CITTA' DI TORINO

MOZIONE N° 45

Approvata dal Consiglio Comunale in data 24 luglio 2023

OGGETTO: ACCOMPAGNAMENTO ALLA DELIBERAZIONE 447/2023 (PGC 21215/2023) "TRASPORTO PUBBLICO LOCALE - ADEGUAMENTO DELLE TARIFFE ALL'INFLAZIONE PROGRAMMATA EX DGR 13-6608 DEL 04/11/2013 - SOSTA A PAGAMENTO A RASO E IN STRUTTURE DEDICATE - REVISIONE DELLE TARIFFE E DEI TITOLI DI SOSTA - APPROVAZIONE." - PER UNA REALE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE, ECONOMICA E SOCIALE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE.

Il Consiglio Comunale di Torino,

PREMESSO CHE

- il trasporto pubblico è la vera chiave di volta per agire sulla qualità dell'aria, sullo sviluppo dei territori, sulla desertificazione commerciale, sulla sicurezza, sulla promozione turistica, sull'inclusione sociale e sulle pari opportunità per tutti i cittadini e le cittadine, indipendentemente dall'età, dalle condizioni economiche e dal quartiere in cui vivono;
- il Trasporto Pubblico Locale (TPL) deve dunque diventare il modo più efficiente, rapido, sostenibile ed economico per spostarsi a Torino;
- nella nostra città secondo quanto riportato nel dossier "Mal'Aria" realizzato da Legambiente ad ottobre 2022, nel corso del 2022 l'eccedenza, in percentuale, del valore medio annuo registrato rispetto ai valori suggeriti dall'Organizzazione Mondiale della Sanità come limiti per la tutela della salute umana è stata del +121% per quanto riguarda il PM10, del +300% per quanto riguarda il PM2.5 e del +250% per quanto riguarda il diossido di azoto (dati ARPA). Si tratta del peggior dato italiano. L'impatto del traffico veicolare rispetto a tali emissioni è ampiamente preponderante: il 71% delle emissioni di ossidi di azoto e il 79% delle emissioni di particolato PM10 dipendono dal trasporto su strada (dati IREA, 2015). Il trasporto pubblico gioca pertanto un ruolo fondamentale nel migliorare la qualità dell'aria e dunque la salute e la qualità della vita nella nostra città;
- la città di Torino, grazie al lavoro di questa Amministrazione, rientra tra le 100 città europee della Missione UE per la realizzazione di città climaticamente neutrali, con la riduzione a zero di riduzione di gas clima-alteranti entro il 2030;
- il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Torino, approvato dal Consiglio Metropolitano il 20 luglio 2022, prevede entro il 2030 un aumento del 52% dei servizi di trasporto pubblico collettivo (TPL, sistema ferroviario metropolitano, servizi a chiamata), con

l'obiettivo, da raggiungersi anche con l'adozione di azioni in materia di mobilità attiva, di intermodalità e di regolazione della mobilità motorizzata privata, di diminuire del 27,8% le emissioni di CO2 e del 33,9% le emissioni di PM;

RILEVATO CHE

- questo obiettivo richiede investimenti idonei ed un concreto efficientamento, soprattutto nella particolare congiuntura storico-economica attuale;
- tra le azioni concrete per il risanamento economico della società ci sono la gestione della produttività del personale, che necessita di verifiche e valorizzazioni periodiche dei risultati ottenuti, il contrasto all'evasione con il potenziamento dei controlli e di altre misure di semplificazione dei pagamenti e la riduzione delle manutenzioni dei mezzi a seguito degli investimenti del PNRR per la loro sostituzione;
- la pandemia e l'invasione russa dell'Ucraina, con le pesanti conseguenze economiche, l'aumento dei costi delle materie prime e dell'energia, le variazioni di tempi e orari delle attività, con la diffusione di smart working e lavoro agile, hanno messo in grave difficoltà tutte le aziende di trasporto pubbliche, aumentando i costi e diminuendo drasticamente i passeggeri;
- una crisi in parte finora schermata da ristori e misure straordinarie, come la sospensione delle perdite di esercizio, che oggi si rivela in tutta la sua portata con l'aumento generalizzato dei prezzi e la crescita dell'inflazione;

