

*(I lavori iniziano alle ore 09.36 con l'esame del punto all'o.d.g.
inerente a "Svolgimento interrogazioni e interpellanze")*

Interpellanza n. 1335 presentata da Magliano, inerente a "Quale politica sul trasporto pubblico locale è stata assunta dalla GTT dopo l'emergenza COVID-19 nella città di Torino?"

PRESIDENTE

Iniziamo con l'esame dell'interpellanza n. 1335.
La parola al Consigliere Magliano per l'illustrazione.
Prego, Consigliere; ne ha facoltà per cinque minuti.

MAGLIANO Silvio

Grazie, Presidente.

Premetto che il settore del trasporto pubblico è stato tra i più travolti dagli effetti prodotti dalla pandemia, dai dati forniti da un'indagine effettuata in Italia, in questi ultimi anni, da Moovit, società sviluppatrice dell'app per la mobilità urbana più utilizzata in Italia e nel mondo. In merito al giudizio degli utenti circa i tempi di passaggio in fermata di bus e metro, emerge la percezione dell'inadeguata frequenza dei passaggi dei mezzi. Alla domanda posta agli utenti "che cosa ti incoraggerebbe a utilizzare più spesso i mezzi pubblici?" mediamente, nelle città italiane, il 48% degli utenti chiede mezzi meno affollati, il 25% tempi di viaggio inferiori e un 27% chiede mezzi più sicuri.

Dall'indagine sempre realizzata da Moovit a Torino emerge che la percezione del tempo d'attesa, da parte degli utenti dei servizi pubblici di trasporto, di un mezzo in fermata, sia mediamente di 12 minuti, mentre emerge che soltanto il 16% dei viaggi risulta effettuato con un tempo d'attesa in fermata inferiore ai cinque minuti.

Rilevato che il servizio di trasporto pubblico locale è operato a Torino da una società per azioni della Città stessa denominata "Gruppo Torinese Trasporti" (GTT), controllata tramite la finanziaria FCT Holding, concessionaria del servizio di trasporto pubblico locale, sia nel territorio comunale sia nell'area metropolitana torinese, l'attività di monitoraggio del "Gruppo Torinese Trasporti" della soddisfazione del cliente è stata condizionata, in questi ultimi anni, dall'emergenza sanitaria relativa al COVID, che ne ha ridotto la capacità d'interazione con il cliente, inficiando il raggiungimento di un campione atto a definire una popolazione statisticamente significativa.

Atteso che nella "Carta della Mobilità 2022", realizzata da GTT, che rappresenta e regola i rapporti tra GTT e i suoi utenti, sono riportati i seguenti obiettivi principali: offrire una panoramica conoscitiva dell'azienda; fornire le informazioni utili alla fruizione dei servizi offerti; far conoscere gli obiettivi qualitativi e quantitativi dell'azienda, è stato recentemente attuato, dal Gruppo Torinese Trasporti, un piano volto alla riduzione dei tempi di percorrenza dei mezzi, al fine di accelerare la frequenza di passaggio in fermata. È in fase di attuazione, da parte di GTT, un progetto di revisione delle linee urbane e suburbane con l'obiettivo di integrare i percorsi in un disegno complessivo più aderente all'attuale conformazione della città e alle esigenze di spostamento delle persone. Tali percorsi sono stati definiti sulla base dei dati riferiti ai reali spostamenti della cittadinanza, ricavati dalle indagini dell'Agenzia della mobilità

piemontese, dalle registrazioni delle celle telefoniche TIM e dai dati di validazione del BIP (Biglietto Integrato Piemontese).

L'orario del servizio di trasporto urbano e suburbano GTT è organizzato secondo due modalità di passaggio: a intervallo e a orario.

