
corso Vigevano	49, 77
via Livorno	52, 60, 72
corso Umbria	60, 52
corso Principe Oddone	60, 52

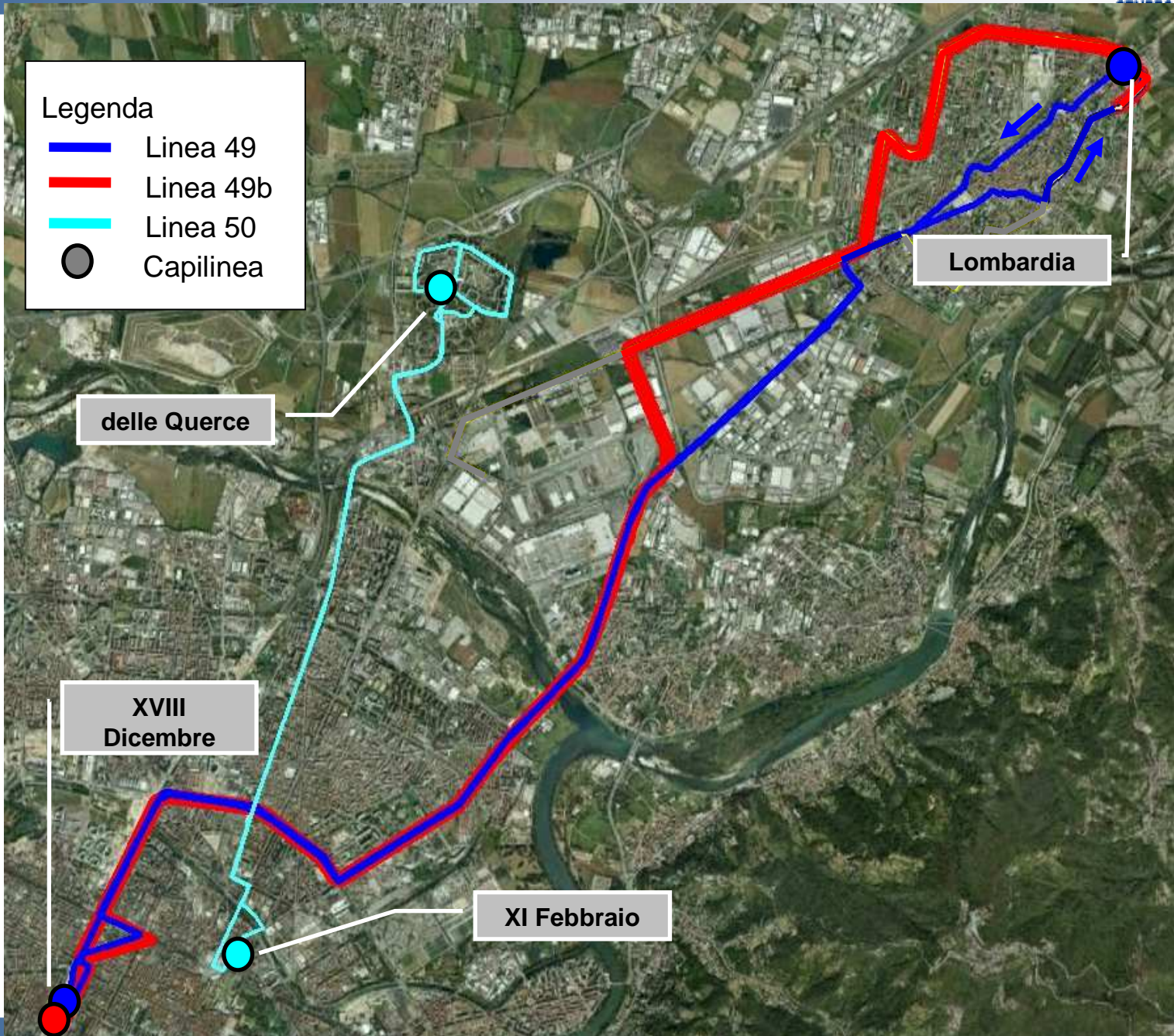
Intervalli di passaggio previsti – Servizio feriale invernale

