

**Proposta di**  
***Programma Triennale dei Servizi TPL***  
**2019-2021**

**ALLEGATO 1**  
**OSSERVAZIONI E PROPOSTE**  
**SULLA PROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI**  
**FORMULATE DALLE ASSEMBLEE E DALLE**  
**COMMISSIONI TECNICHE DI BACINO**

Versione 2.0 – 10 ottobre 2019



## **1. PREMESSA**

In questo allegato sono riportati

- le variazioni salienti sulla localizzazione e sulla dimensione delle polarità di generazione ed attrazione di mobilità conseguenti alle variazioni, avvenute e previste, nell'uso del suolo
  - i punti di debolezza del servizio TPL in essere,
  - i punti di forza del servizio TPL in essere,
  - gli obiettivi di miglioramento,
  - le priorità di intervento,
  - le linee di azione da seguire
- indicati da ciascun Bacino;

Gli elementi indicati dovranno essere tenuti in debito conto nell'individuazione, da parte delle Assemblee di Bacino, degli interventi attuabili nel rispetto delle risorse assegnate.

Le modalità di attuazione degli interventi individuati e le attività previste saranno oggetto dei Programmi Triennali di Bacino da redigere a cura delle Commissioni Tecniche di Bacino e da approvare da parte delle Assemblee di Bacino.

Si evidenzia il fatto che emergono esigenze comuni a più Bacini quali

- rendere accessibili con il trasporto pubblico i nuovi poli sanitari, di cui è prevista l'apertura nel corso del triennio 2019-2021, la cui localizzazione è posta in siti attualmente non serviti in modo adeguato rispetto alle nuove necessità (ad esempio Città della Salute di Novara e nuovi ospedali di Ornavasso, Venaria e Verduno);
- rinnovare il parco bus con immissione di veicoli con minori emissioni di inquinanti e maggiore accessibilità per le persone con disabilità e a mobilità ridotta;
- dare continuità al servizio al di fuori degli orari di ingresso/uscita dalle scuole e al di fuori dei periodi scolastici.

## **2. BACINO METROPOLITANO**

In questo paragrafo sono riportate le informazioni fornite dagli Enti appartenenti al Bacino Metropolitano su interventi sul territorio, programmati nel triennio 2019-2021, che possano influenzare la dimensione e la distribuzione nello spazio e nel tempo della domanda di mobilità e/o variare la capacità di trasporto delle infrastrutture.

Si riportano inoltre le segnalazioni formulate dagli Enti sui punti di debolezza e criticità del sistema di Trasporto Pubblico che necessitano di interventi (ma anche sui punti di forza da mantenere ed estendere), gli obiettivi di miglioramento che gli enti si prefiggono di ottenere per i punti di debolezza e criticità, le linee di azione che gli Enti propongono per il perseguimento di questi obiettivi.

### **2.1 Città Metropolitana di Torino**

La Città Metropolitana di Torino segnala la necessità di risoluzione delle problematiche di accesso al nuovo ospedale di Venaria, e di conseguenza la quantificazione delle risorse aggiuntive necessarie al finanziamento del potenziamento della rete ad esso afferente

## 2.2 Città di Torino

Nella Città di Torino si prevede la realizzazione di un nuovo nodo intermodale nella zona nord in un'area industriale dismessa adiacente alla stazione SFM Rebaudengo. Il nuovo terminal - strategico per posizione, dimensione, comoda accessibilità al sistema tangenziale - sarà sostitutivo di quello di corso Vittorio Emanuele II.

Presso il terminal sono previste strutture di servizio tecnico (autorimessa, locali per la manutenzione, uffici, servizi per il personale, etc), strutture di servizio alla mobilità dei viaggiatori (tra cui sala d'attesa, biglietteria, locale per la ristorazione e/o bar), oltre ad una struttura ricettiva). E' inoltre prevista un area per fermate e capolinea dei bus urbani.

Inoltre il completamento dell'infrastruttura stradale del Viale della Spina, comprensiva della viabilità al contorno, consentirà un migliore accesso alla stazione Rebaudengo e faciliterà l'interconnessione fra i quartieri ad ovest e ad est dell'infrastruttura.

L'attuale punto di debolezza è la non buona connessione della stazione con la rete del trasporto pubblico; l'obiettivo di miglioramento è rendere più facile l'accesso alla stazione da parte del trasporto pubblico urbano con miglioramento delle connessioni con le zone limitrofe.

La linea di azione da seguire per il conseguimento dell'obiettivo sarà quella di operare, per quanto di competenza e possibilità, affinché il ridisegno della viabilità e la riconfigurazione delle aree

- consenta la transitabilità delle linee di bus urbani nelle immediate vicinanze degli ingressi della stazione Rebaudengo al fine di favorire un collegamento efficiente della stazione con le zone limitrofe ad est e ad ovest.
- riservi spazio adeguato per la realizzazione, in vicinanza degli ingressi della stazione, di fermate e capilinea delle linee di bus urbani.

La messa in esercizio prevista nel 2021 della nuova stazione Grosseto della linea SfmA, in corso di costruzione, richiede il ripensamento del trasporto pubblico urbano in ottica di adduzione funzionale al quadrante nord-ovest della città.

Punto nodale della nuova configurazione è l'integrazione della nuova stazione nel sistema di trasporto pubblico urbano. L'obiettivo di miglioramento del sistema di trasporto pubblico è la realizzazione di un facile e comodo interscambio tra SFM ed il trasporto pubblico urbano.

La linea di azione da seguire per il conseguimento dell'obiettivo sarà quella di operare, per quanto di competenza e possibilità, affinché nel ridisegno delle aree vengano tenute in conto le esigenze di facilità e comodità di interscambio tra il sistema di trasporto rapido (SFM) e il sistema di trasporto pubblico urbano di superficie.

L'attivazione del prolungamento a Bengasi della linea 1 di metropolitana automatica, prevista anch'essa per il 2021, comporterà una revisione del servizio di trasporto di superficie in particolar modo con riferimento ai comuni limitrofi, che potranno usufruire dell'interscambio con la metro per la penetrazione verso le aree centrali della città.

Punto debole della nuova configurazione è l'assenza di un vero e proprio nodo di attestamento/interscambio in Piazza Bengasi. Obiettivo di miglioramento è la realizzazione di un interscambio non penalizzante tra trasporto di superficie (urbano ed extraurbano) e metropolitana anche in assenza del nodo di attestamento.

La linea di azione da seguire per il conseguimento dell'obiettivo sarà quella di operare a supporto degli enti consorziati nella ricerca delle migliori localizzazioni e sistemazioni delle fermate delle linee di superficie in adiacenza agli accessi della stazione della metropolitana.

Nell'area di influenza del prolungamento a Bengasi della linea 1 di Metropolitana automatica (area Oval, Palazzo della Sede Unica della Regione Piemonte, futura Città della Salute) è prevista, anche se in tempi posteriori al termine di validità del presente PTS 2019-2021, la possibilità di realizzazione di un terminal bus che avrebbe accessibilità sia dal sottopasso del Lingotto, sia dalla nuova strada prevista a lato della ferrovia in connessione con corso Maroncelli, sia dal sottopasso Spezia; inoltre i bus non insisterebbero sulla viabilità di quartiere ma utilizzerebbero un anello stradale direttamente connesso alle infrastrutture stradali di primo livello.

Il punto di forza della situazione è la possibilità di realizzare in futuro un nodo di attestamento/ interscambio con la metropolitana, per le linee bus provenienti da sud, che appare problematico realizzare a Bengasi. Il punto di debolezza è costituito dalla presenza di prospettive più consolidate di utilizzo alternativo delle aree individuate.