RIBADITO CHE

- per servizi pubblici locali si intende l'insieme di attività poste in essere dall'amministrazione pubblica per garantire la soddisfazione in modo continuativo dei bisogni della collettività di riferimento, finalizzato al perseguimento di scopi sociali e di sviluppo della stessa;
- tale insieme di attività costituisce un dovere dell'amministrazione pubblica e ne designa la funzione di garanzia dei diritti degli abitanti del territorio di riferimento, ai quali vanno assicurati servizi che siano rispettosi dei principi di qualità, sicurezza, accessibilità, uguaglianza e universalità;
- la gestione dei servizi pubblici locali tramite imprese pubbliche, così come definite dal Testo Unico delle Società a Partecipazione Pubblica, è necessaria per tutelare al meglio gli interessi della collettività, evitando - pur nel rispetto delle regole di bilancio - che logiche di profitto prevalgano su tali interessi collettivi;
- il Gruppo Torinese Trasporti, una delle principali aziende interamente pubbliche piemontesi, con i suoi 4.500 dipendenti, che rappresentano una risorsa certamente da valorizzare, coniugando la rivalutazione delle competenze con l'adeguatezza del servizio e delle condizioni di lavoro, risente di questa difficile congiuntura, che impatta su una situazione pregressa di fragilità economica e organizzativa;
- è pertanto necessario, anche al fine di non disperdere i copiosi investimenti in programma, che GTT resti un'impresa pubblica controllata dalla Città di Torino, considerando eventualmente la possibilità - nell’ambito di un compiuto risanamento della società - di aprire il capitale sociale a forme di partecipazione di cittadini e cittadine e di lavoratori e lavoratrici dipendenti della stessa azienda. Al contempo GTT deve tornare a rappresentare una risorsa effettiva per l’erogazione di un servizio fondamentale;
- il recente adeguamento del Piano industriale e tutte le misure messe in atto dall'attuale dirigenza, di concerto con l'Amministrazione comunale, puntano a portarne il bilancio in pareggio nei prossimi tre anni e nel contempo a potenziare e rilanciare il servizio per i cittadini e le cittadine;