Dato atto che la Carta della mobilità 2022 dà notizia che è stato programmato l'avvio, entro l'estate 2022, della collaborazione con le associazioni dei consumatori della programmazione per l'elaborazione di apposita indagine relativa ai servizi oggetto di "Carta della mobilità", con l'obiettivo di svolgerla entro la fine del 2022, considerato che le persone che si spostano sono il "mercato" al quale offrire il prodotto "trasporto"; che per poter agire in maniera efficace e puntuale sul mercato è necessaria la migliore conoscenza possibile dello stesso e che per cercare di soddisfare le esigenze delle cittadine e dei cittadini in materia di trasporti bisogna anzitutto conoscerle, interpello la Giunta regionale (mi si permetta di ringraziare l'Assessore Gabusi per la disponibilità che ha dato oggi a rispondere a tutte le interpellanze che avevamo in sospeso) per conoscere, nel dettaglio, quali sono state le efficienze ottenute da GTT a seguito dell'attuazione del piano avente come obiettivo la riduzione dei tempi di percorrenza dei mezzi adibiti ai servizi di trasporto pubblico nella Città di Torino.

Perché lo chiedo, Assessore? Perché hanno tagliato delle fermate dicendo che i passaggi sarebbero stati più frequenti. Questo ha creato dei problemi, ad esempio sull'asse di corso Belgio a Torino.

Per sapere quale sia lo stato di attuazione del progetto di GTT concernente la revisione delle linee di trasporto urbano e suburbano pubblico della Città di Torino, realizzato sulla base dei dati sui reali spostamenti della cittadinanza, di cui alle indagini che citavo prima.

Per sapere se e quando GTT abbia verificato che l'orario del servizio del trasporto urbano per le linee su gomma, comprese nella modalità passaggio, che servono i quartieri non centrali della città, non sia superiore ai 15 minuti, cioè tutte quelle aree periferiche di cui tanto si parla durante le campagne elettorali e che poi, regolarmente, rischiano di vedere il servizio ridotto e non implementato, quindi dalle 7 del mattino alle 21, da lunedì a venerdì nel periodo di apertura scuole.

Per sapere se il Gruppo Torinese Trasporti abbia dato formalmente corso alla collaborazione con le associazioni dei consumatori per la programmazione e l'elaborazione delle indagini relative ai servizi oggetto di Carta della Mobilità 2022 e quali sono stati, in caso affermativo, le tematiche affrontate.

Insomma, già con la Giunta Appendino e oggi con la Giunta Lorusso, si porta a compimento un piano di razionalizzazione delle linee. Spesso, quando sentiamo la parola "razionalizzazione" non ci viene in mente più efficienza, ma minor servizio per i cittadini.

È per questo che ci siamo permessi di interrogare l'Assessore e, quindi, la nostra Agenzia. Grazie, Presidente.

PRESIDENTE

Ringraziamo il Consigliere Silvio Magliano per l'illustrazione.

La Giunta ha chiesto di rispondere all'interrogazione delegando l'Assessore Marco Gabusi. Prego, Assessore; ne ha facoltà per cinque minuti.

GABUSI Marco, *Assessore ai trasporti*

Grazie, Presidente; grazie, Consigliere Magliano.

I dati sono tanti e anche le domande, per cui leggerò la risposta, stranamente rispetto alle mie abitudini, per essere preciso e puntuale.

Credo che ci sarà parziale soddisfazione da parte del Consigliere, visto che, come potrà comprendere anche delle risposte, ci sono piani in fase iniziale d'attuazione, quindi anche la verifica da parte dei nostri Uffici è all'inizio. Pertanto, non si possono avere risultati puntuali. Su altri casi che leggerò, invece, ci sono dati statistici molto precisi.

Il trasporto pubblico locale torinese è in ripresa. Il 2023 conferma la crescita del numero di passeggeri nell'ambito cittadino, nel confronto 2021 e 2022, anni segnati dalla pandemia, con un +29%. Anche le vendite di titoli di viaggio, nei primi mesi del 2023, confermano la crescita rispetto al precedente anno, +21,5. Sappiamo che non sempre l'aumento dei passeggeri corrisponde a un aumento di titoli di viaggio, purtroppo.