L'azione dell'Agenzia sarà volta a promuovere ed affermare nelle sedi opportune l'idea della realizzazione del terminal suddetto contrastando, per quanto nelle proprie competenze possibilità, la prospettiva di destinazione ad altri scopi delle aree individuate.

### **2.3 Zona Omogenea Chierese-Carmagnolese**

Punti di debolezza del servizio di Trasporto Pubblico segnalati nell'area chierese sono

- scarsa integrazione fra i servizi;
- insoddisfazione rispetto al servizio a chiamata MeBus e difficoltà di fornire un servizio adeguato in zone a domanda debole;
- scarsa propensione all'utilizzo del TPL da parte degli utenti occasionali;
- prezzi non convenienti rispetto all'autovettura privata per i nuclei famigliari;
- sperequazione nelle tariffe per studenti rispetto alle tratte percorse.

L'obiettivo di miglioramento del servizio di trasporto pubblico si riassume nel

- rendere più attrattivo il trasporto pubblico sotto tutti gli aspetti (quantità, qualità, tariffe, controllo).

Le linee di azione che dovranno essere seguite per il conseguimento dell'obiettivo sono

- rendere più efficiente il servizio, migliorando l'integrazione fra i vari servizi, specie con il SFM;
- rivedere il servizio a chiamata;
- migliorare l'informazione sull'offerta e sulla tariffazione;
- valutare l'introduzione di tariffe convenienti per i nuclei famigliari;
- riprogrammare alcuni servizi di TPL (ad esempio quelli relativi al castelnovese).
- rendere più efficace il controllo del pagamento del servizio da parte degli utenti non abbonati.

### **2.4 Zona Omogenea Area Metropolitana Nord**

Uno dei punti di debolezza più evidenti del servizio di Trasporto Pubblico segnalato nell'area è il non soddisfacente livello di servizio della linea Sfm1.

Il ripristino nel breve termine di un esercizio “decoroso” sulla Linea SFM1 (con ripristino della velocità in linea ammessa negli scorsi anni) e un potenziamento nel medio termine della situazione infrastrutturale atta a evitare che i disagi e i disservizi subiti dagli Utenti negli ultimi anni abbiano a ripetersi in futuro costituiscono un obiettivo e una priorità.

Nel triennio 2019-2021 l’Agenzia svolgerà azione di supporto e stimolo per tutti gli attori coinvolti nell’operatività della linea Sfm1 (Operatori Ferroviari, Gestori delle infrastrutture, Regione Piemonte, MIT, ANSF) per l’individuazione ed attuazione di provvedimenti operativi e gestionali atti al ripristino di una adeguata velocità di esercizio.

Con riferimento al sistema delle autolinee è segnalata la carenza di offerta di trasporto pubblico su collegamenti “trasversali”, tra i diversi comuni dell’area e tra i centri abitati e le zone industriali, rispetto alla struttura portante radiocentrica convergente su Torino.

Per ovviare in parte a questa carenza, nel tempo sono state istituite linee locali organizzate dai Comuni, ed in parte con l’istituzione dei servizi “a chiamata” MeBUS, soluzione “personalizzata” alla domanda di trasporto interlocale.

Per quanto riguarda, appunto, i servizi diversi da quello tradizionale “di linea” l’azione dell’Agenzia dovrà essere rivolta al consolidamento di un modello di servizio “a chiamata” (facendo tesoro dell’esperienza MeBUS), con l’inserimento delle eventuali variazioni risultate nel tempo opportune, e alla possibilità di replica anche in altre realtà territoriali con necessità di trasporto analoghe a quelle ove il MeBUS è attualmente impiegato.

Si propone il collegamento trasversale tra le stazioni e i nodi di interscambio sulle linee ferro e gomma tra Volpiano, Leini, Caselle, anche a valere per la connessione con le strutture ospedaliere di riferimento e per il rafforzamento dell’intermodalità di trasporto da e verso Torino.

Più a sud, nei territori dei comuni di Leini, Settimo, Mappano e Borgaro si concentra la maggior quantità delle aree produttive della zona. Le principali aree industriali sono distribuite lungo una fascia che cinge i bordi del capoluogo metropolitano. La connessione di queste aree con un efficace sistema viabilistico e di TPL consentirebbe un rafforzamento e una maggior attrattività di queste nel sistema complessivo di area vasta, anche in ragione della previsione di diramazione a Nord Est della linea 2 della metropolitana.

L’Assemblea del Bacino Metropolitano provvederà a validare le priorità di intervento ed individuare gli interventi attuabili nel rispetto delle risorse assegnate.

### **3. BACINO NORD EST**

In questo paragrafo sono riportate le informazioni fornite dagli Enti appartenenti al Bacino Nord-Est su interventi sul territorio, programmati nel triennio 2019-2021, che possano influenzare la dimensione e la distribuzione nello spazio e nel tempo della domanda di mobilità e/o variare la capacità di trasporto delle infrastrutture.

Si riportano inoltre le segnalazioni formulate dagli Enti sui punti di debolezza e criticità del sistema di Trasporto Pubblico che necessitano di interventi (ma anche sui punti di forza da mantenere ed estendere), gli obiettivi di miglioramento che gli enti si prefiggono di ottenere

per i punti di debolezza e criticità, le linee di azione che gli Enti propongono per il perseguimento di questi obiettivi.

Il territorio del Bacino Nord Est sta subendo una crescente trasformazione territoriale legata per lo più ai servizi sanitari, ai poli scolastici e alla realizzazione o ampliamento di aree produttive.

Sulla programmazione dei servizi di TPL incideranno sicuramente le localizzazioni dei poli sanitari, quali la realizzazione della nuova “Città della Salute” di Novara e dell’Ospedale Unico del VCO”, che imporranno una rivisitazione dei servizi pubblici di trasporto da e per i nuovi poli ospedalieri.

La programmazione del TPL dovrà maggiormente considerare la recente ricollocazione dell’ospedali di Biella di Borgosesia nonché la crescita delle strutture private di Veruno e Santa Rita di Vercelli, quest’ultima soprattutto nell’ambito della programmazione urbana.

La mobilità scolastica vedrà aumentare i flussi in direzione dei centri di Trino (VC), Oleggio e Gattico (NO) in cui verrà ampliata l’offerta formativa nel triennio di interesse.

In provincia di Biella non sono previsti nuovi poli, tuttavia l’aumento nel triennio del fabbisogno di aule rende necessaria la dislocazione di più succursali e di conseguenza una polarità più diffusa con inserimento di nuove corse di tpl per raggiungere aree attualmente non servite.

Nel VCO è in fase di definizione la collocazione del nuovo “istituto alberghiero Maggia”, attualmente sito nel Comune di Stresa e non più adeguato all’uso, che comporterà un nuovo assetto per quanto riguarda il trasporto pubblico locale soprattutto scolastico. La domanda di mobilità potrà essere inoltre condizionata dalla realizzazione o ampliamento di aree produttive a vocazione logistica in particolare. Si segnalano infatti gli sviluppi delle aree “Montefibre”, “Larizzate” a Vercelli e di “Agognate” a Novara. All’altezza del casello autostradale di Vercelli Est, tra i territori di Borgovercelli e Casalino è previsto l’ampliamento dell’area produttiva.

La programmazione dei Servizi di TPL dovrà inoltre tener maggiormente in considerazione la localizzazione ed ampliamento delle aree commerciali, (tra cui il Centro Commerciale “Gli Orsi” di Biella) al fine aumentare l’offerta di servizi.

