

WPT1

SOLEZ Action Plans for an effective usage of LEZ and other access restriction schemes in project territories

Activity A.T1.3

Elaboration of SOLEZ Action Plans in the 8 project target FUAs

<i>Deliverable D.T.1.3.6</i>	Version 1
Action Plan for integration of LEZ policies in the mobility planning in Turin's FUA	11 2017





Author:

Municipality of Turin

Version:
1.0

Date of version:
30/11/2017

Project:
SOLEZ

Duration of the project:
36 Months

Project coordination:

Vicenza Municipality

The sole responsibility for the content of this document lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union



TABLE OF CONTENTS

SUMMARY.....	4
Introduction.....	4
The context of the Functional Urban Area of Torino	4
Current push measures at FUA level	4
Current pull measures at FUA level	5
Future strategies at FUA level	5
Future measures at FUA level.....	6
1 Premessa	11
2 Lo scenario attuale nell’Area Urbana Funzionale di Torino	12
2.1 La Pianificazione della mobilità nella FUA	12
2.2 Politiche restrittive ed incentivanti a livello FUA.....	14
2.2.1 La Sosta a pagamento	14
2.2.2 La Zona a Traffico Limitato di Torino	15
2.3 Politiche incentivanti a livello di FUA	17
3 Motivazioni ed obiettivi strategici per la FUA.....	19
4 Definizione di strategie di breve-medio e lungo termine in Area Urbana Funzionale ..	19
5 Misure per la mobilità all’interno della FUA	20
5.1 Azioni sul Trasporto Pubblico Locale.....	20
5.2 Azioni sulla mobilità dolce.....	26
5.3 Azioni relative ai servizi di valore aggiunto.....	28



SUMMARY

Introduction

Mobility is a key factor for the economic and social growth of a community. The places where the mobility of people and goods is most concentrated are cities and therefore, given the current preference, globally, for a private mean of transportation, they share the same problems such as congestion and pollution. In recent years most of the policies to discourage the use of private cars were PUSH measures but the real challenge will be to develop sustainable PULL measures in order to ensure mobility alternatives in Limited Emission Zones.

The context of the Functional Urban Area of Torino

The Functional Urban Area of Torino is an homogeneous urban area with no physical/geographical barriers: it includes the municipalities of Grugliasco, Collegno, Moncalieri, Orbassano, Borgaro Torinese, Venaria, Pianezza, Settimo Torinese, San Mauro, Chieri, Nichelino and it mainly generates a mobility demand towards the centre of the city of Torino.

Different regulations have been developed along the years to plan the mobility within the FUA, starting with the regional Plan for the Quality of air in the year 2000, while in the city of Torino specifically, the planning started in '95 with the Urban Traffic Plan, then followed by the General Traffic Plan in 2000, the New Urban Traffic Plan in 2002 that included the Urban Parking Plan and the Executive Plan for Traffic in the Central Area, in a process that introduced fee-paying car parks and Limited Traffic Zones.

Since 2010 Torino then adopted new policy documents such as the Turin Action Plan for Energy in 2008, the Sustainable Urban Mobility Plan in 2010, the Master Plan SMILE (Smart Mobility, Inclusion, Life&Health, Energy) and the Bike Plan in 2013, focusing on improving the quality of air, reducing CO2 emission, boosting public transport and sharing mobility, promoting biking, etc.

Current push measures at FUA level

Following the regional regulations on the quality of air, restrictive measures to the circulation of vehicles were introduced at FUA level. According to the European emission standards, the most pollutant vehicles can only circulate in specific and limited timeslots. Increasingly restrictive measures are foreseen when the quality of air is deteriorating for longer than a specified number of days.

Torino, Venaria, Settimo Torinese, Orbassano and Moncalieri also introduced fee-paying car parks, the principle being the farther from the central areas, the cheaper.

Torino and a few cities of its FUA also implemented Limited Traffic Zones. In Torino it actually covers a surface of 2.62 square kilometers and has 27 camera-controlled access. Access is forbidden from 7.30 to 10.30, during working days, Saturdays excluded, and the restriction is extended to 17.30 for Euro 0-1 gasoline vehicles and Euro0-1-2 diesel vehicles. The delivery of goods is allowed from 10.30 to 16.00. Further special limitations



are also applied in particular areas of the limited traffic zone. Only vehicles with an authorization issued from the administration can access the limited traffic zone without limitations

Current pull measures at FUA level

The city of Torino in order to achieve the goals set by the Sustainable Urban Mobility Plan in recent years developed some added value services to offer to its citizens an alternative to the use of private cars.

- The metro line that connects the western area of the FUA (Collegno, Grugliasco, Rivoli, Rivalta) soon to be extended to Moncalieri and Nichelino as well.
- The metropolitan railway system that counts 90 railway stations over 8 lines and connects Collegno, Grugliasco, Venaria Reale, Borgaro Torinese, Settimo Torinese, Moncalieri, Nichelino and Caselle Torinese.
- The bike sharing system TOBIKE that reaches out to Grugliasco, Venaria Reale and Collegno.
- The free floating car sharing service. The new 2017 tender foresaw the extension of the service to some cities of the FUA.
- The electric car sharing.
- Park and ride special offers such as free parking in some facilities if a public transport pass is owned.
- Piedmont Integrated Ticket a multiservice electronic card where it is compulsory to charge all transport passes valid in Piedmont and where it is possible to charge accessory services such as the bike sharing pass.
- Taxi sharing service by means of an app.

Future strategies at FUA level

The strategic objectives that the city of Torino is willing to achieve locally and at FUA level, in terms of sustainable mobility and low carbon mobility strategies, must be aligned with the current planning and coherent with the guiding principles of the common European strategy. Such approach shall support:

- technical sustainability of mobility objectives and actions;
- social sustainability - fairness and safety care for weaker users -
- environmental sustainability - reduction of emissions and soil consumption, for a better air quality in the FUA -
- economic sustainability - necessary for planning public works -.



Short/medium term strategies for the mobility of people and goods in the FUA of Torino have 2-4 years time frame and are based on the Sustainable Urban Mobility Plan, soon to be updated. Long term strategies, 10 to 15 years, shall think of an updated planning tool taking into account the evolving framework of urban mobility and applying all the definitions of sustainability to the three key concepts of future mobility: shared mobility, electric mobility, mobility without driver.

Future measures at FUA level

Three different sets of measures for future low carbon mobility strategies shall be taken into account:

1. local public transport measures;
2. soft mobility measures;
3. value added services measures for the mobility of people and goods;

LOCAL PUBLIC TRANSPORT MEASURES

WHAT	Continuation of the metro line 1 - South
WHY	Coherent with the SUMP
WHERE	Southern area of the FUA (Moncalieri, Nichelino)
WHEN	Short term, end of works foreseen in 2018
WHO	InfraTo S.r.l.
HOW	Stakeholders involved: City of Torino, Moncalieri, Nichelino, GTT
HOW MUCH	€ 60 M

WHAT	Continuation of the metro line 1 - West
WHY	Coherent with the SUMP
WHERE	Western area of the FUA (Collegno, Grugliasco, Pianezza, Rivoli)
WHEN	Long term
WHO	InfraTo S.r.l.



