

Piano Integrato della Mobilità Pubblica e Accessibilità di Bacino

Bacino Sud-Est del Piemonte

Maggio 2026

Versione 1.5

1 Premessa

La Legge Regionale n. 1 del 4 gennaio 2000, art. 5, comma 5, definisce i Piani provinciali dei trasporti quali strumenti di indirizzo e di sintesi della politica locale di settore, che al suo interno contengono tutti gli aspetti della mobilità per il territorio di competenza.

La Giunta Regionale del Piemonte ha definito, con DGR n.17-4134 del 12 luglio 2012, i bacini ottimali, ai sensi dell'art.3 bis del D.L. 13 agosto 2011 n.138, convertito, con modificazioni, dalla Legge 14 settembre 2011 n.148. I Bacini ottimali sono i seguenti: Bacino Metropolitano, Bacino Nord-Est, Bacino Sud-Ovest e Bacino Sud-Est.

L'Agenzia della Mobilità Piemontese, con Deliberazione n. 33 del 4 dicembre 2023, assegnava risorse ai quattro Bacini ottimali per la redazione del Piano Integrato della Mobilità Pubblica di Accessibilità. L'assemblea di ciascun Bacino aveva il compito di individuare tra i consorziati un Ente referente e responsabile delle attività di coordinamento nella stesura del Piano, nonché della gestione tecnico-amministrativa.

L'assemblea del Bacino Sud-Est (di cui fanno parte le Province di Alessandria e Asti, e i Comuni di Alessandria, Asti, Casale Monferrato e Acqui Terme), in data 30 gennaio 2024, individuava la Provincia di Alessandria quale Ente referente.

La Provincia di Alessandria, in condivisione con gli altri consorziati, ha quindi predisposto un'apposita convenzione per specificare compiti, ruoli e responsabilità di ciascun soggetto. I consorziati hanno successivamente dovuto provvedere all'approvazione formale della suddetta convenzione, nonché a indicare un proprio referente nel comitato di pilotaggio.

La Provincia di Alessandria ha poi provveduto a individuare il supporto tecnico alla redazione del Piano. Alla Fondazione SLALA è stata affidata la predisposizione del Piano Integrato della mobilità Pubblica e accessibilità del Bacino Sud-Est, che verrà successivamente inviato all'Agenzia della Mobilità Piemontese.

2 Introduzione

Come Presidente della Fondazione Slala sono lieto di presentare questo Piano Integrato della Mobilità Pubblica e dell'Accessibilità di Bacino del Sud Est del Piemonte, frutto di un lavoro condiviso che coinvolge il territorio nelle sue diverse articolazioni istituzionali, sociali ed economiche. La mobilità non è solo un insieme di linee e orari: è una vera infrastruttura di cittadinanza, che consente alle persone di studiare, lavorare, curarsi, partecipare alla vita delle comunità locali e cogliere le opportunità di sviluppo offerte da un territorio particolarmente ricco e complesso come quello delle province di Alessandria e Asti.

La realizzazione di questo Piano è stata possibile grazie a una collaborazione leale e costruttiva con Regione Piemonte e con l'Agenzia della Mobilità Piemontese, che desidero ringraziare in modo particolare. Il confronto costante con gli uffici regionali e con AMP ha consentito di orientare il lavoro in coerenza con gli strumenti di pianificazione esistenti e con le prospettive del nuovo affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, mantenendo sempre al centro l'obiettivo comune: costruire un sistema di mobilità più integrato, efficiente e vicino ai bisogni reali delle persone.

Uno degli elementi qualificanti del percorso è stato l'ascolto sistematico delle istanze dei territori. Comuni capoluogo, centri zona, piccoli comuni, unioni montane, rappresentanze sociali ed economiche hanno contribuito con osservazioni, proposte, priorità. Da questo patrimonio di contributi emerge con chiarezza una visione condivisa: la richiesta di un trasporto pubblico capace di tenere insieme le esigenze delle aree urbane e dei poli produttivi con quelle dei 59 comuni in area a domanda debole; di integrare gomma e ferro, servizi di linea e servizi a chiamata; di valorizzare i Movicentro, le colline UNESCO, i cammini, i flussi turistici e i nuovi modi di lavorare e vivere il territorio.

La Fondazione Slala ha svolto in questo contesto il ruolo che le è proprio: fare da piattaforma di servizio per lo sviluppo territoriale, mettendo a disposizione capacità di analisi, visione integrata delle reti di mobilità e logistica, competenze di coordinamento tra soggetti diversi. Il Piano che qui si presenta vuole essere, innanzitutto, uno strumento utile per la Regione Piemonte e per AMP nella definizione del prossimo bando di gara, ma anche un riferimento condiviso per gli enti locali e per tutti gli attori che ogni giorno contribuiscono a far funzionare il sistema dei trasporti.

Desidero ribadire, in conclusione, la piena disponibilità della Fondazione Slala a proseguire questa collaborazione nelle fasi successive: dall'approfondimento tecnico degli indirizzi qui tracciati, all'accompagnamento dei territori nella loro attuazione, fino al monitoraggio degli effetti che le scelte di oggi avranno sulla qualità della vita dei cittadini e sulla competitività del nostro sistema economico. La Fondazione è, e intende continuare a essere, uno strumento a disposizione delle istituzioni e del territorio, per costruire insieme una mobilità pubblica all'altezza delle ambizioni di sviluppo sostenibile del Sud Est del Piemonte.

Il Presidente della Fondazione Slala

Avv. Cesare Rossini

Sommario

1	Premessa.....	3
2	Introduzione.....	5
3	Un piano di mobilità e di sviluppo	11
3.1	Un territorio eterogeneo proiettato verso Milano, Genova e Torino	11
3.2	Un sistema di trasporto pubblico integrato, capillare ed efficiente	12
3.3	Movicentro e hub intermodali: il cuore della mobilità condivisa	13
3.4	Aree a domanda debole: servizi flessibili e soluzioni “su misura”	13
3.5	Innovazione e sperimentazione: trasporti pubblici al servizio dei cittadini (e non solo).....	14
3.6	Mobilità turistica nelle aree UNESCO: flessibilità, sostenibilità e qualità.....	15
3.7	Collegare le nuove esigenze: smart workers, famiglie e pendolari di domani	16
3.8	Il percorso di consultazione e il recepimento dei contributi nel Piano	18
4	Il Piano.....	23
4.1	Impostazione del capitolo	24
4.1.1	Finalità del capitolo	24
4.1.2	Principi guida.....	24
4.2	Articolazione funzionale della rete di bacino	27
4.2.1	Principi di gerarchia della rete.....	27
4.2.2	Linee di forza e assi interprovinciali principali.....	27
4.2.3	Il sistema metropolitano Alessandria–Valenza–Tortona	28
4.2.4	Rete di adduzione ai centri zona e ai nodi intermodali	29
4.2.5	Aree a domanda debole e connessione alla rete principale	30
4.3	Servizi flessibili per aree a domanda debole e mobilità di prossimità.....	31
4.3.1	Le Aree a Domanda Debole del Bacino Sud Est.....	31
4.3.2	Modulo di bacino per il trasporto a chiamata (DRT).....	32
4.3.3	Pacchetti di chilometri flessibili per i Comuni	32
4.3.4	Soluzioni complementari di mobilità condivisa e di comunità.....	33
4.4	Integrazione gomma–ferro, Movicentro e hub intermodali.....	35
4.4.1	La ferrovia come spina dorsale del sistema	35
4.4.2	Titoli integrati e sistema tariffario.....	36
4.4.3	Movicentro e hub intermodali come punti di snodo.....	37
4.4.4	Ultimo miglio e smart mobility.....	38
4.5	Innovazione di servizio: digitalizzazione, ultimo miglio, persone + merci	39
4.5.1	Digitalizzazione e interfaccia utente unica di bacino	39
4.5.2	Smart mobility e ultimo miglio.....	41

4.5.3	Sperimentazioni integrate persone + merci di prossimità	42
4.6	Mobilità turistica e valorizzazione delle aree UNESCO.....	44
4.6.1	Servizi turistici dedicati e flessibili.....	44
4.6.2	Standard di servizio e integrazione con l'offerta locale	45
4.6.3	Integrazione con operatori turistici, card territoriali e prodotti del territorio	46
4.7	Strumenti contrattuali di flessibilità e governance.....	48
4.7.1	La funzione della flessibilità contrattuale nel Bacino Sud Est.....	48
4.7.2	Facoltà di modifica di orari e tratte entro range prestabiliti.....	49
4.7.3	Pacchetti di chilometri a prezzo predefinito per gli enti locali.....	49
4.7.4	Revisione di rete a metà periodo (mid-term review).....	50
4.7.5	Modulo contrattuale per i servizi flessibili (DRT, car sharing, sperimentazioni)	51
4.7.6	Governance di bacino e ruolo degli enti locali	51
5	Le richieste del territorio.....	53
5.1	Priorità trasversali emerse dalle consultazioni	55
5.2	Sintesi delle richieste.....	57
5.3	Dalle consultazioni al Capitolato: matrice di recepimento e prescrizioni misurabili	60
6	Allegato: I contributi dal territorio.....	65
6.1	Provincia di Alessandria	65
6.2	Provincia di Asti	69
6.3	Comune di Alessandria	71
6.4	Comune di Asti	75
6.5	Comune di Tortona.....	76
6.6	Comune di Casale Monferrato.....	78
6.7	Comune di Valenza	79
6.8	Territori dell'ovadese	80
6.9	Comuni del Novese.....	83
6.9.1	Comune di Pasturana	83
6.9.2	Comune di Basaluzzo	83
6.9.3	Comune di Stazzano.....	84
6.9.4	Città di Novi Ligure	84
6.9.5	Area Val Borbera	84
6.10	Comune di Acqui Terme	86
6.11	Comune di Nizza Monferrato	89
6.12	Comune di Castelnuovo Don Bosco.....	90
6.13	Comunità Montane	92

6.14	Unione Montana Langa Astigiana Val Bormida	95
6.15	Comune di Canelli.....	98
6.16	Colline Alfieri	99
6.17	Fondazione Mani Intelligenti	100

3 Un piano di mobilità e di sviluppo

Il **Piano Integrato della Mobilità Pubblica e Accessibilità di Bacino** del Bacino Sud-Est del Piemonte (province di Alessandria e Asti) è lo strumento di riferimento per pianificare in modo coordinato il sistema di trasporto pubblico locale e guidare l'organizzazione dei servizi nel territorio. La sua elaborazione ha coinvolto attivamente enti locali, tecnici, amministratori e cittadini, attraverso incontri, questionari e consultazioni pubbliche, con l'obiettivo di raccogliere contributi utili e dare ai territori la possibilità di esprimere bisogni e aspettative sui servizi di trasporto. Questo capitolo introduttivo presenta i temi chiave del Piano – **territorio, integrazione gomma-ferro, movicentri, servizi flessibili, innovazione, mobilità turistica e nuove esigenze abitative** – anticipandone i contenuti e mostrando come una mobilità migliore possa tradursi in uno **sviluppo equilibrato e sostenibile** per l'area del Bacino Sud-Est.

3.1 Un territorio eterogeneo proiettato verso Milano, Genova e Torino

Il Bacino Sud-Est comprende due province dalle caratteristiche differenti ma complementari. L'Alessandrino e l'Astigiano condividono una parte importante del Monferrato, ma presentano orientamenti geografici e funzionali distinti: il territorio di Alessandria, soprattutto nella pianura orientale, "guarda" storicamente verso la Lombardia (Milano) e verso la Liguria (Genova), mentre l'Astigiano volge verso Torino e l'ovest. Questa duplice vocazione si riflette nei flussi di mobilità quotidiani e nelle necessità di collegamento esterne al bacino. Ad esempio, molte persone nell'Alessandrino gravitano su Milano o Genova per lavoro e servizi, mentre l'Astigiano ha legami più forti con l'area metropolitana torinese. Tale peculiarità territoriale ha guidato la pianificazione del Piano, orientando sia la definizione delle direttrici principali di trasporto pubblico sia l'individuazione dei collegamenti strategici verso l'esterno. In altre parole, il sistema di mobilità del Sud-Est deve servire efficacemente le esigenze interne al bacino ma anche **connettere queste comunità alle grandi città vicine** (Milano, Genova, Torino), che rappresentano poli di attrazione per studio, lavoro, salute e svago.

All'interno del bacino si riconoscono inoltre diverse tipologie di aree che richiedono approcci specifici di mobilità. Si va dalle zone collinari a bassa densità abitativa ma ad alto valore paesaggistico e turistico, alle aree di pianura con forte vocazione agricola, fino ai poli urbani e produttivi ad alta densità. Questa varietà impone un modello di trasporto **flessibile e policentrico**, capace di adattarsi sia ai piccoli comuni rurali sia ai centri zona maggiori (come Alessandria, Asti, Casale Monferrato, Acqui Terme, Tortona, Alba, etc.). Il Piano dedica attenzione anche alle **conurbazioni emergenti**: realtà urbane contigue che superano i confini amministrativi comunali (ad esempio l'area Alessandria-Valenza-Tortona, il comprensorio di Casale Monferrato, il sistema Acqui Terme-Ovada, o l'asse Nizza Monferrato-Canelli). Riconoscere queste aree metropolitane di fatto è fondamentale per progettare servizi di trasporto pubblico adeguati alla loro dimensione reale e per valutare forme tariffarie integrate su scala sovracomunale. Inoltre, nel quadrante orientale alessandrino, la presenza di **grandi poli logistici e industriali** in rapida crescita richiede di ripensare la rete di collegamenti: servire efficacemente queste aree produttive (oggi spesso fuori mano rispetto al TPL tradizionale) significa sostenere lo sviluppo economico locale, riducendo nel contempo traffico merci e pendolarismo su auto privata o, peggio, con mezzi personali di fortuna (si pensi a biciclette e monopattini sulle strade statali...). In sintesi, il territorio del Sud-Est piemontese

rappresenta un mosaico di esigenze: il Piano nasce per fornire una visione unitaria e degli strumenti operativi per soddisfarle in modo equilibrato, tenendo conto tanto delle differenze locali quanto delle opportunità comuni.

3.2 Un sistema di trasporto pubblico integrato, capillare ed efficiente

Dalla fase di ascolto sul territorio è emersa con forza l'esigenza di un **sistema di trasporto pubblico locale integrato e coordinato**, che metta in rete autobus, treni e altri servizi per rispondere alle principali necessità di spostamento dei cittadini – dagli spostamenti quotidiani per lavoro e scuola, a quelli per acquisti, tempo libero e turismo. In concreto, “lavorare ad ampio spettro sull'intermodalità del TPL” significa potenziare sia i collegamenti **gomma-gomma** (tra autobus di linee diverse) sia soprattutto quelli **gomma-ferro**, creando coincidenze efficienti tra autobus e treni e collegando meglio i servizi di ultimo miglio. Oggi, ad esempio, **molte stazioni ferroviarie dell'Alessandrino non sono collegate da autobus** e questo rappresenta un grave limite: alcune località servite dal treno restano isolate per chi non usa l'auto, e i turisti stessi risultano penalizzati da queste lacune. Il Piano intende colmare tali gap prevedendo navette o linee bus in coincidenza con i treni, in modo da trasformare ogni stazione in un vero nodo di interscambio vivo e utile.

Un sistema intermodale efficace richiede anche **integrazione tariffaria**. Oggi l'utente percepisce discontinuità tra i vari mezzi (biglietti diversi per bus urbani, extraurbani, treni regionali, ecc.), mentre l'obiettivo futuro è arrivare a un **titolo di viaggio unico** o quantomeno integrato. Nelle consultazioni territoriali è stata indicata come prioritaria la necessità di “puntare all'integrazione tariffaria”: un **abbonamento unico** e un **biglietto unico** rappresentano strumenti fondamentali per un trasporto pubblico davvero intermodale. Ciò significa che un utente dovrebbe poter viaggiare, ad esempio, da un paese dell'Astigiano fino a Torino o Milano usando autobus locali e treni con un solo titolo di viaggio, senza complicazioni né costi aggiuntivi. L'integrazione tariffaria, di competenza regionale, è quindi una linea guida essenziale del Piano, affinché cambiare mezzo non comporti penalizzazioni economiche per l'utenza e sia incentivato il passaggio dall'auto privata al trasporto collettivo. Un sistema a zone, già ipotizzato a livello piemontese come citato nel Piano della Mobilità del Bacino Sud, potrebbe facilitare questa armonizzazione tariffaria. In parallelo, si lavorerà a un **coordinamento orario** spinto: le autolinee principali dovranno attestarsi in stazioni o fermate nodali in orario compatibile con l'arrivo/partenza dei treni, riducendo al minimo i tempi di attesa e rendendo naturale l'interscambio. Un caso concreto è la città di Asti, dove sta per arrivare un nuovo collegamento ferroviario diretto da Milano: il Piano prevede di far convergere le principali linee bus astigiane sul nuovo hub creato da questo servizio, così da **collegare tutte le periferie locali con le grandi città, Milano compresa**. Analoghi adeguamenti saranno studiati in Alessandria (già nodo ferroviario per Torino, Milano e Genova) e negli altri centri, sfruttando la flessibilità del sistema su gomma per adattarsi alle opportunità offerte dalla rete ferroviaria. In definitiva, l'integrazione gomma-ferro con coincidenze efficienti e tariffa unica è pensata per **agevolare gli spostamenti quotidiani dei residenti**, rendendo il TPL un'alternativa davvero competitiva all'uso dell'auto privata, ma anche per attrarre nuovi utenti (pendolari, studenti, turisti, ...) grazie a un servizio più semplice, affidabile e conveniente.

3.3 Movicentro e hub intermodali: il cuore della mobilità condivisa

Un ruolo cruciale, in questo quadro, è giocato dai **Movicentro** e dagli altri punti di interscambio modale presenti o pianificati nel Bacino Sud-Est. I *Movicentro* (ovvero le stazioni attrezzate come hub intermodali) costituiscono i **nodi privilegiati di scambio**: in essi i vari sistemi di trasporto si incontrano, ed è qui che l'integrazione tra gomma e ferro diventa esperibile. Nel territorio in esame esistono già diversi Movicentro o centri di interscambio (ad esempio ad Alessandria, Asti, Tortona, Valenza, Acqui Terme, ...) e altri sono in progetto o potrebbero essere potenziati. Il Piano intende valorizzarli come **poli logistici della mobilità sostenibile**: non solo luoghi dove cambiare mezzo, ma veri e propri **hub di servizi**.

In un Movicentro ideale, il cittadino può *parcare l'auto* o la bici privata in sicurezza, prendere un *treno* o un *autobus* sapendo di trovare coincidenze garantite, e usufruire anche di servizi aggiuntivi di **smart mobility**. Ciò significa prevedere spazi per **bike-sharing**, **colonnine di ricarica** per bici e auto elettriche, servizi di **car sharing** o **scooter sharing**, e magari locker per ritiri pacchi o altri servizi di comodità. In molti casi queste infrastrutture esistono già (si pensi alle *velostazioni* per il deposito bici e ai servizi di bike sharing attivi in varie città) e vanno messe in rete con il TPL. Il Piano promuove l'integrazione gestionale e tariffaria di tali servizi con il trasporto pubblico locale, per quanto possibile, così che un utente possa ad esempio lasciare l'auto in parcheggio, prendere un treno e poi utilizzare una bici condivisa o un monopattino per l'ultimo miglio, il tutto in modo fluido. I Movicentro diventano così **porte d'accesso al territorio**, nodi dove la **mobilità dolce e collettiva** prevale sull'auto privata: sono pensati per essere luoghi accoglienti, ben segnalati, illuminati e sicuri, dotati di informazioni in tempo reale su arrivi/partenze e di servizi essenziali per i viaggiatori. Investire su questi hub intermodali significa anche valorizzare gli importanti investimenti già fatti (molti Movicentro piemontesi sono stati realizzati negli ultimi anni) e farli rendere al massimo come **snodi nevralgici della rete**. Nel lungo termine, un Movicentro attivo attrae più utenti sul trasporto pubblico e sulle modalità condivise, contribuendo a ridurre il traffico urbano e l'inquinamento e migliorando l'accessibilità complessiva del territorio.

3.4 Aree a domanda debole: servizi flessibili e soluzioni “su misura”

Non tutto il territorio, però, può essere servito con linee fisse tradizionali ad alta frequenza. **Le aree a domanda debole**, tipicamente zone rurali, collinari o montane con popolazione ridotta e sparsa, pongono la sfida di garantire comunque il diritto alla mobilità dei residenti senza sprecare risorse in servizi poco utilizzati. Il Piano affronta questo tema con un approccio innovativo: da un lato mantenere e rafforzare ove possibile i collegamenti esistenti (per evitare che la carenza di trasporti contribuisca allo spopolamento di questi luoghi), dall'altro **sperimentare soluzioni su misura** laddove il servizio di linea non riesce ad arrivare o a sostenersi.

Una delle risposte principali consiste nel **trasporto a chiamata** (o *on-demand*). Già durante gli incontri con gli enti locali, molti partecipanti hanno sottolineato la necessità di attivare “linee e servizi, anche a chiamata, per le zone non coperte dal TPL” e di ragionare su formule adattive pensate per i piccoli centri. Un servizio a chiamata funziona diversamente dal bus di linea: l'autobus (o più spesso un **minibus**) effettua corse solo se prenotate dagli utenti, seguendo percorsi flessibili all'interno di un'area prestabilita. In questo modo si può coprire un'area vasta con pochi mezzi,

attivandoli solo quando vi è effettiva domanda, ad esempio per portare persone dalle frazioni isolate al capolinea più vicino o al mercato nel giorno stabilito. Nel bacino Sud-Est esistono già alcune esperienze locali di trasporto a chiamata, spesso avviate dai Comuni stessi o da reti di volontariato, che hanno mostrato utilità ma anche limiti dovuti alla sostenibilità economica. Il Piano mira a *istituzionalizzare* e ampliare queste esperienze, integrandole nel sistema del TPL (anche dal punto di vista tariffario) in modo da fornire un servizio dignitoso e continuo, non visto come un trasporto di serie B ma come parte integrante dell'offerta di mobilità. L'obiettivo dichiarato è che il trasporto a chiamata non sia solo un "servizio sociale residuale" per anziani o fasce deboli, ma uno **strumento di mobilità evoluto** capace di adattarsi alla domanda e magari farla crescere col tempo, contribuendo persino a rendere più attrattive queste zone per nuovi residenti.

Oltre al trasporto pubblico a chiamata, il Piano esplora anche soluzioni complementari per le aree a domanda debole, incoraggiando forme di **mobilità condivisa e di comunità**. Un esempio è il **car sharing rurale** o il **noleggio auto a tariffe agevolate** per residenti di piccoli comuni: in pratica, flotte di auto (meglio se elettriche) gestite da consorzi pubblici o partnership pubblico-privato, che i cittadini possono utilizzare quando serve per spostamenti verso i centri maggiori. Questo modello, già sperimentato in alcune aree interne italiane, offre un'opzione in più a chi vive lontano dalle linee regolari, riducendo la necessità di possedere un'auto privata per ciascuna famiglia. Allo stesso modo, si possono incentivare iniziative come il **car pooling** organizzato tra vicini di casa o colleghi, o le cosiddette "**auto di comunità**" (veicoli messi a disposizione dal Comune per esigenze collettive dei cittadini, ad esempio per visite mediche o commissioni urgenti). Tutte queste misure mirano a colmare il vuoto lasciato dal TPL tradizionale nelle zone meno popolate, garantendo comunque una rete di collegamenti minimi.