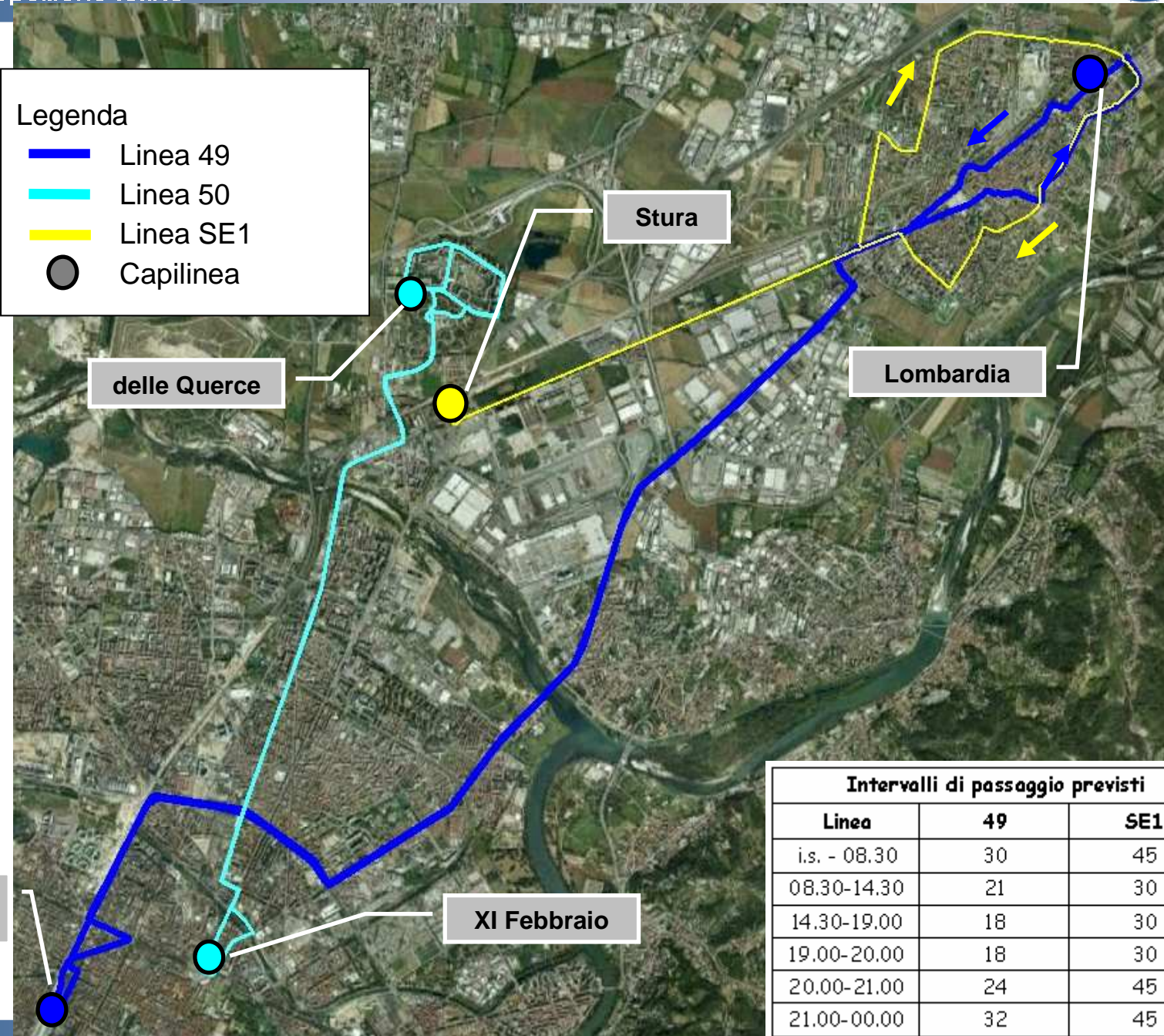
Linea	CONFIGURAZIONE PROGETTO								
	i.s.-06:00	06:00-07:00	07:00-09:00	09:00-12:00	12:00-16:00	16:00-19:00	19:00-20:00	20:00-21:00	21:00-00:00
21	30:00	30:00	30:00	30:00	30:00	30:00	30:00		30:00
27	24:00	19:00	09:00	16:00	13:00	10:00	11:00	20:00	30:00
46B	18:00	19:00	14:00	20:00	20:00	14:00	13:00	35:00	35:00
51-TO	16:00	14:00	8:00	14:00	14:00	13:00	13:00	23:00	30:00
SE1 e SE2 (cumul)	15:00	12:00	9:00	15:00	15:00	15:00	14:00	25:00	25:00
52	12:00	10:00	7:00	11:00	11:00	10:00	9:00	18:00	30:00