HOW	Stakeholders involved: City of Torino, Collegno, Grugliasco, Pianezza, Rivoli, GTT
HOW MUCH	€ 148 M

WHAT	Metropolitan railway system - new line 5
WHY	Coherent with the SUMP
WHERE	South-Western area of the FUA (Grugliasco, Orbassano)
WHEN	Medium term - 2018-2021
WHO	Piedmont Region, National Railways
HOW	Stakeholders involved: Piedmont Region, National Railways, Metropolitan City, City of Torino, Grugliasco, Orbassano
HOW MUCH	€ 71 M

WHAT	Redefinition of the public transport network of the City of Torino
WHY	Coherent with the SUMP. The actual organization was designed in the eighties to respond to the needs of an industrial city, an update is needed with the prioritisation of the lines: strong lines - high capacity, high frequency -, medium lines - connecting the centre with the suburbs, 10-12 min. frequency -, weak lines - bringing passengers to strong lines, 30 min. frequency -.
WHERE	City of Torino
WHEN	Short term - 2018
WHO	GTT, City of Torino, Regional Mobility Agency
HOW	Stakeholders involved: City of Torino, GTT, Citizens
HOW MUCH	€ 5 M in savings on governmental contributions

WHAT	Improvement of traffic light priority to strong lines of public transport
WHY	Coherent with the SUMP



WHERE	City of Torino
WHEN	Short term - 2018
WHO	GTT, City of Torino, 5T, Iren
HOW	Stakeholders involved: GTT, City of Torino, 5T, Iren
HOW MUCH	€ 1,5 M

WHAT	Substitution of combustion engine buses with electric buses
WHY	Coherent with the SUMP
WHERE	City of Torino, Collegno, Venaria
WHEN	Short term - 2018
WHO	GTT
HOW	Stakeholders involved: GTT, City of Torino, Collegno, Venaria
HOW MUCH	€ 15 M

SOFT MOBILITY MEASURES

WHAT	Free floating bike sharing
WHY	Coherent with the SUMP
WHERE	City of Torino and Grugliasco
WHEN	Short term - 2018
WHO	City of Torino
HOW	Stakeholders involved: City of Torino, free floating bike sharing operators
HOW MUCH	€ 20/bike income for the City of Torino



WHAT	Realisation of a bicycle parking station
WHY	Coherent with the SUMP
WHERE	City of Torino, Porta Susa train station
WHEN	Short term - 2018
WHO	City of Torino, National Railways
HOW	Stakeholders involved: City of Torino, National Railways, Cyclists Association
HOW MUCH	€ 40.000

VALUE ADDED SERVICES MEASURES

New value added service measures will be implemented to mitigate the new restrictive policies that the city will introduce by modifying its actual limited traffic zones and turning them into Low Emission Zones and modifying also the current authorisation system by introducing a pass system based on the characteristics of the vehicles. The objectives of such transformation are to reduce the non productive access and to boost the economic attractiveness of such area especially from a commercial point of view. Five stakeholder groups have been identified and activated: political authorities, mobility services operators (public and private), freight transport associations, commerce associations, citizens and environmental non profit organisations. The needs that the stakeholders have expressed, in terms of value added services, are: as far as it concerns the mobility of people, the development of ITS technologies to connect public transport with all the shared mobility services implemented in the last years, while concerning the mobility of goods, a further development of the activities already carried out thanks to the H2020 project Novelog.

WHAT	MAAS (Mobility as a service)
WHY	Coherent with the SUMP. Given the wider offer of mobility services an integrated and personalised service must be tailored for the user needs in order to reduce the use of private cars
WHERE	City of Torino and FUA
WHEN	Short term - 2018-2019
WHO	City of Torino, URBI, 5T
HOW	Stakeholders involved: City of Torino, people mobility services operators



HOW MUCH	-
----------	---

WHAT	PULL measures for the delivery of goods in the LEZ
WHY	Coherent with the SUMP. Special passes for the LEZ shall be issued to the operators willing to upgrade their fleets with sustainable engine vehicles and to install an On Board Unit communicating with the traffic control room of the city.
WHERE	City of Torino
WHEN	Short term - 2018-2019
WHO	City of Torino
HOW	Stakeholders involved: City of Torino, freight mobility services operators
HOW MUCH	-



Premessa

Le mobilità è un fattore imprescindibile della crescita economica e sociale di una comunità.

I luoghi dove si concentrano i maggiori spostamenti delle persone e delle merci sono le città che ospitano circa il 70% della popolazione mondiale con un trend in crescita.

L'attuale modello di mobilità nella maggior parte delle realtà italiane ed europee è basato su uno shift modale che evidenzia l'uso del mezzo privato per la maggior parte degli spostamenti.

In questo modo tutti i centri urbani soffrono dei medesimi problemi come la congestione e l'inquinamento.

Questo sistema non è più sostenibile e tutti i soggetti con responsabilità politiche sono impegnati per ricercare soluzioni a questi problemi che incidono a livello sociale compromettendo la salute dei cittadini ed economico con perdite di produttività.

Il 2016 per la Città di Torino ha conosciuto l'anno più critico per quanto riguarda lo sfioramento dei limiti giornalieri sugli inquinanti (86).

Torino come tutte le città della Pianura Padana soffre sicuramente della non felice posizione geomorfologica è il fatto che quest'area è una delle più importanti a livello mondiale per la produzione industriale e quindi traino dell'economia di tutta l'Italia fa sì che tali criticità hanno difficile soluzioni.

La maggior parte delle Amministrazioni in questi anni hanno agito adottando policy di tipo PUSH per scoraggiare l'uso dell'auto privata per i propri spostamenti.

La vera sfida del futuro e del progetto SOLEZ è cambiare paradigma è offrire una serie di misure PULL sostenibili in modo da assicurare per tutte le aree dove esistono limitazioni di traffico alternative di mobilità al fine di rendere queste aree attrattive per il commercio, per la socialità delle persone e per il patrimonio culturale presenti nella maggior parte dei centri urbani delle Città Italiane



Lo scenario attuale nell'Area Urbana Funzionale di Torino

L'Area Urbana Funzionale (FUA) di Torino è formata dal capoluogo omonimo e dai seguenti comuni:

- 1) Grugliasco
- 2) Collegno
- 3) Moncalieri
- 4) Orbassano
- 5) Borgaro Torinese
- 6) Venaria
- 7) Pianezza
- 8) Settimo Torinese
- 9) San Mauro
- 10) Chieri
- 11) Nichelino

L'evoluzione urbanistica dal dopoguerra della Città di Torino e dei paesi sopraccitati ha definito un'area urbana senza confini fisici che risulta omogenea dal punto di vista demografico, sociale, economico, ed ambientale.

Tale conurbazione ha originato così una domanda di trasporto soprattutto nella direzione del centro città.

La Pianificazione della mobilità nella FUA

La legge regionale 7 aprile 2000 n. 43 è l'atto normativo regionale di riferimento per la gestione ed il controllo della qualità dell'aria. In essa sono contenuti gli obiettivi e le procedure per l'approvazione del Piano per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria nonché le modalità per la realizzazione e la gestione degli strumenti della pianificazione: il Sistema Regionale di Rilevamento della Qualità dell'Aria, l'inventario delle emissioni IREA.