VERIFICATO CHE

- elementi concreti di questo obiettivo di risanamento economico e rilancio del servizio, che rispetto al numero di passeggeri con fatica sta recuperando le perdite del periodo covid, sono i nuovi e importanti interventi infrastutturali (prolungamento della Linea 1, realizzazione della Linea 2, della Linea 12, e di corsie protette per il trasporto pubblico); il rinnovo della flotta, che, grazie ad un investimento di 385 milioni, a breve sarà dotata di 70 nuovi tram Hitachi Rail e 437 bus ecologici, con la riduzione del 61% di CO2, del 95% di ossidi di azoto e del 98% di particolato atmosferico rispetto al parco mezzi attuale, e con un servizio di manutenzione interna sempre più specializzato; la riorganizzazione completa del servizio (Nuovo Trasporto Torino), con il potenziamento e il riordino delle linee di forza, come la Linea 4 o la Linea 8, l'implementazione di 30 chilometri del servizio su ferro, gli incroci semaforizzati a priorità, il ripristino e l'incremento delle linee star nella zona centrale, sospese ormai da prima della pandemia;
- è necessario quindi che si proceda con urgenza con le azioni già in parte previste dal Piano NTT per rendere il servizio migliore e più attrattivo, garantendo maggiore velocità e maggiore produzione di chilometri, diminuendo con ciò anche i costi fissi di produzione a beneficio del risanamento di GTT, e in particolare:
  - con la creazione di corsie protette per tutte le linee di forza prevista dal piano NTT, valutando altresì ipotesi di trampedonalizzazione o di spostamento della sede della linea tramviaria dove questo non risulti possibile (ad esempio, corso Belgio, via Madama Cristina);
  - con la realizzazione della priorità semaforica, coordinata con idoneo posizionamento delle fermate;
  - con l'implementazione dell'intermodalità, in particolare con i servizi ferroviari, mediante la creazione di collegamenti forti tra la rete urbana e le stazioni e mediante lo sviluppo di titoli di viaggio congiunti;
  - con la razionalizzazione delle linee per evitare l'accodamento, come spesso avviene in centro, prediligendo – anche i fini dei costi manutentivi per la città – le linee su ferro;
  - con la prosecuzione e l'ampliamento del confronto con le parti sociali e la cittadinanza tutta per ciò che concerne le esigenze legate al servizio, al fine di avere una rete rispondente alle necessità di tutta la popolazione, in ogni parte della Città;
- è altresì necessario che il servizio sia affidabile anche in orario serale e notturno, per venire incontro alle esigenze tanto di lavoratori e lavoratrici che della parte più giovane della popolazione cittadina, che deve essere opportunamente servita al fine di realizzare a pieno la vocazione di Città universitaria di Torino. A tale fine, è auspicabile:
  - l'implementazione di una rete notturna con passaggi prefissati e certi;
  - l'ampliamento dell'orario di apertura della Metro, auspicabilmente fino a mezzanotte anche il lunedì sera e fino alle 5 il venerdì e il sabato.
- a tal fine esprimiamo preoccupazione per l'annunciata riduzione di orario della Linea 1 della metropolitana, in relazione ai lavori di ammodernamento della linea, col passaggio dal metodo Val analogico al Cbtc digitale, che consentirà di aumentare il numero dei treni, in concomitanza con il prolungamento verso Rivoli. È imprescindibile che tali lavori vengano organizzati limitando al massimo il disagio per i passeggeri e con la riduzione minima indispensabile delle ore di chiusura del servizio in orario serale, fermo restando che andrà previsto servizio sostitutivo di autobus con orari estesi e che vanno portati a termine con urgenza i lavori di accessibilità delle fermate della metro per ciò che riguarda la funzionalità di ascensori e scale mobili;
- l'ammodernamento e l'efficientamento del servizio e dell'azienda, resi possibili anche grazie agli investimenti del PNRR, richiedono però nuovi fondi, anche per la gestione dei nuovi chilometri di servizio;
- solo il 35% del bilancio di esercizio GTT viene coperto attraverso la bigliettazione, il restante 65% sono i fondi regionali e statali erogati attraverso l'Agenzia Regionale per la Mobilità, come per tutte

le aziende di trasporto pubblico;
- gli interventi dell'Azienda e dell'Amministrazione comunale, che mirano al pareggio di bilancio entro il 2027, rischiano di essere vanificate se Governo e Regione continueranno a non erogare i fondi di loro competenza, sia in relazione ai ristori nazionali 2021-22, stanziati ma non ancora ripartiti, sia in riferimento al Fondo nazionale trasporti che deve essere adeguato alle nuove esigenze, come hanno specificamente richiesto tutte le aziende di trasporto, sia in relazione ai fondi del bilancio regionale, che registrano un cospicuo insoluto;

