

CITTA' METROPOLITANA DI TORINO – SALA CONSIGLIERI

SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO 20 GENNAIO 2016 RELATORE ING. FRANCO CAMPIA



SERVIZIO FERROVIARIO
METROPOLITANO

AGENZIA DELLA MOBILITÀ PIEMONTESE
Via Belliere 25/C 10125 TORINO
Cod. Fiscale 01939030123
Tel 011.302.52.11/23
Fax 011.302.52.00
email info@nrm.torino.it
pec nrm.torino@cert.ruparpiemonte.it
sito www.nrm.torino.it

gennaio 2016

Un saluto cordiale ai colleghi convenuti ed un ringraziamento agli ex consiglieri provinciali presenti, tra cui l'ex presidente della Provincia Luigi Sergio Ricca, ed agli ex consiglieri comunali di Torino; tra loro Gianni Nigro, già presidente dell'Agenzia della Mobilità Metropolitana.

Dunque, parliamo di trasporti, di uno specifico comparto, quello del *trasporto pubblico locale* (TPL), associato agli spostamenti pendolari e non solo, effettuato su treno, nella nostra realtà torinese. Toccherò argomenti che sicuramente conoscerete, ma forse non in una visione complessiva.

Tutti, per intanto, hanno percepito che c'è stata in questi ultimi anni una fortissima evoluzione nel servizio di trasporto passeggeri ferroviario, sulle medie e lunghe distanze, grazie all'Alta Velocità. Non è il tema di oggi, basta ricordare che è stata comunque una rivoluzione. Si è verificato, anche in Italia, quello che si era già prodotto negli anni '90 in Francia: sulle tratte medio lunghe (in Francia fu dapprima la Parigi - Lione, qui sarà Milano-Roma o Torino-Roma) gli aerei praticamente non caricano più, ormai il treno ha preso il loro posto.

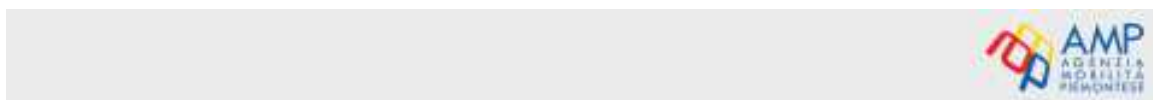
Anche sulle brevi distanze, cioè sul trasporto locale, ci sono state però grandi novità e si offre un'offerta diversa nella gestione del servizio, diversa da quella tradizionale.

Ecco allora che oggi ci occupiamo del **Servizio Ferroviario Metropolitano**. Una realtà molto innovativa e vedremo di ricapitolare in che senso è innovativa.

Attenzione: il Servizio Ferroviario Metropolitano è stato concepito avendo alle spalle delle decisioni importanti, molto importanti, assunte in precedenza, direi maturate negli anni 80-90 e poi arrivate a compimento negli anni 2000.

Ne cito due: l'**integrazione tariffaria "Formula"** che, ricorderete, vale per gli abbonamenti; prima ciascun vettore si faceva il suo abbonamento e se il passeggero doveva fare cambi di percorso quotidianamente, aveva necessità di abbonamenti diversi. Con Formula siamo arrivati ad avere un solo abbonamento che vale per tutti i vettori, quindi una grande semplificazione, anche tariffaria. Poi un'altra novità, che ha aperto la strada al Servizio Ferroviario Metropolitan: la creazione dell'**Agenzia della Mobilità Metropolitana**, concepita e studiata negli anni '90 e che ha preso il volo negli anni 2000. Come ho detto abbiamo qui Nigro che ne è stato il penultimo presidente, prima dell'attuale, Lubatti e dopo la Sestero, Assessore comunale.

Senza queste novità, il Servizio Ferroviario Metropolitan non sarebbe potuto partire ma c'è stata un'altra **precondizione fondamentale: la potente evoluzione infrastrutturale nel settore ferroviario a Torino**: vi faccio vedere una carta che trovo divertente, interessante.



2

Essa descrive le opere ferroviarie in Torino nella storia. Potete vedere che ci sono due blocchi d'interventi. Uno nella seconda metà dell'800, aperto dall'opera richiamata dal pallino rosso che c'è sulla destra, riguardante la prima linea, realizzata a partire dall'attuale scalo Valdocco, verso Novara, in realtà concepita per farci salire i cannoni, i cavalli ed i soldati per la seconda guerra d'indipendenza. Successivamente si è andati avanti, è stata realizzata la linea per Genova, attestata a Porta Nuova e si è arretrata la Torino-Novara- Milano a Porta Susa.

Questo nell'800.

Poi è successo che la città nel frattempo è cresciuta, nei traffici cittadini le carrozze sono state sostituite dalle automobili e ci si è resi conto che i binari che attraversavano i corsi principali non erano molto comodi e graditi dai guidatori dei veicoli. Quindi il Consiglio Comunale di Torino già

intorno al 1905 - 1906 decise che bisognava abbassare il piano del ferro (o interrare il viale: pensiamo al Corso Regina Margherita)⁽¹⁾.