Il Piano della Qualità dell'Aria è lo strumento per la programmazione, il coordinamento ed il controllo in materia di inquinamento atmosferico, finalizzato al miglioramento progressivo delle condizioni ambientali e alla salvaguardia della salute dell'uomo e dell'ambiente.

Nella fase di attuazione del piano regionale sono stati adottati diversi Stralci di Piano dove sono state definite le aree omogenee e le azioni da adottare per il raggiungimento degli obiettivi



La programmazione in ambito mobilità per la Città di Torino è iniziato nel 1995 a seguito dell'approvazione del D.lgs del 30 aprile 1995, n. 285 che all'articolo 36 prevedeva l'obbligo per i comuni con più di 30.000 abitanti di adottare il PUT (Piano Urbano del traffico).

Seguirono nel 2000 il Piano Generale del Traffico dell'area metropolitana torinese; nel 2002 il nuovo Piano Urbano del traffico comprendente il PUP (Piano urbano dei parcheggi); nel 2004 venne poi approvato il PETAC (Piano del traffico esecutivo nell'area centrale).

Attraverso questi documenti di programmazione, in coerenza con la legislazione nazionale, vennero introdotte in città le principali misure per la riduzione del traffico come la sosta a pagamento e la Zone a traffico limitato; inoltre introdussero la necessità di costruire parcheggi "scambiatori", corsie preferenziali e infrastrutture telematiche al fine di rendere più fluido il traffico pubblico e privato.

Nel 2008 l'Amministrazione approvò con Delibera di Consiglio le linee programmatiche del Nuovo Piano della Mobilità Sostenibile in sostituzione del PUT del 2002.

Nel 2010 Il Consiglio Comunale adottò il PUMS.

La strategia del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Torino è quella di indurre un riequilibrio della domanda di trasporto tra collettivo e individuale, in modo da ridurre la congestione e migliorare l'accessibilità alle diverse funzioni urbane.

Questo documento si sviluppa su sette linee programmatiche che sono le seguenti:

1. garantire e migliorare l'accessibilità al territorio;
2. garantire e migliorare l'accessibilità delle persone;
3. migliorare la qualità dell'aria e dell'ambiente urbano;
4. aumentare l'efficacia del trasporto pubblico;
5. garantire efficienza e sicurezza al sistema della viabilità e dei trasporti;
6. governare la mobilità attraverso tecnologie innovative e l'infomobilità;
7. definire il sistema di governo del Piano.

Oltre al PUMS la Città ha approvato altri documenti programmatici che interessano la mobilità; Nel 2008 a seguito dell'adesione della città al Patto dei SINDACI, l'Amministrazione ha approvato il TAPE (Turin Action Plan for Energy) dove sono elencate 41 misure con l'obiettivo di ridurre entro il 2020 il 40% delle emissioni di Co2 (con partenza dal 1994).

Nel 2013 l'amministrazione dopo un intenso lavoro dove hanno partecipato i principali stakeholder privati e pubblici, ha approvato il piano per identificare le azioni principali per seguire la filosofia delle Smartcities.



Nel piano che prende il nome di SMILE, sono definiti gli argomenti di maggiore interesse per la città del futuro che per la mobilità sono: la sharing mobility, la logistica di ultimo miglio, l'intermodalità, la mobilità elettrica e lo sviluppo di sistemi ITS.

Nel 2013 il Consiglio Comunale ha approvato il BiciPlan, che è il piano di sviluppo della rete ciclabile della città con l'obiettivo a medio termine di raggiungere lo shift modale del 15% degli spostamenti in bici che oggi invece si attesta al 4% (dato da indagine IMQ 2013 dell'Azienda Regionale della Mobilità)

Politiche restrittive ed incentivanti a livello FUA

A seguito dell'approvazione della legge Regionale 43 del 7 aprile 2000 è stato definito il Piano della Qualità dell'Aria della Regione Piemonte che con successive modifiche ha portato ad una regolazione omogenea sui divieti di circolazione sul territorio Piemontese.

Per quanto riguarda i comuni della Città Metropolitana vige il divieto di circolazione dalle ore 8:00 alle ore 19:00 per tutti i veicoli diesel inferiori alla categoria Euro 3, per tutti i veicoli a benzina a metano o Gpl inferiori alla categoria euro 1.

Con Deliberazione della Giunta Regionale 20 ottobre 2017, n. 42-5805 "Prime misure di attuazione dell'Accordo di Programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure di risanamento della qualità dell'aria nel Bacino Padano, sottoscritto in data 9 giugno 2017, ai sensi dell'articolo 10, comma 1, lett. d), della legge n. 88/2009" la Regione Piemonte ha individuato un protocollo di emergenza che viene ad applicarsi al superamento consecutivo dei limiti di inquinamento giornalieri introdotti dalla normativa comunitaria.

Pertanto si è previsto che al superamento dei limiti di legge per 4 giorni consecutivi scattano le limitazioni all'utilizzo delle autovetture private di classe emissiva almeno Euro 4 diesel in ambito urbano dalle 8.30 alle 18.30 e dei veicoli commerciali (N1, N2 e N3) di classe emissiva almeno Euro 3 diesel dalle 8.30 alle 12.30.

Nel caso i superamenti perdurino raggiungendo il 10 giorno si prevede l'estensione delle limitazioni per le autovetture private di classe emissiva almeno Euro 4 diesel in ambito urbano nella fascia oraria 8.30-18.30 e per i veicoli commerciali (N1, N2 e N3) di classe emissiva almeno Euro 3 diesel nella fascia oraria 8.30 - 18.30 ed Euro 4 diesel nella fascia oraria 8.30 - 12.30.

La città di Torino oltre ad adottare il protocollo definito dalla Regione Piemonte ha deciso con l'ordinanza n. 92 del 17 ottobre 2017 di aumentare i divieti di circolazione anche ai veicoli euro 4 diesel nel caso di 4 giorni di sforamenti consecutivi ed ai veicoli euro 5 diesel al decimo giorno di sforamento.

Inoltre nel caso gli sforamenti raggiungessero il 20 giorni l'ordinanza prevede il blocco del traffico di tutti i veicoli ad alimentazione a gasolio o benzina.

La Sosta a pagamento

Per disincentivare l'utilizzo dell'auto privata la città di Torino e alcune Città della FUA a seguito dell'approvazione del Nuovo Codice della strada: DLGS 30 aprile 1992 n.285 hanno introdotto su suolo pubblico aree con sosta a pagamento.



Per quanto riguarda la Città di Torino fino al 2016 sono state definite 8 aree con sosta a pagamento con circa 45000 stalli (le tariffe sono differite a seconda della vicinanza al centro della città, la tariffa massima è di 2.5 €)

Le città della FUA che hanno introdotto questa misura sul proprio territorio sono: Venaria, Settimo Torinese, Orbassano e Moncalieri.