È importante sottolineare che il concetto di domanda debole varia nel tempo: alcune aree oggi poco abitate potrebbero, se meglio collegate, veder crescere residenti e attività (si pensi al fenomeno del **turismo residenziale** o del ritorno ai borghi). In questo senso, offrire anche in questi luoghi un sistema di mobilità moderno e funzionale significa gettare le basi per invertire la tendenza allo spopolamento. **Garantire mobilità significa garantire vitalità**: una comunità collegata è una comunità dove è più facile vivere, lavorare, avviare un'impresa o fare attività turistiche. Il Piano, attraverso i servizi flessibili e le partnership innovative, vuole dunque assicurare che **nessuna porzione di territorio rimanga isolata**, creando un sistema di trasporto pubblico "su misura" che copra capillarmente l'intero bacino e che sia il più possibile economicamente sostenibile.

3.5 Innovazione e sperimentazione: trasporti pubblici al servizio dei cittadini (e non solo)

Per rendere davvero efficiente e sostenibile il sistema della mobilità pubblica nel Sud-Est piemontese, il Piano propone anche di abbracciare l'**innovazione tecnologica e di servizio**. Questo si traduce sia nell'impiego di tecnologie digitali per migliorare la gestione e l'esperienza d'uso del TPL (orari in tempo reale, app per acquistare biglietti e prenotare corse a chiamata, sistemi di monitoraggio e infomobilità avanzati), sia nella sperimentazione di **nuove formule di servizio** che possano massimizzare l'utilità dei mezzi pubblici. In questo ambito, l'applicazione dell'intelligenza artificiale nell'interfacciamento tra utenti e servizi potrà essere rivoluzionaria: si pensi, per esempio, alla semplicità di concordare un trasporto a chiamata interagendo vocalmente con un automa addestrato... libererebbe le fasce della popolazione più anziana e fragile dall'imbarazzo dell'approccio a tecnologie per nulla familiari.

Un'idea innovativa emersa durante i confronti con il territorio è quella di utilizzare i normali mezzi del trasporto pubblico anche per **servizi complementari come il trasporto di merci o la consegna della spesa** a domicilio in aree periferiche. In pratica, nei contesti rurali dove l'autobus viaggia con pochi passeggeri, si potrebbe prevedere che lo stesso mezzo (o un veicolo dedicato collegato alla rete TPL) effettui contestualmente la consegna di beni di prima necessità, pacchi o farmaci per le persone che risiedono lungo il percorso. Questo modello di *doppio uso* dei mezzi pubblici – passeggeri e piccole merci – è già stato sperimentato in alcune comunità montane in Italia e all'estero, e permette di **ottimizzare le risorse**: si offre un servizio aggiuntivo ai cittadini senza dover far viaggiare altri veicoli separati, contribuendo anche a ridurre traffico e inquinamento. Nel contempo, si dà un sostegno concreto a chi vive lontano dai centri di servizio (pensiamo agli anziani in frazioni isolate che possono ricevere la spesa settimanale direttamente dall'autobus di linea). Queste sperimentazioni, ovviamente, richiedono coordinamento logistico e magari adattamenti normativi, ma il Piano le indica come piste da approfondire insieme agli operatori del settore. L'innovazione passa anche da piccoli accorgimenti quotidiani: ad esempio, introdurre **mezzi di dimensione adeguata** alle diverse tratte (minibus nelle zone a bassa utenza, bus standard o articolati sulle direttrici più frequentate) per ridurre costi e impatti ambientali, oppure adottare soluzioni come le **fermate "a richiesta"** in alcune linee poco frequentate (il bus si ferma solo se c'è effettivamente qualcuno da prendere o lasciare, evitando inutili consumi). Anche il rinnovo ecologico del parco mezzi (con bus elettrici o a basso impatto) rientra nelle azioni di innovazione previste, in linea con gli obiettivi regionali di sostenibilità.

Parallelamente, innovare significa migliorare la **qualità percepita del servizio**: sarebbero utili l'implementazione di un'**immagine coordinata** del TPL (livrea unica dei bus, informazioni omogenee, segnaletica chiara ai nodi di interscambio) e l'adozione di tecnologie come *contactless* e mobile ticketing per semplificare l'accesso al servizio, oltre a sistemi di conteggio passeggeri e raccolta dati per monitorare la domanda in tempo reale. Tutte queste innovazioni, grandi e piccole, mirano a rendere il trasporto pubblico più **intelligente, flessibile e vicino alle esigenze degli utenti**. Un TPL che innova è un TPL che sa adattarsi ai cambiamenti sociali (ad esempio l'aumento dello **smart working** e quindi di orari di spostamento meno concentrati nelle ore di punta) e alle sfide future, come la transizione ecologica e la digitalizzazione. In definitiva, il Piano vede l'innovazione non come un fine astratto, ma come un insieme di strumenti concreti per **migliorare l'esperienza quotidiana** di chi viaggia e per **ampliare le funzionalità** che il sistema di trasporto pubblico offre alla comunità.

3.6 Mobilità turistica nelle aree UNESCO: flessibilità, sostenibilità e qualità

Le colline del Monferrato e, a sud, l'area delle Langhe-Roero (quest'ultima prossima al bacino sud-occidentale) sono riconosciute come **patrimonio mondiale UNESCO** per i loro paesaggi vitivinicoli. Si tratta di territori di straordinaria attrattiva turistica, disseminati di borghi storici, cantine, castelli e percorsi naturalistici. Tuttavia, proprio la natura diffusa di questi luoghi – con distanze significative tra un punto di interesse e l'altro, e una popolazione residente esigua – rende complessa l'organizzazione di una mobilità sostenibile per i visitatori. Il Piano affronta questa sfida ponendo grande attenzione alla **mobilità turistica** nelle aree UNESCO del Sud-Est (in particolare le colline dell'astigiano e dell'alessandrino, dal Monferrato casalese alla Valle Bormida). L'idea centrale è di offrire servizi di trasporto pubblico **flessibili, ecologici e orientati alla qualità dell'esperienza**, in grado di valorizzare il territorio senza snaturarlo.

Innanzitutto, nelle terre UNESCO occorre **potenziare l'accessibilità nei weekend e nella stagione turistica**. Oggi molte linee extraurbane riducono drasticamente il servizio il sabato e la domenica, lasciando scoperte proprio le giornate in cui i turisti sono presenti; analogamente, durante l'estate alcuni collegamenti vengono sospesi. I partecipanti alle consultazioni hanno segnalato che **l'assenza di corse nei weekend penalizza l'utenza turistica** (oltre che i giovani locali). Il Piano, quindi, prevede di **ripristinare o attivare servizi dedicati nei festivi** verso le principali mete turistiche locali, ad esempio navette stagionali per eventi, sagre o siti molto frequentati (santuari, parchi naturali, ecc.), e di **estendere la copertura oraria** in modo da permettere gite giornaliere senza l'auto. In parallelo, si promuoveranno formule come il **"bus a chiamata turistico"**: piccoli shuttle prenotabili on-demand che colleghino agriturismi, cantine, musei diffusi con le stazioni o i Movicentro più vicini, operativi su richiesta degli operatori turistici o dei visitatori stessi. Questo modello, già applicato in alcune aree vitivinicole, consente al turista di muoversi liberamente anche fuori dai classici circuiti, con la garanzia di un mezzo disponibile (magari un minivan elettrico) senza dover guidare su strade collinari sconosciute.

Un altro aspetto chiave è la **qualità del servizio turistico**: i mezzi impiegati su queste linee dovranno essere confortevoli, puliti, possibilmente accessibili anche a persone con mobilità ridotta, e dotati di spazio per biciclette al seguito (cicloturismo) o per eventuali acquisti di vino e prodotti tipici. La presenza di personale formata all'accoglienza turistica, brochure informative a bordo, audioguide multilingue potrebbero costituire un valore aggiunto. Il trasporto pubblico in ambito turistico va visto non solo come spostamento da A a B, ma come **parte integrante dell'esperienza**: un viaggio in autobus attraverso i vigneti UNESCO può diventare esso stesso un momento piacevole, se ben organizzato.

Va ribadito che queste zone collinari vivono un paradosso: da un lato la popolazione locale è ridotta (domanda debole), dall'altro vi è un'enorme potenzialità legata al turismo internazionale. **Il trasporto pubblico può essere lo strumento che unisce questi due mondi**, offrendo ai visitatori un modo sostenibile per scoprire il territorio e al contempo portando benefici anche ai residenti (che potrebbero usufruire dei medesimi servizi). In quest'ottica, ogni euro investito in mobilità turistica sostenibile genera un duplice ritorno: promuove lo sviluppo economico locale (più turisti che si muovono facilmente, più presenze distribuite sul territorio) e migliora la **qualità della vita** in loco (servizi migliori fruibili anche dai cittadini, minor traffico privato in zone fragili, tutela dell'ambiente). Il Piano Sud-Est intende quindi coordinarsi con gli enti del turismo e i gestori dei siti UNESCO per programmare servizi flessibili e mirati, fare **sistema** con le altre iniziative (es. noleggio bici/ebike nei punti di interesse, card turistiche integrate con i trasporti) e monitorare costantemente la domanda turistica per tarare l'offerta di mobilità di conseguenza.

3.7 Collegare le nuove esigenze: smart workers, famiglie e pendolari di domani

Negli ultimi anni, complice anche la diffusione del **lavoro da remoto (smart working)** e una rinnovata ricerca di qualità della vita, le province di Alessandria e Asti hanno visto un fenomeno interessante: **nuovi residenti** – professionisti, giovani famiglie, persone attratte dai borghi e dalle campagne del Monferrato – hanno scelto di stabilirsi in questi territori, pur mantenendo spesso legami lavorativi o personali con le metropoli vicine. Vivere ad **Asti, Acqui o Casale Monferrato** e lavorare (magari solo alcuni giorni a settimana) a **Torino, Milano o Genova** sta diventando una scelta possibile per molti, a patto però di poter contare su collegamenti affidabili e rapidi con queste città. Il Piano di Bacino Sud-Est tiene in forte considerazione questa evoluzione sociale, perché

rappresenta sia una sfida che un'opportunità: migliorare la mobilità significherà **trattenere e attirare talenti e famiglie** sul territorio, evitando che la distanza dalle città maggiori diventi un ostacolo insormontabile.

Attualmente, alcuni collegamenti interprovinciali e interregionali risultano poco competitivi: è stato osservato che, dal territorio alessandrino, raggiungere città come Torino o Milano con i mezzi pubblici è spesso **lento e complesso**. Ad esempio, certe tratte richiedono cambi macchinosi o tempi di percorrenza eccessivi rispetto all'auto. Il Piano mira a invertire questa situazione, prevedendo interventi mirati su quelle direttrici chiave che collegano il Sud-Est piemontese con l'esterno. In sinergia con la Regione e con l'Agenzia della Mobilità Piemontese, si punterà ad **aumentare le corse dirette** (bus o treni) verso i capoluoghi limitrofi, a introdurre servizi espressi dove possibile e a migliorare l'integrazione degli orari tra bacini confinanti. Un obiettivo strategico esplicitato è proprio la **piena integrazione dei nodi ferroviari di Alessandria e Asti nelle relazioni verso Torino, Milano e Genova**: questo significa garantire che da Alessandria e Asti partano/arrivino treni e bus coordinati per queste tre grandi città, creando un ventaglio di opportunità di viaggio per chi deve muoversi fuori bacino. In pratica, un residente astigiano dovrebbe poter contare ogni giorno su collegamenti rapidi per Torino (già esistenti via ferrovia, ma da potenziare come frequenza e ultimi km), per Milano (il nuovo collegamento RE13 di Trenord su Asti è un passo in avanti in tal senso) e per Genova (sfruttando sia la direttrice ferroviaria via Acqui-Ovada sia autobus veloci sull'autostrada, ad esempio). Analogamente, dall'alessandrino occorre rafforzare i link verso Milano (oggi garantiti dai treni su Pavia e dai bus, ma con margini di miglioramento in termini di tempo di viaggio), verso Torino (incrementando magari i servizi bus diretti oltre ai treni) e verso Genova (dove alcune zone come il Novese e l'Ovadese chiedono collegamenti più frequenti con la Liguria).

Per i nuovi *commuters* e *smart worker*, si studieranno formule di trasporto flessibili: **abbonamenti integrati settimanali o mensili** che combinino treno e bus per chi si sposta solo alcuni giorni a settimana, servizi **Park & Ride** potenziati presso le stazioni (così chi deve prendere il treno può lasciare l'auto facilmente) e magari convenzioni con aziende per favorire l'uso del TPL nei giorni di rientro in sede. Il coinvolgimento dei *mobility manager* aziendali e di area sarà cruciale per calibrare l'offerta su questa nuova domanda "ibrida" di mobilità. Inoltre, collegare in modo efficace il Sud-Est con le grandi città significa anche migliorare l'accesso a infrastrutture fondamentali come gli **aeroporti** (Caselle, Linate/Malpensa, Genova) e le **stazioni AV**: il Piano prevede di coordinarsi con gli altri bacini piemontesi per facilitare, ad esempio, l'interscambio Asti-Torino e Alessandria-Torino, così da ridurre i tempi di viaggio complessivi verso le destinazioni finali. In prospettiva, la presenza di buoni collegamenti interregionali renderà le province di Asti e Alessandria sempre più appetibili non solo come mete turistiche, ma anche come luoghi dove vivere e insediare attività economiche, senza rinunciare alle opportunità offerte dai grandi centri. Si genera così un **circolo virtuoso**: più persone sceglieranno questi territori se ben collegati, e una maggiore domanda di mobilità giustificherà ulteriori potenziamenti del servizio.

Verso una mobilità sostenibile e uno sviluppo equilibrato

"Un piano di mobilità e di sviluppo" non è solo un titolo evocativo: riassume la filosofia di fondo di questo documento. Ogni intervento proposto – dall'autobus in più alla fermata sistemata meglio, dal nuovo servizio a chiamata alla tariffa integrata – è pensato sia per migliorare la **qualità della mobilità** sia per produrre un **effetto positivo sul territorio**. Mobilità e sviluppo locale, infatti, vanno di pari passo: un sistema di trasporti pubblici efficiente ed accessibile rende i paesi e le città più vivibili, sostiene l'economia (basti pensare al commercio nei centri storici raggiungibile in bus, o ai poli industriali serviti da navette per i dipendenti), promuove un turismo diffuso e di qualità, e contribuisce alla coesione sociale evitando che alcune comunità restino isolate.

Il Piano Integrato del Bacino Sud-Est adotta dunque una visione **strategica e inclusiva**: strategica perché guarda al medio-lungo periodo, ponendo le basi per un’evoluzione del TPL come strumento di crescita (ad esempio legando il potenziamento dei servizi alle prospettive di sviluppo delle aree UNESCO e logistiche); inclusiva perché costruita con il contributo di tutti gli attori locali e rivolta a una platea diversificata di utenti (studenti, lavoratori, anziani, turisti, pendolari, nuovi residenti, ecc.). Il processo di consultazione ha evidenziato una forte domanda latente di mobilità collettiva migliore – sintomo sia di un attaccamento al territorio (chi vive qui vuole restarci, se messo in condizione di muoversi comodamente) sia di una consapevolezza diffusa dell’importanza della sostenibilità. Ridurre l’uso dell’auto privata a favore di autobus, treni, bici e servizi condivisi significa anche abbattere emissioni inquinanti, migliorare la qualità dell’aria e la sicurezza sulle strade: benefici che ricadono sull’intera comunità.

3.8 Il percorso di consultazione e il recepimento dei contributi nel Piano

Un Piano di mobilità, se vuole essere davvero “di bacino”, nasce da una doppia fedeltà: ai vincoli tecnici e finanziari da un lato, e alla vita reale dei territori dall’altro. Per questo il percorso che ha portato alla stesura del Piano Integrato della Mobilità Pubblica e Accessibilità del Bacino Sud-Est (province di Alessandria e Asti) è stato costruito come un ascolto strutturato e progressivo, capace di coinvolgere amministrazioni, portatori di interesse, operatori economici e comunità locali. L’obiettivo non era “sommarne” le richieste, ma trasformarle in una visione e in indirizzi concreti, utilizzabili nella predisposizione del prossimo affidamento regionale dei servizi di TPL.

Il percorso si articola in due fasi complementari:

1. **La consultazione coordinata da AMP (2024 – inizio 2025)**, svolta attraverso incontri pubblici, strumenti digitali e raccolta di contributi scritti, con una forte attenzione alla trasparenza e alla possibilità per soggetti diversi di esprimere bisogni e priorità.
2. **Gli approfondimenti territoriali condotti da Fondazione SLALA (2025 – 2026)**, che hanno rafforzato la lettura “di territorio”, raccogliendo istanze puntuali e fabbisogni evolutivi maturati dopo la prima fase (anche alla luce di trasformazioni economiche, logistiche e sociali del bacino) e consolidandoli in contributi documentati confluiti nel Piano.

LA FASE AMP: UN ASCOLTO PUBBLICO, MULTICANALE E ORIENTATO ALLA GARA

La consultazione coordinata da AMP è stata impostata come un percorso di alcuni mesi, finalizzato a raccogliere contributi utili a delineare oggetto e modalità della futura gara TPL nel Bacino Sud-Est. Fin dall’inizio sono stati individuati tre insiemi di destinatari: **enti locali e stakeholder territoriali, operatori economici, target specifici**, così da intercettare sia i bisogni della domanda sia gli elementi tecnici che dovranno trovare posto in bando e capitolato.

Il cuore della consultazione con gli enti locali si è sviluppato attraverso due laboratori territoriali, che hanno avuto il merito di portare attorno allo stesso tavolo capoluoghi, centri zona, comuni minori, rappresentanze sociali ed economiche:

- **Asti (11 novembre 2024):** incontro di avvio del percorso, con un’ampia partecipazione, orientato a raccogliere contributi per impostare la gara e a far emergere le priorità percepite dal territorio.
- **Alessandria (6 dicembre 2024):** secondo laboratorio, costruito come momento di confronto operativo sulle criticità e sulle soluzioni desiderate, con lavoro in gruppi e restituzione strutturata. (Gli esiti sono stati poi consolidati nei documenti di sintesi della consultazione).

Accanto agli incontri in presenza, AMP ha attivato su **AMPartecipa** spazi di partecipazione asincrona per consentire contributi anche a chi non poteva essere presente. In particolare, la sezione “**Quali priorità?**” ha permesso di votare i temi ritenuti più importanti tra quelli emersi nei laboratori: ogni partecipante, autenticato in piattaforma, ha potuto esprimere fino a tre preferenze in modalità anonima; una seconda votazione, sempre anonima, è stata svolta anche durante l’incontro di restituzione del **20 dicembre 2024**. Questa modalità ha restituito una graduatoria di temi che, al di là dei numeri, descrive con chiarezza la direzione richiesta al TPL: **integrazione tra servizi, frequenza/capillarità/flessibilità, tariffe e titoli di viaggio calibrati, informazione e accessibilità, comfort e puntualità**, fino a sicurezza, modernizzazione della flotta, attenzione al turismo e dialogo con i mobility manager.

La consultazione ha previsto inoltre strumenti più “tecnici”, ma essenziali per costruire un bando solido: questionari tematici e raccolta di contributi scritti. In questa fase sono stati raccolti e pubblicati contributi trasmessi via PEC/e-mail da comuni e soggetti organizzati, e sono stati resi disponibili in un’apposita sezione “Altri contributi”, a garanzia di tracciabilità e trasparenza. Sono stati previsti anche incontri individuali su richiesta, utili a chiarire aspetti procedurali e a raccogliere osservazioni specifiche di enti e stakeholder.

In parallelo, AMP ha svolto una consultazione dedicata agli **operatori economici del TPL**, articolata in **tre incontri in modalità ibrida** (presenza presso AMP e collegamento Zoom) il **14 novembre, 21 novembre e 13 dicembre 2024**. Qui il confronto si è focalizzato su temi decisivi per la gara: sistema di qualificazione e requisiti, risorse e beni strumentali, depositi, personale e tutele, nodi e infrastrutture di interscambio, condizioni di qualità del servizio e certificazioni, clausola sociale e – tema sempre più centrale – piano di accesso ai dati e modalità di fruizione da parte di terzi. È un passaggio rilevante: ascoltare gli operatori non significa “cedere” l’impostazione della gara, ma verificare fattibilità, condizioni di subentro e leve contrattuali che rendano gli indirizzi del Piano realmente esigibili e monitorabili.

Infine, la consultazione ha incluso un filone dedicato a **target specifici e temi trasversali**, progettato con la collaborazione di **Piemonte Innova**, per promuovere innovazione e sperimentazione nel futuro dei servizi. Sono stati affrontati, tra gli altri, i temi della digitalizzazione e dell’innovazione tecnologica applicata al TPL, dell’energia e dei servizi collettivi di ultimo miglio, del mobility management, e del rapporto tra logistica e trasporto pubblico. Questa apertura è coerente con la visione del Piano: un sistema moderno non è solo “linee e orari”, ma anche informazione affidabile, integrazione tariffaria e modale, strumenti digitali e capacità di adattare il servizio ai nuovi modi di vivere e lavorare il territorio.

LA FASE SLALA (2025 – 2026): ASCOLTO RAVVICINATO E CONSOLIDAMENTO DELLE ISTANZE LOCALI

A valle della consultazione AMP, su incarico della Provincia di Alessandria, Fondazione SLALA ha svolto un'attività ulteriore di accompagnamento e raccolta contributi, coerente con il proprio ruolo di piattaforma di servizio per lo sviluppo territoriale e di soggetto capace di tenere insieme mobilità, logistica, dinamiche economiche e trasformazioni urbane. In questa seconda fase, l'ascolto si è fatto più "ravvicinato": non solo priorità generali, ma bisogni localizzati, collegamenti mancanti, evoluzioni di domanda legate a nuovi poli di attrazione (scuola, sanità, lavoro, turismo), e in particolare gli effetti delle trasformazioni produttive e logistiche che attraversano il bacino.

Questa attività si è tradotta in contributi formalizzati e datati, confluiti nel Piano come patrimonio documentale e come base per le scelte. Emblematico, ad esempio, il contributo del **Comune di Tortona**, che collega l'evoluzione della domanda di mobilità alla crescente vocazione logistica del territorio, al ruolo della stazione ferroviaria come nodo strategico e a nuovi poli attrattori, evidenziando la necessità di adeguare rete e frequenze e di stabilizzare servizi oggi sostenuti con sforzo straordinario. Analogamente, il **Comune di Valenza**, nella sua funzione di centro zona, segnala criticità di collegamento frazioni-centro, carenze di corse verso Alessandria e bisogni di connessione tra stazione ferroviaria e poli scolastici. Questi contributi, insieme agli altri raccolti, hanno una funzione precisa: rendere visibili le fratture territoriali e orientare le soluzioni verso un equilibrio tra assi forti e territori periferici, tra domanda intensa e aree a domanda debole.

DAL CONTRIBUTO ALLA SCELTA: COME IL PIANO RECEPISCE E TRADUCE L'ASCOLTO

Il recepimento dei contributi non è stato inteso come un elenco di richieste ma come un lavoro di traduzione: dalle istanze alla strategia, e dalla strategia a indirizzi operativi. In questa logica, il Piano assume i temi emersi dalla consultazione come "bussola" per la progettazione: integrazione gomma-ferro, capillarità e flessibilità dove la domanda è dispersa, qualità percepita e accessibilità dell'informazione, tariffe e titoli di viaggio più semplici e integrati, attenzione ai flussi turistici e ai nuovi bisogni di mobilità (studenti, lavoratori, smart workers), valorizzazione dei nodi e dei Movicentro come punti di snodo.