A Torino, dunque, si avverte la necessità di fare questi interventi ma con lo scoppio della guerra mondiale, sorgono ostacoli vari e l'iniziativa rallenta; negli anni '20 c'è una grande ripresa di attività e si realizzano finalmente i "trinceroni", che tutti noi abbiamo conosciuto e questa operazione si chiude con gli anni '30. Poi senza novità di rilievo si arriva agli anni 70/80 nei quali cominciano a venir fuori esigenze diverse. Ci si rende conto che una città come Torino, cresciuta come potenza economica - eravamo negli anni forti della FIAT e non solo della FIAT- con una produzione industriale da smistarsi, come sapete, anche in treno - doveva potenziare la propria "armatura" ferroviaria. In particolare si è preso atto che non poteva andar bene che la città, in direzione Nord - Sud, fosse servita da una sola coppia di binari. Lo sa bene il qui presente ex Assessore Comunale ing. Aldo Ravaioli che si è occupato, proprio in quegli anni di questi temi, con interesse e competenza.

Matura quindi la convinzione che bisognava crescere, potenziare il sistema, perché su quegli stessi binari passavano sia i treni passeggeri per le lunghe percorrenze, che i treni locali che i treni merci; troppa congestione.

Si apre un dibattito intorno a opzioni alternative: creare due nuovi binari all'esterno della cinta urbana di Torino, ossia una circonvallazione ferroviaria lungo quello che oggi è definito corridoio di Corso Marche, grosso modo, oppure quadruplicare i binari esistenti (termine tecnico delle ferrovieri "quadruplicamento in asse"), cioè a fianco dei due binari esistenti collocarne altri due.



3

Si disputò a lungo e la soluzione prescelta fu la seconda. Questo progetto venne accettato, ci sono molti documenti interessanti, se n'è occupato l'Assessorato Regionale ai Trasporti, il CSST (Centro Studi sui sistemi di Trasporto), l'IRES, oltre naturalmente alle Ferrovie ed al Comune. Documentazione c'è n'è a iosa, per chi fosse interessato. Come ho detto prevalse l'opzione, illustrata nella tavola che precede, del quadruplicamento in asse e si definì un progetto che aveva contenuti molto forti.

(1) per venire ai nostri giorni - è ciò che non si è saputo fare, nonostante i tentativi della Provincia, a Pinerolo, dove la ferrovia continua a tagliare le strade, imponendo passaggi a livello praticamente in centro. Questione poi risolta facendo chiudere la ferrovia e buona sera. Scelta irragionevole, dovuta amancanza di coraggio e fantasia....

Li riassumo: un nuovo collegamento diretto tra le stazioni Lingotto e Porta Susa, “il Passante”, con una galleria che non interferiva con gli altri tracciati; il quadruplicamento del tratto Porta Susa – Torino Stura, con una nuova stazione sotterranea di Porta Susa, potenziata ed avvicinata al corso Vittorio Emanuele, stazione che ormai conosciamo realizzata. Infine due nuove fermate in città, Zappata e Rebaudengo e l’allacciamento della linea Torino-Aeroporto-Ceres alla rete ferroviaria principale. Allacciamento che ha vissuto una travagliatissima fase di studi, conclusasi con un progetto a mio avviso particolarmente infelice, al momento in fase di realizzazione. Infine la copertura del trincerone che tagliava Torino in due, anche sul tratto di Corso Lione verso scalo S. Paolo.

Il grosso dei lavori di potenziamento del nodo di Torino dal punto di vista ferroviario, è stato concluso, salvo l’inserimento della Torino/Ceres e l’apertura delle nuove fermate di Zappata e di Rebaudengo. Zappata alla Crocetta e Rebaudengo nella zona di Torino nord. Va detto però che si sono recentemente delineate *nuove opere*, connesse al grande progetto della Torino-Lione, cui accennerò tra poco.

Alla Città di Torino, gli accordi tra enti, avevano assegnato il compito di sistemare il “di sopra” della sede dei binari; cioè le Ferrovie avrebbero coperto i trinceroni e la Città doveva sistemare la copertura, con nuova viabilità, spazi verdi, ecc... Su questo fronte, con una qualche lentezza, comunque la Città si è mossa e si è così realizzato il primo tratto del Viale della Spina ed è imminente l’apertura di un altro tratto, comprendente anche la galleria sotto l’imbocco di Corso Francia, che attraverserà la zona nord della città.



Bisogna dire ancora che nel frattempo si è avviato l'ampissimo dibattito sul progetto della nuova linea ad Alta Capacità Torino – Lione. Tale dibattito ha prodotto delle ricadute importanti sul sistema ferroviario locale, innanzi tutto per una scelta, osteggiata inizialmente dalle Ferrovie in modo duro, ma sostenuta, diciamo dalla pressione degli Enti territoriali, all'epoca guidati dalla Provincia (che forse non meritava di essere soppressa...), pressione che forzò la volontà delle Ferrovie stesse: si accettò che il nuovo tracciato attraversasse lo scalo merci di Orbassano, che invece queste ultime volevano dismettere.

Il passaggio della Torino-Lione attraverso lo scalo di Orbassano, oltre a consolidarne il ruolo strategico come scalo merci, crea le condizioni per realizzare una nuova linea *per traffico locale passeggeri*, che ha proprio come terminale la zona di Orbassano, in corrispondenza dell'Ospedale San Luigi e questa nuova linea, diciamo Stura – Orbassano, non era inizialmente stata pensata. Così pure essa consentirà di realizzare due nuove fermate, una in zona Le Gru/borgata Quaglia di Grugliasco ed un'altra in Torino, in corrispondenza dello scalo San Paolo (corsi Siracusa/Trapani), per alimentare quelle parti di conurbazione.

L'immagine sottostante mostra l'aspetto previsto del nuovo attestamento ad Orbassano.