La Zona a Traffico Limitato di Torino

A seguito dell'entrata in vigore del Nuovo Codice della Strada DLGS 30 aprile 1992 n.285 che prevede come descritto nell'art. 7 lettera b: (Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli per accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinamenti e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale, conformemente alle direttive impartite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti, per le rispettive competenze, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio ed il Ministro per i beni culturali e ambientali), la città di Torino nel 1994 ha adottato misure consistenti in limitazioni alla circolazione del traffico veicolare e nello specifico con deliberazione della Giunta Comunale del 15 luglio 1994 (mecc. 9405715/06) la Civica Amministrazione approvava, una prima Zona a Traffico Limitato dall'estensione di 1,03 kmq in vigore dalle ore 7.30 alle ore 10.30 dei giorni feriali escluso il sabato.

Per rendere più efficace il controllo e la repressione delle violazioni relative alla ZTL, la Civica Amministrazione ha introdotto successivamente un sistema di controllo con "sette porte elettroniche che è stato approvato con deliberazione Giunta Comunale del 23 aprile 2003 (mecc. 0303009/06).

Successivamente per contrastare l'inquinamento atmosferico, con deliberazioni (mecc. 0407536/006) del 21 settembre 2004 e (mecc. 0411479/110) del 7 dicembre 2004 è stata approvata la costituzione di una Zona a traffico limitato Ambientale, le cui disposizioni sono state attuate con successive ordinanze dirigenziali ed in ultimo disciplinate con Ordinanza n. 120 del 10 gennaio 2007 che stabilisce, tra l'altro, il divieto di transito nella ZTL Ambientale dalle 7.30 alle 19.00 per i veicoli per il trasporto di persone con omologazioni precedenti alle direttive EURO 3 e s.m.i.

L'attuale contesto nella ZTL di Torino

Attualmente la Zona a Traffico Limitato di Torino ha una superficie di 2,62 Km², tutti i 27 ingressi sono controllati attraverso le telecamere che sono collegate con la centrale del traffico della Città (5T S.r.l.) dove è presente un presidio dei Vigili Urbani per trattare le pratiche relative alle auto sanzionabili.

I parcheggi a raso all'interno della ZTL sono a pagamento ed è la concessione della gestione del servizio è in capo dall'azienda del Trasporto pubblico GTT S.p.A. di proprietà al 100% della Città di Torino.



Gli stalli auto in quest'area sono circa 6.500 con una tariffa oraria di € 2,50 (ad esclusione di alcune microzone nei pressi degli ospedali).

In quest'area sono presenti anche n. 5 parcheggi in struttura (con barriera all'ingresso); la disponibilità totale è di 2.164 posti auto, di seguito la tabella con i dati principali riguardanti queste strutture.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico la ZTL è attraversata dalle principali linee tranviarie e bus in quanto l'organizzazione del TPL della città che risale al 1992 è organizzato in modo tale che la maggior parte delle corse finiscano nel centro della città. Sono presenti le principali stazioni del bike sharing TOBIKE, del carsharing elettrico di BLUTORINO, dei Taxi e sono presenti anche parcheggi dedicati al car sharing free floating.

Le regole attuali

Le regole attuali della ZTL sono state introdotte dalle Delibere 0659/11912 febbraio 2010 e 2058/119 attuati con l'ordinanza n. 2547 del 28 maggio 2010

05692/112, dalle 7.30 alle 10.30 di tutti i giorni feriali (sabato escluso), sono vietate la circolazione e la sosta (Codice della Strada art. 158) all'interno dell'area denominata ZTL Centrale e durante il divieto circolano soltanto i veicoli autorizzati.

Con le delibere 5692/112 del 13 novembre 2012 e 00283/112 del 22 gennaio 2013 è stato introdotto il divieto di ingresso e circolazione dalle 10:30 alle 17:30 all'interno della ZTL centrale ai veicoli con motorizzazione a benzina di categoria Euro 0 -1 (anche con revamping metano/GPL) e diesel di categoria Euro 0-1-2

Per quanto riguarda la consegna delle merci nella ZTL centrale è consentita dalle 10:30 fino alle 16:00.

ll'interno della ZTL Centrale sono in vigore altre limitazioni al traffico, con modalità e orari differenti da quelle indicate sopra. Queste le altre zone con limitazioni:

- la ZTL "Area Romana" con chiusura al transito e alla sosta dalle 21.00 alle 7.30 del giorno successivo di tutti i giorni, compresi i festivi; l'orario di carico e scarico merci è limitato dalle 10.30 alle 16.00;
- le ZTL "pedonali" con chiusura al traffico e la sosta per le 24 ore per tutti i giorni; l'orario di carico e scarico è limitato dalle 10:30 alle 12:30;
- strade riservate al trasporto pubblico con chiusura al traffico dalle 7:00 fino alle 20:00 tutti i giorni compresi i festivi; l'orario di carico scarico merci è limitato dalle 10:30 alle 12:30.

La permessistica

Per accedere alle ZTL presenti sul territorio comunale durante le ore di divieto è necessario avere un titolo rilasciata dall'amministrazione o per conto dell'amministrazione od essere inseriti nella lista dei soggetti esenti a priori.



Per quanto riguarda i residenti o dimoranti all'interno della ZTL centrali essi hanno diritto ad un permesso che è rilasciato da GTT ed è formalmente legato all'abbonamento per la sosta a pagamento. Al 31 dicembre 2016 gli aventi diritto erano 16.312 tra residenti (15.763) e dimoranti

Esistono altri tipi di permessi che vengono rilasciati dal Comune di Torino attraverso l'Ufficio gestito dalla Divisione Infrastrutture e Mobilità -Servizio Esercizio.

Inoltre, in alcuni casi di ingresso sporadico, è possibile richiedere un'esenzione a posteriori.

Questa è prevista per:

- chi utilizza i parcheggi in struttura presidiati dal personale del loro gestore in quanto la richiesta dell'esenzione avviene tramite la compilazione manuale di un modulo;
- chi soggiorna in una struttura alberghiera all'interno della ZTL
- chi si deve recare per una visita ospedaliera
- chi deve fruire di servizi di manutenzione della propria auto.

In questi ultimi 3 casi è il personale dell'albergo, dell'ospedale o del servizio di manutenzione che richiede l'autorizzazione all'esenzione a posteriore tramite il portale gestito da GTT.

Politiche incentivanti a livello di FUA

La città di Torino per raggiungere gli obiettivi del PUMS in questi anni ha messo in campo una serie di azioni a valore aggiunto per offrire ai propri cittadini un'alternativa all'uso dell'auto privata.

Tra le principali di seguito un elenco con una descrizione del servizio:

- **La Metropolitana:** oltre ad avere una rete centenaria del trasporto pubblico con circa il 25% dei km sviluppati attraverso la rete tranviaria che conta 8 linee, dal 2006 in città è entrata in funzione la metropolitana che nei giorni feriali trasporta circa 160.000 persone arrivando a 40.000.000 di persone trasportate in un anno.

La metropolitana ha permesso il collegamento con le città ad ovest dell'area funzionale in modo particolare le città di Collegno, Grugliasco, Rivoli e Rivalta.

Il servizio della metro è iniziato con 12 stazioni, oggi ne conta 20 stazioni e nel 2020 arriverà a 22 collegando l'area a sud dell'area funzionale in modo particolare le città di Moncalieri e Nichelino.