Proposta di riorganizzazione - Servizio festivo

La proposta prevede:

- unificazione linee 49 e 49b** (sul percorso della 49 ed a frequenze “cumulate” sostanzialmente invariate);
- gestione della nuova linea SE1** (attualmente le linee 51-51b sono gestite solo nelle giornate feriali).





Legenda

- Linea 49
- Linea 50
- Linea SE1
- Capilinea

delle Querce

Stura

Lombardia

XVIII
Dicembre

XI Febbraio

Intervalli di passaggio previsti		
Linea	49	SE1
i.s. - 08.30	30	45
08.30-14.30	21	30
14.30-19.00	18	30
19.00-20.00	18	30
20.00-21.00	24	45
21.00-00.00	32	45



Progetto C

Quadrante Metropolitano Sud-Ovest (Beinasco)

Proposta di riorganizzazione

La proposta di riorganizzazione prevede l'**adeguamento degli intervalli di passaggio della linea 48** alla reale domanda, come da seguente tabella.

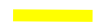


Linea	CONFIGURAZIONE PROGETTO -				
	i.s.-06:00	06:00-07:00	07:00-09:00	09:00-16.00	16.00 - 21.00
48	30:00	30:00	15.00	30:00	30:00

Inoltre, si prevede la seguente **modifica di percorso** della Linea in **Beinasco**, da adottare in entrambe le direzioni, da Strada Torino/Strada Borgaretto prosegue per Strada Orbassano (direzione sud-est) a destra per Via Spinelli – a destra per Via Serafino – percorso normale (direzione San Luigi: a sinistra per Strada Torino – direzione Borgaretto: prosegue dritto per Strada Borgaretto).

L'adozione della suddetta modifica è subordinata al completamento, da parte dell'Amministrazione di Beinasco, degli **interventi di adeguamento della viabilità e di realizzazione delle necessarie nuove fermate**, condivisi nel corso di uno specifico sopralluogo congiunto ex-DPR 753/80 tenutosi in data 3/04/2013.

Modifica percorso Linea 48

Legenda

-  Linea 48 attuale
-  Ipotesi prolung.
-  Nuove fermate da realizzare





Progetto D
Quadrante Metropolitano Sud-Est
(Moncalieri, Trofarello, Cambiano e Santena)
e nodo di interscambio Carducci