Tra i punti di criticità del sistema di trasporto pubblico nel Bacino si segnala il servizio sulla linea ferroviaria Novara – Biella (che si sviluppa su binario unico ed è priva di trazione elettrica). Il livello del servizio su questa linea risulta essere particolarmente carente. Quasi tutti i treni di questa linea non effettuano le fermate alle stazioni ferroviarie di Nibbia e Casaleggio ed è stata soppressa la fermata di Sillavengo al fine di abbreviare i tempi di percorrenza dell’intero percorso Novara - Biella. Per supplire alla perdita dei collegamenti ferroviari si è reso necessario, istituire percorsi integrativi sull’autolinea Novara – Biandrate – Vercelli, al fine di garantire comunque un servizio di trasporto pubblico ai cittadini del Comune di Sillavengo.

L’attuale programmazione dei servizi di TPL, condizionata dall’entità di risorse disponibili, riesce a rispondere quasi esclusivamente alla domanda di natura scolastica e, limitatamente, a quella generata da svantaggiate categorie di lavoratori “turnisti”. Caratteristica che comporta, per lo più, l’adozione di orari non cadenzati e corse poco frequenti nonché concentrate nelle ore di punta.

Assume caratteristica comune dei servizi realizzati sul territorio del Bacino Nord Est una scarsa produzione, se non l’assenza quasi totale, di servizi nelle giornate festive e una forte riduzione

del numero di corse programmate nelle giornate “non scolastiche” rispetto a quelle invece previste durante il periodo scolastico.

Si evidenzia la mancanza di continuità del servizio giornaliero al di fuori dei periodi di punta degli spostamenti pendolari e la mancanza di continuità del servizio al di fuori dei giorni e dei periodi di apertura delle scuole come uno dei più notevoli punti di debolezza dell’attuale sistema di trasporto pubblico nel Bacino

Altri punti segnalati di debolezza sono:

- velocità commerciale bassa, dovuta alla conformazione del territorio (per il servizio extra urbano) e alla mancanza di corsie e percorsi riservati (in ambito urbano);
- stato delle autostazioni di Vercelli, Novara e Borgomanero
- bassa qualità, di dovuta in particolare alla vetustà, del parco autobus, in particolare di quello destinato ai servizi urbani;
- l’incompleta attuazione / implementazione dei sistemi di bigliettazione elettronica (BIP);
- scarsa qualità delle informazioni e della comunicazione.
- assenza di “identità” del servizio (e mancanza di un progetto per l’affermazione di identità).

Si rileva inoltre l’assenza di omogeneità tra servizi all’interno dello stesso bacino a causa delle diverse caratteristiche orografiche dei singoli territori provinciali, nonché della rete viaria di interconnessione dei territori medesimi, che non configura di fatto possibilità di collegamento diretto tra essi.

Gli obiettivi specifici di miglioramento sono individuati nell’aumento della continuità del servizio e nel potenziamento/velocizzazione dei collegamenti con i maggiori attrattori regionali ed extraregionali. Nel seguito sono indicati gli interventi segnalati come prioritari

E’ segnalata la necessità di ampliare l’offerta di servizi, in particolare sugli assi di forza (a solo titolo di esempio Biella – Vercelli, Vercelli – Novara) e prioritariamente nelle giornate festive, nelle giornate di sabato e prefestivi anche nel periodo scolastico, nelle ore serali

Per le aree turistiche è segnalata la necessità di incremento di corse serali e stagionali a supporto delle attività e dei servizi turistici, alberghieri, sportivi e ricreativi.

Per il Verbano è segnalata la necessità di

- mantenimento dei collegamenti tra il Verbano e Milano
- istituzione di collegamenti diretti con Torino
- sviluppo collegamenti transfrontalieri con Locarno

Per il Biellese, è segnalata la necessità di miglioramento dei collegamenti con Torino e Milano

Per il perseguimento degli obiettivi sono suggerite le linee di azione che seguono.

Mirare ad una sempre più elevata integrazione intermodale e dei servizi a varia scala (da locale a sovraregionale “ferro/gomma”, urbano/extraurbano ecc.)

Adottare il servizio cadenzato (almeno sugli assi di forza) e completare l’integrazione tariffaria non solo tra i vari servizi TPL (ferroviari ed automobilistici) ma anche tra questi ultimi e i servizi di mobilità non tradizionali (ad esempio car sharing e bike sharing)



Nell'affidamento dei servizi adozione di una definizione dei lotti di gara che tenga conto della parziale disomogeneità dei territori che compongono il bacino.

Una più efficiente informazione, comunicazione e promozione dei servizi di TPL può contribuire al raggiungimento degli obiettivi generali di efficacia ed economicità individuati. Al riguardo si propone di adottare anche per i servizi automobilistici una strategia comunicativa sul modello "SFR" prevedendo una sigla (SAL Servizio Automobilistico Locale o SAR Servizio Automobilistico Regionale) mappe schematiche chiare ed uniformità grafica dei layout degli orari

#### **4. BACINO SUD EST**

In questo paragrafo sono riportate le informazioni fornite dagli Enti appartenenti al Bacino Sud-Est su interventi sul territorio, programmati nel triennio 2019-2021, che possano influenzare la dimensione e la distribuzione nello spazio e nel tempo della domanda di mobilità e/o variare la capacità di trasporto delle infrastrutture.

Si riportano inoltre le segnalazioni formulate dagli Enti sui punti di debolezza e criticità del sistema di Trasporto Pubblico che necessitano di interventi (ma anche punti di forza da mantenere ed estendere), gli obiettivi di miglioramento che gli enti si prefiggono di ottenere per i punti di debolezza e criticità, le linee di azione che gli Enti propongono per il perseguimento di questi obiettivi.

Viene segnalato che, a seguito del riordino dell'assetto dei servizi sanitari nel territorio alessandrino, l'attuale programmazione dei servizi di TPL non è più ritenuta in grado di soddisfare pienamente le richieste dell'utenza per raggiungere le strutture socio-sanitarie, in particolare nelle aree a domanda debole dell'acquese e dell'ovadese, laddove non in presenza di servizi ferroviari. In questo contesto si evidenzia inoltre che l'Ospedale Civile di Alessandria, a seguito del depotenziamento di alcune strutture ospedaliere limitrofe, ha assunto una rilevanza sempre maggiore, aumentando di conseguenza la sua polarità di attrazione con ricadute negative dell'intera area di competenza.

Nel territorio urbano di Alessandria alcuni nuovi interventi urbanistico-edilizi potranno modificare la geografia dei poli di attrazione/generazione; tra questi si evidenziano quelli che interesseranno il complesso monumentale della Cittadella, l'area ex Consorzio Agrario, la zona Sud-Est (via Don Giovanni Bosco e prolungamento di C.so Romita), l'area San Michele e l'area Gavigliana Nord-Est

Si segnalano inoltre alcune modifiche tendenziali negli stili di mobilità:

- nell'astigiano, con il venir meno dei collegamenti ferroviari con il capoluogo provinciale, si registrano rispetto al passato importanti spostamenti di flussi di domanda verso altre polarità, in particolare verso l'Albese;
- nel territorio del Monferrato Casalese si registra, rispetto al passato una maggiore domanda di mobilità di tipo turistico che si concentra temporalmente nel fine settimana, quando aumenta il numero delle manifestazioni a Casale Monferrato e nelle località limitrofe (riconosciute patrimonio Unesco).