- **Il Sistema Ferroviario metropolitano:** a seguito del completamento del passante ferroviario in città e alla realizzazione della nuova stazione di Porta Susa è stato realizzato



il servizio di treno metropolitano denominato SFM che conta oggi 8 linee e collega 90 stazioni.

Le città dell'area Fua collegate dal Sistema Ferroviario Metropolitano sono: Grugliasco, Collegno, Venaria Reale, Borgaro Torinese, Settimo Torinese, Moncalieri, Nichelino e Caselle Torinese (Aeroporto)

- **TOBIKE:** è il sistema di bikesharing presente a Torino, il servizio è iniziato nel 2010 e oggi conta in città 140 stazioni connesse con le 10 stazioni presenti in Grugliasco, le 9 in Venaria Reale e le 10 a Collegno.

Tobike è un servizio integrato sulla carta multiservizi BIP (Biglietto Integrato Piemonte)

- **Il Car Sharing Free Floating:** quest'anno è stato rinnovato il bando per la fornitura di un servizio car sharing free floating con la possibilità dell'estensione di questo anche ad alcune città della FUA.

A questa chiamata pubblica hanno risposto due dei principali players a livello europeo, CAR2GO e ENJOY che attualmente erogano questo servizio con circa 700 veicoli sul territorio comunale.

- **Il Car Sharing Elettrico:** nel 2015 la città di Torino ha predisposto un bando per l'erogazione di un servizio di car sharing elettrico. Questo è stato aggiudicato alla società francese Autolib che ad oggi ha installato 54 stazioni con 230 colonnine di ricarica con 152 auto sul territorio comunale.

- **Park and Ride:** sulla città di Torino sono presenti 36 parcheggi in struttura che sono stati costruiti successivamente all'approvazione del Pup (piano urbano dei parcheggi) del 2002.

Sui parcheggi gestiti da GTT posti nelle vicinanze dei confini della città sussistono offerte di Park and Ride legato all'uso del mezzo pubblico che nel caso del parcheggio Venchi Unica che si trova sull'asse della metropolitana nelle vicinanze del confine ovest il parcheggio è gratuito per gli abbonati al trasporto pubblico.

Esiste inoltre due linee di shuttle bus (linee STAR) a zero emissioni che collegano i principali parcheggi di interscambio nel centro della città che è gratuita per i clienti dei parcheggi.

- **Il Biglietto Integrato Piemonte:** il BIP è un sistema di bigliettazione elettronica voluta dalla Regione Piemonte entrato in funzione nel 2013.

Su questo supporto è oggi possibile (ed obbligatorio) caricare tutti i servizi in abbonamento del trasporto pubblico (compresi gli abbonamenti di Trenitalia) presenti su tutto il territorio della Regione Piemonte.

Il BIP è una carta multiservizi, attualmente è possibile anche caricarci l'abbonamento del Tobike ed a breve si potrà pagare anche il parcheggio in superficie nelle aree di sosta a pagamento presenti in città.



- **WETAXI**: è il primo servizio TAXI attraverso App per la condivisione del TAXI. Il servizio è partito nel 2017 attraverso la collaborazione di una startup del Politecnico di Torino e la Cooperativa TAXI Torino.

Attualmente opera soprattutto per gestire la mobilità quando in città ci sono i grandi eventi e da ottobre è possibile condividere la corsa Taxi fino all'Aeroporto Internazionale Sandro Pertini a Caselle Torinese.

Motivazioni ed obiettivi strategici per la FUA

Dopo aver analizzato lo scenario attuale della FUA di Torino, occorre analizzare circa gli obiettivi strategici che sono stati definiti e le relative motivazioni che hanno portato alla loro formazione.

Gli **obiettivi strategici** che l'Amministrazione Comunale di Torino intende perseguire sia a livello locale e sia a livello di Area Vasta in termini di mobilità sostenibile e strategie *low-carbon mobility* devono essere necessariamente coerenti ed integrati con l'attuale programmazione e pianificazione ed in linea con i principi guida della strategia comune europea in materia di mobilità e tutela ambientale. Questo percorso deve puntare alla ricerca e promozione di:

- **sostenibilità tecnica** degli obiettivi e delle azioni di mobilità;
- **sostenibilità sociale** (criteri di equità e sicurezza, attenzione all'utenza debole);
- **sostenibilità ambientale** (complessiva riduzione delle emissioni e del consumo di suolo, quale premessa di miglioramento della qualità della vita nell'ambito della FUA);
- **sostenibilità economica** (premesse necessarie nella programmazione di opere e politiche pubbliche).

Definizione di strategie di breve-medio e lungo termine in Area Urbana Funzionale

La **strategia** è costituita da una o più azioni regolamentari, organizzative ed infrastrutturali indirizzate ad disincentivare e/o incentivanti la mobilità a basse emissioni dei gas serra nell'ambito della FUA da intraprendere per il raggiungimento di uno o più obiettivi strategici.

La **strategia di breve-medio periodo** per la mobilità di persone e merci nella FUA di Torino ha un orizzonte temporale di 2-4 anni. Questa si basa sul raggiungimento degli obiettivi del PUMS () approvato nel 2010 che però a breve verrà rivisitato e aggiornato.

Per quanto riguarda le **strategia di lungo termine** per la mobilità di persone e merci per i prossimi 10/15 anni si dovrà pensare ad un nuovo strumento aggiornato di pianificazione che tenga conto del quadro in piena evoluzione per quanto riguarda la mobilità del trasporto delle persone e delle merci.



Il nuovo piano dovrà avere un approccio che basandosi sui concetti base di sostenibilità ambientale, economica e sociale tenga conto dei nuovi tre pilastri su cui si baserà la mobilità del futuro che sono:

mobilità condivisa, mobilità elettrica, guida senza conducente.

Inoltre un altro obiettivo del piano sarà quello di massimizzare attraverso le tecnologie l'utilizzo delle grandi infrastrutture esistenti (trasporto pubblico) che dovranno essere sempre più integrate con altri servizi di mobilità (sharing mobility).

Misure per la mobilità all'interno della FUA

Le misure *low-carbon mobility* possono essere suddivise nelle seguenti categorie:

1. Misure sul Trasporto Pubblico Locale;
2. Misure sulla mobilità dolce;
3. Azioni relative al progetto SOLEZ - servizi di mobilità a valore aggiunto (persone e merci);

Azioni sul Trasporto Pubblico Locale

Sono di seguito presentate le specifiche azioni con indicazione dell'azione che si intende sviluppare (WHAT), gli obiettivi strategici verso cui l'azione è indirizzata (WHY), l'area territoriale di applicazione dell'azione (WHERE), il periodo di realizzazione dell'azione (WHEN), responsabili dell'attuazione dell'azione (WHO), i portatori d'interesse da coinvolgere (HOW) ed, infine, le risorse da impegnare e/o impegnate (HOW MUCH).