Il risultato è un impianto che, nella parte successiva del documento, si propone come ponte verso il bando: non entra nel dettaglio di ogni singola corsa ma definisce criteri e architettura di riferimento, indicando cosa "non può mancare" nella prossima gara se si vuole costruire un sistema coerente con gli obiettivi condivisi. È qui che il percorso di consultazione mostra il suo valore: l'ascolto diventa un metodo di governo, perché permette di scegliere dove concentrare risorse e dove garantire livelli minimi, come integrare servizi di linea e servizi a chiamata, come progettare coincidenze credibili, quali strumenti digitali rendere strutturali, e con quale governance accompagnare le sperimentazioni.

In questo senso, collocare il racconto del percorso di consultazione a chiusura del Capitolo 2 non è solo un adempimento formale: serve a chiarire che la visione di "un piano di mobilità e di sviluppo"

nasce da un dialogo con il territorio e si traduce in indirizzi concreti. È una scelta di metodo e, insieme, un impegno di responsabilità: rendere il Piano uno strumento utile, leggibile e verificabile, capace di tenere insieme la qualità della vita dei cittadini e la competitività del sistema economico del Sud-Est piemontese.

Conclusioni

Nei capitoli successivi entreremo nel dettaglio delle analisi e delle proposte: verranno presentati lo stato attuale della domanda e dell'offerta di trasporto, le criticità individuate (ad esempio **carenze di servizio** in alcune zone o inefficienze di rete) e le **soluzioni progettuali** elaborate, suddivise per ambiti (servizi extraurbani, urbani, aree deboli, integrazioni modali, tecnologie, ecc.). Questa introduzione ha voluto fornire una panoramica dei temi chiave per consentire a tutti – tecnici, amministratori e cittadini – di orientarsi nella logica del Piano. L'auspicio è che ciascun lettore possa riconoscere, tra le linee programmatiche tracciate, le **risposte ai bisogni concreti** del proprio territorio e della propria comunità. Un piano di mobilità, dopotutto, non è che un mezzo per un fine più ampio: favorire uno **sviluppo locale equilibrato**, in cui la crescita economica, la tutela dell'ambiente e la qualità della vita dei cittadini procedano insieme, sulle **stesse rotaie**. In questo senso, il Piano Integrato della Mobilità Pubblica e Accessibilità del Bacino Sud-Est ambisce a essere molto più di un adempimento tecnico: vuole essere il **patto per una mobilità nuova**, capace di unire un territorio e proiettarlo verso un futuro più sostenibile, connesso e prospero.

4 Il Piano

Questo capitolo costituisce il **cuore operativo** del Piano Integrato della Mobilità Pubblica e Accessibilità di Bacino del Sud Est. Se le parti iniziali del documento descrivono il contesto, le specificità territoriali, le esigenze espresse dagli enti locali e la visione di “un piano di mobilità e di sviluppo”, qui il Piano entra nel merito di **come** dovrà essere impostato il prossimo affidamento regionale dei servizi di TPL nelle province di Alessandria e Asti.

L’obiettivo è duplice:

- da un lato, fornire a Regione Piemonte, Agenzia della Mobilità Piemontese, Province e Comuni un quadro coerente di indirizzi per la predisposizione del bando e del Capitolato;
- dall’altro, rendere chiaro anche agli operatori e agli altri portatori di interesse che tipo di sistema di mobilità pubblica si vuole costruire nel Sud Est: quali priorità, quali strumenti, quali margini di adattamento sono richiesti.

I capitoli che seguono (articolazione funzionale della rete, servizi flessibili per le Aree a Domanda Debole, integrazione gomma–ferro, innovazione di servizio, mobilità turistica, strumenti di flessibilità contrattuale e governance) non entrano nel dettaglio tecnico di ogni singola linea, ma definiscono l’architettura di riferimento e gli elementi che il bando dovrà esplicitamente contenere.

In questo senso, il capitolo:

- traduce le analisi e le proposte del Piano in **requisiti e criteri di impostazione del futuro contratto di servizio**;
- mette a sistema i contributi degli enti locali (capoluoghi, centri zona, comuni minori) in una visione unitaria di bacino;
- indica come coniugare, in un quadro di risorse limitate, la necessità di potenziare gli assi principali (ad esempio il sistema metropolitano Alessandria–Valenza–Tortona e gli assi interprovinciali) con l’esigenza di non lasciare indietro i 59 comuni in Area a Domanda Debole.

4.1 Impostazione del capitolo

4.1.1 Finalità del capitolo

La finalità principale di questo capitolo è collegare il Piano Integrato alle scelte di impostazione del bando regionale, cioè chiarire:

- che cosa si chiede di inserire nel Capitolato di gara per il Bacino Sud Est;
- quali funzioni deve assolvere la rete di bacino (linee di forza, rete metropolitana, adduzione, servizi per ADD);
- quali strumenti di servizio devono essere esplicitamente previsti (servizi a chiamata, DRT turistico, navette di quartiere, mobilità condivisa);
- quali condizioni contrattuali sono necessarie per permettere al sistema di adattarsi nel tempo (flessibilità su orari e tratte, pacchetti di km per i Comuni, revisione di metà periodo).

In particolare, il capitolo:

- fornisce indirizzi per l'articolazione funzionale della rete: come riconoscere e trattare le linee di forza e il sistema metropolitano Alessandria–Valenza–Tortona, come garantire livelli minimi di servizio verso i centri zona, come connettere in modo credibile i comuni più periferici;
- definisce il ruolo dei servizi flessibili (trasporto a chiamata, soluzioni di mobilità di prossimità) come parte integrante dell'offerta, soprattutto nelle Aree a Domanda Debole;
- indica cosa significa, in pratica, integrare gomma e ferro: orari coordinati, uso della ferrovia come spina dorsale, titoli integrati, valorizzazione dei Movicentro e dei nodi intermodali;
- orienta il bando verso un uso strutturale della digitalizzazione, dell'innovazione di servizio e delle sperimentazioni (inclusa la possibile integrazione persone + piccole merci di prossimità);
- inquadra la mobilità turistica e la valorizzazione delle aree UNESCO come elementi permanenti del sistema, e non come aggiunte occasionali.

In sintesi, questo capitolo è il ponte tra la visione e i contenuti analitici del Piano, da un lato, e il testo del bando regionale, dall'altro: chiarisce quali scelte di fondo non possono mancare nella prossima gara di appalto se si vuole che il Bacino Sud Est disponga di un sistema di mobilità pubblico coerente con gli obiettivi condivisi.

4.1.2 Principi guida

Le proposte contenute nei capitoli successivi si fondano su quattro principi guida, che devono orientare tutte le scelte di progettazione della rete, di definizione del servizio e di costruzione del contratto di affidamento.

4.1.2.1 Integrazione gomma–ferro

La ferrovia, dove presente, è la **spina dorsale** del sistema: collega in modo efficiente il bacino con Torino, Milano, Genova e con i principali nodi interni. Il trasporto su gomma deve:

- portare le persone dai comuni e dalle frazioni alle stazioni e ai Movicentro;
- integrare il servizio ferroviario nelle fasce orarie e sulle relazioni non coperte dal treno;
- evitare duplicazioni non necessarie lungo le stesse direttrici.

Da qui discendono scelte precise: orari autobus costruiti in funzione dei treni, ridisegno delle linee come servizi di adduzione, titoli di viaggio integrati gomma–ferro almeno sugli assi prioritari e nell’area metropolitana Alessandria–Valenza–Tortona.

4.1.2.2 Diritto alla mobilità ed equità territoriale

Il Bacino Sud Est presenta forti differenze interne: aree urbane e metropolitane con domanda intensa e articolata, ma anche 59 comuni in Area a Domanda Debole, collinari o rurali, con popolazione dispersa e in parte invecchiata. Il Piano afferma il principio che:

- ogni cittadino deve poter raggiungere in modo ragionevole un centro zona, una stazione, i servizi essenziali (scuola, sanità, uffici pubblici, mercato);
- questa garanzia minima può essere assicurata con strumenti diversi (linee di adduzione, servizi a chiamata, soluzioni di mobilità condivisa), ma non può essere lasciata al caso o alla sola iniziativa dei singoli Comuni.

Equità territoriale significa, in pratica, concentrare le risorse più consistenti sugli assi di forza, ma al tempo stesso evitare che le aree periferiche restino prive di collegamenti, sfruttando appieno il potenziale dei servizi flessibili.

4.1.2.3 Sostenibilità economica e ambientale

Le risorse economiche disponibili per il TPL sono limitate; allo stesso tempo, la transizione ecologica e la riduzione delle emissioni climalteranti sono obiettivi non più rinviabili. Il Piano assume che:

- la rete debba essere economicamente sostenibile, riducendo chilometri a basso utilizzo (bus quasi vuoti) e concentrando l’offerta dove il potenziale di utenza è maggiore;
- l’organizzazione del servizio debba favorire il trasferimento di quote di domanda dall’auto privata al trasporto collettivo, in particolare lungo i corridoi principali e nelle aree urbane;
- le tecnologie (digitalizzazione, monitoraggio dei carichi, sistemi di prenotazione) vadano utilizzate per ottimizzare l’impiego dei mezzi e dei chilometri, riducendo sprechi e percorsi ridondanti.

Sostenibilità economica e ambientale non sono in conflitto: una rete più efficiente, meno sovrapposta e più integrata con il ferro è al tempo stesso più economica e più sostenibile.

4.1.2.4 Flessibilità contrattuale e adattabilità della rete nel tempo

Il territorio del Sud Est è dinamico: si trasformano le aree logistiche e produttive, cambiano le abitudini di lavoro (smart working, pendolarismo meno rigido), si rafforzano le vocazioni turistiche, si modificano le strutture scolastiche e sanitarie. In questo contesto, un contratto “rigido” rischia di diventare rapidamente inadeguato. Il Piano richiama quindi la necessità di:

- prevedere nel bando strumenti espliciti di flessibilità: possibilità di modificare orari, tratte, fermate entro range prestabiliti; pacchetti di chilometri acquistabili dai Comuni; servizi a chiamata modulabili;
- inserire una vera e propria revisione di metà periodo della rete di bacino, basata sui dati di carico e sulle esigenze emerse;
- costruire una governance di bacino (Regione, AMP, Province, Comuni centro zona, gestore) che utilizzi in modo responsabile questi margini di adattamento.

La flessibilità non è un dettaglio tecnico, ma una condizione di fondo per garantire che le scelte indicate dal Piano restino efficaci e attuali per tutta la durata del contratto, pur in presenza di cambiamenti nelle condizioni di domanda e nel contesto socioeconomico.

Su questi quattro principi – integrazione gomma–ferro, diritto alla mobilità ed equità territoriale, sostenibilità economica e ambientale, flessibilità e adattabilità – sono costruiti i capitoli successivi, che traducono la visione del Piano in indicazioni operative per la progettazione della rete, la definizione dei servizi e l'impostazione del nuovo affidamento nel Bacino Sud Est.

4.2 Articolazione funzionale della rete di bacino

La rete di mobilità pubblica del Bacino Sud Est è chiamata a rispondere a esigenze molto differenziate: collegamenti metropolitani tra i principali poli urbani e produttivi, accessibilità ai centri zona e ai servizi pubblici, connessione delle aree collinari e rurali, mobilità scolastica, sanitaria, turistica. Per utilizzare in modo efficace risorse necessariamente limitate, è indispensabile **strutturare la rete secondo una chiara gerarchia funzionale**, che diventa anche uno dei principali indirizzi per la prossima gara di appalto.

In questo capitolo si definiscono le componenti fondamentali della rete di bacino:

- le **linee di forza** e gli assi interprovinciali principali;
- i **sistemi metropolitani** dove è elemento dominante per dimensioni l'agglomerato conurbato di Alessandria–Valenza–Tortona, ma dove si inseriscono quelle aree dove non è il principio residenziale a dover dettare le aspettative di domanda, ma la densità antropica che si realizza, in particolare le aree ex-industriali ad alta densità logistica e quegli insiemi di comuni ravvicinati che hanno relazioni osmotiche e, spesso, in funzione turistica, una forte oscillazione stagionale (Acqui-Ovada, Nizza-Canelli);
- la **rete di adduzione** ai centri zona e ai nodi intermodali;
- le **aree a domanda debole**, da servire prioritariamente con servizi flessibili e a chiamata in coerenza con quanto previsto nei capitoli successivi.

Questa articolazione ha una duplice funzione: orientare la progettazione tecnica della rete e fornire al bando regionale una **griglia chiara di priorità**, all'interno della quale collocare obblighi di servizio, livelli minimi garantiti e strumenti di flessibilità.

4.2.1 Principi di gerarchia della rete

La gerarchia della rete si basa su alcuni principi chiave:

- **Centralità dei corridoi ad alta domanda:** le relazioni che concentrano flussi di lavoro, studio, accesso ai servizi pubblici e poli logistici devono costituire le **linee di forza** del sistema, con livelli di servizio superiori in termini di frequenza, ampiezza oraria e affidabilità.
- **Equità territoriale e diritto alla mobilità:** le aree a bassa densità non possono essere servite con la stessa intensità delle linee di forza, ma devono comunque disporre di almeno un canale di accesso alla rete (linea di adduzione o servizio a chiamata).
- **Integrazione modale e nodi di interscambio:** il ferro va assunto come spina dorsale del sistema dove presente; la gomma svolge ruolo di adduzione, completamento e copertura capillare. I Movicentro e gli hub intermodali sono i punti in cui questa integrazione diventa operativa.
- **Flessibilità nel tempo:** la gerarchia non è rigida; va periodicamente verificata alla luce dei dati di domanda e delle trasformazioni territoriali, utilizzando gli strumenti contrattuali descritti nel capitolo 4.7.

Su queste basi si individuano tre livelli principali di rete: **linee di forza / rete metropolitana, rete di adduzione ai centri zona e alle stazioni, servizi per aree a domanda debole**.

4.2.2 Linee di forza e assi interprovinciali principali

Le **linee di forza** del Bacino Sud Est sono quelle relazioni su cui si concentrano i flussi maggiori di pendolarismo, accesso ai servizi essenziali e interscambio con il resto della regione. A titolo esemplificativo (e demandando il dettaglio cartografico agli allegati tecnici), rientrano in questa categoria:

- i collegamenti strutturali tra i capoluoghi e le principali direttrici regionali/nazionali (ad esempio:

Asti–Torino, Asti–Milano, Alessandria–Milano, Alessandria–Genova);

- gli assi che connettono i poli urbani e produttivi interni al bacino (Alessandria con Valenza, Casale Monferrato, Acqui Terme, Ovada, Novi Ligure, Tortona);
- le relazioni che servono i **poli logistici e industriali** in rapida crescita, in particolare nell’area orientale alessandrina.

In questo quadro, l’asse **Alessandria–Valenza–Casale Monferrato** può essere letto come relazione strutturale di bacino, su cui ricondurre e rendere coerenti (i) i collegamenti sovracomunali e (ii) le reti urbane/suburbane, privilegiando l’integrazione gomma–ferro e la logica di “nodo” (stazioni e punti di interscambio) come elementi ordinatori del servizio. La finalità è trasformare spostamenti oggi percepiti come punto-punto in un percorso “di sistema”, con coincidenze credibili e continuità del viaggio.

Per queste linee, il Piano indica alla Regione la necessità di prevedere nel bando:

- **livelli minimi di frequenza** in fascia di punta e in morbida, coerenti con gli standard regionali e con la domanda potenziale;
- un’**estensione oraria ampia**, che copra almeno le principali esigenze di lavoro, scuola e accesso ai servizi;
- una **semplificazione delle periodicità** (feriale/festivo scolastico/non scolastico) e una **linearizzazione dei percorsi**
- un **coordinamento stretto con la rete ferroviaria**, evitando duplicazioni non motivate e privilegiando il ruolo del treno nei collegamenti di medio raggio, **producendo integrazioni modali dove alcune linee condividono origine-destinazione, ma su percorsi diversi (esempio Alessandria – Valenza – Giarole - Casale su ferro e Alessandria – San Salvatore – Mirabello – Casale su gomma) in modo che le Origini-Destinazioni comuni si implementino e non sovrappongano;**
- un **monitoraggio dedicato**, con indicatori di performance specifici (puntualità, carichi, crescita dell’utenza), per orientare gli aggiustamenti di metà periodo.

Le linee di forza rappresentano l’ossatura del sistema e devono essere riconosciute come tali nel Capitolato, sia in termini di priorità di finanziamento sia nella definizione di criteri di gara (ranking delle offerte, penali, premi legati alla qualità del servizio).

Tali linee di forza possono superare i confini del quadrante e persino quelli regionali, con assi tipo Asti – Castelnuovo Don Bosco – Chieri e Alessandria – Sale/Castelnuovo Scrivia – Voghera)

4.2.3 Il sistema metropolitano Alessandria–Valenza–Tortona

Una particolare attenzione va riservata all’area che gravita sul capoluogo alessandrino, dove l’intreccio tra pendolarismo lavorativo, servizi pubblici, logistica e scambi con altre regioni ha dato origine a un vero e proprio **sistema metropolitano di fatto**.

Gli elementi caratterizzanti sono:

- la presenza di **flussi quotidiani significativi** di residenti che si spostano verso Valenza e Tortona per lavoro, e, in senso inverso, di cittadini che raggiungono Alessandria per ospedali, tribunale, uffici pubblici, istruzione;
- l’espansione di **poli logistici e industriali** lungo gli assi verso est (aree D8, D3, nodo di Rivalta Scrivia), che richiedono collegamenti regolari per i lavoratori e per ridurre il ricorso all’auto privata;
- la pluralità di **stazioni ferroviarie** nell’area alessandrina, che se adeguatamente integrate con la gomma possono svolgere un ruolo di “metropolitana di superficie” a servizio dei quartieri e dei

comuni limitrofi.

Alla luce di queste caratteristiche, il Piano propone che la prossima gara di appalto:

- **riconosca formalmente una sub-rete metropolitana Alessandria–Valenza–Tortona**, all'interno del Bacino Sud Est, con regole specifiche per:
 - livelli minimi di servizio;
 - integrazione gomma–ferro;
 - titoli di viaggio integrati;
- consenta di **configurare alcune linee extraurbane come linee metropolitane**, utilizzabili anche per spostamenti interni all'area urbana (es. linee tra Alessandria e Valenza, Alessandria e Tortona, Alessandria e Casale), in modo da evitare doppiopioni tra rete urbana e extraurbana e liberare chilometri da riallocare sui corridoi prioritari;
- preveda l'obbligo di **collegare in modo sistematico i poli logistici e produttivi** dell'area (es. piattaforme logistiche, grandi aree industriali, nuovi poli sportivi) con la rete di forza, utilizzando anche gli strumenti di flessibilità contrattuale (estensione di tratte, attivazione di corse mirate, servizi a chiamata dedicati alle fasce orarie di ingresso/uscita).

Il sistema metropolitano così definito rappresenta il laboratorio naturale per le soluzioni più avanzate di integrazione modale, tariffaria e di mobilità condivisa che il Piano propone.

4.2.4 Rete di adduzione ai centri zona e ai nodi intermodali

Al di sotto delle linee di forza e della rete metropolitana, la **rete di adduzione** svolge la funzione di:

- collegare i comuni di cintura e i centri minori ai centri zona (capoluoghi, città medie, poli scolastici e sanitari);
- alimentare i nodi di interscambio gomma–ferro (stazioni ferroviarie, Movicentro) con flussi regolari di passeggeri;
- garantire la mobilità quotidiana per bisogni essenziali (scuola, salute, acquisti di base) a una platea ampia di cittadini.

In questa categoria rientrano:

- le linee radiali che convergono sui capoluoghi;
- le linee trasversali tra centri zona (ad esempio tra città medie non direttamente collegate da ferrovia);
- alcune relazioni scolastiche e sanitarie strutturate, che possono essere integrate nella rete ordinaria oppure configurate come servizi “semi-speciali” ma aperti al pubblico.

Per la rete di adduzione, il Piano suggerisce che il bando preveda:

- **standard minimi di servizio** differenziati per tipologia di comune (centro zona, comune medio, piccolo comune), definendo per ciascuno:
 - numero minimo di collegamenti giornalieri verso il capoluogo o il centro zona di riferimento;
 - presenza di collegamenti in orari utili per scuola, lavoro e accesso ai servizi sanitari;
- la possibilità di **combinare corse rigide e servizi a chiamata** all'interno di uno stesso bacino di adduzione, in modo da mantenere una struttura portante di orari garantiti e integrare con servizi flessibili nelle fasce o nelle giornate a bassa domanda;
- un coordinamento stretto con la gestione delle **aree a domanda debole**, per evitare sovrapposizioni

e buchi di servizio (linee che si fermano al limite di una zona e DRT che non si innestano sulla rete principale).

La rete di adduzione è l'anello decisivo per trasformare il TPL in un vero **sistema di mobilità di bacino**, anziché in una somma di linee scollegate.

In tutto il piano, ma in particolare per quanto riguarda le adduzioni non è suggerita una valutazione sulla domanda attuale né sul principio antropico per ragioni connesse, ma non sovrapposte.

Lo sforzo in atto per la costruzione delle gare e il lodevole percorso di consultazione attuato e di studio potrà trovare il risultato sperato se si considerano le domande potenziali, esattamente con lo stesso spirito con cui si sono varate le riforme della programmazione ferroviaria nelle linee ferroviarie verso Milano da Asti e Novi Ligure costruendo una ossatura che risponda certamente alle domande esistenti, ma che intercetti la domanda potenziali e favorisca una pianificazione territoriale compatibile con le possibilità e le aspettative: il trasporto pubblico non è un servizio sociale, ma svolge anche un servizio sociale nel complesso ruolo di strumento della pianificazione territorio e di operatore economico a servizio degli operatori economici, è bene strumentale e non solo opzione strumentale.

Le linee di adduzione riflettono questo ruolo strumentale e sono definite complementari perché a complemento della rete fondamentale, rete che non sarebbe tale senza di loro, così come la copertura temporale, il nastro operativo, deve essere mantenuta lunga e non ridurre gli estremi per scarsa domanda in quanto l'eliminazione delle prime e delle ultime corse induce all'abbandono dell'opzione trasporto pubblico anche molti che abitualmente non usano quelle corse perché in caso di ritardo o anticipo non avrebbero mezzo. In questo senso il ridisegno che si propone non ha una rete maggiore e una rete minore, ma una ossatura completa cui si aggiungono i servizi speciali sulle aree a bassa densità antropica, valore diverso da quello dei residenti e domiciliati.

Vi sono aree ad alta densità antropica e un numero di abitanti modesto che non giustificherebbe sistemi di offerta tradizionali, per esempio l'areale della "Fraschetta" interno al comune di Alessandria e parzialmente sovrapposto ai comuni di Tortona e Castellazzo Bormida ha pochi residenti, ma una prospettiva di lavoratori di diecimila persone complessive che impongono una offerta di mobilità imponente onde evitare fenomeni di trasporti di fortuna pericolosi sulle strade e rendere appetibili posti di lavoro che in condizioni disagiate restano ad appannaggio degli ultimi che chiaramente appena possono cambiano lavoro. Questa situazione fa perdere residenzialità ai territori, non costruisce professionalità in un settore che è in grado di crearne molte ed è in grado di indurre ulteriori investimenti scatenando una domanda di mobilità premiante l'iniziale investimento basato sulla sola domanda potenziale.