Bene, questo, sommariamente descritto, è il quadro dei lavori che - svolti o in svolgimento - hanno rappresentato, per così dire, l'hardware su cui innestare un nuovo software, cioè un modo innovativo di gestire il trasporto ferroviario locale: il Servizio Ferroviario Metropolitano SFM.

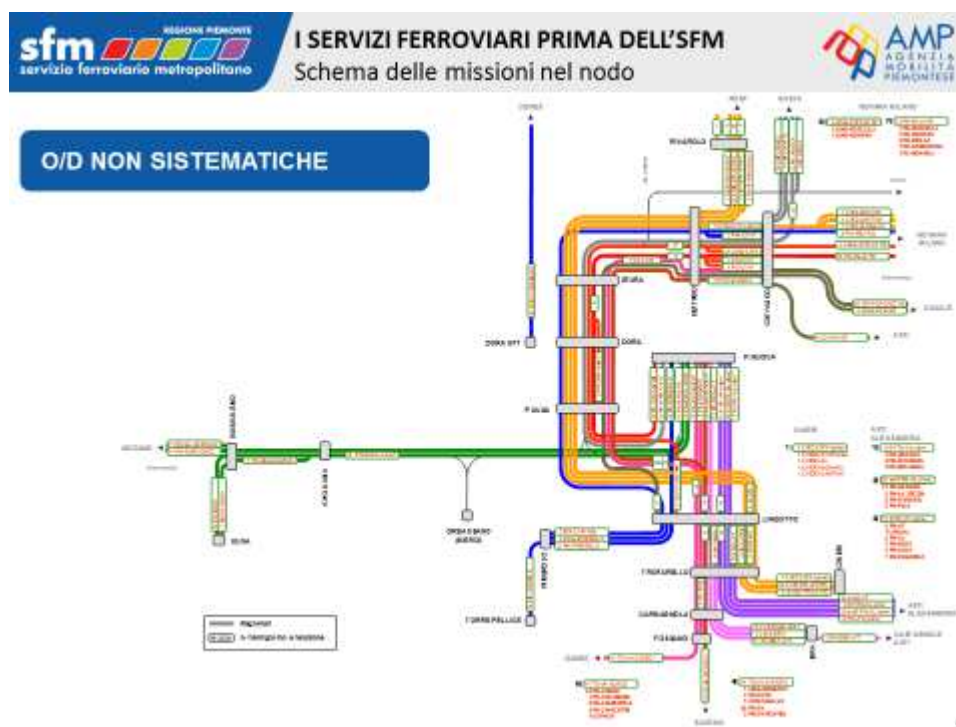
Il nonno, l'antenato del Servizio Ferroviario Metropolitano era però già presente nei documenti degli anni '80-'90, ed era il progetto degli "Attestamenti incrociati", L'ing.Ravaioli sicuramente lo ricorda, progetto che rappresentava comunque una bella novità.

Spiegazione semplificata: fino ad allora i treni dei pendolari che servivano Torino si attestavano a Porta Nuova. I convogli vi si fermavano, stavano lì il tempo necessario e poi ripartivano. Difatti Porta Nuova è una stazione con molti binari di testa, per poter ospitare tutti questi treni. Porta Susa era molto smilza, non si prestava ad accogliere, a ricoverare treni, salvo quelli dell'allora SATTI, oggi GTT, della Canavesana.

Il progetto degli Attestamenti Incrociati ragionava in un modo diverso: ho un treno che arriva ad esempio da Pinerolo; grazie ai lavori fatti non lo mando più a Porta Nuova, lo instrado verso Porta Susa, facendolo fermare a Lingotto, poi a Zappata, poi a Porta Susa, e dopo a Dora e Rebaudengo. Avendo effettuato tale serie di fermate lungo l'asse cittadino, il treno si attesterà a Nord, a Stura o a Chivasso.

Questo modello vale anche per tutte le altre provenienze esterne. Il treno che arriva da Rivarolo viene mandato a Chieri e mentre attraversa Torino si ferma in tutte le fermate.

Si tratta di una proposta "rivoluzionaria", perché consente un utilizzo molto maggiore anche per gli spostamenti brevi, urbani.

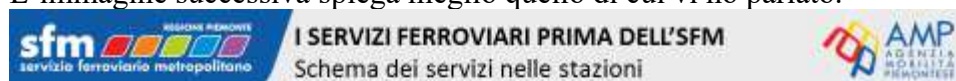


L'immagine che precede è difficile da interpretare perché molto tecnica e tanto più perché le cifre si leggono male, la mostro perché serve a far capire com'era la condizione di partenza. Una condizione che pure cercava di offrire il massimo servizio possibile ma era certamente disorganica (origini/destinazioni non sistematiche) e creava difficoltà agli utenti. Faccio due esempi che si possono dedurre da una lettura di questa carta. Da Pinerolo partivano e arrivavano due treni per Milano, tre treni per Chivasso, due treni per Lingotto e trentun treni per Porta Nuova. Quindi per il passeggero non facile districarsi, anche a livello di orari, perché ciascuna corsa aveva i suoi.