Titolo	Proseguimento linea 1 Metro nuovo tratto Lingotto- P.zza Bemgasi
Descrizione dell'Azione (WHAT)	<p>Oggi l'attuale Linea 1 atterra il capolinea nella direzione Sud presso il polo commerciale "LINGOTTO".</p> <p>Il nuovo tratto Lingotto-P.zza Bemgasi tratto lungo 1.9 km comprenderà altre 2 stazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> -stazione Italia 61 per servire la nuova sede della Regione Piemonte e l'area dove sorgerà il nuovo polo ospedaliero (la città della salute) -stazione Bemgasi che sarà il nuovo capolinea ed essendo sul confine della città servirà le 2 città limitrofe: Nichelino e Moncalieri. Nelle vicinanze della



	stazione verrà previsto anche la realizzazione di un parcheggio d'interscambio ed un'area per l'intermodalità con servizi di linea locali.
Obiettivi strategici verso cui l'Azione è indirizzata (WHY)	L'obiettivo strategico principale è coerente con la finalità principale del PUMS della Città di Torino.
Area territoriale di applicazione dell'Azione (WHERE)	Questo nuovo tratto di metropolitana offrirà un collegamento veloce tra la città e l'area Sud della FUA, in modo particolare con Moncalieri e Nichelino.
Tempi per la realizzazione dell'Azione (WHEN)	Breve periodo - I lavori sono in via di conclusione, entro settembre 2018 è previsto da cronoprogramma l'entrata in servizio del nuovo tratto.
Responsabili attuazione dell'Azione (WHO)	InfraTo s.r.l.
Portatori d'interesse da coinvolgere (HOW)	Città di Torino, Città di Moncalieri, Città di Nichelino, GTT.
Risorse da impegnare (HOW MUCH)	60 M

Titolo	Proseguimento linea 1 nuovo tratto "Collegno - Cascine Vica"
Descrizione dell'Azione (WHAT)	<p>Oggi l'attuale Linea 1 atterra il capolinea nella direzione Ovest nella città di Collegno presso la stazione Fermi.</p> <p>Il nuovo tratto Collegno - Cascine Vica sarà lungo 3.4 km e comprenderà altre 4 stazioni: Certosa, Collegno centro, Leumann e Cascine Vica.</p> <p>La stazione Ceresa sarà luogo d'interscambio con la stazione ferroviaria e nei pressi della stazione Cascine Vica nel territorio della Città di Rivoli verrà realizzato un parcheggio d'interscambio.</p>



Obiettivi strategici verso cui l’Azione è indirizzata (WHY)	L’obiettivo strategico principale è coerente con la finalità principale del PUMS della Città di Torino.
Area territoriale di applicazione dell’Azione (WHERE)	Area FUA ovest, che comprende le seguenti città: Collegno, Grugliasco, Pianezza, Rivoli.
Tempi per la realizzazione dell’Azione (WHEN)	Lungo termine - a seguito dell’approvazione del progetto preliminare l’ente nazionale CIPE ha definito lo stanziamento economico per la realizzazione dell’opera.
Responsabili attuazione dell’Azione (WHO)	InfraTo S.r.l.
Portatori d’interesse da coinvolgere (HOW)	GTT, Città di Collegno, Rivoli, Grugliasco, Pianezza.
Risorse da impegnare (HOW MUCH)	148 M

Titolo	Sistema ferroviario Metropolitano - La nuova linea 5
Descrizione dell’Azione (WHAT)	<p>Realizzazione della nuova linea del Sistema Ferroviario metropolitano per il collegamento con l’area sud ovest.</p> <p>La nuova tratta collegherà Torino ad Orbassano e provvederà la realizzazione di tre nuove fermate ferroviarie: Stazione s. Paolo (Torino), Stazione Quaglia-Le GRU (Grugliasco) e Stazione S.Luigi (Orbassano).</p> <p>Oltre a servire le 3 città (Torino, Grugliasco e Orbassano) questa linea sarà strategica per alcuni punti attrattivi come: il Parco Ruffini a Torino, l’Ospedale S.Luigi ad Orbassano e il Centro Commerciale “Le GRU” che conta circa 8 milioni di visitatori annui.</p>
Obiettivi strategici verso cui l’Azione è indirizzata	L’obiettivo strategico principale è coerente con la finalità principale del



(WHY)	PUMS della Città di Torino.
Area territoriale di applicazione dell'Azione (WHERE)	Area Sud- Ovest della FUA in particolare comuni di: Torino, Grugliasco, Orbassano.
Tempi per la realizzazione dell'Azione (WHEN)	Medio periodo - i lavori inizieranno nel 2018 e si concluderanno nel 2021.
Responsabili attuazione dell'Azione (WHO)	Regione Piemonte, Ferrovie dello Stato
Portatori d'interesse da coinvolgere (HOW)	Regione Piemonte, Ferrovie dello Stato, Città metropolitana, Città di Torino, Grugliasco, Orbassano
Risorse da impegnare (HOW MUCH)	71 M

Titolo	Ridefinizione della rete del trasporto pubblico della città di Torino
Descrizione dell'Azione (WHAT)	<p>L'organizzazione attuale della rete del trasporto pubblico cittadina risale al 1982 quando Torino era ancora una città industriale e pertanto gli scopi principali della rete erano quelli di garantire soprattutto i collegamento con i luoghi di produzione manifatturiera e le scuole.</p> <p>Oggi la città è profondamente cambiata, i luoghi di produzione manifatturiera si sono ridotti in modo considerevole e al loro posto sono nati nuovi insediamenti residenziale e nuovi insediamenti dedicati ai servizi e all'istruzione.</p> <p>Pertanto a seguito anche della razionalizzazione delle risorse a disposizione del trasporto pubblico si è reso necessario la ridefinizione della rete del trasporto pubblico.</p> <p>Questo nuovo processo prevede la definizione di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - linee forti (soprattutto le 8 linee tranviarie) che oltre ad essere ad



	<p>alta capacità avranno una frequenza molto alta con passaggi stimati ai 5 minuti;</p> <ul style="list-style-type: none"> - linee intermedie che collegheranno la periferia al centro della città con passaggi previsti ogni 10-12 minuti; - linee deboli di induzione che hanno lo scopo di portare i passeggeri sulle linee forti con passaggi previsti di 30 minuti. <p>L'investimento sulle linee forti è fatto per rendere più attrattivo l'utilizzo del mezzo pubblico.</p> <p>Al fine di aumentare la velocità commerciale su queste linee il lavoro si completerà con la realizzazione di nuove corsie preferenziali e con un investimento sui semafori in modo da garantire la priorità semaforica.</p>
Obiettivi strategici verso cui l'Azione è indirizzata (WHY)	L'obiettivo strategico principale è coerente con la finalità principale del PUMS della Città di Torino.
Area territoriale di applicazione dell'Azione (WHERE)	Città di Torino
Tempi per la realizzazione dell'Azione (WHEN)	Breve periodo - 2018
Responsabili attuazione dell'Azione (WHO)	GTT, Città di Torino, Agenzia della Mobilità Regionale
Portatori d'interesse da coinvolgere (HOW)	Città di Torino, GTT, Cittadini
Risorse da impegnare (HOW MUCH)	Risparmio di circa 5 Milioni sui contributi governativi
Titolo	Incremento della priorità semaforica per le linee di forza del trasporto pubblico