Tra i punti di criticità del sistema di trasporto pubblico nel Bacino vengono segnalati

- l'obsolescenza del parco autobus;
- la bassa velocità commerciale (anche per la mancanza di corsie preferenziali);

- la scarsa manutenzione delle fermate di TPL (per la difficoltà a reperire risorse);
- la scarsa qualità delle informazioni e della comunicazione alla potenziale utenza;
- l'insufficiente o assente implementazione della bigliettazione elettronica;
- la mancanza di integrazione funzionale e tariffaria tra operatori diversi;
- in generale la bassa quantità di offerta che si estrinseca in una bassa capillarità (territoriale e temporale) del servizio.

Viene inoltre evidenziata la necessità di un "ripensamento" del servizio urbano di Alessandria.

I punti di forza del sistema del T.P.L. sui quali fare leva sono costituiti da

- la posizione baricentrica della Città di Asti rispetto al territorio provinciale,
- la presenza in posizione strategica del Movicentro di Asti, situato a lato della stazione ferroviaria della città, e di capienti parcheggi utilizzati dai pendolari per il park-&ride auto+treno,
- la stazione ferroviaria di Alessandria, già "hub" del trasporto ferroviario, da valorizzare quale "hub" delle autolinee urbane ed extraurbane, così da favorire l'interscambio ferroviaria-autolinee,
- la presenza di stazioni ferroviarie in alcuni sobborghi di Alessandria (Spinetta Marengo, San Giuliano Piemonte, Cantalupo e Valmadonna), il cui inserimento in un servizio di trasporto pubblico adeguatamente ridisegnato potrebbe agevolare i collegamenti urbani.

In ambito di servizio extraurbano gli obiettivi specifici di miglioramento sono individuati

- nell'aumento della continuità del servizio anche al di fuori degli orari e dei periodi scolastici,
- nel potenziamento/velocizzazione dei collegamenti a media e lunga percorrenza.

In ambito di servizio urbano l'obiettivo è individuato più in generale

- nell'aumento dell'attrattività del TPL per promuovere il trasferimento verso questa modalità di trasporto e ridurre la dipendenza dal mezzo privato negli spostamenti urbani, in particolare di (relativamente) media e lunga percorrenza,
- nell'aumento dell'efficacia e dell'efficienza del trasporto pubblico al fine di migliorarne la sostenibilità economica.

Le linee di azione da seguire per il perseguimento degli obiettivi, segnalate per l'ambito dei servizi extraurbani della Provincia di Alessandria sono

- sfruttare le prossime gare per l'affidamento dei servizi per un ripensamento generale dei servizi offerti ed una ristrutturazione delle modalità di loro erogazione.
- valorizzare l'area della stazione di Alessandria quale hub della rete di autolinee: è in programma la realizzazione, in area limitrofa alla Stazione Ferroviaria, di un "movicentro" da destinarsi a terminale bus per il trasporto sia urbano che extraurbano.
- predisporre la bigliettazione elettronica (Bip Card);
- utilizzare un'apposita app per acquistare biglietti e titoli di viaggio con lo smartphone;
- utilizzare mezzi più piccoli e a basso impatto ambientale;
- adeguare la flotta autobus in termini di comfort e ammodernamento tecnologico;
- promuovere il trasporto sociale;
- sviluppare il servizio turistico nei territori UNESCO;
- ampliare il numero di mezzi attrezzati per il trasporto disabili.
- prevedere un apposito piano per la manutenzione e messa in sicurezza delle fermate TPL.

Per l'ambito dei servizi extraurbani della Provincia di Asti, la stessa Provincia segnala che dal 2016, con la proroga del Contratto in essere con il Consorzio COAS esercente il servizio

dal 2010, ci si è concretamente dedicati alla realizzazione di un percorso di analisi della rete extraurbana provinciale storica, anche alla luce dei dati di frequentazione e delle richieste del territorio, finalizzata ad una riorganizzazione della rete stessa, ad un miglioramento dell'accessibilità e della mobilità locale, contemporaneamente preservando gli equilibri contenuti nel riparto del Fondo Nazionale Trasporti, tendendo ad una migliore centratura degli obiettivi di efficienza ed efficacia.

Detta operazione è in corso di avvio e deve essere portata avanti indipendentemente dalla necessità di mandare a gara il servizio. Così come già incluso in proroga, anche nei contratti da stipularsi dovrà essere lasciato ampio margine di modifica del servizio e della rete.

La riorganizzazione della rete di trasporto pubblico è prevista attraverso due azioni fondamentali: potenziare le direttrici principali (in collegamento con la città di Asti) e avviare soluzioni complementari sulle aree caratterizzate da una debole domanda di trasporto, anche attraverso servizi a chiamata, meno costosi e più vicini all'effettiva esigenza della popolazione.

Il nuovo servizio deve essere coerente con le linee-guida regionali, e possedere aspetti fondamentali, quali:

- gerarchizzazione della rete, con identificazione di linee di forza e linee di adduzione (con omogenea offerta di servizio tra i quadranti presi in considerazione);
- cadenzamento d'orario sulle principali direttrici;
- integrazione gomma-gomma e gomma-ferro dalla stazione ferroviaria / movicentro di Asti, e nei capisaldi esterni delle linee di forza (Chivasso, Casale M.to, Alessandria, Acqui Terme, Alba, Cortemilia), anche di che ricadono nei bacini contermini, ma che interessano direttamente il territorio e l'utenza astigiana;
- semplificazione della struttura di rete e delle frequenze di esercizio;
- salvaguardia dei servizi dedicati all'utenza scolastica e lavorativa;
- sviluppo coerente dei servizi per aree a domanda debole (ADD), finalizzati essenzialmente al mantenimento della copertura territoriale del servizio;
- estensione dei servizi di adduzione oggetto di accordi con i comuni;
- potenziamento del servizio speciale per i soggetti con gravi difficoltà motorie;
- messa in esercizio di servizi nei giorni festivi per permettere di raggiungere i punti turistici del territorio e le strutture sanitarie presenti;
- estensione dei modi d'informazione all'utenza.

Per l'ambito dei servizi urbani vale grosso modo gran parte delle linee guida già individuate per l'ambito dei servizi extraurbani, da utilizzare in occasione dei nuovi affidamenti, con qualche specificità locale.

Per il servizio urbano della Città di Casale Monferrato vengono indicate:

- la possibilità di integrazione tra i servizi sovracomunali e servizi comunali dal punto di vista orario e tariffario per ottimizzare i finanziamenti e utilizzare i risparmi per istituire servizi festivi;
- il potenziamento del collegamento con le frazioni: Terranova, Vialarda e Roncaglia che distano mediamente una decina di chilometri dal centro città.
- l'opportunità di affidamento alla propria azienda municipalizzata che permetterebbe di esercitare un maggiore controllo e garantirebbe la collaborazione con i tecnici.

Per il servizio urbano della Città di Valenza vengono indicati:

- il miglioramento del collegamento tra la stazione ferroviaria di Valenza e le linee TPL urbane ed extraurbane;
- l'ottimizzazione delle corse al servizio dell'utenza scolastica;

- l'integrazione tariffaria tra i servizi su ferro e i servizi su gomma con introduzione della bigliettazione elettronica.

Più articolato il discorso per il servizio urbano di Alessandria per il quale è proposto un ridisegno in occasione dei prossimi nuovi affidamenti.

In sintesi le linee di azione per il ridisegno afferiscono ai principi di

- semplificazione e maggior linearità della rete (riduzione di tortuosità, diramazioni, prolungamenti e limitazioni);
- gerarchizzazione (standardizzazione per classi e cadenzamento degli orari);
- informazione più facile da acquisire da parte dei cittadini.