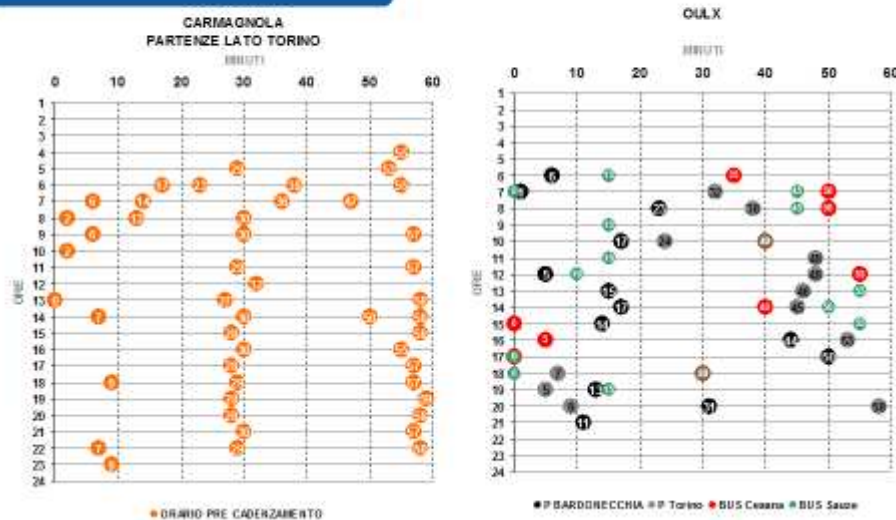
Da Rivarolo partivano e arrivavano quattro treni per Settimo, ventisei treni per Chieri, sette per Lingotto e uno per Trofarello. Quindi una grande varietà di destinazioni, direi anche un certo involontario disordine e questo è il tema su cui l'Agenzia, che ha avuto dalla Regione la competenza di occuparsi del Servizio Ferroviario, si è esercitata.

Andiamo pure avanti.

L'immagine successiva spiega meglio quello di cui vi ho parlato.



ORARI "CASUALI"



6

Va letta in questo modo: sulle ordinate, i numeri da 1 a 24, sono le ore della giornata e sulle ascisse, in orizzontale, da 0 a 60 sono i minuti. Ogni pallino che vi è collocato, corrisponde ad un treno.

La tabella a sinistra riguarda Carmagnola, partenze lato Torino; vediamo che ci sono molti treni che venivano da Carmagnola a Torino. Fino alle 4 del mattino, praticamente ce n'era solo uno alle 4,55 e poi altri dispersi in orari diversi. Però già si nota un certo addensamento di corse sulla fascia dei 30 minuti e dei 60 minuti, perchè l'Agenzia non è arrivata al Servizio Ferroviario Metropolitano di colpo ma ha fatto delle sperimentazioni per vedere se il modello funzionava e sul nodo di Cuneo era stata fatta una pre-sperimentazione, che aveva portato già una certa razionalizzazione. Cioè l'utente sapeva che *grosso modo* ai 30 ai 60 passava un treno verso Torino.

La tabella a destra riguarda Oulx, dove la situazione è più complicata, perché si nota come sono dispersi sia gli arrivi e le partenze dei treni che quelli degli autobus che poi da Oulx portano a Sestriere, a Sauze, a Cesana etc. Da sottolineare il fatto che in un contesto montano molto disperso l'integrazione treno-bus assume un'importanza decisiva.

Andiamo avanti e così arriviamo all'attivazione del Servizio Ferroviario Metropolitano.

Il progetto ha incubato per diversi anni, l'Agenzia ha lavorato approfonditamente, in particolare durante la presidenza Nigro, sugli orari anche in collaborazione con i ferrovieri di Trenitalia.

Con l'inaugurazione della nuova Porta Susa è partita la prima sperimentazione.

Un aspetto qualificante del progetto è il **servizio cadenzato: ogni 30 minuti nelle ore di punta, 60 minuti in ora di morbida**. L'utente, sa che nelle ore di punta ogni 1/2 ora ha un treno; nelle ore di morbida, cioè nelle ore, diciamo più morte della giornata, la cadenza arriva a un'ora. Tendenzialmente il minuto di partenza o di arrivo è sempre lo stesso, quindi non serve più per i pendolari andarsi a comperare l'orario ferroviario! ⁽²⁾

(2) Al proposito, ricordo che quando ho assunto qui in Provincia la responsabilità dei trasporti, abbiamo dato vita a un'iniziativa molto apprezzata, superata però da questo evoluzione di sistema. Avevamo stampato il fino ad allora inesistente *orario integrato* del trasporto **autobus di linea-treni**, perché molto spesso, specie nel territorio provinciale, chi si sposta deve sommare ad uno spostamento in treno una o più corse in autobus, spesso gestite da vettori diverse. La Provincia fornì un orario che consentiva di consultare itinerari e coincidenze, con i dati di Trenitalia, SATTI_GTT e decine di altre società.

Quindi un altro passo in avanti, in quanto non bisogna piu' andare a cercare durante l'arco della giornata quando passerà il treno, perché si sa che passerà a quel minuto (es: 7,23, 8,23, 9,23, 10,23 etc.) e si è cercato di armonizzare questi orari con le corse su gomma.

Inoltre in talune stazioni, non in tutte, si è studiato l'orario in modo tale che i treni che arrivano da piu' lontano - non Napoli per intenderci ma i treni regionali - *abbiano orari coordinati con i treni locali*, perché ci può essere il caso e sicuramente esiste, di chi arriva da destinazioni piu' lontane e deve intercambiare per andare in una località provinciale a sua volta servita da una diversa linea ferroviaria e allora questo può avvenire nelle cosiddette "stazioni porta". Poi il servizio è senza interruzioni ed è uguale in entrambe le direzioni: andata e ritorno.