Descrizione dell'Azione (WHAT)	<p>La Città di Torino incrementerà attraverso il finanziamento PON città metropolitane la propria dotazione di “semafori intelligenti” già presenti in città. Attualmente sui 600 incroci circa la metà sono dotati di intelligenza per la gestione del traffico.</p> <p>Questo nuovo impegno economico verrà soprattutto utilizzato per completare la priorità semaforica sui tratti delle linee di forza del trasporto pubblico.</p> <p>Questo intervento è già stato anticipato sulle linee tranviarie 16 e 15 portando un aumento della velocità commerciale superiore al 14% con una riduzione del tempo di percorrenza di 5 minuti.</p>
Obiettivi strategici verso cui l'Azione è indirizzata (WHY)	L'obiettivo strategico principale è coerente con le linee di indirizzo del PUMS.
Area territoriale di applicazione dell'Azione (WHERE)	Città di Torino
Tempi per la realizzazione dell'Azione (WHEN)	Breve periodo - 2018
Responsabili attuazione dell'Azione (WHO)	5T, Città di Torino, GTT, Iren
Portatori d'interesse da coinvolgere (HOW)	5T, Città di Torino, GTT, Iren
Risorse da impegnare (HOW MUCH)	1,5 M

Titolo	Sostituzione dei bus a combustione con mezzi a zero emissioni (veicoli elettrici)
Descrizione dell'Azione (WHAT)	<p>Attraverso un finanziamento Ministeriale che ha coperto il 90% dei costi di acquisto, la società del trasporto pubblico GTT ha acquistato una flotta di 20 bus elettrici per sostituire i tradizionali veicoli a combustione endotermica.</p> <p>I nuovi bus hanno caratteristiche simili ai</p>



	<p>bus tradizionali.</p> <p>Sono Bus da 12 mt. Con capienza massima di 77 passeggeri di cui 22 seduti, hanno un'autonomia di 310 Km e un consumo di 104 kw/h ogni 100 km.</p> <p>Per la ricarica di questi mezzi sono state realizzate 2 stazioni all'interno dei depositi Tortona e Gerbido, entrambe utilizzano energia che deriva da fonti rinnovabili (idroelettrico e solare).</p> <p>I nuovi bus sono già in servizio per l'esercizio di una nuova linea di collegamento tra il nuovo Campus universitario ed una delle principali stazioni ferroviarie della città (Porta Nuova).</p> <p>Per il 2018 è prevista anche la copertura della linea 19 e di nuove linee per il collegamento con la Città di Collegno e di Venaria.</p>
Obiettivi strategici verso cui l'Azione è indirizzata (WHY)	L'obiettivo strategico principale è coerente con le linee di indirizzo del PUMS e con il Patto dei Sindaci.
Area territoriale di applicazione dell'Azione (WHERE)	Città di Torino, Collegno, Venaria
Tempi per la realizzazione dell'Azione (WHEN)	Breve periodo - 2018
Responsabili attuazione dell'Azione (WHO)	GTT
Portatori d'interesse da coinvolgere (HOW)	GTT, Città di Torino, Collegno, Venaria
Risorse da impegnare (HOW MUCH)	15 milioni di euro

Azioni sulla mobilità dolce

Le azioni di mobilità dolce sono incentrate soprattutto per lo sviluppo della mobilità ciclabile. Come nella sezione sul trasporto pubblico, queste sono presentate in forma gabbellare:



Titolo	Bike sharing Free Floating
Descrizione dell'Azione (WHAT)	<p>Come nelle principali città europee anche a Torino stanno approdando i servizi di bike sharing free floating.</p> <p>Per tale motivo l'Amministrazione ha deciso di regolare sul proprio territorio questo nuovo modello di trasporto.</p> <p>Pertanto a novembre 2017 è stato pubblicato una manifestazione d'interesse per la ricerca di soggetti interessati a svolgere sul territorio comunale servizi di bike sharing free floating.</p> <p>Il bando prevede per ogni operatore il limite di 5000 bici da integrare nel proprio servizio.</p> <p>Anche Grugliasco ha deciso di ampliare questo servizio con l'operatore Goobeebike.</p>
Obiettivi strategici verso cui l'Azione è indirizzata (WHY)	L'obiettivo strategico principale è coerente con le linee di indirizzo del PUMS e con il Patto dei Sindaci.
Area territoriale di applicazione dell'Azione (WHERE)	Città di Torino e Città di Grugliasco.
Tempi per la realizzazione dell'Azione (WHEN)	Breve periodo - 2018
Responsabili attuazione dell'Azione (WHO)	Città di Torino
Portatori d'interesse da coinvolgere (HOW)	Città di Torino, operatori servizi Bike sharing free floating
Risorse da impegnare (HOW MUCH)	È previsto un incasso per la città di € 20 per bicicletta



Titolo	Realizzazione di Velostazione
Descrizione dell’Azione (WHAT)	<p>La città di Torino all’intero del bando del Ministero dell’Ambiente “Azioni sperimentali per il collegamento Casa-scuola e Casa-lavoro” ha presentato un progetto per la realizzazione di una “velostazione”.</p> <p>Questa nuova infrastruttura verrà realizzata in collaborazione con RFI all’interno della Stazione ferroviaria di Porta Susa.</p> <p>La stazione sarà ad alto livello di automazione e sarà legata alla carta dei servizi BIP.</p> <p>Tutto questo per favorire l’intermodalità con il trasporto pubblico soprattutto quello utilizzato dai pendolari.</p>
Obiettivi strategici verso cui l’Azione è indirizzata (WHY)	L’obiettivo strategico principale è coerente con le linee di indirizzo del PUMS e con il Patto dei Sindaci.
Area territoriale di applicazione dell’Azione (WHERE)	Città di Torino
Tempi per la realizzazione dell’Azione (WHEN)	Breve periodo - 2018
Responsabili attuazione dell’Azione (WHO)	Comune di Torino, RFI
Portatori d’interesse da coinvolgere (HOW)	Comune di Torino, RFI, Associazione ciclisti
Risorse da impegnare (HOW MUCH)	40,000 € cofinanziamento con RFI

Azioni relative ai servizi di valore aggiunto

Le azioni relative ai servizi di valore aggiunto si svilupperanno per mitigare le nuove policy restrittive che la città introdurrà contestualmente alla modifica regolamentare dell’attuale ZTL.

L’attuale ZTL basata su un divieto d’ingresso ad eccezione di titolari di un particolare permesso, secondo la volontà dell’amministrazione dovrebbe trasformarsi in una “Zona a bassa emissioni”.



Per quanto riguarda le nuove restrizioni queste si concretizzeranno nell'estensione dell'orario di funzionamento del sistema di controllo elettronico e l'introduzione di un sistema di pagamento relativo al singolo ingresso con una tariffazione legata alle caratteristiche ambientali del veicolo.

Inoltre tutti i permessi attuali dovrebbero essere sostituiti da abbonamenti che permettano un determinato numero di ingressi.

Per quanto riguarda i residenti invece rimarrà inalterata l'attuale permessistica legata alla sosta a pagamento.