Elementi più circostanziati sono riportati nell'Appendice A dove, oltre ad una disamina della situazione attuale vengono fornite indicazioni utili per la definizione delle specifiche del servizio da mettere a gara.

Nel seguito sono indicati gli interventi segnalati come prioritari:

- rivisitare la programmazione dei servizi nelle aree a domanda debole con una implementazione del servizio a chiamata, specialmente al di fuori degli orari di ingresso/uscita scuole e nel periodo non scolastico;
- avviare la revisione del servizio extraurbano nella provincia di Asti;
- ridisegnare il servizio di trasporto pubblico urbano di Alessandria;
- rinnovare il parco mezzi;
- definire una sinergica collaborazione tra l'Agenzia e gli enti di programmazione del TPL dei Bacini di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia, per migliorare le condizioni di viaggio di studenti e pendolari del Bacino Sud-Est si spostano verso quei Bacini.

Viene evidenziata dagli Enti componenti il Bacino la necessità, nelle attività di affidamento dei servizi, di una particolare attenzione nella definizione di un lotto unico o di più lotti di gara considerando

- le disomogeneità del territorio;
- le diversità di gestione dei servizi consolidate nel tempo;
- le possibili economie di scala;
- l'efficienza economica.

## **5. BACINO SUD OVEST**

In questo paragrafo sono riportate le informazioni fornite dagli Enti appartenenti al Bacino Sud-Ovest su interventi sul territorio, programmati nel triennio 2019-2021, che possano influenzare la dimensione e la distribuzione nello spazio e nel tempo della domanda di mobilità e/o variare la capacità di trasporto delle infrastrutture.

Si riportano inoltre le segnalazioni formulate dagli Enti sui punti di debolezza e criticità del sistema di Trasporto Pubblico che necessitano di interventi (ma anche sui punti di forza da mantenere ed estendere), gli obiettivi di miglioramento che gli enti si prefiggono di ottenere per i punti di debolezza e criticità, le linee di azione che gli Enti propongono per il perseguimento di questi obiettivi.

Gran parte di questi elementi si ritrovano nel *Patto per la Mobilità e il Trasporto Pubblico in Provincia di Cuneo* i cui contenuti che rilevano ai fini della redazione del presente PTS 2019-

2021 sono richiamati qui di seguito; l'Assemblea del Bacino Sud Ovest, con il supporto della propria Commissione Tecnica di Bacino, potrà esprimersi sulle priorità di intervento da attribuire alle varie azioni previste nel *Patto*.

## **5.1 Città di Cuneo**

*Revisione complessiva della rete urbana e dei servizi extraurbani sugli stessi assi, con disegno di una nuova rete costituita da 9 linee cadenzate e coordinate sulle direttrici principali di ingresso in città e di collegamento con frazioni e comuni esterni.*

*Si è provveduto a identificare un nodo di interscambio principale presso la stazione di Cuneo e rivedere i percorsi in centro città, diminuendo il numero di chilometri percorsi dagli autobus e migliorando l'effetto rete anche grazie all'introduzione di linee passanti e alla riduzione delle sovrapposizioni non cooperative tra servizi diversi (compresi i servizi extraurbani).*

*Per ognuna delle nuove linee così identificate è stata ipotizzata una quantità di servizio adeguata al bacino di utenza, introducendo un cadenzamento delle partenze orario o semi-orario che permette di ottenere una corsa ogni 15 minuti sugli assi di penetrazione in area centrale comuni a più linee (es. da piazza Galimberti a San Rocco, o dalla stazione a Borgo Gesso), per favorire il passaggio da mobilità motorizzata a TPL.*

*Le esigenze del territorio sono state raccolte e inserite dall'Agenzia in un progetto di nuova rete che è stato attivato ad inizio 2019.*

*La nuova organizzazione del TPL è stata redatta in piena coerenza con la previsione del PGTU in vigore e del PUMS in fase di redazione.*

## **5.2 Città di Alba**

*Revisione generale della rete urbana e potenziamento del servizio, per rispondere adeguatamente alle nuove esigenze di mobilità grazie ad una rete più capillare e ad un sistema di trasporto più frequente, ecologico ed affidabile.*

*Il nuovo piano di TPL dovrà contribuire a ridurre il congestionamento veicolare del centro urbano, dovuto perlopiù a spostamenti interni dei residenti, coprendo maggiormente le aree di più recente urbanizzazione ed intensificando la frequenza delle corse, attualmente basate su un'obsoleta cadenza oraria, al fine di rendere più attrattivo l'utilizzo del bus urbano rispetto al mezzo privato.*

*Le nuove linee, cooperando tra loro e formando un "effetto rete", permetteranno di avere un passaggio ogni 20 minuti lungo le principali arterie (Mussotto, san Cassiano e Moretta) garantendo un migliore collegamento da e verso il centro cittadino. Verranno introdotte nuove corse con cadenza oraria a servizio di frazione Vaccheria, strada Cauda, corso Enotria e via Vivaro, aree sinora escluse dal TPL. Resteranno inoltre immutati i livelli di servizio per le frazioni e le aree conurbate (Gallo, Ricca, Racca, Monticello).*

*Il nuovo TPL verrà predisposto per poter interagire sinergicamente con le future linee che collegheranno il nuovo Ospedale di Verduno e con quelle dirette verso Langhe e Roero. La nuova rete così predisposta è delineata in dettaglio nel progetto definitivo adottato da novembre 2018.*

*Si rende altresì necessario prevedere, in ottica futura, una migliore forma di collegamento tra Alba ed i Comuni di Langhe e Roero, tramite un coordinamento tra le linee urbane ed extraurbane già esistenti, a beneficio dei molti cittadini che lavorano o usufruiscono dei servizi in Città o dei moltissimi turisti che scelgono di soggiornare nella capitale delle Langhe per visitare il territorio circostante.*

### **5.3 Città di Bra**

*Riorganizzazione complessiva della rete di TPL afferente l'area dell'ex conurbazione di Bra, con estensione e/o potenziamento dei servizi ad altri 10 comuni (Narzole, Monchiero, Dogliani, Farigliano, Carrù, Cervere, Sommariva Bosco, Santa Vittoria d'Alba, Verduno e La Morra) ad oggi non, o scarsamente, serviti configurando così un'area vasta ed omogenea di servizio TPL, coordinato e cadenzato, di adduzione al vettore ferroviario presso il nodo di interscambio modale nell'esistente Movicentro di Bra, con coincidenza agli orari, in partenza ed arrivo, dei treni delle linee Sfm4 e Bra-Cavallermaggiore.*