CONSIDERATO CHE

- in questo scenario va iscritto l'adeguamento delle tariffe previsto dalla deliberazione n. 447/2023, un intervento di indicizzazione economica, che si pone anche obiettivi di politica tariffaria, per incidere sull'uso saltuario del mezzo pubblico, valorizzare la fidelizzazione degli utenti, salvaguardare le fasce economicamente più fragili, favorire l'intermodalità, combattere l'evasione. Vengono infatti lasciati inalterati gli abbonamenti e le fasce ISEE a tutela delle categorie di cittadini economicamente più esposti (giovani, over 65, disoccupati), come espressamente richiesto dalle forze politiche di maggioranza, dai sindacati e dalle rappresentanze delle varie categorie di utenti;
- la tariffa differenziata per il biglietto su smart card va nella apprezzabile direzione della dematerializzazione del documento di viaggio, ma deve essere accompagnata da una effettiva transizione e fruizione digitale, che punti nel medio periodo al MaaS (Mobility as a Service), ovvero l'utilizzo illimitato di un insieme di sistemi di trasporto pubblici e privati (treni, bus, taxi, car, bike sharing, eccetera) con una tariffa "a consumo", che ne premia l'utilizzo;
- è auspicabile sviluppare nel prossimo futuro, anche a fronte dell'aumento del biglietto singolo e dei carnet, tipologie di tariffe che premino l'utilizzo dei mezzi, quale ad esempio la tariffazione cosiddetta *best fare* per i biglietti dematerializzati, che consente di pagare a consuntivo la minor somma dovuta per l'utilizzo che si è effettivamente fatto dei mezzi sulla base delle tariffe disponibili;
- è altresì auspicabile mettere in atto, compatibilmente con le possibilità economico-finanziarie di GTT e nel rispetto della normativa regionale, sperimentazioni che consentano, per brevi periodi o per specifiche categorie, l'utilizzo dei mezzi a tariffa simbolica, al fine di promuoverne la conoscenza e l'utilizzo presso la parte di popolazione che non usufruisce del servizio;
- il Sistema Ferroviario Metropolitano rappresenta già ora di fatto una sorta di rete metropolitana nel tratto torinese, che coinvolge le stazioni Stura, Rebaudengo, Porta Susa, Porta Nuova, Lingotto, e in futuro Dora e Zappata. Il tragitto nord-sud in città, tra Stura e Lingotto, è percorribile col treno in meno di dieci minuti, una potenzialità importante da mettere a sistema come integrazione al TPL torinese. Ad oggi però non c'è alcun biglietto o abbonamento che consenta l'utilizzo integrato dei due sistemi, nonostante, al pari del Maas sia presente nel Piano regionale della Mobilità e dei Trasporti;
- tra le categorie di cittadini che maggiormente utilizzano il mezzo pubblico ci sono gli studenti, che dal 2018 sono stati ricompresi in una più ampia e generica categoria "giovani", con la contestuale delle fasce ISEE. Oggi con lo sviluppo di Torino come città universitaria sarebbe necessario rivalutare lo status di "studente", sia in relazione ad un numero cospicuo di studenti fuori sede sia per favorire la mobilità come accesso alle opportunità culturali e aggregative, che sono parte integrante del percorso formativo;
- a tale proposito resta ancora inalterata la discrasia tra gli studenti torinesi e quelli dell'area metropolitana, poiché il sistema a zone Formula, innovativo negli anni della sua introduzione, oggi risulta in realtà costoso e non adeguato alle nuove esigenze degli studenti;

VALUTATO CHE

- rispetto alla sosta a pagamento, che lascia inalterati gli abbonamenti residenti, si ritiene necessario anche verificare la situazione intorno agli ospedali, in relazione alle modalità di accesso ai parcheggi per persone disabili e alla duplice necessità di garantire la rotazione dei parcheggi per i pazienti e i loro familiari;
- la transizione ecologica rende necessaria l'adozione di misure che disincentivino il trasporto motorizzato privato. Benchè la maggior parte degli spostamenti in città sia di lunghezza inferiore ai 3 km, quindi non tale da necessitare il ricorso all'auto privata, il rapporto abitanti/auto circolanti a Torino è circa il doppio rispetto alla media europea. Le misure di disincentivo dell'auto si devono tuttavia necessariamente accompagnare ad un miglioramento complessivo del servizio di trasporto pubblico e dell'integrazione modale al fine di evitare conseguenze inique. È pertanto opportuno che, congiuntamente al miglioramento del servizio di TPL e dell'integrazione modale con altri mezzi di trasporto pubblici, la Città si adoperi per mettere in atto, in maniera condivisa con le parti sociali e i territori, i provvedimenti in materia di estensione delle zone con sosta a pagamento e di limitazione della circolazione delle auto, già in larga parte previsti dal PUMS;
- è inoltre importante che, anche nell'ambito della EU Mission 100 Climate Neutral & Smart Cities by 2030, il Comune investa su campagne di comunicazione che rendano chiaro il nesso tra utilizzo di veicoli a motore, inquinamento e crisi climatica, al fine di incentivare l'utilizzo di mezzi di trasporto sostenibili;