Ecco quindi quale è stata la situazione nel dicembre 2012, a seguito dell'avvio del servizio.

Si è ovviamente deciso di dare ad ogni linea un numero preceduto dall'acronimo SFM e nei grafici un colore, secondo uno schema che è ampiamente diffuso in tutti i sistemi di trasporto moderni. In sostanza, quindi: **SFM 1**, che sta per Servizio Ferroviario Metropolitano linea 1, è la storica linea Chieri-Rivarolo; la **SFM 2** è la Chivasso-Pinerolo, la **SFM 3** la Torino-Bardonecchia/Susa; la **SFM 4** la Torino-Bra (la Regione ha assegnato in un secondo momento all'Agenzia anche la Torino-Bra che pure entra in provincia di Cuneo). Quindi, 1,2,3 e 4. Alla **Torino-Aeroporto- Ceres** che non è connessa, non è stato assegnato un numero ma la denominazione **SFM A**.



Un salto di qualità: ecco, come ho prima osservato, i pianificatori l'avevano ampiamente previsto ma solo ora l'utenza sta cominciando a capire le opportunità che il SFM offre anche per gli attraversamenti *intracittadini*. Lo si può vedere nella figura che segue: da **Stura** a

Rebaudengo/Fossata - fermata già aperta ed in funzione, anche se magari molti di voi non l'hanno mai usata - si va in tre minuti. Come pure da quest'ultima a Porta Susa in tre minuti, quindi piu' veloce di quanto potrebbe esserlo la Metropolitana (se ci fosse). Da Porta Susa a Lingotto si va in 7 minuti. Vantaggi che ovviamente interessano anche chi proviene da fuori città, che potrà scegliere tra un ventaglio di fermate.



sfm
servizio ferroviario metropolitano

Servizio Ferroviario Metropolitano [SFM]
Schema e principi



AMP
AGENZIA
MOBILITÀ
PIEMONTESE

L'SFM permette di utilizzare al meglio il passante e la nuova stazione Porta Susa. Collega Torino da Nord a Sud in soli 15 minuti. Il completamento delle stazioni Zappata e Dora aumenterà ulteriormente le potenzialità dell'SFM come sistema di distribuzione urbano.





Passante ferroviario di Torino



La nuova stazione Torino Porta Susa



Foto: michela d'ottavio

Quindi per gli spostamenti di quelle quote di popolazione aventi origine/destinazione nei dintorni delle stazioni-fermate questo è un modo di spostarsi estremamente comodo. E lo sarà ancor di piu' quando si sarà capito che, oltre agli abbonamenti, si possono prendere biglietti che consentono di fare il viaggio in treno, e proseguire in metropolitana, tram od autobus e viceversa...

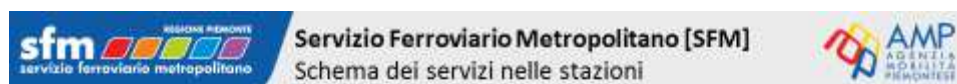
Aggiungo un aspetto importantissimo, che era già presente nella filosofia degli attestamenti incrociati. Tutte le linee che convergono da fuori città, salvo quella della val di Susa, si infilano nei binari che tagliano Torino da nord a sud, come in un imbuto ed hanno in comune la tratta urbana.

Ciò vuol dire che ad ogni fermata dentro questo corridoio passeranno frequentemente treni, uno che arriva da Pinerolo, uno che arriva da Chieri, uno che arriva da Bra, ..., quindi la frequenza non sarà della mezz'ora ma sarà dei dieci minuti o anche meno. In fondo, non troppo dissimile dai tempi di un Servizio di Metropolitana tradizionale.

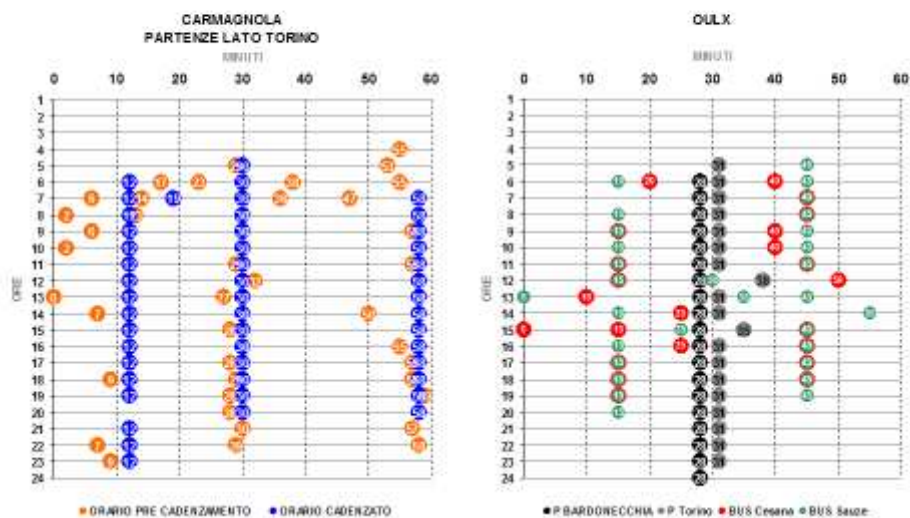
Andiamo pure avanti.

Come detto nella progettazione del SFM è stato fondamentale il ridisegno, la messa a punto degli orari.