Per questo nuovo sistema la Città utilizzerà i fondi messi a disposizione dall'Unione Europea all'interno della programmazione PON per realizzare la piattaforma unica per la gestione e degli ingressi.

Gli obiettivi da raggiungere con questa nuova progettualità sono essenzialmente:

- ridurre gli ingressi non produttivi in ZTL per l'attraversamento della città da Nord a SUD e viceversa
- aumentare l'attrattività di questa area dal punto di vista economico soprattutto per il commercio degli esercizi presenti in quest'area.

Dalle analisi dei dati forniti dalla società in house 5T che gestisce la tecnologia di controllo ai varchi di ingresso dell'attuale ZTL, ogni giorno entrano circa 94.000 veicoli di cui circa 13.000 entrano nella fascia oraria in cui la ztl è attiva (7:30-10:30), circa 60.000 entrano nella fascia oraria considerata di punta (10:30-19:30) e i restanti 21.000 ingressi riguardano la fascia oraria serale e notturna (19:30-7:30),

Per quanto riguarda gli ingressi nella fascia oraria considerata di punta circa il 63% degli ingressi (37.800) è fatto da veicoli che non hanno un particolare permesso d'ingresso o non sono all'interno delle categorie esentate (Par. 2.2.2.3).

Per raggiungere questi obiettivi si è reso necessario la costruzione di un percorso condiviso con tutti i portatori d'interesse coinvolti in questo processo e pertanto sono stati definiti 6 tavoli di lavoro distinti tra gruppi omogenei di stakeholder.

I tavoli sono i seguenti:

- Tavolo di lavoro con le autorità politiche:
- Tavolo di lavoro con i soggetti che erogano servizi di mobilità in città a cui partecipano:
 1. GTT, ExtraTO, Trenitalia per il trasporto pubblico;
 2. CAR2GO, Enjoy e BLUTORINO per i servizi di Carsharing;
 3. GTT, APCOA, ACI e BESTPARKING come gestori dei parcheggi in struttura
 4. TOBIKE, OBIKE...per i servizi di bike sharing;
 5. La Cooperativa TaxiTorino, la società 011,9999, WETAXI e MYTAXI per le società che forniscono servizi TAXI
- Tavolo di lavoro con le associazioni del trasporto merci a cui partecipano:

AICAI, ASPACI Torino, Confartigianato Trasporti, FITA C.N.A. Torino Confcooperative Torino; FAI, FEDIT, Unione Industriale, API Torino, Confindustria Piemontese, ANFIA, UNRAE E FEDERAUTO.
- Tavolo di lavoro con le associazioni del commercio a cui partecipano:



Rappresentante commercianti area centro, ASCOM - Confcommercio Torino, C.N.A., Confesercenti

- Tavolo di lavoro con i residenti e le associazioni no profit ambientaliste.

A questi tavoli tematici si aggiunge gli incontri con i rappresentanti delle città facenti parte della FUA.

Per quanto riguarda le azioni di valore aggiunto, degli incontri preliminari con gli stakeholder e in particolar modo con gli erogatori di servizi professionali di mobilità delle persone e delle merci, è emersa l'esigenza di mettere a sistema le esperienze già sviluppate sul territorio attraverso i progetti innovativi della Città di Torino

Nel particolare, per quanto riguarda il trasporto delle persone, è emersa la richiesta di creare un collegamento attraverso lo sviluppo di tecnologie ITS tra il trasporto pubblico e tutti i servizi di mobilità condivisa nati in questi ultimi anni.

Per quanto riguarda il trasporto delle merci invece è emersa la necessità di proseguire le attività sviluppate all'interno del progetto Horizon2020 Novelog.

Di seguito, sono presentate in forma tabellare le specifiche azioni sui servizi a valore aggiunto che saranno sviluppate all'interno del progetto pilota SOLEZ e che riguarderanno lo sviluppo di applicazioni di sistemi ITS.

Titolo	Sperimentazione di un servizio MAAS (Mobility as a service)
Descrizione dell'Azione (WHAT)	<p>Per Mobility as a service si intende l'Integrazione di servizi di trasporto (trasporto pubblico, taxi, sistemi di car-sharing, sistemi di bike sharing e società di noleggio auto) in un'unica offerta di mobilità che dovrà essere personalizzata per soddisfare le esigenze dei viaggiatori.</p> <p>Lo scopo del Maas è sostituire con questa offerta l'uso del mezzo privato.</p> <p>La Città di Torino è interessata a sperimentare questo nuovo concetto e lo farà tramite il progetto europeo H2020 "IOOVE"</p> <p>In questo progetto, un partner privato (URBI) realizzerà la piattaforma e l'App per la gestione del nuovo sistema MAAS.</p> <p>Inoltre attraverso il bando del Ministero dell'Ambiente "Azioni sperimentali per il collegamento Casa-</p>



	scuola e Casa-lavoro” verranno utilizzate delle risorse economiche per agevolare l’acquisto di questo nuovo modello di servizio.
Obiettivi strategici verso cui l’Azione è indirizzata (WHY)	L’obiettivo strategico principale è coerente con la finalità principale del PUMS della Città di Torino
Area territoriale di applicazione dell’Azione (WHERE)	Città di Torino e area FUA
Tempi per la realizzazione dell’Azione (WHEN)	Breve periodo - il progetto si svilupperà nel 2018 e si concluderà nel 2019
Responsabili attuazione dell’Azione (WHO)	Comune di Torino, URBI, 5T
Portatori d’interesse da coinvolgere (HOW)	Tutti gli stakeholder che erogano servizi di mobilità
Risorse da impegnare (HOW MUCH)	-

Titolo	Sperimentazione Misure pull per consegna delle merci all’interno della ZTL
Descrizione dell’Azione (WHAT)	<p>Proseguendo il lavoro iniziato attraverso il progetto NOVELOG, verrà confermato il permesso speciale che verrà utilizzato da un numero ristretto di veicoli per la consegna delle merci che appartengono alle maggiori compagnie internazionali di consegna merci (FEDEX, UPS, DHL, BARTOLINI, SDA, TNT) che consentirà a questi mezzi di entrare nelle ZTL della città senza limitazioni di orario e permetterà a questi soggetti di utilizzare le corsie preferenziali del trasporto pubblico.</p> <p>Tali soggetti però dovranno utilizzare veicoli eco-compatibili (a metano o elettrici) con sagoma massima di 35ql. e devono avere montata una On Board Unit che comunichi con la centrale del traffico</p>



	della città che è gestita dalla società in house 5T.
Obiettivi strategici verso cui l’Azione è indirizzata (WHY)	L’obiettivo strategico principale è coerente con la finalità principale del PUMS della Città di Torino e con il Patto dei Sindaci in materia di abbattimento della CO2
Area territoriale di applicazione dell’Azione (WHERE)	Città di Torino
Tempi per la realizzazione dell’Azione (WHEN)	Breve periodo - il progetto si svilupperà nel 2018 e si concluderà nel 2019
Responsabili attuazione dell’Azione (WHO)	Comune di Torino
Portatori d’interesse da coinvolgere (HOW)	Tutti gli stakeholder che erogano servizi di mobilità delle merci
Risorse da impegnare (HOW MUCH)	-