Nel corso del 2023 la Regione Piemonte ha attivato una campagna di controllo a seguito di alcune segnalazioni pervenute da parte degli utenti sulla regolarità ed efficienza del servizio urbano erogato da GTT. Le attività di controllo, in particolare, si sono focalizzate sul rilievo di frequentazioni e frequenza dei passaggi su linee tramviarie (4, 15 e 16) e su alcune linee bus principali (11 e 56), nelle fasce orarie che vanno dalle 7 alle 9 (ora di punta), dalle 9 alle 10.30 e dalle 12 alle 14 e dalle 16 alle 18.30 (ora di punta).

Sono stati rilevati i passaggi di linee a "intervallo", per i quali è previsto un passaggio cadenzato e non secondo tabelle orarie predefinite.

Gli indicatori di puntualità risultano essere assolutamente soddisfacenti, soprattutto per i servizi ad alta frequenza. Aumentando la frequenza, gli indicatori di puntualità tendono a peggiorare.

Gli indicatori di riempimento, invece, sono meno soddisfacenti: molti veicoli viaggiano al di sotto del 50% della capienza e pochi vicino al limite della capienza. Se, a prima vista, ciò rappresenta un vantaggio in termini di comfort di viaggio, gli indicatori di riempimento sono comunque bassi anche quando i veicoli presentano ritardi più o meno pronunciati. Ciò è indice di una bassa attrattività del servizio, più che di una sua marcata efficienza.

Rispetto al quesito n. 1) dell'interrogazione (che non vi leggo per evitare di perdere tempo), rispondo che gli interventi in programma sono definiti dal documento "Nuovo Trasporto Torino", che prevede una riorganizzazione del servizio con 700 milioni di lavori, prolungamento della metropolitana con altre quattro stazioni, due linee tramviarie e 30 chilometri di binari in più. Un programma molto ambizioso che ha un obiettivo che traguarda al 2027, anno in cui si prevede, secondo questo piano, un aumento dei passeggeri che arriva a sfiorare un milione e 443 mila passeggeri.

L'aumento delle performance ha come conseguenza l'aumento della produttività del personale viaggiante, da cui ne deriverebbe una riduzione dei costi di gestione.

Fra gli interventi migliorativi vi è un aumento delle velocità commerciali delle linee. In questo caso, come potrà ben capire il Consigliere, l'efficienza del piano dovrà e potrà essere misurata nel tempo (non vi sono ancora quegli investimenti che consentono alla Regione di poterne misurare la sua capacità).

Il quesito n. 2) dell'interrogazione chiede quale sia lo stato d'attuazione da parte del Gruppo GTT sulla revisione delle linee di trasporto urbano. La rete di trasporto pubblico e urbano e suburbano della Città di Torino è in continua evoluzione: con le due nuove stazioni della metropolitana (Italia 61 e Bengasi) sono state riorganizzate le linee di superficie basandosi sull'analisi della domanda registrata dalle celle telefoniche.

Gli interventi attuali riguardano: la gestione tranviaria della linea 10 anche nelle giornate estive (dall'inizio di maggio); l'avvio del servizio aggiuntivo verso il CAAT. Ulteriori interventi di riorganizzazione riguarderanno la zona nord-est della città nei Comuni di San Mauro e Mappano, i potenziamenti verso il grattacielo della Regione Piemonte e le stazioni Grosseto e Rebaudengo. Anche in questo caso, alcuni interventi sono appena iniziati, altri sono in divenire, quindi come prima la Regione Piemonte e la Sezione controllo, che abbiamo potenziato con un dirigente a pieno servizio, potranno monitorarli nel tempo.

Il quesito n. 3) dell'interrogazione chiede se GTT abbia verificato che l'orario del servizio

del trasporto urbano per le linee su gomma, comprese nella “modalità passaggio”, non sia superiore ai 15 minuti.