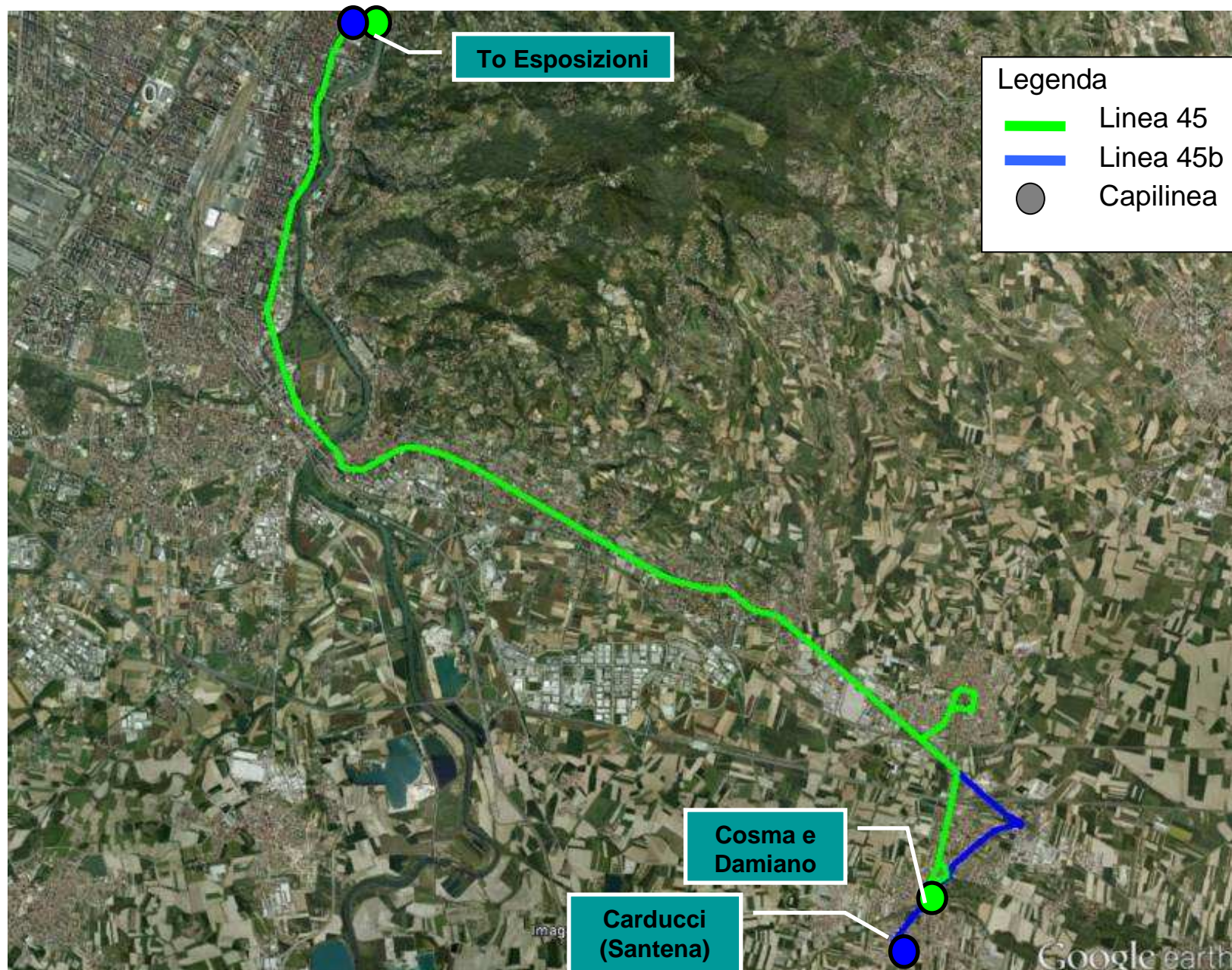
Proposta di riorganizzazione

La proposta di riorganizzazione prevede:

- ❑ **l'unificazione del capolinea delle linee 45 e 45B feriali in piazza Carducci a Santena**, il transito di tutte le corse da Cambiano, l'adeguamento degli intervalli di passaggio all'effettivo carico della linea e **l'attestamento del capolinea in Torino a piazza Carducci**, per garantire il collegamento con la linea di metropolitana;
- ❑ **la limitazione della linea 34 alla tratta Carducci – Cimitero Parco**, per sfruttare l'interscambio con la linea di metropolitana nelle relazioni verso San Salvario ed eliminare una tratta di linea poco frequentata.