IMPEGNA

Il Sindaco e la Giunta:

1. a mantenere GTT impresa pubblica della Città di Torino, con l'obiettivo del risanamento del bilancio entro il 2027;
2. ad aprire un tavolo urgente con Regione Piemonte e Ferrovie per procedere rapidamente verso l'intermodalità, integrando negli abbonamenti anche la ferrovia per il tratto cittadino torinese;
3. a mettere in atto rapidamente il piano di efficientamento delle rete, necessaria per un servizio migliore e più affidabile, anche mediante la realizzazione di corsie protette per le linee di forza individuate dal piano NTT, della priorità semaforica e del relativo posizionamento delle fermate;
4. a rafforzare il servizio notturno, mediante una programmazione della rete notturna con passaggi certa e affidabile, e con l'allungamento dell'orario di apertura della metropolitana;
5. ad interloquire con Infra.To e GTT affinché nel periodo previsto per i lavori di passaggio della Linea Metro 1 dal sistema analogico a quello digitale le giornate di chiusura anticipata della metropolitana siano ridotti al minimo, e in ogni caso sia garantito il servizio prolungato dal giovedì alla domenica compresi e affinchè si eseguano con urgenza i lavori necessari per assicurare l'accessibilità delle stazioni della metro con riferimento a scale mobili e ascensori;
6. a valutare la possibilità di un biglietto a tempo anche per la metropolitana, anche in relazione ai nuovi tratti di metropolitana in costruzione;
7. a procedere verso un sistema di mobilità urbana improntato al Maas, in linea con gli obiettivi legati alla transizione ecologica e tecnologica, attraverso l'intermodalità nell'organizzazione del servizio e la premialità nelle tariffe in relazione al maggior utilizzo del trasporto pubblico;
8. ad introdurre tipologie di tariffe che incentivino l'utilizzo frequente del trasporto pubblico e a valutare l'applicazione del sistema *best fare* o articolazione a consumo per i titoli dematerializzati;
9. ad audire a cadenza periodica nelle Commissioni comunali competenti il Consiglio di Amministrazione di GTT S.p.A. per esaminare le azioni intraprese nella direzione del risanamento economico della società e approfondire l'aggiornamento del piano industriale,

aprendo contestualmente un confronto con le OOSS sugli stessi temi;

10. ad aprire un confronto con le rappresentanze studentesche per capire come valorizzare la categoria 'studenti', ad oggi compresa nei giovani under 26, in relazione al diritto allo studio e agli studenti fuori sede;
11. a verificare la situazione della sosta a pagamento attorno agli ospedali, in relazione alle modalità di accesso ai parcheggi per persone disabili e alla duplice necessità di garantire la rotazione dei parcheggi per i pazienti e i loro familiari;
12. a mettere in atto, nel corso del mandato, le misure necessarie per diminuire il traffico motorizzato privato, anche sulla scorta di quanto previsto dal PUMS approvato dal Consiglio metropolitano, accompagnando le misure con idonee campagne di comunicazione che rendano chiaro il nesso tra utilizzo privato di veicoli a motore, inquinamento e crisi climatica;
13. a portare all'ordine del giorno della cosiddetta cabina di regia con Presidente della Regione Piemonte e gli Assessori competenti la necessità di maggiori risorse per il TPL e dell'erogazione tempestiva dei crediti dovuti dall'Agenzia metropolitana ad oggi pendenti rispetto agli esercizi pregressi e a quello in corso;
14. a sollecitare il Governo affinché vengano ripartiti e assegnati i ristori 2021-22 già stanziati e sia implementato il Fondo nazionale trasporti misura fondamentale per dare seguito alle politiche per il miglioramento della qualità dell'aria e per la transizione ecologica.