Non ultimi sono i collegamenti ospedalieri, come l'opportunità di sviluppare l'asse Nizza Monferrato – Calamandrana – Canelli anche in prospettiva al presidio ospedaliero in via di realizzazione nella zona di Calamandrana, come, sempre legato alle aree collinari a bassa residenzialità, ma importante densità antropica stagionale il mantenimento quantitativa dell'offerta (diversamente modulata) fra orario scolastico e non scolastico).

4.2.5 Aree a domanda debole e connessione alla rete principale

Una parte significativa del territorio del Bacino Sud Est è costituita da aree collinari, rurali, montane o caratterizzate da bassa densità abitativa e forte dispersione insediativa. In questi contesti, la domanda di mobilità è reale ma frammentata, con volumi che non giustificano una rete di linee rigide ad alta frequenza.

Per queste **aree a domanda debole**:

- l'obiettivo non è replicare il modello delle linee di forza, ma **assicurare un diritto minimo alla mobilità**, calibrato sulla domanda e sulle risorse disponibili;
- la priorità non è tanto il numero di corse, quanto la possibilità di **raggiungere in tempi ragionevoli un centro zona o un nodo di interscambio**, da cui accedere al resto della rete.

Il Piano prevede che le aree a domanda debole siano:

- **perimetrate in modo trasparente**, con criteri oggettivi (abitanti, densità, distanza dai centri zona, caratteristiche morfologiche);
- connesse alla rete principale tramite:
 - linee di adduzione a bassa frequenza dove la domanda è comunque consolidata;
 - **servizi a chiamata** e altre soluzioni flessibili nelle zone più disperse, come descritto nel capitolo 3;
- monitorate nel tempo, per verificare se la domanda evolva in modo da giustificare l'introduzione di servizi più strutturati o, al contrario, una maggiore flessibilizzazione.

In questo senso, l'articolazione funzionale della rete e gli strumenti contrattuali di flessibilità si parlano direttamente: la classificazione in linee di forza, rete metropolitana, adduzione e aree a domanda debole fornisce la mappa delle priorità; gli strumenti descritti nel capitolo 7 consentono di **aggiustare nel tempo** la configurazione concreta dei servizi all'interno di ciascuna categoria.

4.3 Servizi flessibili per aree a domanda debole e mobilità di prossimità

Una parte rilevante del Bacino Sud Est è costituita da comuni piccoli, frazioni sparse, aree collinari e vallive con bassa densità abitativa e domanda di mobilità frammentata. In questi contesti il modello tradizionale di TPL, basato su linee rigide e orari fissi, risulta spesso poco utilizzato e difficilmente sostenibile sul piano economico, pur a fronte di bisogni reali di spostamento (scuola, sanità, acquisti essenziali, socialità).

Per evitare che queste aree restino escluse, il Piano propone di superare la logica “tutto o niente” (linea tradizionale o assenza di servizio) e di costruire un **sistema di mobilità di prossimità** che utilizzi in modo esteso **servizi flessibili**, a partire dal trasporto pubblico a chiamata (Demand Responsive Transport – DRT), integrato da soluzioni di mobilità condivisa e da strumenti dedicati per i Comuni.

4.3.1 Le Aree a Domanda Debole del Bacino Sud Est

Le **Aree a Domanda Debole (ADD)** del Bacino Sud Est sono già state individuate nella Relazione di bacino, applicando la metodologia prevista dal DM 157/2018.

In sintesi, il percorso seguito è stato il seguente:

- a partire dai 305 comuni del Bacino Sud Est, sono stati individuati i comuni classificati come intermedi, periferici e ultraperiferici secondo la classificazione delle aree interne 2021-2027;
- tra questi, sono stati selezionati i comuni con:
 - quota di pendolari inferiore a 3.000 unità;
 - popolazione in età scolare (5-24 anni) e anziana (>70 anni) superiore al 10%;
- su questo sottoinsieme si è verificata:
 - l'escursione altimetrica interna al comune (maggiore o minore di 600 m);
 - la presenza di frazioni o contrade con distanza reciproca maggiore di 1,5 km.

Dall'analisi emergono in particolare:

- **12 comuni** con escursione altimetrica > 600 m, classificati direttamente come comuni in area a domanda debole;
- **47 comuni** con escursione altimetrica < 600 m, ma con caratteristiche insediative tali (frazioni distanti, dispersione abitativa) da rientrare anch'essi nella definizione di ADD;
- per un totale di **59 comuni** classificabili come comuni in Area a Domanda Debole, riportati nella relativa tabella e nella mappa di localizzazione.

Il presente Piano **assume integralmente questa perimetrazione** come base di riferimento:

- non propone una nuova classificazione ma **fa propri i 59 comuni** individuati come ADD;
- utilizza tale perimetro per progettare gli strumenti di servizio dedicati (DRT, pacchetti km, soluzioni condivise);
- prevede che eventuali aggiornamenti nel tempo (ad esempio per cambiamenti demografici o infrastrutturali) avvengano nell'ambito della stessa metodologia e degli stessi criteri.

In questo quadro, l'obiettivo non è replicare sui 59 comuni ADD il modello delle linee di forza ma garantire un **diritto minimo alla mobilità** calibrato sulla domanda reale e sulle risorse disponibili, privilegiando forme di servizio flessibili e integrandole con la rete principale.

Alcune aree di domanda debole sono “attraversate” da linee di forza di fondovalle: un esempio è proprio la Valle Belbo che è costituita da molte piccole comunità e piccoli comuni con una stagionalità nella densità antropica in alcuni casi ancora limitata e che, quindi, legittima l’adozione di criteri di pianificazione alternativi alla linea tradizionale, ma che alla linea tradizionali devono connettere. Linea tradizionale che in Valle Belbo è rappresentata da una autolinea, ma che potrebbe evolvere in futuro sulla ferrovia esistente che da Alessandria va a Castagnole delle Lanze e Alba.

4.3.2 Modulo di bacino per il trasporto a chiamata (DRT)

Il cardine del sistema di mobilità per le ADD è il **trasporto pubblico a chiamata**. Non si tratta di un servizio residuale, ma del modello più adatto a territori in cui sarebbe inefficiente far viaggiare bus vuoti a orario fisso.

Per il Bacino Sud Est, il Piano propone che la prossima gara di appalto preveda:

- un modulo DRT di bacino, con:
 - un contingente minimo di chilometri annui dedicati al DRT (quota del monte km complessivo), esplicitamente destinato a servire i 59 comuni ADD e le frazioni più isolate;
 - la possibilità di ridistribuire nel tempo questi km tra diverse aree, sulla base dei dati di utilizzo e delle esigenze emerse;
- una piattaforma unica di prenotazione e gestione, che metta a disposizione:
 - app per smartphone;
 - portale web;
 - call center telefonico, indispensabile per anziani, persone fragili e utenti non digitali;
- regole di servizio chiare e omogenee:
 - preavviso minimo per le prenotazioni (es. fino a 30–60 minuti prima, con finestre più ampie per tratte lunghe);
 - tempi massimi di attesa definiti per area;
 - copertura in fasce orarie coerenti con le esigenze principali: ingresso/uscita da scuola, accesso ai centri sanitari e ai mercati, collegamento con i centri zona;
- integrazione tariffaria:
 - applicazione della struttura tariffaria regionale del TPL;
 - eventuale sovrapprezzo contenuto per la prenotazione, definito in modo uniforme su tutto il bacino;
 - possibilità di utilizzare titoli integrati gomma–ferro quando il DRT collega una stazione o un Movicentro.

Il DRT va progettato in **logica di rete**, non come servizio isolato:

- collegando le località in ADD ai **centri zona** più vicini e alle **stazioni ferroviarie**;
- coordinando gli orari con le linee di forza su gomma e con i treni;
- evitando sovrapposizioni con linee rigide esistenti: dove la domanda giustifica una linea tradizionale, il DRT svolge un ruolo di complemento (copertura di fasce o giornate scoperte), non di duplicazione.

Un **monitoraggio sistematico** (prenotazioni, corse evase, utenza servita, livelli di soddisfazione) consentirà di calibrare nel tempo il modulo DRT: ampliare o ridurre le finestre orarie, spostare i km fra aree, trasformare sperimentazioni in servizi stabili.

4.3.3 Pacchetti di chilometri flessibili per i Comuni

Molti Comuni delle aree a domanda debole esprimono bisogni specifici che variano nel tempo: giorno di mercato, iniziative culturali, stagionalità turistica, apertura di nuovi servizi (es. poli sanitari distrettuali, plessi scolastici, impianti sportivi).

Per dare una risposta strutturata a queste esigenze, il Piano propone di introdurre, nel futuro contratto di servizio, lo strumento dei **“pacchetti di km flessibili”**:

- il contratto definisce, per il Bacino Sud Est, **tariffe chilometriche predefinite** per:
 - chilometri di linea aggiuntivi su servizi rigidi (più corse, estensioni di orario, brevi prolunghe di percorso);
 - chilometri aggiuntivi di DRT all'interno delle ADD o per collegare specifici poli (ospedali, eventi, zone industriali);
- i Comuni e le Unioni di Comuni possono:
 - acquistare **pacchetti di km annuali o pluriennali**, destinati a potenziare servizi esistenti o attivarne di nuovi;
 - proporre **sperimentazioni temporanee** (per una stagione turistica, per due anni scolastici, per la fase di avvio di un nuovo insediamento), con possibilità di stabilizzazione se i risultati lo giustificano;
- l'attivazione avviene con una procedura standard:
 - richiesta formale motivata da parte dell'ente locale;
 - valutazione tecnica congiunta (amp, Province, gestore);
 - definizione del servizio aggiuntivo e integrazione nella comunicazione all'utenza (orari, mappe, app).

In questo modo:

- si **valorizza la capacità di spesa locale**, inserendola in un quadro unitario di bacino;
- si evitano micro-servizi isolati, poco coordinati e poco visibili;
- si offre ai Comuni uno strumento agile per adattare nel tempo l'offerta nelle ADD senza rimettere mano alla gara.

4.3.4 Soluzioni complementari di mobilità condivisa e di comunità

Il DRT rappresenta l'asse portante della mobilità nelle ADD, ma può essere efficacemente affiancato da altre soluzioni di **mobilità condivisa**, particolarmente adatte ai contesti dove esistono forti legami comunitari e reti associative attive.

Il Piano suggerisce che la Regione, nel bando, riconosca e favorisca:

- **car sharing di area**
 - veicoli condivisi collocati presso municipi, Movicentro, parcheggi strategici, a disposizione di residenti e visitatori;
 - gestione diretta da parte del gestore TPL o attraverso convenzioni con operatori specializzati;
- **auto di comunità e trasporto sociale coordinato**
 - mezzi messi a disposizione da Comuni, associazioni, enti del terzo settore;
 - integrazione (almeno informativa) con il sistema di mobilità pubblica, coordinando orari e fermate con DRT e linee di adduzione;
- **car pooling organizzato**

- strumenti digitali o accordi locali per favorire la condivisione di auto tra residenti che compiono tragitti ripetuti verso centri zona e poli di servizio;
- valorizzazione di queste pratiche come componente riconosciuta del “mix” di mobilità, soprattutto dove i volumi non giustificano un potenziamento strutturale del TPL.

Il bando potrà prevedere **premialità** per il gestore che:

- contribuisce attivamente all’attivazione di progetti di mobilità condivisa nelle ADD;
- dimostra di aver aumentato l’accessibilità reale combinando in modo efficace TPL, DRT e soluzioni comunitarie.

In conclusione, i **servizi flessibili e le soluzioni di mobilità di prossimità** sono lo strumento attraverso cui il Bacino Sud Est garantisce un diritto effettivo alla mobilità nei 59 comuni in Area a Domanda Debole, senza disperdere risorse in linee tradizionali sottoutilizzate. Il DRT, i pacchetti di km e la mobilità condivisa, integrati con la rete principale e con i Movicentro, permettono di costruire un sistema che sia allo stesso tempo **sostenibile, equo e adattabile** alle evoluzioni demografiche ed economiche del territorio.

4.4 Integrazione gomma–ferro, Movicentro e hub intermodali

Un sistema di mobilità pubblica moderno è costituito da una **rete integrata** in cui i diversi mezzi si completano a vicenda. Nel Bacino Sud Est questo principio è particolarmente importante, perché la struttura territoriale e i flussi di mobilità si appoggiano su alcune direttrici ferroviarie fondamentali (verso Torino, Milano, Genova) e su una fitta rete di collegamenti su gomma che raggiunge centri zona, poli produttivi e aree rurali.

L'integrazione tra gomma e ferro, unita a un uso pieno dei **Movicentro** e degli altri hub intermodali, permette di:

- ridurre sovrapposizioni e sprechi di chilometri;
- offrire all'utenza tempi di viaggio competitivi rispetto all'auto privata;
- migliorare l'accessibilità complessiva del territorio, soprattutto per chi non dispone di mezzo proprio;
- sostenere gli obiettivi ambientali, spostando quote di traffico dalla gomma al ferro e dal mezzo individuale al trasporto collettivo.

4.4.1 La ferrovia come spina dorsale del sistema

La rete ferroviaria presente nel Bacino Sud Est – in particolare le direttrici che collegano **Asti e Alessandria** con **Torino, Milano e Genova**, nonché le linee di collegamento interno (es. Acqui–Ovada–Genova, Casale–Asti/Alessandria, Asti-Acqui) – costituisce la **spina dorsale** del sistema di mobilità di bacino.

Il Piano assume alcuni principi di fondo:

- dove esiste un collegamento ferroviario con frequenza e tempi di viaggio adeguati, il treno è il **mezzo privilegiato** per gli spostamenti di medio raggio (lavoro, studio, servizi);
- il trasporto su gomma deve svolgere prevalentemente il ruolo di:
 - **adduzione** alle stazioni (portare le persone dai comuni e dalle frazioni al treno);
 - **integrazione** in fasce orarie o su relazioni non coperte dal ferro;
- le linee bus parallele alla ferrovia vanno limitate a casi ben motivati (servizi rapidi, esigenze scolastiche particolari, mancanze temporanee del servizio ferroviario).

Alla luce di questi principi, il Piano indica alla Regione e all'Agenzia della Mobilità Piemontese alcune scelte chiave per il nuovo affidamento:

- **coordinamento orario sistematico**
 - costruzione degli orari autobus in funzione degli orari dei treni, in particolare nei nodi di **Alessandria, Asti, Tortona, Acqui, Ovada, Casale**;
 - garanzia di coincidenze efficaci nelle fasce di punta (ingressi/uscite da lavoro e scuola) e in almeno alcune fasce di morbida.
- **ridisegno delle linee bus in chiave “feeder”**
 - trasformazione delle linee che oggi attraversano lunghi tratti paralleli alla ferrovia in servizi di adduzione alle stazioni più vicine;
 - organizzazione delle corse in modo che l'utente possa raggiungere il treno con un solo cambio, tempi di attesa ragionevoli e un percorso complessivo lineare.
- **sfruttamento delle nuove opportunità ferroviarie**
 - dove sono presenti o programmati potenziamenti (nuove corse, collegamenti diretti, miglioramenti infrastrutturali), il sistema su gomma deve essere adeguato a valorizzarli, intercettando nuovi flussi di utenza.

In questo quadro, il Piano riconosce particolare rilievo ad alcune direttrici ferroviarie di interesse strategico per il Bacino Sud Est. Tra queste, il collegamento **Asti–Alessandria–Milano** assume valore prioritario non solo per la mobilità pendolare e studentesca, ma anche per l’apertura del bacino verso l’area lombarda e per la maggiore competitività del territorio.

Analoga attenzione va riservata al quadrante alessandrino occidentale e meridionale, nel quale la relazione **Alessandria–Ovada** – anche nella prospettiva del ripristino del servizio passeggeri, ove tecnicamente e finanziariamente perseguibile – e **l’asse Acqui Terme–Alessandria–Ovada–Genova** assumono una funzione strategica per lavoro, studio, accesso ai servizi e mobilità turistica.

Il sistema dei trasporti su gomma di bacino dovrà pertanto essere configurato in modo da rafforzare tali relazioni, evitando sovrapposizioni inefficienti al ferro e privilegiando invece adduzione alle stazioni, coincidenze affidabili, continuità minima del servizio anche nelle giornate festive e collegamenti di ultimo miglio verso i principali poli generatori di domanda.

In prospettiva, una ferrovia ben connessa tramite servizi autobus coordinati consente di **ampliare l’area di influenza** delle stazioni (bacini di utenza più ampi) e di ridurre la pressione del traffico automobilistico sulle direttrici principali.

4.4.2 Titoli integrati e sistema tariffario

L’integrazione tra gomma e ferro non può essere solo fisica e oraria; deve essere anche **tariffaria**. Per il cittadino, cambiare mezzo è molto più accettabile se:

- può viaggiare con **un solo titolo** su più servizi (autobus, treno, servizi flessibili);
- conosce in modo semplice e trasparente il costo complessivo del viaggio;
- non viene “penalizzato” economicamente per aver scelto il trasporto pubblico.

Nel contesto del Bacino Sud Est, il Piano propone alcune linee di indirizzo:

- **titolo integrato metropolitano Alessandria–Valenza–Tortona**
 - un abbonamento e, dove possibile, un biglietto unico valido su:
 - servizi urbani e suburbani dell’area di Alessandria;
 - principali linee extraurbane di forza che connettono Alessandria con Valenza e Tortona;
 - treni regionali sulle tratte interne di questo “corridoio metropolitano”;
 - **Casale Monferrato – Mortara dove l’autolinea Asti – Casale – Mortara necessita di una integrazione orariale e tariffaria con la tratta esercita su ferro costruendo una integrazione dell’offerta e non una semplice somma aritmetica delle due offerte in quanto gli utenti dell’una divengono anche utenti dell’altra vezione e all’utente si raddoppiano le prospettive orariali. Non ultimo Asti si trova collegata agevolmente con Mortara e, quindi, tutta la cintura sud-ovest di Milano e non solo sud-est.**
 - il titolo integrato avrebbe la funzione di rendere trasparente il passaggio tra gomma e ferro nell’area dove la domanda è più intensa e variegata.
- **integrazione tariffaria su direttrici chiave di bacino**
 - progressiva estensione dell’integrazione a relazioni quali:
 - Asti–Torino / Asti–Milano;
 - Alessandria–Milano;
 - Alessandria–Acqui–Ovada–Genova;
 - l’obiettivo è consentire a chi parte da un comune del bacino (anche non ferroviario) di

raggiungere la grande città con una combinazione bus + treno coperta da un **sistema tariffario coerente** (ad esempio struttura a zone).

- **tariffazione coerente per i servizi flessibili (DRT)**
 - il trasporto a chiamata deve utilizzare la stessa matrice tariffaria del TPL, con un eventuale piccolo sovrapprezzo legato alla prenotazione;
 - è importante evitare che le ADD siano penalizzate da tariffe eccessivamente più alte rispetto ai servizi rigidi.

Questi indirizzi vanno implementati in coerenza con le scelte regionali in materia di **sistema tariffario a zone**, e il Piano invita esplicitamente a considerare il Bacino Sud Est – in particolare l’area metropolitana AVT – come **laboratorio privilegiato** per sperimentare forme avanzate di integrazione tariffaria.

4.4.3 Movicentro e hub intermodali come punti di snodo

I **Movicentro** e gli altri hub intermodali (stazioni attrezzate, principali autostazioni, nodi di scambio urbani) rappresentano i punti fisici in cui l’integrazione gomma–ferro prende forma concreta. Nel Bacino Sud Est esistono già strutture di questo tipo, frutto di investimenti significativi negli anni passati; il Piano ne promuove un utilizzo pieno e coordinato.

Per ciascun Movicentro e nodo intermodale strategico, si individuano alcune funzioni e standard minimi:

- **funzione di interscambio modale**
 - coincidenza tra treni e autobus (linee di forza e linee di adduzione);
 - fermate dedicate per i servizi a chiamata, in modo che anche le aree più periferiche possano “agganciarsi” facilmente alla rete principale.
- **accessibilità in auto e parcheggi di interscambio (park & ride)**
 - dotazione di parcheggi adeguati per chi sceglie di lasciare l’auto e proseguire con il TPL;
 - politiche di sosta coerenti (gratuità o tariffe agevolate per chi usa il trasporto pubblico).
- **integrazione con la mobilità ciclabile**
 - rastrelliere sicure, velostazioni o depositi per biciclette;
 - collegamenti con la rete ciclabile urbana e, dove presenti, con itinerari cicloturistici.
- **servizi informativi e comfort per l’utenza**
 - informazioni in tempo reale su arrivi/partenze di treni e bus;
 - segnaletica chiara e uniforme;
 - spazi di attesa decorosi, accessibili e sicuri, con attenzione alle persone con disabilità.
- **ruolo come “porta del territorio”**
 - nei centri turistici o in prossimità delle aree UNESCO, i Movicentro possono ospitare punti informativi o servizi dedicati ai visitatori;
 - negli ambiti con forte vocazione logistica, diventano punti di smistamento per i flussi di lavoratori che si muovono in TPL.

Il Piano indica la necessità che il bando regionale:

- definisca **requisiti minimi** per i Movicentro e gli hub intermodali (in termini di servizi, manutenzione, orari di apertura, dotazioni);
- specifichi chiaramente il ruolo del gestore TPL nella **gestione operativa** di questi nodi (pulizia, informazioni al pubblico, coordinamento operativo con i treni);
- riconosca questi punti come **prioritari** nella progettazione di nuove linee, nel ridisegno di quelle esistenti e nella messa a terra dei servizi a chiamata.

4.4.4 Ultimo miglio e smart mobility

Anche con una buona integrazione gomma–ferro e Movicentro ben funzionanti, molta parte della qualità percepita dal cittadino dipende da come è organizzato l’**ultimo miglio**, cioè il tratto finale del viaggio tra fermata/stazione e destinazione effettiva (casa, lavoro, scuola, servizi).

Per rendere competitivo il sistema di mobilità pubblica nel Bacino Sud Est, il Piano propone di affiancare alle componenti tradizionali alcuni strumenti di **smart mobility**, in particolare nelle aree urbane e nei centri zona:

- **integrazione con servizi di bike sharing e micromobilità**
 - presenza di stalli di bike sharing (tradizionale o a flusso libero) presso Movicentro, stazioni e principali fermate urbane;
 - dove normativamente possibile, integrazione con servizi di monopattini o altri mezzi leggeri, con regole chiare di uso e sosta.
- **navette di quartiere e servizi di prossimità**
 - piccole navette circolari che collegano stazioni e Movicentro con quartieri residenziali, poli scolastici, ospedali, zone commerciali;
 - servizi leggeri, frequenti, con percorsi semplici e riconoscibili, utilizzabili anche da persone con ridotta mobilità.
- **percorsi pedonali e ciclabili sicuri**
 - valorizzazione e completamento di percorsi protetti che consentano di coprire a piedi o in bicicletta l’ultimo tratto del viaggio;
 - attenzione all’illuminazione, alla segnaletica e alla sicurezza, in particolare in prossimità di fermate e stazioni.
- **strumenti digitali a supporto dell’ultimo miglio**
 - applicazioni e portali che forniscano all’utente non solo gli orari di bus e treni, ma anche suggerimenti integrati di percorso (es. “treno + navetta + 5 minuti a piedi”);
 - informazioni in tempo reale su disponibilità di bike sharing, eventuali interruzioni, tempi effettivi di percorrenza.