- 1) *Nuovi servizi extraurbani su “linee riorganizzate” inglobati nella nuova “area vasta ed omogenea” di TPL (attivati da febbraio 2019)*
  - a) *Direzione Fondovalle Tanaro (Bra – Carrù) – servizio cadenzato orario, che ripristina, con nuovo vettore, parte del servizio ferroviario viaggiatori sospeso, a seguito dell'alluvione del 1994, con adduzione coordinata alle linee ferroviarie Sfm4 e Bra-Cavallermaggiore nella stazione di Bra.*
  - b) *Direzione S.S.231 (Bra – Fossano) - completa revisione e potenziamento dell'attuale servizio limitato alla Frazione Bricco de Faule, estendendolo a Fossano, rivedendo gli orari, con adduzione coordinata alle linee ferroviarie Sfm4 e Bra-Cavallermaggiore nella stazione di Bra.*
- 2) *Revisione e potenziamento della rete urbana di Bra (in fase di attivazione)*
  - c) *Revisione della rete urbana di Bra in funzione dei collegamenti con i Comuni dell'ex conurbazione (Sanfrè, Pocapaglia e Cherasco) coordinandoli presso la stazione di Bra (Movicentro) in coincidenza con gli orari – in partenza ed arrivo - con i treni delle linee Sfm4 e Bra-Cavallermaggiore.*
  - d) *Potenziamento e revisione della rete urbana di Bra, come segue:*
    - *collegamento cadenzato orario tra le frazioni della città (San Matteo e Riva), coordinandoli presso la stazione di Bra (Movicentro) in coincidenza con gli orari – in partenza ed arrivo - con i treni della linea Sfm4 e Bra-Cavallermaggiore;*
    - *collegamento cadenzato semi-orario tra i quartieri (Bescurone, Oltreferrovia, San Giovanni Lontano) e le frazioni (San Michele e Pollenzo) della città di Bra, coordinandoli (quelli a 60') presso la stazione di Bra (Movicentro) in coincidenza con gli orari – in partenza ed arrivo - con i treni della linea Sfm4 e Bra-Cavallermaggiore;*
    - *coordinamento delle linee orarie “passanti” da nord a sud (dorsale) in modo tale da garantire la frequenza di 1 corsa ogni 15' in andata e ritorno, tra la rotatoria del Big Store e la rotatoria di via Cuneo.*
- 3) *Collegamenti con il nuovo Ospedale di Verduno*
  - e) *Istituzione di una nuova linea di collegamento – con orario cadenzato ai 60', coordinandolo presso la stazione di Bra (Movicentro) in coincidenza con gli orari – in partenza ed arrivo - con i treni delle linee Sfm4 e Bra-Cavallermaggiore;*
  - f) *Istituzione di una nuova linea di collegamento – con orario cadenzato ai 60', scalettato di 30' rispetto a quella di cui al punto a), con origine dal comune di Sommariva del Bosco*

e destinazione nuovo Ospedale di Verduno (tracciato Sanfrè, Bandito, dorsale cittadina e Pollenzo);

- g) Istituzione di una nuova linea di collegamento – con orario cadenzato ai 60', con origine dal comune di Santa Vittoria d'Alba e destinazione Pollenzo (nodo di interscambio con la linea e)

#### **5.4 Città di Fossano**

*Revisione complessiva delle reti urbana ed extraurbana afferenti alla Città di Fossano, con integrazione e riorganizzazione dei servizi al fine di istituire delle linee principali di collegamento efficienti ed efficaci.*

*In particolare, riorganizzazione del servizio sulle diverse direttrici:*

- *per Cuneo: il collegamento tra Fossano e Cuneo è garantito dal servizio ferroviario. Le linee esistenti saranno integrate tra loro al fine di mantenere un collegamento di valenza locale a beneficio dei territori attraversati, con particolare riferimento ai servizi scolastici;*
- *per Bra: potenziamento della direttrice Fossano-Bra, con cadenzamento orario e corrispondenza alla stazione di Bra con i servizi ferroviari della linea Sfm4;*
- *per Carrù: nuova direttrice Fossano-Carrù, con cadenzamento biorario (una corsa ogni due ore nell'intera giornata, oltre ai servizi scolastici), che permette a livello di rete di collegare le Langhe ad uno dei nodi centrali dell'intera Provincia;*
- *per Benevagienna/Narzole: revisione dei servizi esistenti, con cadenzamento biorario e coincidenze presso Narzole con la direttrice Bra/Carrù per migliorare i collegamenti a livello di rete con le Langhe*

#### **5.5 Città di Mondovì**

*Revisione complessiva della rete urbana, al fine di renderla maggiormente aderente alle effettive esigenze ed aspettative di mobilità dei cittadini ed al contempo ottimizzare e coniugare l'impiego delle risorse con il rispetto dell'ambiente, sulla base delle seguenti linee guida di indirizzo:*

- *funicolare al centro: la funicolare quale unico mezzo di collegamento tra i rioni Breo e Piazza;*
- *miglioramento del servizio nei rioni Breo, Altipiano e Piazza, in termini di frequenza ed efficacia, anche mediante l'utilizzo di bus di piccole dimensioni;*
- *punto di interscambio a Breo: Piazza della Repubblica dovrà diventare il nodo cruciale per il trasporto pubblico; qui dovranno convergere le linee da e per la stazione, l'ospedale, i rioni di Borgato e Carassone;*
- *istituzione, in via sperimentale, di un servizio a chiamata per le frazioni.*

#### **5.6 Città di Saluzzo**

- 1) Collegamento Saluzzo – Savigliano

*Riattivazione del servizio ferroviario linea Saluzzo/Savigliano con cadenzamento orario (avvenuta, come si è visto nel paragrafo 1.3.1, il 7 gennaio 2019).*

- 2) *Ottimizzazione delle linee Saluzzo-Savigliano e Saluzzo-Scarnafigi-Monasterolo-Savigliano in modo da avere un collegamento con cadenzamento orario ed essere più funzionale ai comuni di Scarnafigi e Monasterolo.*

*Attualmente i Comuni di Scarnafigi e Monasterolo di Savigliano sono collegati con Saluzzo e Savigliano con una linea scolastica che prevede 8 corse al giorno (4 in andata e 4 in ritorno) funzionali esclusivamente al trasporto degli studenti degli istituti superiori.*

*Fare transitare la linea ex sostitutiva, che prevede 18 coppie di corse nei giorni feriali, da Scarnafigi e da Monasterolo di Savigliano risulta più funzionale. I comuni di Scarnafigi e di Monasterolo verranno ad avere un collegamento con Saluzzo e con Savigliano con cadenza oraria dalle ore 6 del mattino alle ore 20.40 di tutti i giorni feriali.*

- 3) *Servizio Urbano della Città di Saluzzo.*

*Il servizio attuale prevede nell'arco della giornata 5 corse il cui scopo è quello di collegare i quartieri periferici con il centro cittadino, la zona storica della città, l'Ospedale, la casa di riposo Tapparelli, consentendo la mobilità delle fasce più deboli, senza l'utilizzo di mezzi propri. Il nuovo servizio prevede l'intensificazione dell'orario per renderlo a cadenza oraria nell'arco della giornata andando ad istituire 5 nuove corse.*

- 4) *Servizi di armonizzazione dei collegamenti con le vallate del saluzzese.*

#### *Valli Po e Infernotto*

*La revisione del servizio sarà effettuata con un orario che preveda una corsa alla mezzogiorno da e per Saluzzo fino a Revello. Da Revello le corse proseguiranno alternativamente per Paesana e Bagnolo. Per cui da Paesana e da Bagnolo si andrà ad avere una corsa all'ora da e per Saluzzo. Nelle ore di punta, destinate principalmente al trasporto degli studenti degli Istituti Scolastici Saluzzesi e dell'Istituto Alberghiero di Barge, il servizio è potenziato con le necessarie corse bis studenti.*

#### *Valle Varaita*

*La linea 106 Pontechianale – Saluzzo, ad eccezione delle corse destinate al trasporto degli studenti che necessariamente devono collegare Saluzzo, sarà limitata a Verzuolo e da qui le corse saranno messe in coincidenza con la linea 91 Saluzzo – Cuneo, offrendo quindi il collegamento sia in direzione Cuneo che in direzione Saluzzo. Il numero di corse dalla Vallata (in particolare da Sampeyre) a Verzuolo sarà aumentato, offrendo maggiori opportunità di mobilità.*

## **5.7 Città di Savigliano**

*Revisione completa della rete urbana, con la soppressione della linea cimitero, attualmente operativa nei giorni di mercoledì e di sabato, con prolungamento della linea 1 fino alla zona industriale di via Torino presso il nuovo ipermercato e per due corse al giorno, fino al camposanto.*