Torniamo a Carmagnola; ecco, come si vede nella tabella di sinistra, della figura sottostante, simile a quella già esaminata in precedenza:



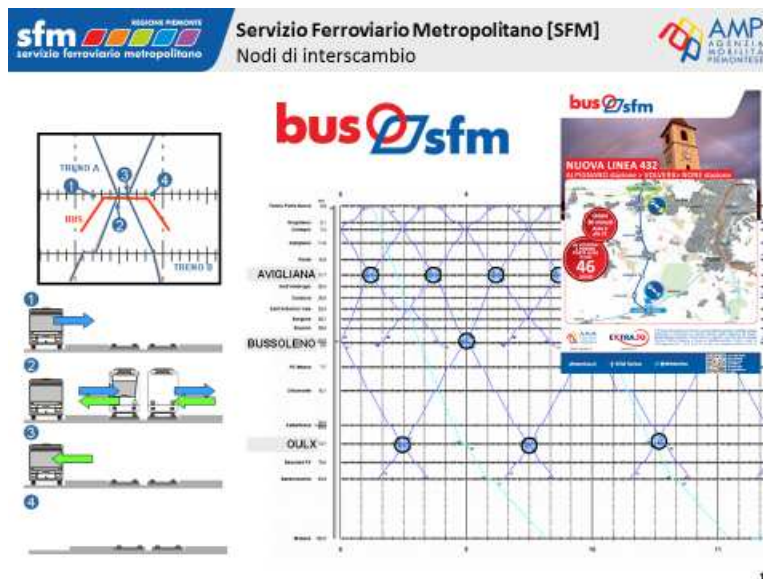
Con l'SFM gli orari nelle stazioni sono semplici e mnemonici e permettono di impostare le coincidenze con gli altri servizi



a Carmagnola, di partenze verso Torino ne abbiamo in questo caso 3 all'ora e sono sempre al minuto 12, al minuto 30 e al minuto 58: non serve più' andare a consultare gli orari.

Anche ad Oulx, tabella di destra, i treni sono concentrati ai minuti 28 per la partenza verso Bardonecchia ed ai 31 per la partenza verso Torino, ricordati con arrivi e partenze dei bus proseguiti per l'alta valle. Fine della storia.

Andiamo avanti. Questa immagine, relativa ai nodi di intercambio, è molto interessante, ma un po' ermetica e richiede di essere spiegata.



Premetto che mi sollecita dei ricordi perché in anni ormai lontani, andammo con l'ass. Corsico del Comune, a Zurigo, invitati dalla locale Agenzia dei Trasporti e da un loro consulente, per prendere conoscenza di una innovativa organizzazione del TPL.

Ci portarono a fare un sopralluogo non da turisti ma da normali utenti e quello che vidi allora mi colpì molto. Arrivammo in auto in una fermata ferroviaria della banlieue zurighese. Due soli binari, piazzale di stazione e banchine vuoti, non c'era nessuno; a un certo punto cominciano ad arrivare autobus da varie direzioni da cui scende molta gente, affollando le banchine. Due minuti dopo arrivano due treni, uno per direzione. Da questi treni scende gente, su questi treni sale gente, sui bus sale gente, movimento intenso. I treni ripartono; dopo un attimo ripartono gli autobus. Il piazzale di stazione è di nuovo vuoto. Mi son detto: "questa è una regia perfetta, una sincronia, che possono solo gli svizzeri permettersi".

No! Adesso, stiamo cercando di farlo anche noi ed è descritto dal soprastante grafico. Le linee oblique rappresentano i diagrammi orari (blu: treno, rosso: bus). Le frecce rimandano alla "filosofia" zurighese, vedete anche l'autobus che arriva e scarica [1], i treni che arrivano, che scaricano e caricano [2] e poi l'autobus che carica e riparte [3].

Il SFM nasce con certe linee e si sviluppa.

Si sviluppa e vedete che a giugno 2012 si aggiungono, altre tratte, la Torino-Fossano e la Cavallermaggiore–Bra–Alba.

La Torino-Fossano diviene **SFM 7**, mentre la Cavallermaggiore–Bra–Alba, i cui convogli non entrano nella rete (credo perché ancora a trazione diesel), trovandosi in condizione simile alla Torino-Ceres, ha avuto la classificazione con lettera ed è la **SFM B**.

Comunque è un arricchimento del servizio, e con l'SFM7 sono nuovi treni che entrano nel canale centrale di Torino, quindi infittiscono ancora i passaggi e le fermate di Torino.

Dicembre 2013



Il sistema continua ad ampliarsi e nel 2013 si aggiunge un ulteriore tassello importante, la Torino-Asti-Alessandria: **SFM 6** (da notare che la attribuzione di **SFM 5** riguarda la linea per ora solo in progetto, già citata in precedenza, con attestamento ad Orbassano). Questa relazione era precedentemente servita dai treni regionali, che avevano orari propri, predisposti da Trenitalia, L'aver fatto entrare questa relazione nel SFM ha migliorato il servizio ed aumentato il numero delle corse, con una necessità di raccordo degli orari ancora piu' impegnativo.

In conclusione una sintesi: abbiamo 8 linee e 93 stazioni servite (piu' corretto sarebbe dire stazioni o fermate; in termini ferroviari è molto diversa la stazione dove i treni si possono fermare e rimanere in binario proprio e la fermata dove il treno arriva, carica e scarica, e riparte). Con 93 intendiamo sia una cosa che l'altra.

358 treni giorno, 6,24 milioni di km x anno, effettuati da convogli di Trenitalia e di GTT.