Questi elementi non richiedono necessariamente grandi investimenti in chilometri di servizio, ma una **buona progettazione e coordinamento** tra trasporto pubblico, infrastrutture leggere e servizi privati o misti. Inserire nel bando indicazioni chiare su smart mobility e ultimo miglio significa dare un segnale forte: la Regione e il bacino intendono costruire un sistema in cui il cittadino può **realisticamente** scegliere il trasporto pubblico per una gamma molto ampia di spostamenti, non solo per l’asse principale del viaggio.

In sintesi, l’integrazione gomma–ferro, la piena valorizzazione dei Movicentro e degli hub intermodali e una cura particolare per l’ultimo miglio sono condizioni indispensabili perché il sistema di mobilità del Bacino Sud Est sia percepito come **unico, coerente e conveniente**. Il nuovo affidamento dei servizi dovrà quindi tradurre questi principi in scelte concrete su orari, titoli di viaggio, standard dei nodi e sviluppo di servizi di smart mobility, in coerenza con l’impianto generale del Piano.

4.5 Innovazione di servizio: digitalizzazione, ultimo miglio, persone + merci

L'evoluzione della mobilità pubblica nel Bacino Sud Est non passa solo da un diverso disegno di rete, ma anche da un salto di qualità nel **modo in cui i servizi vengono progettati, gestiti e fruiti**. La Relazione sui lotti di gara evidenzia esplicitamente un **gap di digitalizzazione delle imprese** che operano oggi nel bacino e individua nella digitalizzazione "completa dei processi produttivi aziendali e del servizio erogato" una condizione essenziale per migliorare efficienza, attrattività del TPL e capacità di recupero dell'utenza e dei ricavi.

Su queste basi, il presente Piano propone tre direttrici di innovazione:

- una **piattaforma digitale di bacino**, che integri informazione, vendita titoli, prenotazione dei servizi flessibili e monitoraggio;
- un insieme coordinato di interventi per lo **smart mobility e l'ultimo miglio**, in particolare attorno a stazioni e Movicentro;
- la sperimentazione di soluzioni che integrino, in modo regolato, **mobilità di persone e piccoli flussi di merci di prossimità**, soprattutto nelle aree a domanda debole.

4.5.1 Digitalizzazione e interfaccia utente unica di bacino

La Relazione sui lotti di gara sottolinea che la procedura di affidamento dovrà "indirizzare i partecipanti a coprire il gap di digitalizzazione che le aziende che oggi operano nel territorio evidenziano" e che il nuovo contratto dovrà poggiare su processi produttivi e di servizio **interamente digitalizzati**, sia lato impresa sia lato utenza.

Per il Bacino Sud Est questo si traduce in due componenti strettamente connesse: una **interfaccia utente unica** (app + portale) e un **sistema dati strutturato** a supporto del monitoraggio e del governo del servizio.

App e portale integrati di bacino

Si propone che il nuovo affidamento preveda la realizzazione (o l'adozione integrata) di una **piattaforma digitale di bacino** che offra, in modo coerente su app e portale web:

- **infomobilità unificata**: orari programmati e in tempo reale, eventuali ritardi e soppressioni, percorsi, fermate, coincidenze gomma-gomma e gomma-ferro, con particolare attenzione ai nodi di interscambio e ai Movicentro;
- **pianificazione del viaggio "porta a porta"**: indicazione automatica delle migliori combinazioni di mezzi (bus, treno, navette, tratti a piedi o in bici), con stima dei tempi complessivi di percorrenza;
- **acquisto digitale di titoli di viaggio**: biglietti e abbonamenti, inclusi i titoli integrati gomma-ferro e, dove previsto, i titoli metropolitani per l'area Alessandria-Valenza-Tortona;
- **prenotazione dei servizi a chiamata (DRT)** nelle aree a domanda debole, con conferma dell'orario e del punto di salita, e integrazione con gli orari delle linee di forza e dei treni.

Questa piattaforma dovrà dialogare con le infrastrutture regionali già presenti (es. sistemi BIP/CSR Piemonte) per sfruttare i dati di validazione dei titoli e garantire coerenza informativa su tutto il territorio.

Digitalizzazione come leva di qualità e affidabilità del servizio

Nel Bacino Sud Est la digitalizzazione non è solo una componente “commerciale” (app e biglietteria), ma la condizione che rende possibile un governo moderno del servizio: misurabile, verificabile, migliorabile nel tempo. Per questo, oltre alla realizzazione della piattaforma utente unica, il futuro affidamento dovrà prevedere che alcune funzioni operative – spesso percepite dall’utenza come “qualità del servizio” – siano trattate come **obblighi contrattuali**, con standard minimi e indicatori associati.

In particolare, si propone che il Capitolato recepisca in modo esplicito quattro aree di digitalizzazione “abilitante”.

a) Fermate e nodi: presidio, manutenzione e informazione

La fermata è parte integrante del servizio: nelle aree a domanda debole e nei nodi di interscambio rappresenta spesso il punto più fragile dell’esperienza utente. Si propone quindi che il nuovo affidamento chiarisca il perimetro di responsabilità del gestore sulla rete delle fermate e, ove previsto, includa **manutenzione e decoro delle pensiline**, oltre alla corretta dotazione informativa. In questo quadro è opportuno prevedere una gestione “a ticket” delle segnalazioni (da cittadini, Comuni, AMP), con tempi di presa in carico e ripristino misurabili, in modo da rendere visibile e governabile la qualità del presidio sul territorio.

b) Sistemi di bordo e controllo da remoto: affidabilità del servizio e informazione real-time

Un servizio che vuole essere competitivo deve saper “raccontare” se stesso in tempo reale e governare le criticità prima che diventino disservizi. Si propone quindi che il contratto richieda la disponibilità e l’operatività dei principali sistemi di bordo e delle relative funzioni di controllo da remoto, includendo almeno: localizzazione/monitoraggio (AVM/AVL), informazione a bordo e alle fermate, validazione/ticketing, eventuale conta-passeggeri e, dove presente, videosorveglianza. L’obiettivo non è accumulare tecnologia, ma ridurre l’incertezza: per l’utente (informazioni affidabili) e per l’Ente affidante (capacità di controllo e verifica).

c) Sicurezza del viaggiatore e gestione delle segnalazioni: customer care come funzione di rete

Le consultazioni richiamano la sicurezza come componente qualificante e “trasversale”. Si propone che il Capitolato tratti la gestione segnalazioni e reclami come parte del servizio digitale di bacino: un canale unico (app/portale/call center) che consenta di segnalare disservizi, criticità alle fermate, problemi di accessibilità o sicurezza, con tracciabilità della pratica e tempi di risposta definiti. Questo presidio, oltre ad aumentare la fiducia nel sistema, consente di alimentare indicatori di qualità misurabili e di rendere trasparente la performance verso i cittadini, coerentemente con gli strumenti di valutazione qualitativa del servizio.

d) Accessibilità per persone a ridotta mobilità: processi, informazioni e servizi

L’accessibilità va considerata come un requisito progettuale e non come un’aggiunta. Si propone che la piattaforma di bacino e i processi di esercizio integrino in modo strutturale: informazioni accessibili (anche in caso di variazioni del servizio), evidenza delle caratteristiche dei mezzi e delle fermate, supporto alla prenotazione dei servizi flessibili (DRT) e – dove applicabile – canali di assistenza. L’accessibilità deve essere misurata con indicatori verificabili e agganciata a meccanismi di controllo della qualità.

In conclusione, la digitalizzazione “abilitante” si completa solo se queste quattro aree vengono collegate al sistema di monitoraggio e ai KPI contrattuali. Coerentemente con l’impianto già descritto nel presente Piano,

i flussi informativi (carichi, puntualità, utilizzo DRT, vendite/validazioni, segnalazioni) devono alimentare sia le decisioni di adeguamento del servizio nel tempo, sia il sistema di **premi/penali**, rendendo la qualità effettivamente governabile per tutta la durata dell'affidamento.

Open data e sistemi di monitoraggio

La Relazione sui lotti di gara prevede che ogni operatore sia tenuto a fornire in modo strutturato i dati relativi a:

- passeggeri trasportati e **vidimazioni**;
- **load factor** e livelli di riempimento dei mezzi;
- ricavi da traffico e **coverage ratio** per linea/corsa;
- indicatori di puntualità e regolarità.

Il nuovo contratto dovrà quindi:

- richiedere la raccolta e l'integrazione di questi flussi informativi, combinando rilevazioni dirette, sistemi di conta-passeggeri, validazioni elettroniche, titoli venduti e coefficienti di fruizione;
- garantire la disponibilità dei dati in forma strutturata, con **accessibilità tramite piattaforme di analytics e MaaS**, così come indicato nelle conclusioni della Relazione;
- mettere a disposizione, in forma di **open data** (nel rispetto della normativa sulla privacy), almeno una parte di queste informazioni, per consentire analisi da parte di AMP, enti locali, mondo della ricerca e soggetti interessati.

Sul piano operativo, ciò significa che:

- i dati di carico, puntualità e utilizzo DRT diventano **base oggettiva** per le decisioni di adeguamento del servizio nel tempo;
- gli indicatori di performance alimentano il sistema di **premi/penali** del contratto;
- le amministrazioni possono verificare, con strumenti data-driven, l'efficacia delle azioni previste dal Piano.

In sintesi, la digitalizzazione non è un semplice adeguamento tecnologico, ma il **fattore abilitante** per un governo dinamico del sistema di mobilità del Bacino Sud Est.

4.5.2 Smart mobility e ultimo miglio

Il Bacino Sud Est assume l'orientamento che i **nodi di interscambio** debbano essere il fulcro dell'organizzazione del TPL e che presso tali nodi è opportuno localizzare servizi dedicati all'**ultimo miglio**: velostazioni, bike-sharing, micromobilità.

Integrazione con bike e micromobilità

Attorno a stazioni, Movicentro e principali fermate di interscambio è opportuno prevedere:

- rastrelliere e velostazioni per la sosta sicura delle biciclette private;
- servizi di bike-sharing (tradizionale o a flusso libero), in particolare nei centri maggiori e nelle località turistiche;
- ove sostenibile e regolamentato, servizi di micromobilità leggera (es. monopattini elettrici) integrati, per quanto possibile, con la piattaforma informativa e tariffaria del TPL.

Questi servizi non devono gravare sulle risorse destinate al TPL automobilistico, ma possono essere attivati:

- tramite progetti dedicati (finanziamenti specifici, partenariati pubblico-privato);
- oppure in collaborazione con operatori di sharing, coordinando localizzazione e regole di utilizzo.

Navette “micro” e servizi di prossimità

Nei centri zona e nelle aree urbane a maggior domanda, possono essere introdotti o riorganizzati:

- **servizi navetta di quartiere** tra Movicentro/stazioni e poli scolastici, ospedali, aree commerciali, uffici pubblici;
- linee circolari a corto raggio con mezzi di piccole dimensioni, ad alta frequenza nelle ore di punta;
- laddove i volumi lo giustificano, soluzioni “miste” in cui una parte delle corse è a orario fisso e una parte è erogata in modalità a chiamata, su raggio limitato.

L’obiettivo è ridurre il ricorso all’auto privata per gli spostamenti brevi che collegano i poli del TPL con le effettive destinazioni, rendendo concretamente utilizzabile la combinazione “treno/bus + ultimo miglio sostenibile”.

Percorsi pedonali e ciclabili sicuri

La qualità dell’ultimo tratto del viaggio dipende anche dall’infrastruttura “leggera”:

- percorsi pedonali protetti e ben illuminati tra fermate/stazioni e scuole, ospedali, centri storici;
- collegamenti ciclabili in sicurezza verso i Movicentro e le principali fermate, compatibili anche con l’uso turistico (es. raccordi con itinerari cicloturistici e aree UNESCO).

In coerenza con l’obiettivo di migliorare l’accessibilità ai poli scolastici, si richiama il caso del polo formativo di Valenza (IIS “Benvenuto Cellini”) come esempio di attrattore di bacino, per il quale la qualità del collegamento dipende soprattutto dall’**ultimo miglio** tra stazione e sede scolastica. In fase attuativa e di affidamento, è opportuno prevedere soluzioni semplici e misurabili (es. navetta stazione–scuola nelle fasce di ingresso/uscita e percorsi ciclabili sicuri), integrate con l’informazione all’utenza e con la programmazione delle coincidenze.

Queste componenti, pur non rientrando tutte nel perimetro diretto del contratto di servizio, devono essere considerate nella pianificazione congiunta tra Regione, Province e Comuni, perché incidono direttamente sulla **competitività complessiva** del sistema di mobilità pubblica.

4.5.3 Sperimentazioni integrate persone + merci di prossimità

Dalle analisi di domanda effettuate per il Bacino Sud Est emerge che una quota significativa degli spostamenti – soprattutto nelle aree a domanda debole e nei centri medio-piccoli – è legata al fare la spesa, all’acquisto di prodotti locali, all’accesso a mercati e servizi essenziali. Al tempo stesso, molte di queste aree non dispongono di una rete capillare di servizi di consegna a domicilio, con il risultato di moltiplicare gli spostamenti in auto individuale.

In questo contesto, il Piano propone di aprire – in forma prudente e sperimentale – la possibilità di un’integrazione tra mobilità di persone e piccoli flussi di merci di prossimità, in particolare nelle aree a domanda debole già individuate.

Doppio uso sperimentale dei mezzi TPL

Si suggerisce che il futuro bando preveda, come opzione contrattuale, la possibilità di utilizzare alcuni mezzi del TPL (in particolare minibus che operano nelle ADD o su navette di prossimità):

- per il trasporto di spese e piccoli colli (prodotti acquistati presso esercizi convenzionati, mercati, punti vendita di filiera corta);
- per la consegna di farmaci e beni essenziali verso paesi o frazioni privi di farmacia o di servizi di prossimità adeguati.

Tale utilizzo:

- avviene sempre in via subordinata rispetto al trasporto passeggeri (che resta la funzione primaria del servizio);
- è regolato da norme chiare su:
 - tipologia di merci ammesse (collo piccolo, non pericoloso, non deperibile oltre certi limiti);
 - modalità di stivaggio e accesso al vano di carico;
 - responsabilità del gestore e degli esercenti coinvolti.

Locker e punti di raccolta in Movicentro e nodi di paese

Per facilitare questa integrazione e ridurre gli accessi ripetuti ai centri, si propone di utilizzare:

- Movicentro, stazioni e fermate principali come punti di raccolta e distribuzione, dotandoli di:
 - locker per pacchi;
 - spazi per deposito temporaneo di spesa e prodotti acquistati;
- nodi di paese o spazi civici (municipi, case di comunità, centri polifunzionali) come punti di recapito per consegne in aree difficilmente servibili con consegna “porta a porta”.

In questo modo il cittadino può, ad esempio:

- raggiungere il centro con il TPL, fare la spesa o ritirare prodotti locali;
- lasciare i colli presso un punto di raccolta;
- rientrare utilizzando una corsa successiva o un servizio di recapito organizzato.

Sandbox regolatoria per i progetti pilota

Poiché questo tipo di integrazione solleva temi normativi (sicurezza, assicurazione, concorrenza con operatori logistici), il Piano suggerisce di:

- configurare il Bacino Sud Est come **contesto pilota**, prevedendo nel bando una “sandbox regolatoria” che consenta:
 - l’attivazione di progetti sperimentali in aree circoscritte (ad esempio in alcuni comuni ADD o in ambiti UNESCO a forte vocazione turistica);
 - la definizione condivisa di regole operative semplificate, d’intesa con Regione e altri enti competenti;
 - la valutazione periodica dei risultati, con indicatori su riduzione degli spostamenti in auto, miglioramento dell’accesso ai beni essenziali, soddisfazione dell’utenza.

In caso di esito positivo, tali sperimentazioni potranno essere progressivamente strutturate e, se del caso, estese ad altre aree del bacino, contribuendo a qualificare il TPL non solo come mezzo di spostamento, ma come infrastruttura di servizio alla vita quotidiana e all’economia di prossimità.

4.6 Mobilità turistica e valorizzazione delle aree UNESCO

Il Bacino Sud Est del Piemonte è oggi una **destinazione turistica in forte crescita**. Le due province di Alessandria e Asti stanno intercettando in modo sempre più deciso flussi nazionali e, soprattutto, internazionali, attratti da:

- i paesaggi collinari riconosciuti patrimonio **UNESCO**;
- l'offerta enogastronomica di qualità (vini, prodotti tipici, ristorazione diffusa);
- un turismo "lento", consapevole e sostenibile, fatto di camminate, ciclismo, soggiorni in agriturismo, B&B, case vacanza;
- i poli termali e di benessere, le città d'arte minori, gli eventi culturali.

L'offerta ricettiva si è progressivamente differenziata: nei centri principali (Alessandria, Asti, Acqui Terme, Tortona, Novi Ligure, Casale Monferrato) prevalgono strutture più organizzate; nei comuni minori è cresciuta una rete capillare di **strutture di piccola scala**, spesso a gestione familiare, che rispondono a una domanda di ospitalità diffusa e integrata nel territorio.

In questo scenario, il sistema di trasporto pubblico locale è chiamato a svolgere un duplice ruolo:

- garantire **accessibilità sostenibile** ai luoghi turistici per chi arriva con treno o autobus di lungo raggio;
- offrire a residenti e turisti un'alternativa credibile all'uso dell'auto privata per spostarsi tra borghi, colline, cantine, siti culturali, mercati ed eventi.

Le indicazioni che seguono orientano il nuovo affidamento verso un modello di TPL che consideri il turismo non come domanda "aggiuntiva", ma come **componente strutturale** della mobilità di bacino.

4.6.1 Servizi turistici dedicati e flessibili

La domanda turistica nel Bacino Sud Est è **fortemente stagionale** (fine settimana, periodi di vendemmia e primavera-autunno) e **spazialmente diffusa**: non si concentra solo nei capoluoghi, ma interessa un mosaico di comuni collinari, borghi storici, aree termali e località vitivinicole.

Per rispondere a queste caratteristiche, il Piano propone di strutturare l'offerta TPL a supporto del turismo secondo tre linee principali:

a) Potenziamenti stagionali e festivi su direttrici strategiche

- Introduzione o rafforzamento di servizi in:
 - **fine settimana** e festività, in particolare nelle stagioni di punta (primavera-autunno);
 - collegamento tra stazioni ferroviarie e poli turistici (es. Acqui Terme, zone del Monferrato e delle colline astigiane, itinerari enogastronomici).
- Utilizzo di linee esistenti come "**linee turistiche potenziate**" nei periodi di alta domanda, con:
 - aumento delle corse nelle fasce orarie maggiormente utilizzate dai turisti;
 - eventuali prolungamenti di percorso verso cantine, agriturismi, aree termali o luoghi di interesse.

b) Servizi flessibili a vocazione turistica

- Estensione della logica dei servizi a chiamata anche a finalità turistiche, soprattutto:
 - nelle aree collinari in Area a Domanda Debole;

- in corrispondenza di percorsi di cammino e cicloturismo.
- Possibilità di prevedere **DRT turistici** in alcune fasce (es. pomeriggi/primi rientri serali) nei fine settimana, integrati tariffariamente con il resto del TPL, per permettere a piccoli gruppi di raggiungere borghi, agriturismi, cantine o punti panoramici senza auto.

c) Valorizzazione delle linee ferroviarie a valenza turistica

- Dove presenti o programmabili, utilizzo di:
 - **treni storici o turistici** su linee a forte interesse paesaggistico e culturale;
 - servizi ferroviari potenziati nei periodi di evento, coordinati con la rete su gomma.
- Il TPL su gomma deve essere progettato in coerenza con questi servizi:
 - garantendo coincidenze con le corse turistiche;
 - promuovendo tali collegamenti attraverso i canali informativi di bacino (app, portale, materiali informativi).

In tutti i casi, la logica di fondo è trasformare il TPL in un **“facilitatore” del turismo lento**, capace di accompagnare i flussi verso il territorio senza congestionarlo e senza scaricare i costi ambientali unicamente sull’auto privata.

Tra gli itinerari territoriali che meritano una specifica attenzione rientra il **Cammino di San Michele**, che attraversa una parte rilevante della provincia di Alessandria e si connette con borghi, paesaggi collinari, polarità culturali e tratti di mobilità dolce già in fase di valorizzazione. Il Piano considera pertanto opportuno assumere tale itinerario come caso prioritario di integrazione tra TPL, cammini e ciclabilità, prevedendo collegamenti leggibili tra i principali centri zona – in particolare Casale Monferrato, Alessandria e Tortona – e i punti tappa dell’itinerario, anche mediante servizi a chiamata o shuttle su prenotazione nelle giornate e nelle stagioni di maggiore domanda.

In tale quadro potranno essere valorizzati anche i servizi di supporto all’escursionista e al cicloturista, quali fermate di attestamento ben segnalate, punti di interscambio con biciclette ed e-bike e forme di accessibilità dedicate alle utenze fragili, in coerenza con l’identità di turismo lento e inclusivo che il Bacino intende promuovere.

Il medesimo approccio potrà essere applicato ai territori del **Monferrato degli Infernot** e, più in generale, alle aree UNESCO alessandrine-astigiane, dove l’integrazione tra mobilità dolce, TPL, paesaggio vitivinicolo e borghi storici può concorrere a costruire un’offerta turistica più coesa, sostenibile e riconoscibile.

4.6.2 Standard di servizio e integrazione con l’offerta locale

Perché i servizi turistici siano utilizzati e apprezzati, non basta che esistano: devono rispondere a **standard di qualità** coerenti con le aspettative di un’utenza spesso esigente e attenta al tema della sostenibilità.

Si propongono, in particolare, i seguenti indirizzi:

a) Caratteristiche dei servizi di linea a vocazione turistica

- Orari strutturati in modo da:
 - consentire l’arrivo in tarda mattinata e il rientro nel tardo pomeriggio/sera, compatibili con visite, degustazioni, terme, eventi;
 - offrire almeno alcune corse festive e prefestive su direttrici chiave, per permettere soggiorni di più giorni senza auto.

- Mezzi con **comfort adeguato**:
 - climatizzazione, spazio sufficiente per bagagli leggeri;
 - quando possibile, **spazio per il trasporto di biciclette** (in linea con lo sviluppo del cicloturismo).
- Informazione dedicata:
 - indicazioni chiare sulle fermate di interesse turistico (centri storici, siti culturali, cantine, terme);
 - mappe semplici che evidenzino collegamenti TPL verso punti di attrazione.

b) Coordinamento con la ricettività e le destinazioni

- Coinvolgimento delle strutture ricettive (hotel, agriturismi, B&B, case vacanza) nella diffusione delle informazioni sul TPL:
 - materiali informativi standard (schede, mappe, QR code) forniti agli operatori turistici;
 - possibilità, ove tecnicamente fattibile, di integrare nelle prenotazioni ricettive link o riferimenti all'app e al portale del TPL.
- Individuazione e comunicazione di **fermate "di riferimento"** per aree ricettive diffuse (es. una fermata baricentrica per un gruppo di agriturismi o caschine), per evitare dispersione e confusione.

c) Immagine coordinata e comunicazione mirata

- Utilizzo di una **immagine coordinata** (grafica, logo, naming) per i servizi turistici di TPL (linee speciali, navette, DRT turistico), in continuità con quella generale di bacino;
- campagne informative mirate:
 - sui canali turistici regionali e locali (ATL, DMO, portali dedicati al Monferrato e alle colline UNESCO);
 - in lingua straniera, in considerazione della crescita della componente internazionale;
 - con particolare attenzione ai temi "**sostenibilità**" e "**esperienza locale autentica**", coerenti con il posizionamento del territorio.