*Si prevede inoltre la riattivazione giornaliera della linea 2 con orari di inizio e fine servizio paralleli a quelli della linea 1 (6.50-12.45 e 15.40-20.05). Il percorso della linea 2 sarà definito in modo da permettere il collegamento dei quartieri e dei parcheggi di attestamento periferici con il centro della Città e con i servizi pubblici oltre che ad avere delle fermate di interscambio con la linea 1. La ristrutturazione della linea 2 è dovuta al fatto che, attualmente, opera solo al mattino nei giorni di mercato e non risponde più alle esigenze minime del territorio.*



## **5.8 Nuova Rete di Trasporto Pubblico Extraurbano**

*Dal 2016-2017, con l'acquisizione dei Contratti di TPL dell'intero Bacino da parte dell'Agenzia, è iniziato un percorso di analisi e valutazione sulle diverse linee della rete extraurbana provinciale, anche alla luce dei dati di frequentazione e delle richieste dei territori, preliminare ad una riorganizzazione della rete volta a migliorare l'accessibilità e la mobilità dei cittadini e contemporaneamente raggiungere gli obiettivi di efficienza ed efficacia previsti dalla Regione Piemonte in attuazione dei criteri di riparto del Fondo Nazionale Trasporti definiti a livello nazionale.*

*Questa operazione è in corso di svolgimento, e deve essere portata avanti indipendentemente dalla necessità di mandare a gara il servizio: sarà quindi necessario prevedere nei contratti la possibilità di modifiche anche sostanziali alla rete in essere, per progredire nelle seguenti linee di azione principali:*

- definire nel dettaglio la gerarchia dei servizi di TPL su gomma nella rete dell'intero Bacino, stabilendo le direttrici principali che operano in sinergia con i servizi ferroviari, anche in ottica di una migliore integrazione con i servizi extraurbani afferenti a Bacini confinanti (Torino in primis, ma anche Asti-Alessandria) e definendo per queste un'adeguata quantità di servizio;*
- rafforzare la funzione di adduzione alle direttrici principali (su ferro e su gomma) per le linee secondarie e eliminare le sovrapposizioni non cooperative tra linee;*
- definire i nodi principali della rete, nei quali permettere l'interscambio tra linee diverse al fine di limitare le sovrapposizioni ed aumentare la copertura territoriale grazie al coordinamento e alla cooperazione tra linee diverse;*
- istituire sulle direttrici principali un servizio cadenzato, con corse ogni 30', ogni ora o ogni due ore secondo le esigenze del territorio di riferimento e il bacino di utenza attraversato;*
- armonizzare ed integrare, anche a livello tariffario, i servizi svolti nello stesso ambito territoriale afferenti a contratti diversi;*
- adottare una modalità di lavoro che prevede di raccogliere le istanze dei territori durante tutto l'anno ma concentrare gli interventi importanti di revisione del servizio in 2-3 momenti ben definiti ogni anno, al fine di consolidare la rete senza variazioni continue e semplificare la comunicazione all'utenza;*

*Un primo esempio di tale lavoro è quello effettuato a margine della riorganizzazione della rete urbana di Cuneo, sugli assi tra Cuneo/Magliano/Carrù, Mondovì/ Magliano/ Carrù, Cuneo/ Fossano/ Bra e Carrù/ Farigliano/ Dogliani/ Monchiero/ Narzole/ Cherasco/ Bra. Interventi analoghi sono attesi in tutta la Provincia, dalle vallate del saluzzese al cebano.*

*È inoltre prevista l'apertura del nuovo Ospedale di Verduno, che comporterà la necessità di istituire collegamenti adeguati dalle Città di Alba e Bra, per i quali l'Assemblea di Bacino richiede l'assegnazione di risorse ad hoc.*

## **5.9 Revisione del servizio nelle Aree a Domanda Debole**

*Negli ultimi anni è emersa in modo forte l'esigenza di definire la quantità di servizio e la modalità di gestione ottimale per le aree a domanda debole, in particolare per le Valli Alpine. Si stanno studiando soluzioni alternative nella modalità di fornitura del servizio, da sperimentare in aree campione.*

*Sarà inoltre necessario dedicare particolare attenzione alla collaborazione con le Unioni Montane e i Comuni ad oggi delegati a gestire i contratti di servizio in subdelega. Tale attività segue gli indirizzi tracciati negli ultimi anni dalla “SNAI – Strategia Nazionale Aree Interne”, progetto del Ministero dello Sviluppo Economico che opera in Provincia di Cuneo sull'area pilota delle Valli Maira e Grana, che ha visto la collaborazione dell'Agenzia nella definizione degli obiettivi relativi alla mobilità. Ad oggi la strategia è stata finanziata, per cui il prossimo triennio ne vedrà l'attuazione.*

L'Assemblea del Bacino Sud-Ovest provvederà a validare le priorità di intervento ed individuare gli interventi attuabili in compatibilità con le risorse a disposizione del Bacino definite nel successivo capitolo 6.

## **APPENDICE A.**

### **ANALISI DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO URBANO DELLA CITTA' DI ALESSANDRIA E INDICAZIONI PER LA SUA RISTRUTTURAZIONE**

Il testo della presente appendice è ripreso dal *Contributo a cura della Commissione Tecnica del Bacino Sud Est* trasmesso con lettera della Provincia di Asti del 19/04/2019 prot. n. 9205.19 (prot. AMP n. 3907/2019).

#### **A1. Analisi del servizio attuale**

##### **A1.1. Offerta complessiva.**

La costante riduzione delle risorse da destinare al settore dei trasporti pubblici (interrottasi solo nell'ultimo triennio) ha provocato complessivamente una diminuzione della produzione chilometrica che ha avuto immediato riflesso sulla capillarità (territoriale e temporale) del servizio di T.P.L. Ricordiamo la complessità della struttura urbanistica e territoriale di Alessandria: estensione del territorio comunale per circa 203,6 kmq (che fa di Alessandria il comune più esteso dell'intera Regione Piemonte), ampio territorio rurale punteggiato di nuclei abitati (i 14 sobborghi) che, se si eccettua l'abitato di Spinetta Marengo (7.000 abitanti), sono caratterizzati da una modesta dimensione demografica, che fa da contraltare all'area urbana centrale.

##### **A1.2. Struttura della rete.**

La complessità della rete del trasporto pubblico di Alessandria risulta essere uno dei fattori più limitanti dell'attrattività del sistema, in particolare per quanto riguarda l'area urbana nella quale:

- la capillarità del servizio è ricercata attraverso l'aumento della tortuosità delle linee (spesso in una sola delle due direzioni),
- si utilizzano soluzioni di tipo "circolare", che comportano un allungamento dei tempi di percorrenza.

##### **A1.3. Orari.**

Scarsa "leggibilità" del sistema di trasporto pubblico nella sua interezza (che è, per definizione, una rete e non una somma di linee disgiunte) e di tutta l'utenza attuale e potenziale.

Le principali carenze, in questo senso, riguardano:

- le frequenze, che risultano essere estremamente variabili non solo (come in alcuni giustificabili casi) tra le ore di punta e quelle di morbida, ma anche tra la mattina e il pomeriggio;
- la pressoché assenza del cadenzamento mnemonico delle corse.

##### **A1.4. Fermate.**

Le fermate risultano essere poco attrattive e soffrono di scarsa manutenzione (pensiline, dotazioni, segnaletica). La necessità di garantire la massima capillarità del servizio grazie a fermate molto ravvicinate e a percorsi tortuosi rende necessario un elevato numero di punti di fermata, con conseguenze in termini di dotazione (maggiori costi per attrezzarle), di manutenzione e di aggiornamento delle informazioni (cfr. punto successivo).