Attualmente quasi tutte le relazioni sono servite dai seguenti tipi di treni, che derivano ambedue dal MINUETTO, il "CORALIA e il JAZZ", ambedue prodotti dalla ALSTOM di Savigliano.

8 LINEE	93 STAZIONI SERVITE
358 TRENI/GIORNO	6.24 MILIONI DI TRENI KM ANNUI
2 AZIENDE	 

Dal 2014 sono in funzione sulle linee SFM i nuovi treni:



Proseguendo ci sarebbe un discorso lungo da fare sulla bigliettazione, ve lo risparmio, è di nuovo un discorso un po' spesso, perché è stato ed è molto difficile individuare tariffe e titoli di viaggio che vadano bene a tutti, c'è sempre qualche segmento di utenza che si lamenta.

Il **biglietto integrato** è una relativa novità, che dovrebbe favorire molto l'utilizzo del servizio,

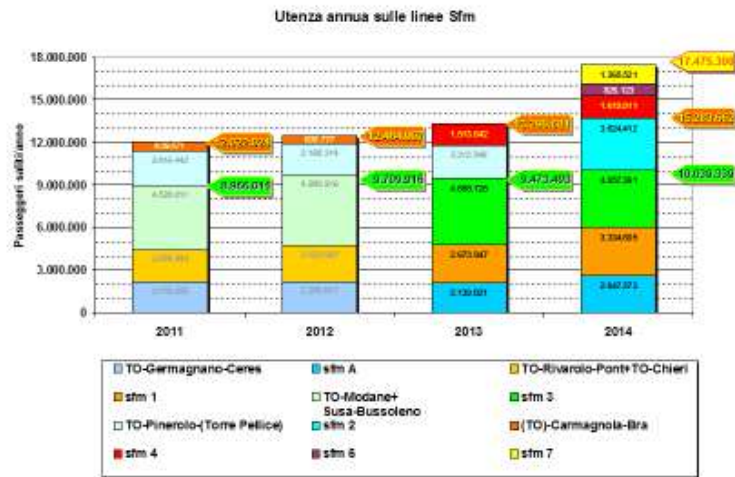


Ovviamente non interessa i pendolari che hanno gli abbonamenti ma vale per gli spostamenti “occasionali”. Allora, per lo spostamento occasionale, con 3,00 euro posso spostarmi sostanzialmente come voglio ed è una bella opportunità.

Procedendo nell'esposizione, ricordiamo che è stato messo a punto un sistema di comunicazione, per far passare informazioni e novità alla cittadinanza. L'illustrazione seguente mostra alcuni esempi di quanto realizzato.



Tirando le somme mette conto infine esaminare la risposta degli utenti. Ecco, la tabella che segue, anche se è stata redatta in modo un po' complicato ma era difficile fare diversamente, indica l'aumento dell'utenza.



10

L'utenza globalmente è cresciuta.

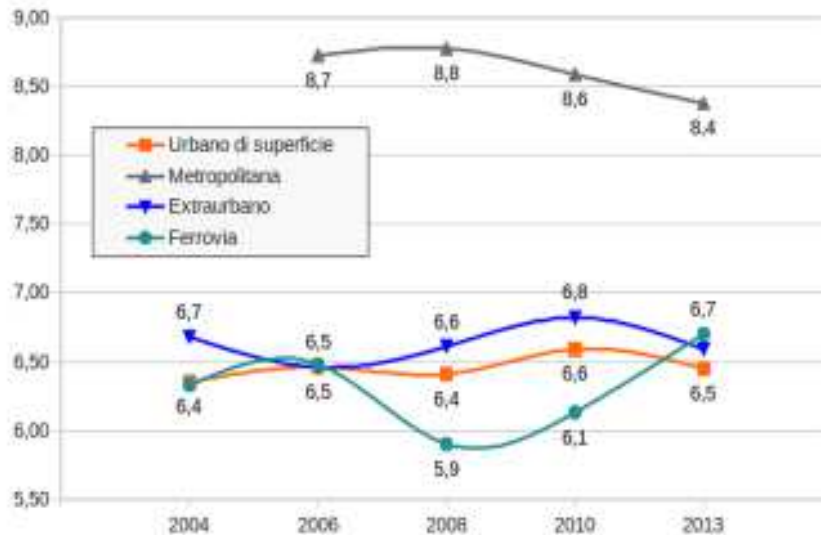
Qui si è cercato di dare l'effetto complessivo, però con il passare degli anni, con l'aggiunta di nuove linee che prima non c'erano, si rende molto difficile il confronto e quindi per capire esattamente la portata di questa informazione bisognerebbe fare un approfondimento che vi risparmio. Il senso è che comunque il sistema congegnato come descritto, ha ovviamente cominciato a risucchiare utenza.

Risultato certo favorito dalla difficoltà per le auto di poter entrare in centro a Torino in talune ore e per l'esistenza di un insieme di condizioni economiche che ha reso il TPL più attrattivo; però l'entrata in servizio del SFM sicuramente ha inciso su questa scelta dell'utenza.

Se vediamo la tabella successiva ne abbiamo una conferma. L'Agenzia effettua ogni due anni, un'indagine di soddisfazione dell'utenza, peraltro richiesta e pagata dalla Regione.

Con l'attivazione del Servizio Ferroviario Metropolitano, nella qualità percepita la ferrovia recupera posizioni rispetto agli anni passati.