L'obiettivo è che chi arriva nel Bacino Sud Est per turismo percepisca il TPL come **parte integrante dell'esperienza di viaggio**, e non come un servizio separato e difficile da comprendere.

4.6.3 Integrazione con operatori turistici, card territoriali e prodotti del territorio

La mobilità turistica efficace nasce dall'incontro tra TPL e **sistema turistico locale**: operatori ricettivi, consorzi del vino, ristoratori, enti di promozione, soggetti che curano cammini e itinerari tematici.

Per questo il Piano suggerisce alcune linee di integrazione:

a) Collaborazioni con ATL, consorzi turistici e DMO

- Definizione, in ambito di bacino, di un **tavolo di confronto** con:
 - ATL e soggetti incaricati della promozione turistica;
 - consorzi e associazioni del vino e dei prodotti tipici;
 - gestori di cammini, percorsi cicloturistici, itinerari culturali.
- Obiettivo del tavolo:
 - individuare **corridoi turistici prioritari** da servire con TPL (linee, navette, DRT);

- coordinare orari e servizi con eventi ricorrenti (fiere, manifestazioni enogastronomiche, appuntamenti sportivi e culturali);
- integrare nei materiali promozionali del territorio le informazioni sul TPL.

b) Integrazione con card e pacchetti turistici

- Possibilità, nel tempo, di:
 - sviluppare o collegarsi a **card territoriali** (es. carte turistiche che includano ingressi a musei, degustazioni, visite guidate) che comprendano anche l'uso del TPL su alcune linee o aree;
 - costruire **pacchetti combinati** (trasporto + esperienza) in collaborazione con tour operator o consorzi locali, ad esempio:
 - navetta + visita in cantina + pranzo;
 - bus + biglietto per eventi culturali;
 - treno/bus + accesso a stabilimenti termali o centri benessere.

c) Collegamento fra mobilità turistica e prodotti del territorio

In continuità con le innovazioni descritte nel capitolo precedente, il Bacino Sud Est può diventare un laboratorio per forme di integrazione tra mobilità turistica e **valorizzazione dei prodotti locali**:

- facilitando il trasporto di **acquisti effettuati dai turisti** (vino, prodotti agroalimentari, artigianato) verso punti di raccolta comodi (locker, Movicentro, nodi di paese), in modo da non scoraggiare l'uso del TPL per chi non viaggia in auto;
- promuovendo formule del tipo:
 - **“lascia l'auto, porta a casa il territorio”**, in cui:
 - il turista raggiunge l'area in treno o bus;
 - si muove con navette, DRT, bici e percorsi a piedi;
 - riceve i prodotti acquistati in punti di ritiro facilmente accessibili nel momento del rientro.

Queste soluzioni, se ben progettate e sperimentate con attenzione, possono rafforzare l'immagine del Bacino Sud Est come destinazione di **turismo responsabile**, che ha cura dell'ambiente e della qualità della vita dei residenti, senza rinunciare alla valorizzazione economica delle proprie eccellenze.

In sintesi, la mobilità turistica nel Bacino Sud Est non è un capitolo a sé stante, ma un **filo trasversale** che attraversa la progettazione della rete, l'uso dei servizi flessibili, la digitalizzazione e la governance. Orientare il nuovo affidamento verso servizi pensati anche per il turismo significa investire su un sistema di trasporto pubblico più robusto, capace di servire allo stesso tempo residenti, lavoratori, studenti, nuovi abitanti e visitatori delle colline UNESCO.

4.7 Strumenti contrattuali di flessibilità e governance

La capacità del sistema di mobilità del Bacino Sud Est di rispondere in modo efficace alle esigenze dei cittadini, delle imprese e dei territori dipende non solo dal disegno della rete, ma anche dagli **strumenti di flessibilità** che il contratto di servizio mette a disposizione della Regione, dell'Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP), delle Province e dei Comuni. Il territorio è dinamico: cambiano i flussi di lavoro (nuovi poli logistici, insediamenti produttivi, smart working), i bisogni sanitari, le preferenze turistiche, la composizione demografica. Un contratto troppo rigido costringe a “subire” questi cambiamenti; un contratto flessibile, invece, consente di **adattare la rete nel tempo**, mantenendo la coerenza con gli obiettivi del Piano e con le risorse disponibili.

Questo capitolo propone quindi una serie di strumenti operativi – tutti da recepire nel Capitolato regionale – che permettano di modulare l'offerta di servizio in modo controllato e trasparente: facoltà di modificare orari e tratte entro range prestabiliti, “pacchetti di chilometri” a disposizione degli enti locali, revisione di rete a metà periodo, modulo contrattuale dedicato ai servizi flessibili (a chiamata, car sharing, sperimentazioni), governance di bacino strutturata.

4.7.1 La funzione della flessibilità contrattuale nel Bacino Sud Est

Il Bacino Sud Est del Piemonte presenta condizioni che rendono la flessibilità contrattuale particolarmente necessaria:

- aree in forte trasformazione economica e logistica (Alessandria–Valenza–Tortona, poli D8/D3, Rivalta Scrivia);
- territori collinari e rurali soggetti a variazioni demografiche, con fenomeni di spopolamento ma anche di ripopolamento qualificato (nuovi residenti, smart worker, turismo residenziale);
- crescita della domanda turistica nelle aree UNESCO e lungo itinerari tematici (cammini, cicloturismo, enoturismo);
- esigenze di servizio che mutano nel tempo (cambio orari scolastici, ospedali, poli sanitari, aree commerciali).

In questo contesto, non è realistico pensare che il disegno di rete definito al momento della gara rimanga valido e ottimale per tutta la durata dell'affidamento. Il contratto deve quindi prevedere **meccanismi standard** che consentano di:

- correggere e ottimizzare le linee in risposta all'evidenza dei dati (carichi, puntualità, feedback degli utenti);
- attivare o potenziare servizi in occasione di nuove esigenze (apertura di poli logistici, eventi ricorrenti, sviluppo turistico);
- garantire continuità di servizio nelle aree deboli, adattando gli strumenti (linee rigide, servizi a chiamata, soluzioni condivise) alla domanda effettiva.

La flessibilità, tuttavia, non deve diventare discrezionalità: occorre ancorarla a **regole chiare e condivise**, esplicitate nel bando, in modo che gestore, Regione ed enti locali conoscano in anticipo gli ambiti di manovra, i limiti quantitativi (range di km, numero di corse), le procedure e le eventuali compensazioni economiche.

Non si deve precludere la possibilità di una diversa distribuzione dei buskm con l'avvio, per esempio, all'esercizio di linee ferroviarie attualmente sospese al traffico viaggiatori: vi sono esempi importanti come la Alessandria - Predosa – Ovada, linea 62 nata come sostitutivo del servizio ferroviario, la linea dovrebbe rinunciare probabilmente

a buskm che possono essere inseriti nei festivi o che possono essere inseriti in linee complementari a questa come la linea 63 Ovada – Predosa – Novi Ligure, ripartendo dal sistema 62-63 che, comunque, va posto in gara già in questi termini.

4.7.2 Facoltà di modifica di orari e tratte entro range prestabiliti

Un primo strumento fondamentale di flessibilità consiste nel prevedere, nel contratto di servizio, la **facoltà di modificare orari e tratte** delle linee, entro limiti quantitativi ben definiti, senza dover ricorrere ogni volta a complesse rinegoziazioni.

In concreto, il bando dovrebbe:

- consentire ad AMP, Province e Comuni, previa istruttoria congiunta, di:
 - anticipare o posticipare orari di partenza/arrivo di singole corse o fasce orarie;
 - introdurre o sopprimere fermate intermedie;
 - estendere o ridurre una tratta (ad esempio prolungando una linea fino a un nuovo polo logistico, a un ospedale o a un Movicentro);
- il tutto **entro un range massimo di variazione** espresso come percentuale del monte km della linea o del lotto (ad esempio $\pm X\%$ dei km annui della linea e $\pm Y\%$ del lotto), da definire in sede di gara.

Questa facoltà dovrebbe essere esercitata seguendo una procedura standardizzata, che includa:

- analisi delle motivazioni (variazione della domanda, nuove polarità, criticità emerse);
- verifica dell'impatto sui km e sulla copertura territoriale;
- consultazione con i Comuni interessati;
- rispetto di un preavviso minimo al gestore e all'utenza.

In questo modo, sarà possibile:

- spostare risorse da tratte sottoutilizzate a tratte in crescita;
- correggere orari poco funzionali (ad esempio anticipando una corsa per permettere l'arrivo in orario a scuola o in fabbrica);
- adattare la rete a nuove infrastrutture (apertura di un Movicentro, di una nuova rotatoria, ecc.), senza dover attendere la scadenza del contratto o avviare iter straordinari.

4.7.3 Pacchetti di chilometri a prezzo predefinito per gli enti locali

Un secondo strumento di flessibilità, complementare al precedente, riguarda la possibilità per i Comuni e le Unioni di Comuni di **acquistare chilometri aggiuntivi** in modo semplice, trasparente e programmabile.

Il contratto dovrebbe prevedere:

- la definizione, già in fase di gara, di un **prezzo unitario per km** per:
 - chilometri di linea aggiuntivi (potenziamento di frequenze, estensione di orari nelle fasce serali o festive);
 - chilometri di servizio a chiamata (vedi paragrafo successivo);
- la possibilità per gli enti locali di attivare "**pacchetti di km**" prezzati, con:
 - durata minima (es. annuale o biennale);
 - modulazione per tipologia di servizio (linea rigida, DRT, servizi speciali per eventi o turismo);
- una procedura semplificata per l'attivazione, che eviti micro-negoziazioni caso per caso e permetta di integrare le esigenze locali nella rete di bacino.

In questo modo:

- i Comuni che oggi sostengono servizi “fuori contratto” con risorse proprie (per collegare aree in forte sviluppo logistico, frazioni in crescita, poli sportivi, ecc.) possono vedere questi servizi **ricompresi nel quadro di bacino**, evitando ricontrattazioni fuori dal quadro generale;
- è possibile sperimentare potenziamenti temporanei (es. per una stagione turistica, per due anni scolastici, per la fase di avvio di un nuovo insediamento) e valutarne l’efficacia sulla base dei dati di carico.

Il meccanismo dei pacchetti km consente di **valorizzare la disponibilità finanziaria dei Comuni** (qualora presenti) senza creare isole gestionali separate e senza rompere l’unità del sistema di bacino.

4.7.4 Revisione di rete a metà periodo (mid-term review)

Considerata la durata pluriennale del contratto, è essenziale prevedere una **revisione strutturata della rete di bacino a metà periodo**. Non si tratta di una semplice facoltà, ma di una vera e propria **tappa obbligata**, iscritta nel contratto e nelle tempistiche del bando.

La mid-term review dovrebbe prevedere:

- la raccolta e l’analisi sistematica dei dati di servizio:
 - carichi passeggeri per linea e per fascia oraria;
 - puntualità e regolarità delle corse;
 - utilizzo dei servizi a chiamata;
 - tassi di utilizzo dei Movicentro e dei park&ride;
- la verifica del grado di raggiungimento degli obiettivi di Piano:
 - rafforzamento del sistema metropolitano Alessandria–Valenza–Tortona;
 - miglioramento dell’accessibilità ai centri zona e ai servizi pubblici;
 - copertura delle aree a domanda debole;
 - sviluppo dei servizi turistici e di smart mobility.

Sulla base di queste evidenze, la mid-term review deve portare a un **pacchetto organico di aggiustamenti**, che può includere:

- riallocazione di chilometri fra linee e sottoreti (ad esempio spostando risorse da linee croniche a bassa domanda verso corridoi di forza in crescita);
- trasformazione di alcune linee rigide in servizi a chiamata (o viceversa, laddove la domanda si sia strutturata);
- revisione dell’articolazione dei servizi turistici, scolastici, sanitari;
- adeguamento delle frequenze e degli orari sulle direttrici metropolitane e interprovinciali.

Il bando dovrà definire:

- chi siede al tavolo di revisione (Regione, AMP, Province, Comuni centro zona, gestore);
- i tempi (ad esempio avvio analisi al termine del terzo anno, applicazione modifiche dal quarto);
- il perimetro: la revisione dovrà avvenire **entro il quadro economico complessivo** del contratto, salvo specifiche decisioni regionali di incremento risorse.

In questo modo, il bacino Sud Est potrà **correggere la traiettoria del sistema di mobilità** durante la vita del contratto, mantenendo aderenza alle evoluzioni reali del territorio.

4.7.5 Modulo contrattuale per i servizi flessibili (DRT, car sharing, sperimentazioni)

La flessibilità contrattuale non riguarda solo la possibilità di modificare linee esistenti; riguarda anche la scelta degli **strumenti di servizio**. Per questo, il bando dovrebbe prevedere un **modulo contrattuale dedicato ai servizi flessibili**, che includa in modo esplicito:

- **Trasporto a chiamata (DRT):**
 - definizione di requisiti minimi (area di copertura, tempi massimi di attesa, canali di prenotazione, capacità dei mezzi, accessibilità per persone con disabilità);
 - indicazione di un contingente minimo di km annui dedicati al DRT sul bacino;
 - integrazione tariffaria con il resto del TPL e sovrapprezzo moderato per la prenotazione;
 - facoltà di modulare il servizio nel tempo (variare le finestre orarie, ampliare/restringere l'area) entro range predefiniti.
- **Servizi di mobilità condivisa e complementare:**
 - car sharing (urbano e, ove possibile, anche rurale), in integrazione con i Movicentro e i poli di interscambio;
 - soluzioni di “auto di comunità” o veicoli condivisi associati a progetti locali;
 - supporto al car pooling organizzato (ad esempio piattaforme digitali promosse dal gestore o dalla Regione).
- **Sperimentazioni innovative:**
 - progetti pilota di uso combinato passeggeri + piccole merci nelle aree a domanda debole (ad esempio consegna di spesa, farmaci, pacchi lungo linee DRT o su minibus dedicati);
 - servizi turistici flessibili (shuttle su prenotazione per borghi UNESCO, eventi, cammini);
 - soluzioni di infomobilità avanzata, anche con il supporto di strumenti di intelligenza artificiale per ottimizzare il dispacciamento dei mezzi.

Il contratto dovrebbe:

- prevedere **obiettivi di sviluppo** per questi servizi (target di attivazione entro un certo numero di anni, numero minimo di aree coperte, ecc.);
- introdurre **meccanismi di premialità** per il gestore che raggiunge o supera tali obiettivi (ad esempio sulla base del numero di utenti serviti, della soddisfazione dell'utenza, della riduzione di chilometri a vuoto);
- fissare paletti chiari in termini di sicurezza, qualità del servizio, tutela dei dati e rispetto delle normative.

In questo modo, i servizi flessibili non saranno “aggiunte marginali” ma parte strutturale del contratto, strumenti stabili per tenere agganciati i comuni piccoli e le frazioni, con possibilità di evoluzione nel tempo. In coerenza con i contributi territoriali, l'eventuale flessibilizzazione di servizi oggi svolti con corse di morbida dovrà essere valutata caso per caso, evitando di sostituire con DRT o servizi a conferma le relazioni di punta caratterizzate da domanda scolastica consolidata e preservando la funzione dei nodi di interscambio.

4.7.6 Governance di bacino e ruolo degli enti locali

Affinché gli strumenti descritti fin qui siano realmente utilizzabili, è necessario definire una **governance di bacino chiara e strutturata**. La flessibilità contrattuale, infatti, richiede decisioni coordinate: scegliere dove spostare km, quali linee potenziare, quali trasformare in DRT, quali pacchetti km attivare.

Si propone quindi che il bando e gli atti conseguenti prevedano:

- l'istituzione di un **Tavolo di Bacino Sud Est** per la mobilità pubblica, composto da:
 - Regione Piemonte e AMP;
 - Province di Alessandria e Asti;
 - Comuni capoluogo e Comuni centro zona;
 - rappresentanti del gestore/i del TPL;
- con funzioni di:
 - programmazione annuale degli aggiustamenti entro i range di flessibilità;
 - valutazione e proposta di impiego dei pacchetti km richiesti dai Comuni;
 - preparazione della mid-term review;
 - coordinamento con altri strumenti di pianificazione (PUMS comunali, piani di settore, piani turistici).

Accanto a questo, andrà mantenuto e sviluppato un **coinvolgimento continuo degli stakeholder**:

- consultazioni periodiche con Comuni, Unioni Montane, associazioni di categoria, operatori turistici, mobility manager aziendali;
- utilizzo di piattaforme partecipative digitali per raccogliere segnalazioni e proposte dal basso;
- condivisione trasparente dei dati di monitoraggio (carichi, puntualità, utilizzo DRT, ecc.), in modo che le decisioni siano comprensibili e verificabili.

In sintesi, la governance di bacino deve diventare il luogo in cui:

- si utilizzano in modo responsabile gli strumenti di flessibilità (modifica orari/tratte, pacchetti km, DRT, sperimentazioni);
- si compongono le diverse esigenze locali in un disegno di rete coerente;
- si garantisce stabilità al sistema, pur mantenendo la capacità di adattarsi.

Solo così il nuovo contratto di servizio potrà sostenere nel tempo l'obiettivo generale del Piano: **un sistema di mobilità pubblica integrato, flessibile e capace di accompagnare lo sviluppo sociale ed economico del Bacino Sud Est.**

5 Le richieste del territorio

Le proposte emerse dalle consultazioni per il miglioramento del Trasporto Pubblico Locale (TPL) nel Bacino Sud Est delineano una strategia volta a trasformare il servizio da un sistema rigido e frammentato a una rete integrata, flessibile e digitalizzata. L'obiettivo centrale è superare l'isolamento dei territori periferici, garantendo il diritto alla mobilità per studenti, lavoratori e turisti attraverso il coordinamento tra gomma e ferro e l'uso di soluzioni tecnologiche avanzate.

Di seguito si sintetizzano i criteri generali proposti dagli enti locali per il riassetto del servizio:

1. Integrazione Modale e Tariffaria

- Il pilastro fondamentale è la sinergia tra bus e treno, considerata essenziale per ampliare le destinazioni e ridurre le sovrapposizioni.
- Biglietto Unico: Creazione di un'area metropolitana urbana con integrazione tariffaria completa, permettendo l'uso di un solo titolo di viaggio per mezzi su gomma e ferroviari.
- Sincronizzazione degli orari: Allineamento rigoroso tra gli arrivi/partenze dei treni e le corse degli autobus (specialmente nelle stazioni hub come Ovada o Arquata) per minimizzare i tempi d'attesa.
- Messa a sistema delle stazioni: Utilizzo delle stazioni ferroviarie non solo come fermate, ma come Movicentri dotati di servizi intermodali e info-point.

2. Flessibilità e Servizi a Chiamata (DRT)

- Per le aree a domanda debole (ADD) e le zone rurali, il modello a orario fisso è giudicato inefficiente e antieconomico.
- Trasporto on-demand: Introduzione o potenziamento dei servizi "a chiamata" (come i modelli La mè còriera o Manda il Bus) per garantire copertura capillare nelle frazioni senza far viaggiare autobus vuoti.
- Mezzi differenziati: Impiego di autobus più piccoli e minibus, più adatti alla domanda delle zone collinari e alla riduzione dei costi gestionali.

3. Accessibilità ai Poli Strategici

- Il servizio deve essere rimodellato sulle reali necessità quotidiane della popolazione, garantendo l'accesso ai servizi essenziali.
- Sanità: Estensione del servizio verso gli ospedali e i distretti sanitari anche nelle fasce pomeridiane (spesso attualmente scoperte) per agevolare anziani e cittadini fragili.
- Istruzione: Adeguamento delle corse non solo per l'ingresso scolastico, ma anche per i rientri pomeridiani legati ad attività extra-curricolari.
- Poli Logistici e Industriali: Creazione di collegamenti specifici per le aree ad alta densità lavorativa (come la zona D8 di Alessandria/Rivalta), eventualmente ispirandosi al modello di trasporto aziendale per i dipendenti.

4. Digitalizzazione e Innovazione

- L'efficacia del TPL dipende dalla facilità con cui l'utente può accedere alle informazioni e ai titoli di

viaggio.

- Monitoraggio Real-Time: Implementazione di applicazioni per monitorare la posizione esatta dei mezzi e ricevere notifiche sull'imminente arrivo.
- Sistemi di Pagamento Smart: Possibilità di acquistare biglietti e abbonamenti tramite smartphone, app o a bordo con sistemi elettronici.
- Campagna Informativa Unica: Creazione di portali e mappe integrate (bus+treno) facilmente consultabili da residenti e visitatori.

5. Continuità Stagionale e Supporto al Turismo

- Il TPL è visto come leva di sviluppo economico e turistico, specialmente nelle zone UNESCO.
- Servizi Festivi e Estivi: Contrasto al "taglio delle corse" nel mese di agosto e introduzione di collegamenti nei giorni festivi per rendere il territorio accessibile ai flussi turistici nazionali.
- Treni e Bus Turistici: Promozione di corse dedicate ai luoghi di interesse culturale e paesaggistico, integrate con percorsi ciclo-pedonali.

6. Visione di Sistema Oltre i Confini Amministrativi

- Gli enti richiedono di pianificare i trasporti seguendo i flussi socio-economici reali anziché i limiti comunali o provinciali.
- Conurbazioni: Proposte di gestione integrata tra città vicine (es. Alessandria-Valenza-Tortona o Castelnovo-Chieri) per creare una rete di trasporto senza soluzione di continuità.
- Livelli Minimi di Servizio: Garanzia di un servizio base per tutti i comuni, indipendentemente dalla loro dimensione o posizione.

Questa sintesi evidenzia come la richiesta del territorio non sia solo un aumento quantitativo dei chilometri percorsi, ma una profonda riorganizzazione qualitativa basata sull'integrazione e sull'ascolto delle specifiche domande locali.

5.1 Priorità trasversali emerse dalle consultazioni

Nel Bacino Sud-Est la mobilità pubblica non è soltanto una questione di linee e orari: è un'infrastruttura di cittadinanza e, insieme, un fattore abilitante per la tenuta sociale ed economica del territorio. Le consultazioni hanno confermato che, in un bacino articolato come quello di Alessandria e Asti – fatto di centri urbani, centri zona, poli produttivi, aree interne e numerosi comuni in area a domanda debole – la qualità del TPL dipende in larga misura dalla capacità di funzionare come **sistema**: integrato, comprensibile, affidabile e vicino ai bisogni reali delle persone.

Per questo motivo, l'ascolto svolto nel percorso di consultazione non restituisce semplicemente un "elenco di richieste", ma una gerarchia di priorità trasversali, cioè temi ricorrenti che attraversano i territori e che indicano dove indirizzare con maggior efficacia le risorse, quali standard rendere non negoziabili e quali leve attivare nel futuro affidamento perché gli indirizzi del Piano si traducano in risultati verificabili.

La gerarchia di priorità è stata ricostruita anche attraverso una raccolta di preferenze sui temi emersi nei laboratori territoriali e nella discussione online: un passaggio utile non per trasformare le scelte in un esercizio "numerico", ma per dare evidenza a un orientamento condiviso e riconoscibile. In sintesi, il messaggio principale che emerge è chiaro: **prima ancora di aumentare l'offerta, occorre rendere l'offerta utilizzabile**, riducendo incertezza e frammentazione.