##### **A1.5. Informazione agli utenti.**

L'informazione resa al pubblico (ai viaggiatori attuali e potenziali), sia a terra che a bordo, è spesso carente, incompleta e non coerente. Ci si riferisce, in particolare, all'aggiornamento

delle paline con i percorsi e le destinazioni delle linee, alla presenza dei quadri degli orari (e, se esistenti, del relativo aggiornamento), alle informazioni relative alla struttura della rete (mappe), alla denominazione delle fermate.

#### A1.6. Connessioni

Nonostante l'infrastruttura e le relazioni disponibili, le connessioni ferroviarie soprattutto di lunga percorrenza sono di bassa qualità.

## **A2. Indicazioni sulle linee di azione per la ristrutturazione del servizio**

### A2.1 Struttura della rete e del servizio

La nuova rete del trasporto pubblico urbano dovrà basarsi su precise scelte che si elencano di seguito:

- riduzione della tortuosità dei percorsi: identificazione (ovunque possibile) di un unico percorso per le due direzioni di andata e ritorno; messa a sistema di eventuali diramazioni, prolungamenti, limitazioni.
- organizzazione del servizio su un minor numero (rispetto ad oggi) di assi serviti direttamente da una linea di trasporto pubblico, da percorrere più frequentemente e con orari cadenzati, minimizzando, inoltre, la sovrapposizione dei percorsi delle linee
- gerarchizzazione della rete tramite la definizione di livelli di offerta (frequenze, arco di servizio) differenti in relazione al ruolo di ciascuna linea.
- cadenzamento rigido degli orari
- Potenziamento delle corse domenicali.
- introduzione del concetto di "interscambio garantito" in selezionati nodi della rete.
- garanzia dell'accesso al centro storico su modo pubblico.

La nuova rete dovrà assegnare una gerarchia alle linee individuate, caratterizzando quindi il servizio di ciascuna relazione secondo espliciti parametri che riguardano le frequenze (ore di punta e morbida), l'arco di servizio, suddividendole in:

- linee di forza: frequenza non superiore ai 15' nelle ore di "punta", frequenza tra i 15 e i 20 minuti nelle ore di "morbida", frequenza pari a 10 minuti nel caso di linee dedicate al solo centro storico;
- linee di supporto: frequenza non superiore ai 20 minuti nelle ore di "punta", frequenza non superiore ai 30 nelle ore di "morbida";
- linee a domanda debole: Frequenza a orario

### A2.2. Introduzione del concetto di "interscambio garantito" in selezionati nodi della rete.

Per facilitare i trasbordi, minimizzare i disagi della "rottura di carico" e, in alcuni casi (si vedano le linee a servizio dei sobborghi orientali), dare la possibilità di raggiungere il centro storico in modo altrettanto comodo, si individuano due nodi (Stazione di Alessandria, Chiesa di Spinetta Marengo) dove l'interscambio tra le linee viene garantito minimizzando l'aggravio di tempo. Si tratta, dunque, di programmare gli orari delle corse in modo che i mezzi di diverse linee si presentino contemporaneamente nel punto d'interscambio.

### A2.3. Fermate e nodi di interscambio

Nel ridisegno della rete di trasporto pubblico per la città di Alessandria si dovrà porre grande attenzione al posizionamento delle fermate. Nell'area urbana si può stimare il valore medio di 300 metri come il più consono per distanziare le fermate tra loro. Tale valore tiene conto: della necessità di garantire un servizio capillare;

della lunghezza delle linee, che in una città compatta come Alessandria tendono ad essere mediamente brevi;  
della possibilità di mantenere una velocità di esercizio competitiva.

Le fermate presso la Stazione di Alessandria e la Chiesa di Spinetta Marengo si dovranno configurare come “nodi di interscambio garantito”; in particolare, i viaggiatori potranno effettuare in queste località un cambio di mezzo senza eccessivi aggravii temporali.

#### A2.4. Parco mezzi

Il parco mezzi in uso ad Alessandria è stato recentemente rimodernato questo grazie agli investimenti nel settore che hanno permesso di ampliare considerevolmente la quota di vetture EURO 5, EURO 6 e l'acquisto di due bus elettrici

Il rinnovo del parco mezzi deve essere comunque costante nel tempo. Dovrà essere definito in fase di gara il programma di rinnovo degli autobus, partendo da quelli più anziani. La modernizzazione del parco veicoli fa riferimento a tre finalità:

- miglioramento dell'accessibilità da parte dei viaggiatori, attuali e potenziali, con mobilità ridotta, non solo disabili ma anche anziani e persone che spingono un passeggino o una carrozzina (veicolo a pianale ribassato dotato di pedana);
- miglioramento del comfort a bordo, che contribuisce a rendere appetibile e apprezzato il sistema di trasporto pubblico;
- riduzione delle emissioni inquinanti e del particolato fine: un parco mezzi con standard emissivi più stringenti è infatti sinonimo di una migliore efficienza gestionale e contribuisce a “dare il buon esempio”.

#### A2.5 Informazione ai viaggiatori

Una parte fondamentale del riassetto del trasporto pubblico di Alessandria riguarda il tema delle informazioni sull'offerta di trasporto e di orientamento restituite all'utenza, sia essa già acquisita che potenziale. Si tratta, in buona sostanza, di rendere “autonomo” il passeggero in tutte le fasi del suo spostamento, minimizzando le possibilità di dubbi o incertezze.

Due le tipologie di informazioni:

- Informazione a terra
- Informazione a bordo

##### A2.5.1. Informazione a terra

- riconoscibilità della fermata;
- il layout della fermata;
- il comfort/protezione degli utenti (in attesa e che accedono al veicolo).

L'informazione a terra richiede quindi di attrezzare la singola fermata con:

- palina che riporti denominazione della fermata, elenco e grafo delle linee in transito, orari, informazioni sui contatti del gestore, indicazioni per l'acquisto dei titoli di viaggio;
- eventuale pensilina, dotata di posto a sedere e illuminazione, dove saranno riportate informazioni aggiuntive quali avvisi di variazione temporanea del servizio (deviazioni, ecc.) e mappa schematica o geografica della rete di trasporto pubblico;
- eventuale pannello informativo elettronico, da posizionare nei pressi delle fermate più rappresentative (es. hub Stazione/Viale Repubblica, Piazza Garibaldi, Ospedale, ecc.), con l'elenco dei passaggi in tempo reale e una riga destinata ai messaggi scorrevoli riportanti le notizie più importanti relative allo svolgimento del servizio

#### *A2.5.2. Informazione a bordo*

Tutti i veicoli adibiti al trasporto pubblico di Alessandria dovranno restituire informazioni fisse ed informazioni variabili, video e audio sullo svolgimento del servizio

In particolare è opportuno che ogni veicolo sia attrezzato per avere:

- all'esterno, il display con l'identificazione della linea (numero e destinazione del mezzo);
- al suo interno: la riproduzione del grafo della linea con indicazione delle fermate e dei nodi di interscambio, come riportato nella figura in esempio; eventuali brochure della linea o, complessivamente, dell'intera rete, con indicazione degli itinerari, degli orari, delle tariffe (corsa semplice e abbonamenti); informazioni sulle modalità di contatto con il gestore, sia per eventuali richieste di informazioni che per inoltrare segnalazioni e reclami; il regolamento di utilizzo del servizio di trasporto pubblico