Il servizio sulle tratte abbandonate dalla linea 34 verrebbe garantito rispettivamente da:

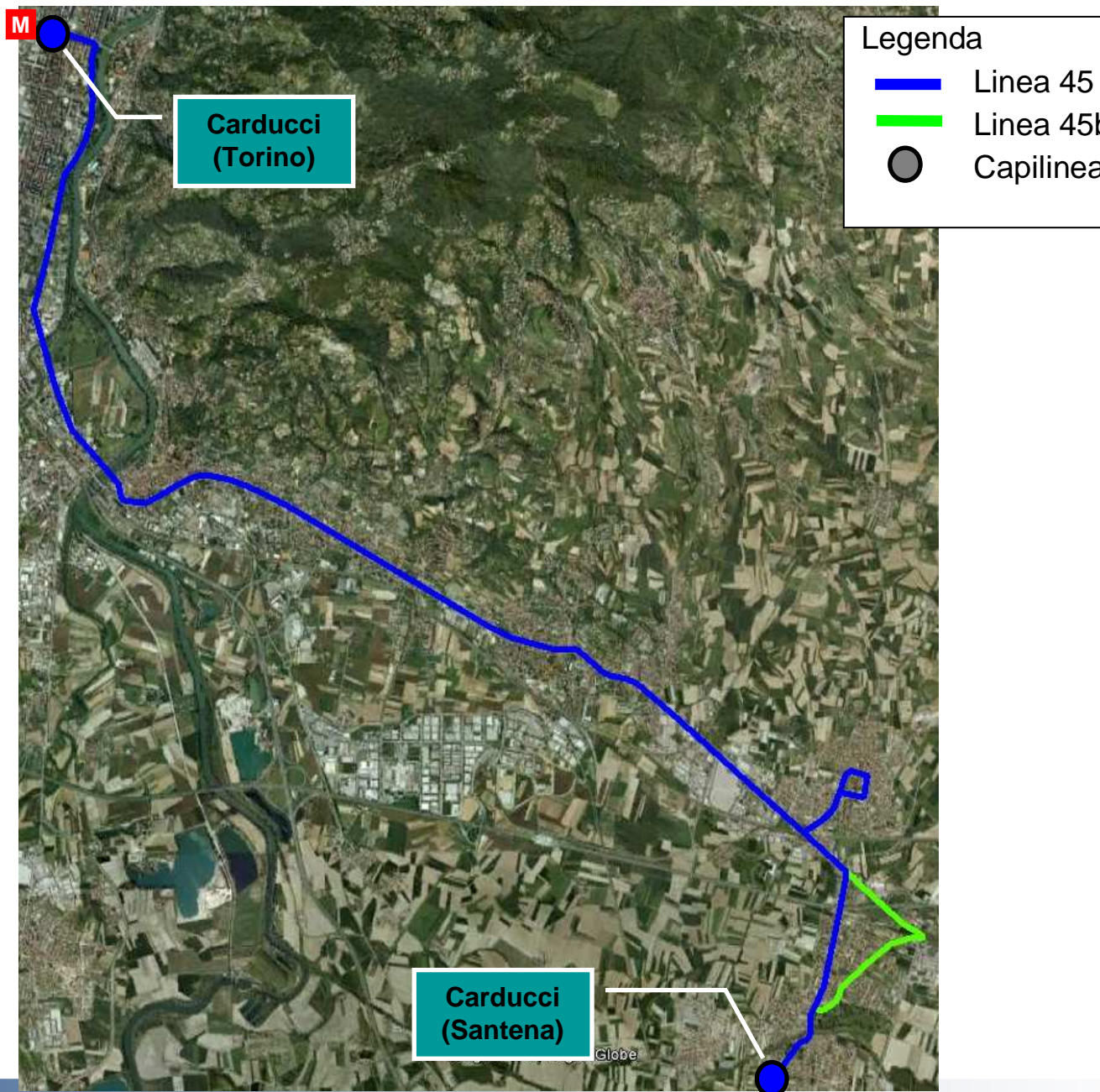
- asse corso Massimo d'Azeglio: linea 67
- Cimitero Parco: linee 5b, 38 e 74.