Le priorità trasversali possono essere sintetizzate nei punti che seguono.

Integrazione tra servizi

È la priorità che fa da "cornice" a tutte le altre. Integrazione significa, in concreto, rendere possibile un viaggio composto da più tratte senza che l'utente debba "ricominciare da capo" a ogni passaggio: coincidenze credibili tra gomma e ferro, connessioni gomma-gomma nei nodi, regole chiare in caso di ritardi e soppressioni, informazioni coerenti e, dove possibile, titoli di viaggio che facilitino l'intermodalità. Nel Bacino Sud-Est questa esigenza è particolarmente sentita perché molti spostamenti sono "a catena" (dal comune minore al centro zona, dal centro zona al nodo ferroviario, dal nodo ai poli principali).

Frequenza, capillarità e flessibilità

Le consultazioni esprimono un'esigenza concreta: un servizio che sia abbastanza frequente da essere realmente fruibile sulle relazioni principali e, al tempo stesso, abbastanza capillare e flessibile da non lasciare indietro le aree a domanda debole. La flessibilità viene richiamata non come deroga, ma come componente strutturale del modello di bacino: servizi a chiamata e soluzioni "a misura di territorio" possono essere efficaci se sono ancorati alla rete portante e ai nodi, e se garantiscono un diritto minimo alla mobilità nei comuni più fragili.

Titoli di viaggio e tariffe calibrate

La tariffa è percepita come parte dell'accessibilità: non riguarda soltanto il costo, ma la semplicità d'uso e la coerenza con gli spostamenti reali. Le consultazioni richiamano la necessità di titoli comprensibili, canali di acquisto adeguati anche nelle aree periferiche, integrazione gomma-ferro dove prevista e soluzioni che riducano le "barriere" (anche digitali) all'utilizzo del servizio, con attenzione a studenti e fasce deboli.

Informazione, comunicazione e accessibilità delle informazioni

Un TPL moderno è anche un sistema informativo: l'utente deve poter pianificare il viaggio, comprendere il funzionamento delle coincidenze, ricevere aggiornamenti in caso di variazioni, trovare informazioni alle fermate e sui canali digitali. Nel Bacino Sud-Est questa priorità incide direttamente sulla fiducia nel servizio:

quando l'offerta dipende da coincidenze e tempi certi, l'informazione non è un accessorio, ma un requisito di base.

Accessibilità, comfort, puntualità e velocità

Le consultazioni richiamano l'esperienza concreta di viaggio: accessibilità per persone a ridotta mobilità, mezzi adeguati, regolarità e puntualità, tempi di percorrenza compatibili con i tempi della vita quotidiana. Qui la priorità è duplice: da un lato, l'accessibilità come diritto; dall'altro, la competitività del TPL rispetto all'auto, che si gioca su affidabilità e tempi complessivi (inclusi attese e interscambi).

Affidabilità, sicurezza e qualità del lavoro

Nei contributi emerge un'esigenza di continuità: soppressioni ricorrenti, mezzi non adeguati, informazioni incerte o assenza di presidi nei nodi compromettono la propensione all'uso del servizio. La sicurezza è richiamata sia a bordo sia alle fermate e nei punti di interscambio, soprattutto nelle fasce orarie più deboli. In filigrana, è presente anche il tema delle condizioni di lavoro e dell'organizzazione del servizio, perché incidono sulla qualità percepita e sulla capacità di garantire standard nel tempo.

Modernizzazione ed efficienza dei mezzi, sostenibilità e adeguatezza al contesto

L'attenzione alla modernizzazione della flotta viene letta come segnale di qualità e affidabilità, ma anche come esigenza di adeguatezza: mezzi coerenti con la domanda e con la morfologia del territorio, evitando soluzioni sovradimensionate o poco compatibili con la rete locale.

Turismo e mobilità nei tempi "non standard"

Pur con peso minore rispetto alle priorità strutturali, il tema del turismo e del servizio festivo/nel fine settimana emerge come leva di valorizzazione territoriale, soprattutto dove esistono attrattori (aree UNESCO, cammini, eventi). La domanda turistica è spesso stagionale e concentrata: richiede servizi dedicati e leggibili, integrati con nodi e informazione.

Confronto con mobility manager e domanda lavoro

Infine, la consultazione introduce un elemento di prospettiva: collegare in modo più sistematico il TPL ai poli di lavoro e alle dinamiche produttive (incluse le trasformazioni logistiche), con una lettura più aderente dei flussi e con strumenti di dialogo continuo tra servizio, imprese e territori.

Nel loro insieme, queste priorità delineano una richiesta unitaria: costruire un TPL che "tenga insieme" il Bacino, riducendo frammentazioni e incertezze. Per il Piano questo significa assumere le priorità trasversali come criteri di scelta: orientare la progettazione della rete e dei nodi, definire l'integrazione gomma-ferro, strutturare l'offerta nelle aree a domanda debole, e impostare un modello di informazione e accesso ai dati che renda misurabile la qualità.

Alla luce di questo quadro, il prossimo paragrafo entra nel merito delle richieste espresse dal territorio, sintetizzandole e distinguendo tra istanze comuni di bacino e bisogni più localizzati, così da passare dalle priorità di sistema alle evidenze e proposte specifiche per ambiti e comunità.

5.2 Sintesi delle richieste

Ente / Territorio	Sintesi delle Richieste e Proposte
Provincia di Alessandria	• Cammino di San Michele con collegamenti ai punti tappa anche tramite servizi a chiamata; • valorizzazione del polo del lusso e dell'asse Valenza–Alessandria; • attenzione al progetto DeMO per le aree a domanda debole; • mobilità sostenibile nel sito UNESCO del Monferrato degli Infernot; • consolidamento del collegamento ferroviario Asti–Alessandria–Milano; • riapertura Alessandria–Ovada e potenziamento Acqui Terme–Alessandria–Ovada–Genova; • sulla linea Altavilla Moretta–Alessandria mantenere le corse di punta e valutare un servizio a chiamata o a conferma sulle corse morbide; • responsabilità contrattuale del gestore su manutenzione e decoro delle fermate/pensiline.
Provincia di Asti	• Garanzia di un livello minimo di servizio per tutti i 117 comuni; • potenziamento dei servizi nelle ore di morbida per accesso a mercati, sanità e servizi essenziali; • politiche tariffarie integrate e interoperabilità gomma–ferro; • uniformazione stagionale del servizio e migliore informazione all'utenza; • collegamenti festivi per i siti UNESCO; • valorizzazione di servizi a chiamata, accordi di programma e servizi a conferma.
Comune di Alessandria	• Creazione di un'area metropolitana integrata gomma–ferro con biglietto unico; • riorganizzazione delle linee urbane e suburbane; • piena integrazione delle stazioni ferroviarie urbane; • focus sui poli logistici e industriali D8 e D3; • collegamenti verso Valenza, Tortona e Rivalta; • ripristino della ferrovia Alessandria–Ovada.
Comune di Asti	• Rafforzamento del servizio urbano oggi penalizzato da frequenze poco competitive; • necessità di navette o linee ad alta frequenza, soprattutto a supporto di parcheggi di interscambio e di eventuali misure di moderazione del traffico verso il centro.
Comune di Tortona	• Istituzionalizzazione dei nuovi tratti urbani già attivati dal Comune; • adeguamento dell'offerta alla crescita logistica, turistica e sportiva del territorio; • supporto ai collegamenti verso i nuovi insediamenti logistico-industriali e la Cittadella dello Sport di Rivalta Scrivia.
Comune di Casale Monferrato	• Ripristino del servizio ferroviario festivo; • ritorno al ferro della tratta Casale–Vercelli; • integrazione tariffaria e oraria tra servizi comunali ed extraurbani;

	- sviluppo di servizi a chiamata per territori UNESCO e per esigenze sanitarie; - revisione dei servizi nelle aree a domanda debole del Monferrato.
Comune di Valenza	- Ripristino dei collegamenti verso Pecetto e Bassignana; - incremento delle corse dalla stazione FS verso gli istituti scolastici superiori; - potenziamento dei collegamenti verso frazioni e diverse zone della città.
Territori dell'ovadese	- Sincronizzazione bus-treno presso la stazione di Ovada; - potenziamento delle corse pendolari nelle fasce 06:30–09:00 e 16:00–19:00; - servizio on-demand nelle frazioni; riattivazione della linea ferroviaria Ovada–Alessandria; - campagna informativa unica con mappa oraria integrata bus+treno; - monitoraggio dei riempimenti e dei tempi di attesa.
Comuni del Novese	- Estensione o introduzione del servizio a chiamata, soprattutto nei periodi estivi e nelle aree meno servite; - contrasto ai tagli di corse nel mese di agosto; - impiego di mezzi più piccoli nelle fasce o aree a domanda ridotta; - maggior puntualità del trasporto scolastico; - mantenimento dei collegamenti ritenuti essenziali dai territori più periferici.
Comune di Pasturana	- Valutazione dell'introduzione del servizio a chiamata anche nel territorio comunale; - superamento delle criticità estive dovute alla riduzione delle corse; - maggior puntualità del servizio scolastico per le scuole medie.
Comune di Basaluzzo	- Nessuna criticità rilevante; - servizio attuale ritenuto complessivamente soddisfacente.
Comune di Stazzano	Servizio oggi limitato al solo trasporto scolastico, con esigenza implicita di una copertura più ampia delle esigenze di mobilità locale.
Città di Novi Ligure	Manca di corse per l'utenza adulta e necessità di valutare un ampliamento dell'offerta.
Area Val Borbera	Mantenimento dell'attuale frequenza dei collegamenti verso Novi Ligure, ritenuta adeguata e fondamentale per le esigenze della zona.
Comune di Acqui Terme	- Estensione del servizio urbano verso l'ospedale anche dopo le ore 14:00; - attivazione del trasporto a chiamata; - riqualificazione del Movicentro; - potenziamento dei collegamenti veloci con Torino, Genova e Milano.
Comune di Nizza Monferrato	- Potenziamento della rete ferroviaria Acqui Terme–Asti; - riapertura della linea Alessandria–Alba al traffico passeggeri ordinario; - riorganizzazione del trasporto su gomma e coordinamento con il ferro per garantire accessibilità sanitaria verso il nuovo Ospedale della Valle Belbo.
Comune di Altavilla Monferrato	- Mantenimento in forma ordinaria delle corse di punta sulla linea Altavilla Moretta–Alessandria, caratterizzate da domanda scolastica consolidata; - possibile riorganizzazione flessibile di alcune corse di morbida; - salvaguardia del ruolo di Altavilla e Alessandria come nodi di interscambio.
Comune di Castelnuovo Don Bosco	Nuovi collegamenti verso gli snodi ferroviari di Chieri, Villanova d'Asti e Chivasso;

	• servizi verso Casa della Salute, poliambulatorio di Piovà Massaia e Ospedale di Asti; revisione di linee e fermate 35, 45, 105, 170 e 3107; • corse aggiuntive nel mese di agosto a supporto dei flussi turistici.
Comunità Montane	• Necessità di distinguere chiaramente tra linee di forza, linee complementari e aree a domanda debole da servire con servizi a chiamata; • superamento di una lettura puramente demografica del territorio; • riconoscimento di esigenze di mobilità urbana o quasi urbana anche in realtà sotto i 30 mila abitanti e nelle aree policentriche del bacino.
Unione Montana Langa Astigiana Val Bormida	• Miglioramento delle coincidenze treno–bus a Mombaldone; • rafforzamento dei collegamenti per studenti e utenti diretti verso Acqui Terme e verso il versante ligure; • attenzione ai rientri pomeridiani, alle fermate/pensiline e all’accessibilità turistica dell’area di Roccaverano; • conferma della centralità della linea a domanda debole Roccaverano–Vesime con diramazioni.
Comune di Canelli	• Ripristino dei collegamenti ferroviari verso Alba e Alessandria; • attivazione di bus per lavoratori sul modello “Ferrero”; • potenziamento dei rientri pomeridiani per studenti; • treni turistici festivi; • navetta dedicata verso l’Ospedale di Asti e miglior collegamento con il Movicentro/ospedale cardinal Massaia.
Colline Alfieri	• Potenziamento in periodo scolastico della linea Canale–San Damiano–Asti; • mantenimento delle corse anche nelle vacanze scolastiche; • rafforzamento dei collegamenti tra i comuni satellite e San Damiano d’Asti; • posticipo della partenza della linea 49 Asti–Govone–Alba per garantire la coincidenza con il treno in arrivo ad Asti.
Fondazione Mani Intelligenti	• Rafforzamento dell’asse Alessandria–Valenza–Casale Monferrato come relazione di forza del TPL, con integrazione gomma–ferro e coordinamento tra servizi urbani e suburbani; • valorizzazione del polo formativo IIS “Benvenuto Cellini” con soluzioni di ultimo miglio, navetta stazione–scuola, percorsi ciclabili sicuri e migliore frequenza dei collegamenti.

Tabella 1: Sintesi delle richieste

5.3 Dalle consultazioni al Capitolato: matrice di recepimento e prescrizioni misurabili

Le consultazioni territoriali hanno prodotto una graduatoria di priorità percepite dagli utenti e dagli stakeholder. I temi più votati riguardano l'**integrazione tra servizi**, la **frequenza/capillarità/flessibilità**, i **titoli di viaggio e tariffe**, l'**informazione e comunicazione**, e la **qualità del servizio** (accessibilità, comfort, puntualità, velocità), con ulteriori temi su **affidabilità, sicurezza, modernità/sostenibilità della flotta, mobilità turistica e confronto sul personale**.

Il presente Piano traduce tali priorità in indirizzi tecnici (Cap. 3) e propone che il nuovo affidamento le renda **esigibili** tramite:

1. **Obblighi minimi di servizio** (standard e livelli minimi);
2. **Meccanismi di premialità/penalità** su KPI oggettivi, alimentati da dati strutturati;
3. **Piano di Accesso ai Dati** e strumenti di monitoraggio per Ente affidante/AMP/enti locali e, in quota parte, per terzi (open data), in coerenza con la digitalizzazione di bacino.

La Tabella 4.1 (Matrice di recepimento) collega ogni priorità emersa nelle consultazioni con: (i) i capitoli del Piano che la trattano; (ii) le prescrizioni da inserire nel Capitolato; (iii) i KPI e i flussi dati necessari al controllo.

#	Priorità (preferenze)	Dove nel Piano (capitoli)	Cosa scrivere nel Capitolato/Contratto (obblighi + premialità)	KPI minimi (esempi)	Dati necessari
1	Integrazione tra servizi (139)	3.4 (gomma–ferro, Movicentro), 3.5.1 (piattaforma unica), 3.7 (governance/flex)	Obbligo: coincidenze gomma–gomma e gomma–ferro progettate e dichiarate; “poli” (Movicentro) con standard minimi; piattaforma unica che mostri combinazioni porta-a-porta. Premio: % coincidenze garantite e tempi medi di interscambio ridotti.	% coincidenze rispettate; tempo medio attesa in nodo; # linee integrate in journey planner; soddisfazione utenti su “integrazione”	Orari programmati + realtime; soppressioni/ritardi; eventi di coincidenza; flussi da app/portale
2	Frequenza, capillarità, flessibilità (80)	3.2 (gerarchia rete), 3.3 (DRT e servizi flessibili), 3.7 (strumenti contrattuali)	Obbligo: livelli minimi per corridoi/linee di forza + copertura ADD con DRT; fasce orarie minime (incl. rientri pomeridiani dove serve). Premio: estensioni serali/WE mirate e miglioramento copertura senza extra-km strutturali.	Km*posti offerti per fascia; % popolazione entro distanza soglia da fermata/servizio; tempo medio risposta/prenotazione DRT	Prenotazioni DRT; km effettuati; geodati fermate/servizi; load factor per fascia
3	Titoli di viaggio e tariffe calibrate (74)	3.4.2 (titoli integrati), 3.5.1 (vendita digitale + dialogo con BIP/CSR)	Obbligo: vendita multicanale (app/portale + fisico) + titoli integrati gomma–ferro dove previsti; interoperabilità con BIP/CSR. Premio: semplificazione tariffaria (cap, carnet, soluzioni per pendolari/studenti) e aumento quota acquisti digitali.	quota titoli digitali; tempi medi acquisto/validazione; # canali vendita; reclami su tariffa	Validazioni; vendite per canale; integrazione BIP/CSR; statistiche antifrode
4	Informazione, comunicazione, accessibilità (61)	3.5.1 (infomobilità unificata + realtime), 3.5.2 (ultimo miglio integrato)	Obbligo: info prima/durante viaggio (ritardi/soppressioni), canali accessibili (WCAG, multilingua minimo, info PRM). Premio: notifiche proattive, customer care evoluto, integrazione micromobilità.	disponibilità realtime; accuratezza previsioni; tempo risposta customer care; NPS info	GTFS/GTFS-RT o equivalente; log notifiche; ticketing customer care; dati micromobilità

#	Priorità (preferenze)	Dove nel Piano (capitoli)	Cosa scrivere nel Capitolato/Contratto (obblighi + premialità)	KPI minimi (esempi)	Dati necessari
5	Accessibilità, comfort, puntualità, velocità (55)	3.2–3.4 (disegno rete/nodi), 3.5 (monitoraggio), Cap. 4 (richieste)	Obbligo: standard minimi mezzi (accessibilità, climatizzazione dove applicabile), regolarità/puntualità; gestione fermate secondo perimetro definito (es. manutenzione/decoro/illuminazione se contrattualizzata). Premio: miglioramenti misurati su puntualità e tempi di percorrenza.	puntualità; regolarità; velocità commerciale su assi; accessibilità (quota corse con mezzo idoneo)	AVL/GPS; tempi percorrenza; incidenti/guasti; audit fermate
6	Affidabilità dei fornitori (45)	3.5.1 (dati controllo), 3.7 (governance strumenti contrattuali)	Obbligo: piano di continuità operativa; presidio subappalti/fornitori critici; reporting mensile KPI. Premio: riduzione corse soppresse per cause tecniche/fornitore; disponibilità flotta.	tasso soppressioni; MTBF/MTTR; disponibilità mezzi; rispetto SLA manutentivi	Log guasti; disponibilità flotta; cause soppressioni; evidenze manutenzione
7	Sicurezza (32)	2.3 (nodi sicuri), 3.5.2 (percorsi sicuri ultimo miglio), Cap. 4 (istanze)	Obbligo: standard minimi sicurezza a bordo (procedure, formazione, gestione eventi) e cooperazione su fermate/nodi. Premio: misure aggiuntive (telecamere, pulsanti emergenza, presidi in nodi) dove sostenibile e concordato.	incidenti/100k km; segnalazioni sicurezza; tempo gestione evento	Report incidenti; segnalazioni; audit nodi/fermate
8	Mezzi moderni, efficienti e sostenibili (29)	Principi di sostenibilità + ottimizzazione (Cap. 3)	Obbligo: requisiti minimi flotta (classe, accessibilità, efficienza). Premio: quota mezzi a basse emissioni, eco-driving, riduzione consumi a km.	età media flotta; emissioni stimate; consumi/km	Inventario flotta; chilometraggi; consumi; telemetria
9	Mobilità turistica (14)	3.6 (UNESCO, servizi turistici flessibili), contributi territoriali	Obbligo (minimo): attivazione o adeguamento di servizi nei periodi target definiti dal bando, con possibilità di navette o DRT a supporto di aree UNESCO, cammini e itinerari	corse turistiche/periodo; tasso di utilizzo; numero di collegamenti attivi verso aree	Prenotazioni; contapasseggeri;

#	Priorità (preferenze)	Dove nel Piano (capitoli)	Cosa scrivere nel Capitolato/Contratto (obblighi + premialità)	KPI minimi (esempi)	Dati necessari
			cicloturistici, con priorità per il Cammino di San Michele e per i collegamenti dai centri zona ai principali punti tappa. Premio: attivazione di shuttle su prenotazione verso itinerari, eventi e polarità turistiche, integrazione con card o pacchetti territoriali e predisposizione di informazioni dedicate, anche multilingua.	UNESCO/cammini; puntualità sui servizi turistici; prenotazioni su shuttle o DRT turistico.	calendarizzazione eventi/attrattori
10	Confronto sul personale (7)	Strumenti di gara (consultazioni)	Obbligo: dataset personale completo/aggiornato per clausola sociale (qualifiche, scadenze idoneità), regole trasparenza su trasferimenti. Premio: piani di formazione (sicurezza, customer care, digitale).	% personale con formazione completata; turnover; assenteismo	Anagrafiche + scadenziari; piani formativi; evidenze completamento

Tabella 2: Prescrizioni pervenute dalle consultazioni

Scheda di progettazione “ASTI”

L’ambito astigiano è stato diviso in due nell’ipotesi di gara. In questa sede si tiene conto dell’impostazione per linee di forza, linee complementari e servizi alternativi per la domanda debole. Si viene, quindi a definire, partendo dall’impostazione ex-provinciale del COAS, una rete con le sue adduzioni.

È stata realizzata una riprogrammazione degli attuali servizi TPL di Alessandria e Asti modificando l’attuale assetto e puntando alla costruzione di una rete più efficace e più snella accessibile dalle frazioni attraverso servizi a chiamata: si è mantenuta l’attuale sviluppo chilometrico in attesa di un aumento del Fondo Nazionale Trasporti che consenta alla Regione una intensificazione delle corse attraverso una estensione ai festivi e una rimodulazione e non cancellazione del servizio estivo.

Una prima sperimentazione del servizio evidenzierà entro tre anni quali relazioni andranno intensificate ed eventualmente implementate.

L’inserimento del cadenzamento è anche accompagnato da una prima intensificazione del servizio su alcune relazioni giudicate potenzialmente in grado di rispondere prima positivamente ad un aumento di efficacia: la produzione maggiore su queste relazioni è compensata sulla produzione totale con l’eliminazione delle percorrenze parallele al servizio ferroviario e alle sovrapposizioni creando efficaci nodi di interscambio con la rete ferroviaria e con la stessa rete bus.

La quantificazione della produzione per la provincia di Asti, prevista in due lotti, è di 5.1 milioni di buskm annuo con un corrispettivo annuo di 10.5 milioni di euro e 5.6 milioni attesi di ricavi.

L’ipotesi di potenziare l’investimento su linee di forza può garantire un aumento dei ricavi attesi con la possibilità di finanziare buskm su tratte meno redditizie, ma territorialmente molto importanti.

Le valutazioni di pianificazione sulla costruzione delle linee di forza e di adduzione su criteri ingegneristici devono trovare sintesi con la verifica della domanda attuale, i vari portatori di interesse rappresentati dai plessi scolastici e dal tessuto economico.

Nella provincia di Asti oltre il capoluogo sono sede di plessi scolastici Nizza Monferrato, Canelli, San Damiano e Castelnuovo Don Bosco con alcuni istituti specialistici come Agliano e Bubbio.

Vi è, quindi, una distribuzione non del tutto verticale, ma una tendenza al distacco e alla creazione di istituti tecnici specialistici in località particolari, questo aspetto rende il fenomeno del pendolarismo “pluridirezionale” identificando una necessità di costruzione di una rete efficiente universale più che di una risposta puntuale a domande particolari.