Giudizio iniziale medio dei mezzi pubblici - residenti area metropolitana



19

Cosa emerge? Sono riportati i dati del 2004, 2006, 2008, 2010 e 2013. La linea verde si riferisce alla Ferrovia, i numeri che compaiono sono i voti, in una scala da 0 a 10, come a scuola.

La linea scura riguarda la metropolitana, con voti molto alti, la gente è contenta di prendere la metropolitana. All'inizio aveva 8,7 poi è ancora salita 8,8: di lì ha cominciato a scendere un po', probabilmente ciò deriva dal fatto che è diminuita un po' l'utenza, perché sono diminuiti gli spostamenti e gli orari di servizio sono troppo ridotti, non so quale altre analisi giustificano questo lievissimo calo; comunque 8,4 è un punteggio di tutto rispetto.

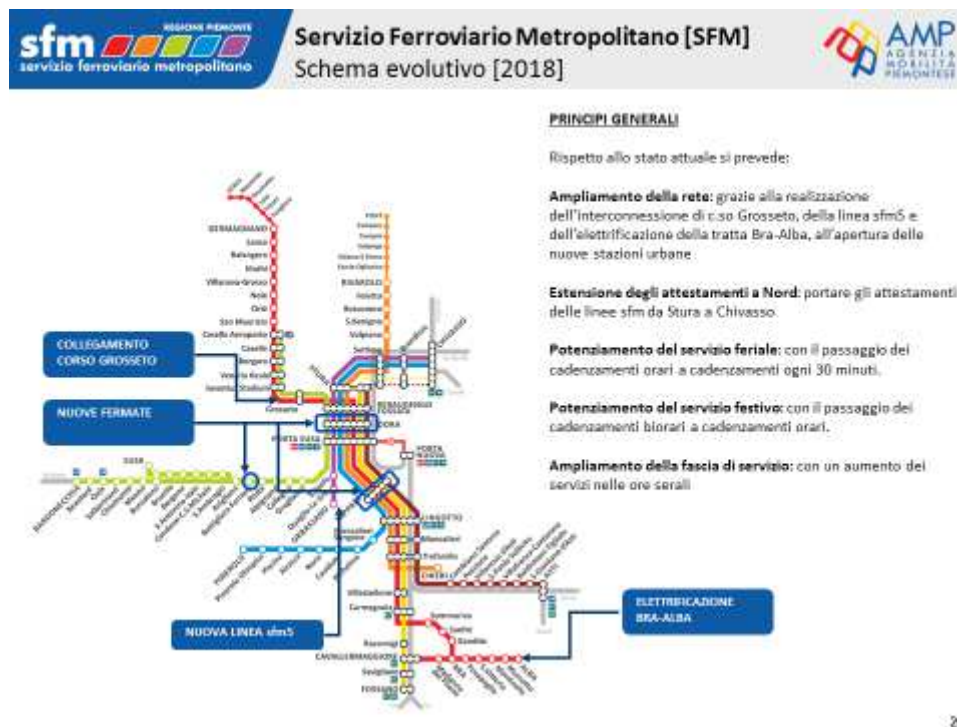
La ferrovia, la ferrovia locale, quella dei pendolari, insomma quella di cui stiamo parlando partiva con un voto non brillante: nel 2004 era quella che aveva il voto più basso 6,4, per poi salire di poco a 6,5 e quindi scendere a 5,9. Recentemente è passata a 6,1 e adesso è a 6,7, che ne fa, a parte la metropolitana, il tipo di servizio di TPL con i voti più alti dati dall'utenza.

Indiscutibilmente questo dato è frutto dell'entrata in servizio del Servizio Ferroviario Metropolitano.

Siamo alla conclusione; per vostra tranquillità con questa illustrazione completo la presentazione e poi si discute, se qualcuno avrà voglia di discutere.

Schema evolutivo della dotazione infrastrutturale,

In sostanza, tornando all'hardware, si tratta di esaminare quali nuove opere sono previste per il prossimo futuro.



Esaminiamo gli interventi individuati dalle scritte bianche in campo blu scuro.

Collegamento C.so Grosseto: beh questo è il famoso allaccio della linea di Torino/Aeroporto/Ceres con le linee che attraversano il Nodo. È stato scelto un progetto che in questa sede non mi diffonderò a criticare come ho fatto in questi anni, una scelta che comporta lavori pesanti da iniziare, spero (a questo punto), a partire dal prossimo anno, consistenti essenzialmente in una lunga galleria sotto C.so Grosseto che raccoglierà i convogli dalla Valle di Lanzo, portandoli all'altezza di Rebaudengo-Fossata sui binari del quadruplicamento, verso il centro di Torino. Questo è il più pesante degli interventi attesi.

Poi c'è l'apertura delle fermate di **Dora** e di **Zappata**, che dovrebbe essere invece più ravvicinata nel tempo, perché le opere civili sono state effettuate ed occorre attrezzare le stazioni. Infine resta l'elettrificazione della **Bra-Alba**, che consentirà d'inserire nella rete anche questa linea, che, ricorderete, è stata denominata SFM B. Si potrà così avere una connessione di qualità **Alba-Torino**.

Bene, credo che abbiamo finito. Vi ringrazio per l'attenzione e siamo qui per rispondere eventuali domande; il "siamo" comprende, oltre che il sottoscritto, sicuramente anche Nigro e l'arch. Stanghellini che ha seguito e segue in Agenzia questo dossier.

Grazie.