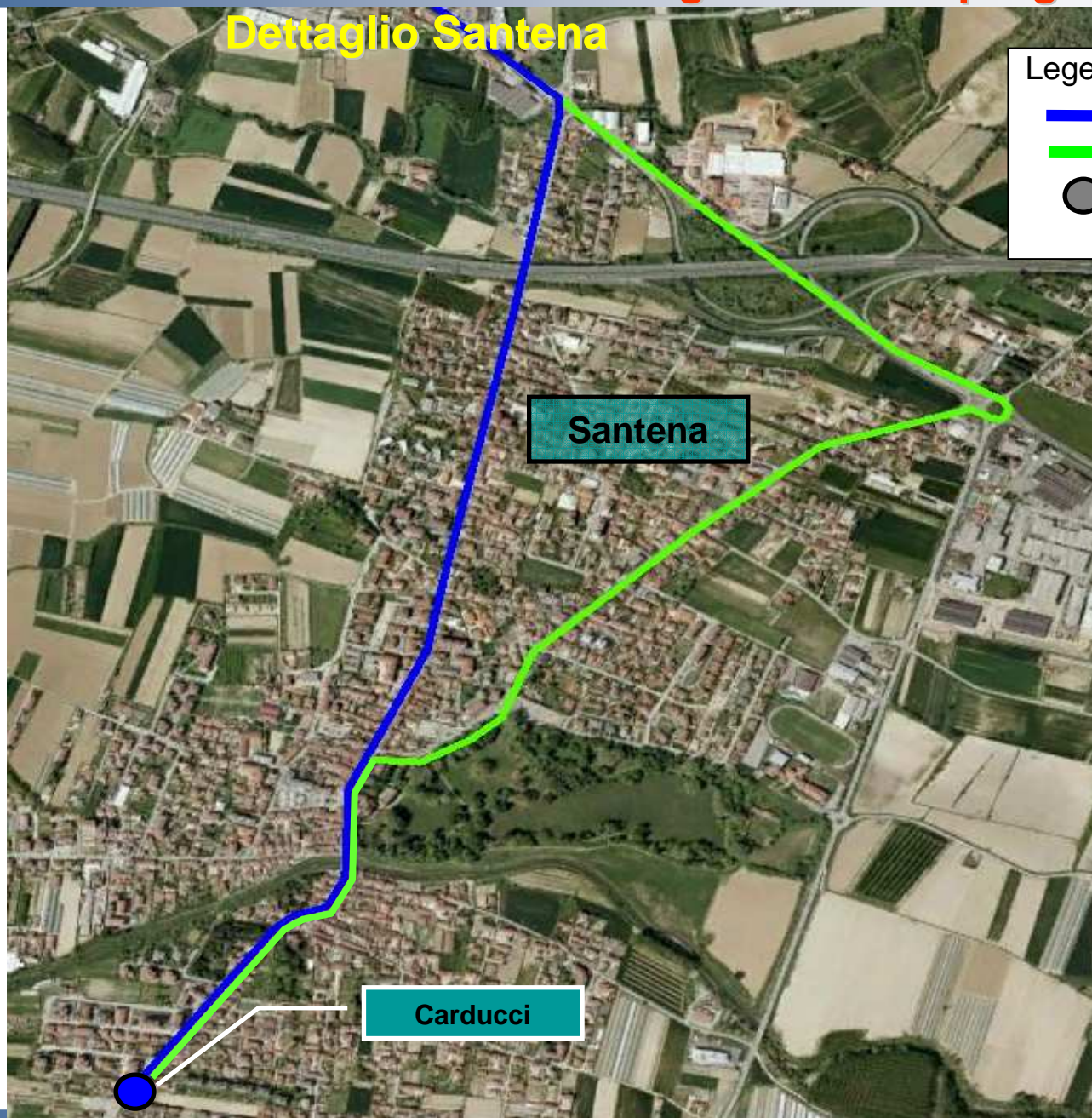
Dettaglio Santena







Dettaglio Santena



Legenda

- Linea 45
- Linea 45b
- Capilinea

Santena

Carducci



Intervalli di passaggio previsti

Linea	CONFIGURAZIONE PROGETTO								
	i.s.-06:00	06:00-07:00	07:00-09:00	09:00-12:00	12:00-16:00	16:00-19:00	19:00-20:00	20:00-21:00	21:00-00:00
34	19.00	19.00	12.00	15.00	15.00	15.00	15.00	20.00	25.00
45-45b cumulato	28.00	13.00	12.00	18.00	18.00	15.00	15.00	45.00*	45.00*

* gestione della sola 45