Nella configurazione attuale del servizio, tutte le linee autobus “a intervallo” nella fascia di punta del mattino (7-9) hanno passaggi che rientrano nel limite di 15 minuti, con un intervallo medio pari a 10,5 minuti. Nella punta serale (16-20) l’intervallo medio è pari a 13 minuti; cinque linee (pari al 16% del totale) superano i 15 minuti, con uno scostamento medio di un minuto. Nella fascia morbida (9-16), l’intervallo medio di passaggio è pari a 15 minuti; nove linee (pari al 29% del totale) superano i 15 minuti, con uno scostamento medio di due minuti e mezzo. Infine, nella fascia 20-21, a seguito delle mutate esigenze di mobilità della popolazione e del reale utilizzo delle linee, si sono rivisti i programmi d’esercizio delle linee e al momento l’intervallo di passaggio medio è pari a 21 minuti.

L’80% delle linee monitorate da Regione Piemonte ha capolinea periferici. Il ritardo superiore a 15 minuti è stato registrato nell’1,2% dei casi. Al contrario, nel 29,3 % dei casi è stato registrato un intervallo, tra i passaggi, inferiore a cinque minuti.

Il quesito n. 4) dell’interrogazione, l’ultimo (naturalmente poi fornirò la risposta in forma scritta, perché immagino che tutti questi numeri creino anche un po’ di confusione) chiede di sapere se GTT abbia dato formalmente corso alla collaborazione con le associazioni dei consumatori. La collaborazione di GTT con i consumatori è confermata, come previsto dal “Contratto di servizi della mobilità urbana e metropolitana di Torino e della relativa Carta della mobilità”.

Nel corso di una riunione del 7 ottobre 2022, presso l’Agenzia della mobilità piemontese, sono state concordate l’esecuzione delle attività di cui alla lettera f) dell’articolo 2, comma 461 della legge 244/2007, le progettualità delle associazioni dei consumatori finanziabili con il contratto dei servizi di mobilità urbana e metropolitana di Torino.

Nel corso della seduta GTT ha accolto le progettualità presentate dalle associazioni e definito gli importi per finanziare tale attività. Le attività sono: attivazione della procedura di conciliazione paritetica (praticamente conclusa) e unica indagine di *customer satisfaction* tra tutte le associazioni (era previsto un incontro ieri). Le linee concordate, di fatto, sono queste.

Naturalmente il tavolo si è dato appuntamento a dopo l’indagine della *customer satisfaction* per gli interventi che necessitavano.

Grazie, Presidente.

PRESIDENTE

Ringraziamo l’Assessore Marco Gabusi per la risposta.

Ha chiesto di replicare alla risposta, il Consigliere Silvio Magliano.

Prego, Consigliere; ha facoltà di intervenire per cinque minuti.

MAGLIANO Silvio

Grazie, Presidente.

Ringrazio l’Assessore per la puntualità nella risposta. Sarà nostra cura acquisire ciò che lui ci ha posto con puntualità e verificarlo con i cittadini e con le associazioni dei consumatori. Anche perché, rispetto a questo quadro di efficienza e di rispetto degli orari e dei passaggi negli orari di punta, piuttosto che nelle aree più scariche della giornata, noi abbiamo sensibilità e fondamentalmente anche segnalazioni diverse e, come avremo modo di vedere nelle successive interpellanze, anche alcune preoccupazioni sulla capacità dell’attuale governance di GTT di fornire un servizio adeguato.

Bene che si ragioni di metropolitana e di quattro fermate in più (metro 2), ma dobbiamo

garantire i servizi soprattutto in quelle aree periferiche che, a nostro giudizio, necessitano di maggiore attenzione (lo vedremo poi con un'interpellanza successiva).

Ringrazio l'Assessore e, come giustamente diceva, terremo alta l'attenzione rispetto alla nostra attività di controllo rispetto all'Agenzia affinché quanto riportato da GTT corrisponda al vero, anche perché le segnalazioni che ci sono giunte non parlano di questo tipo di efficienza e di efficacia del servizio.

Grazie, Presidente.

PRESIDENTE

Ringraziamo il Consigliere Silvio Magliano per la replica.

(omissis)

(Alle ore 10.39 il Presidente dichiara esaurita la trattazione del punto all'o.d.g. inerente a "Svolgimento interrogazioni e interpellanze")

(La seduta inizia alle ore 10.49)