La provincia ha un tessuto socioeconomico con una prevalenza dell’agricoltura, ma con tessuti industriali significati in Asti e Villanova, dove si inseriscono anche gli insediamenti logistici, che rende disomogenea la domanda ed a, maggiore ragione, necessaria una offerta universale che non si limiti a somme aritmetiche di risposte a domande particolari che producono un servizio non appetibile e, quindi, costoso sia perché inefficacia, sia perché con un modesto ritorno di incassi da traffico.

E’ possibile suddividere la provincia in quadranti (che possono diventare lotti) attraverso un criterio basato sui corridoi che relazionano il capoluogo baricentrico ai centri zona e punti di interesse, ovvero individuato il corridoio territoriale si evidenziano le complementarità e, conseguentemente, le linee di adduzioni definendo ad esclusione geografica e non solo ad indagine demografica le aree a domanda debole dove devono essere sviluppati metodi di offerta alternativi.

Si individuano, quindi sette quadranti relazionati con Asti:

- nordovest: Castelnuovo Don Bosco – Chivasso
- ovest: San Damiano – Villanova – Chieri
- sudovest: Alba – Canale

- Sud: Canelli – Cortemilia
- Sudest: Nizza – Acqui Terme
- Est: Altavilla – Alessandria
- NordEst: Moncalvo – Casale Monferrato.

Nel quadrante nordovest sono intercettati i collegamenti verso il torinese che ha due linee di forza: la Asti – Chivasso e la Asti – Castelnuovo Don Bosco: su queste relazioni è utile pensare una integrazione con il sistema di trasporto locale della Città Metropolitana, in particolare la linea 170 Torino – Chieri – Castelnuovo Montechiaro che seppure abbia una maggioranza di corse scolastiche ha sei corse feriale di sicura utilità in integrazione tariffaria e orariale con la linea astigiana. e, quindi, integrare Castelnuovo Don Bosco con il chierese e il chivassese. Nella redazione dell’orario va tenuto conto del nodo ferroviario di Chieri a nord e di Asti a sud per facilitare un interscambio ed una pluralità di origine-destinazioni. E’ possibile ottenere un cadenzamento in grado di soddisfare entrambi i nodi modulando la sosta a Castelnuovo o scadenando all’occorrenza.

Il quadrante ovest presenta una complessità per il policentrismo, ovvero una pluralità di punti di interesse che individua più corridoi e che si sovrappone, chiaramente con il quadrante sud – ovest; individuiamo un corridoio Asti – San Damiano – Villanova d’Asti – Chieri e un Asti – San Damiano – Canale – Alba. Questi due corridoi presentano una ottima opportunità di integrazione attraverso un infittimento a costo zero della relazione Asti – San Damiano, una integrazione sulle destinazioni Villanova. Chieri e Alba con altre linee sia di tpl che ferroviarie. La parziale sovrapposizione è con il provinciale di Cuneo.

L’attuale disponibilità di km rende complessa una riformulazione del servizio con due nuovi assi, ma in fase transitoria un adeguato quadro orario con integrazioni fra linee ottiene efficacia adeguata e un punto di partenza.

Rispetto ai collegamenti con Alba una seconda utile implementazione è, infatti, implementare l’attuale integrazione ferro-gomma Asti – Alba via Castagnole Lanze con la linea Asti – Govone – Alba.

In contesto di gara devono esserci le condizioni per l’ibridazione delle tratte ed un recupero dei chilometri delle tratte condivise.

I quadranti sud e sudest sono complessi e impongono una riprogettazione riguardo l’integrazione gomma delle relazioni verso Nizza Monferrato e Acqui Terme e la realizzazione di una linea di forza Asti – Canelli – Cortemilia, avviando una collaborazione con la Provincia di Savona e regione Liguria per implementare e integrare i servizi ora in gestione ligure che da Cortemilia vanno a Savona. In questo senso si lascia alla valutazione l’inserimento di una linea speciale veloce che dall’astigiano raggiunga Savona essendo, peraltro, emersa questa domanda nell’ambito del turismo croceristico e negli ambienti savonesi.

Un inserimento in tpl ponendo le basi di un minimo garantito all’esercizio ed un affidamento al mercato delle integrazioni potrebbe essere un volano importante sotto il profilo socioeconomico e consentire ai vettori una realizzazione economica che consenta dei reinvestimenti all’amministrazione.

In questo ambito una maggiore libertà d’azione nella distribuzione dei chilometri può essere funzionale, ma partendo dall’individuazione degli assi di forza.

Si individuano, poi, i quadranti est e nordest che volge all’alessandrino e al Monferrato casalese e si inserisce nell’interazione con la ferrovia Casale – Mortara, come precedentemente citato.

In attesa di un auspicabile ripristino della ferrovia Asti – Casale è, comunque, traggibile un interessante asse di forza Asti – Moncalvo – Casale Monferrato – Mortara dove la tratta esercita su ferro è parte integrante dell’asse e dove il nodo ferroviario di Asti e quello di Mortara costituiscono i punti di riferimenti.

Le linee complementari fra Asti e Alessandria sono funzionali a domande specifiche e gravitano sulla linea ferroviaria, mentre linea di forza con una importante sinergia con il trasporto urbano in Asti diventa l’asse Asti – Altavilla – Alessandria che riprende la storica tramvia a vapore e che è ragione del nodo di Altavilla ancora adesso come punto nevralgico della rete trasportistica del quadrante.

Si è provveduto, quindi, alla realizzazione di uno schema essenziale di quella che potrebbe essere la rete sulla quale costruire la distribuzione dei chilometri da mettere a gara e finalizzare poi con il o i vincitori della stessa.

Al netto di eventuali integrazioni scolastiche si evidenzia un cadenzamento imperfetto che ricalca l'attuale produzione buschilometro con con tre turni macchina basati a Castelnuovo Don Bosco.

Il leggero aumento di percorrenza è compensato dalla migliore connessione della città di Asti con la fermata Ospedale.

AT2: Asti – Cocconato - Chivasso

Stato linea: ex-sostitutivo FS. Una di quelle tratte ferroviarie attualmente usate solo per treni storici che possono avere un futuro esercizio commerciale e che possono essere ragione di una redistribuzione dei chilometri, nell'ipotesi progettuale per il futuro operatore viene considerata con l'attuale offerta in termini di buskm e tipologia di vezione.

La gestione della linea è affidata a vari vettori e sulla stessa relazione insistono due coppie sul percorso Asti – Cocconato che fanno parte di un altro capitolo. La programmazione attuale si compone di corse Montiglio – Asti scolastiche e Montiglio -Chivasso con periodicità varia.

Intervento: occorre razionalizzare al netto delle corse scolastiche con un cadenzamento il più omogeneo possibile.

																		
Asti	Serravalle	Settime	Chiusano Cossombrato	Montechiaro	Cunico Scandeluzza	Montiglio FS	Sant'Anna	Cocconato FS	Brozolo	Cavagnolo	Monteu	Lauriano	San Sebastiano Po	Chivasso				
Chivasso				06:10	07:10	08:10			12:10		14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	
Cocconato			05:54	06:54	07:54	08:54			12:54		14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54	20:54	
Montiglio			06:06	07:06	08:06	09:06		12:06	13:06		15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	20:06		
Asti			06:45	07:45	08:45	09:45		12:45	13:45		15:45	16:45	17:45	18:45	19:45			
			06:54	07:54	08:54	09:54			13:54	14:54		16:54	17:54	18:54	19:54			
			07:05	08:05	09:05		12:05	13:05		14:05	16:05	17:05	18:05	19:05		20:05		
Asti			07:15	08:15	09:15		12:15	13:15		14:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15			
Montiglio		06:54	07:54	08:54	09:54		12:54	13:54		14:54	16:54	17:54	18:54	19:54	20:54	20:54		
Cocconato		07:06	08:06		10:06		13:06	14:06		15:06	17:06	18:06	19:06	20:06		21:06		
Chivasso		07:50	08:50		10:50		13:50	14:50		15:50	17:50	18:50	19:50	20:50		21:50		

L'operatore individuato dovrà tenere conto dell'offerta ferroviaria e del nodo di Asti che non è più solo in funzione della linea Torino – Genova, ma anche su Milano individuando un ulteriore potenziale anche per le relazioni vicinali su gomma.

AT3: Asti – Moncalvo – Casale Monferrato - Mortara

Come anticipato descrivendo la metodologia di pianificazione suggerita si evince la possibilità di una linea di forza associata alla linea ferroviaria Casale Monferrato – Mortara: in quest'ottica diventa prospettico individuare un collegamento veloce del Monferrato casalese con la cintura sud di Milano e i principali interscambi della metropolitana milanese da San Cristoforo a Rogoredo.

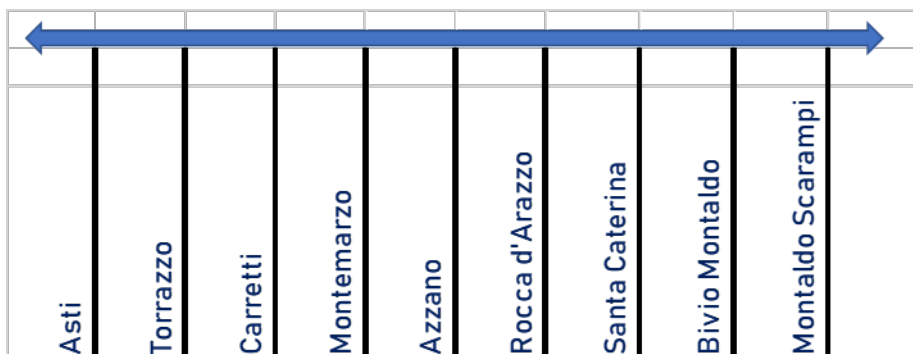
La proposta di un nuovo orario Asti – Moncalvo – Casale Monferrato è quindi subordinata all'esercizio ferroviario che, attualmente, prevede corse feriali non cadenzate in numero di sette distribuite nel corso della giornata. Diventa in questo senso interessante considerare come la tratta Asti – Moncalvo rappresenti una caratteristica suburbana e anche in questo caso siano possibili interessanti sinergie con la linea 3 urbana di Asti come per la AT1 con la linea 7 verso l'Ospedale e la zona di via Conte Verde.

La linea origina dall'ex sostitutivo ferroviario ed era stata assegnata alla Provincia di Alessandria, si tratta, quindi, di una redistribuzione chilometrica che va, anche, valutata con l'offerta ferroviaria ripristinata.

Situazione analoga con la linea per Asti che come sostitutivo ferroviario era stata assegnata alla Provincia di

Cuneo.

AT4: Asti – Montaldo Scarampi



Attualmente la linea prevede 16 corse complessive con due prolungamenti su Montegrosso scuole, il layout proposto inserisce il prolungamento scuole nella linea 10 e opera un cadenzamento biorario con integrazioni periodiche sul nodo di Asti.

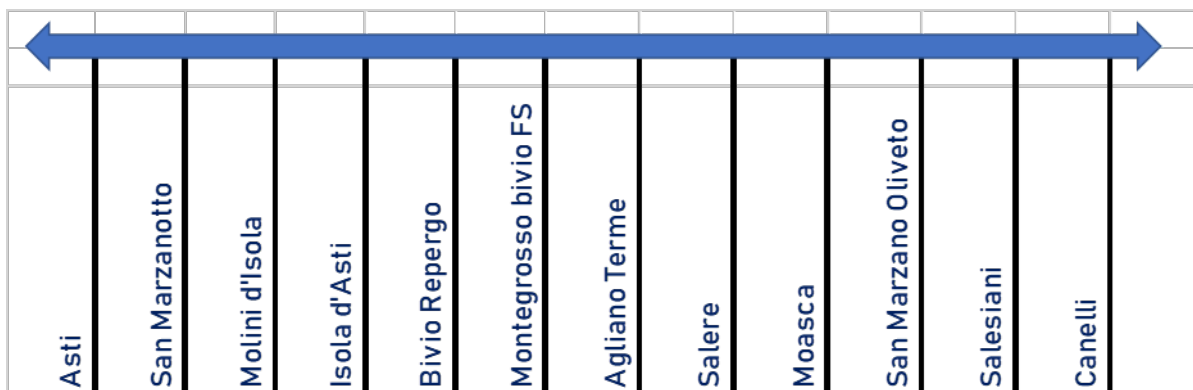
						scol		scol				
Montaldo Scarampi	06:00	07:00	08:00	09:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	17:00	18:00	
Asti	06:40	07:40	08:40	09:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	17:40	18:40	
<i>RV per Torino</i>	<i>06:54</i>	<i>07:54</i>	<i>08:54</i>	<i>09:54</i>	<i>11:54</i>	<i>12:54</i>	<i>13:54</i>	<i>14:54</i>	<i>15:54</i>	<i>17:54</i>	<i>18:54</i>	
<i>RV per Milano Centale</i>	<i>06:49</i>											
<i>RV da Torino</i>	<i>07:05</i>	<i>08:05</i>		<i>09:05</i>	<i>12:05</i>	<i>13:05</i>	<i>14:05</i>	<i>16:05</i>	<i>17:05</i>	<i>19:05</i>	<i>20:05</i>	
Asti	07:15	08:15	09:15	10:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	18:15	19:15	
Montaldo Scarampi	07:55	08:55	09:55	10:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	18:55	19:55	

Due turni macchina, uno dimezzato nel periodo non scolastico e tre turni uomo, uno ridotto in periodo non scolastico è l'opzione base che si suggerisce a capitolato.

AT5 Asti – Canelli

Le linee dovrebbero subire una significativa operazione di riprogettazione redistribuendo i buskm, sopprimendo tratte parallele alla ferrovia e implementando il servizio bus laddove questo ha ampie possibilità di offrire efficacia e efficienza.

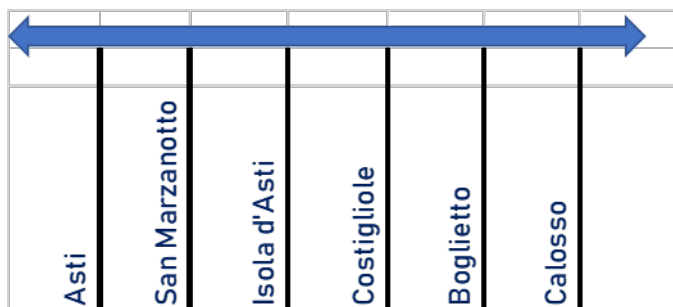
Al netto della relazione Canelli – Cortemilia occorrerebbe ipotizzare di costruire due linee distinte ordinando le 10 corse pari e 12 corse dispari della Asti – Canelli in un servizio cadenzato sul nodo di Asti



				GT														
Canelli		05:55	07:00	07:30	08:00	09:00	11:00	12:00	13:00	14:00	16:00	17:00	18:00	19:00				
Asti		06:40	07:45	08:05	08:45	09:45	11:45	12:45	13:45	14:45	16:45	17:45	18:45	19:45				
RV per Torino		06:54	07:54	08:54	09:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54				
RV per Milano Centale		06:49															GT	
RV da Torino		07:05	08:05		09:05	11:05	12:05	13:05	14:05	16:05	17:05	18:05	19:05	20:05	da MI 20:20			
Asti		07:14	08:14		09:14	11:14	12:14	13:14	14:14	16:14	17:14	18:14	19:14	20:14	20:30			
Canelli		07:59	08:59		09:59	11:59	12:59	13:59	14:59	16:59	17:59	18:59	19:59	20:59	21:05			

Possono essere inserite corse veloci con il recupero chilometrico della riduzione su Cortemilia che si vede in AT13 in paragrafo successivo e si ottiene con una spesa confrontabile o sovrapponibile a quella attuale un servizio cadenzato sul nodo Asti con evidenti vantaggi per gli spostamenti sistematici attuali e per una offerta consona al territorio e alle aspettative che questo ha per se stesso e che i viaggiatori hanno in esso.

AT6: Asti – Costigliole – Calosso



Attualmente il servizio è garantito da sei coppie di corse con integrazioni scolastiche con il percorso deviato via Repergo. Mantenendo la stessa produzione buskm una programmazione migliorativa è rappresentata dalla seguente tabella

Calosso	06:00	07:00	08:00	12:00	13:00	14:00	15:00	17:00	
Costigliole	06:20	07:20	08:20	12:20	13:20	14:20	15:20	17:20	
Asti	06:45	07:45	08:45	12:45	13:45	14:45	15:45	17:45	
per Torino	06:54	07:54	08:54	12:54	13:54	14:54	15:54	17:54	
da Tortino	07:05	08:05	12:05	13:05	14:05		17:05	18:05	19:05
Asti	07:15	08:15	12:15	13:15	14:15		16:15	18:15	19:15
Costigliole	07:40	08:40	12:40	13:40	14:40		16:40	18:40	19:40
Calosso	08:00	09:00	13:00	14:00	15:00		17:00	19:00	20:00

Il servizio proposto ha una produzionekm superiore come linea, ma riduce la necessità di corse scolastiche su questo percorso che vengono limitate al mercatale del mercoledì' Costigliole – Repergo – Asti e alla coppia scolastica sullo stesso percorso (via Valleumida).

AT07: Asti – Govone – Alba

Occorre prestare maggiore attenzione nella redazione del capitolato affinché questa tratta sia inserita come linea di forze e dialoghi con la relazione ferroviaria Asti – Castagnole – Alba e la linea automobilistica associata gestita dal quadrante sud, ma in integrazione con la linea ferroviaria.

In fase di descrizione metodologica si è ampiamente discusso di come vada pensata l'integrazione fra vezioni come fra linee bus facenti parte di comparti diversi, peraltro una visione sinergica puo' portare ad un risparmio anche minimo di buskm reinvestibili.

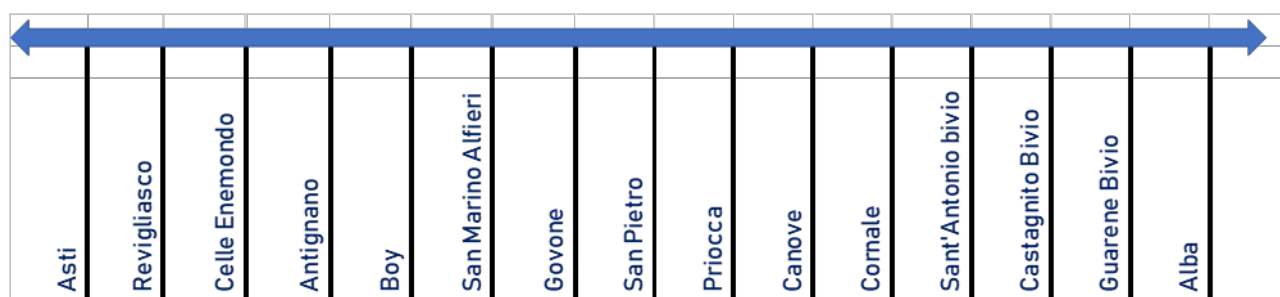
Uno degli aspetti che in questa, come in quasi tutte le linee va studiato e risolto, è la caoticità della programmazione che impone all'utente una esagerata attenzione al quando passa e per dove passa: in questa contraddizione sistemica della programmazione astigiana cade la fruibilità del servizio e il danno economico

erariale di una erogazione del servizio non fruita perché non note le caratteristiche del servizio e perché in una popolazione già predisposta alla non considerazione del mezzo pubblico un servizio scomodo a partire dalla comprensione della sua erogazione porta a scomparsa dell'utenza ed alla realizzazione di uno scuolabus con i costi di un servizio di trasporto pubblico complesso.

Del resto la costruzione di percorsi paralleli ha consentito una capillarità del servizio a tempo di percorrenza invariato per i centri principali serviti: questo modus operandi, però, ha senso se la frequenza delle corse lo legittima e non è il caso di nessuno degli ambiti astigiani, occorre quindi fare una scelta diversa e optare per un massimo di due percorsi operati con cadenzamento alternato lasciando al servizio a chiamata le eventuali località poco antropizzate che restassero fuori in modo significativo dalla programmazione generale.

Nella fattispecie il servizio della linea Asti – Alba via Govone opera Con 14 coppie di corse di cui 3 limitate a Govone è possibile riordinare il servizio seguendo sempre lo stesso percorso in Priocca, evitando la corsa via Isola e eliminando dal percorso San Damiano, introducendo alcune corse scolastiche compensative dei percorsi alternativi tipo Castagnito

La linea nuova AT8 diventa indipendente dalla linea dedicata allo stabilimento Miroglio che opera dallo Stabilimento con Alba attraverso tre coppie di corse con periodicità dipendente dall'apertura dello stabilimento stesso.



La soluzione ottimale è rendere la linea cerniera fra il nodo di Alba e il nodo di Asti, ma soddisfare entrambi i nodi non è possibile: si ritiene quindi più logico legare al nodo di Asti più completo e performante sia verso Nord che verso Sud.

La relazione completa Asti – Cavallermaggiore, in assenza di un servizio ferroviario, non ha sufficienti margini di efficacia per essere valorizzata, occorre quindi ridurre le distanze delle linee bus locali e rendere performanti almeno le linee in grado di operare con adeguati margini di efficacia e efficienza.

Il programma di esercizio della nuova AT8 è rappresentato nella tabella seguente:

Alba		05:45	06:45	07:45	08:45	09:45		11:45	12:45	13:45	14:45		16:45	17:45	18:45	19:45
Govone		06:15	07:15	08:15	09:15	10:15		12:15	13:15	14:15	15:15		17:15	18:15	19:15	20:15
Asti		06:45	07:45	08:45	09:45	10:45		12:45	13:45	14:45	15:45		17:45	18:45	19:45	20:45
per Torino		06:54	07:54													
da Torino		07:05	08:05													
Asti	06:15	07:15	08:15	09:15		11:15	12:15	13:15	14:15		16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	21:15
Govone	06:45	07:45	08:45	09:45		11:45	12:45	13:45	14:45		16:45	17:45	18:45	19:45	20:45	21:45
Alba	07:15	08:15	09:15	10:15		12:15	13:15	14:15	15:15		17:15	18:15	19:15	20:15	21:15	22:15

Si tratta di tre turni macchina che sviluppano un cadenzamento orario imperfetto, volendo mantenere la stessa produzione buskm.

AT9 Asti – Vaglierano – San Damiano - Canale

La relazione esistente per quanto non cadenzata, né inserita in alcun nodo ferroviaria rivela una discreta efficacia e un servizio non solo scolastico, pertanto una sua rivisitazione dovrebbe tendere a ottimizzare le risorse e ridurre le periodicità. La cittadina di San Damiano d'Asti è dotata di una stazione ferroviaria molto lontana dal centro abitato che funziona come interscambio per pendolarismo automunito. Un suo collegamento al centro con linea dedicata non è giustificabile per la bassa antropizzazione complessiva dell'area e la vicinanza alla città di Asti che può essere meglio collegata attraverso un servizio cadenzato orario con le integrazioni di corse scolastiche che si renderanno necessarie.

Canale è una cittadina della provincia di Cuneo molto legata ad Alba e ben relazionata ad Asti, la linea può

quindi definirsi di forza e presenta carichi importanti in fascia oraria pendolare, andrà quindi operata con mezzi di grosse dimensioni su un cadenzamento orario e relative integrazioni. Volendo mantenere l'attuale investimento buskm si produrrà un orario tabellare transitorio in attesa dell'adeguamento di risorse che consenta il completamento del cadenzamento e l'integrazione sul percorso urbano astigiano.

Il nodo ferroviario da considerare è quello di Asti in quanto Canale ha linea dedicata su Alba con SFM4 e potrebbe avere adeguata integrazione su Torino Lingotto e Torino Porta Nuova attraverso la linea di San Damiano, e la stessa San Damiano, in attesa di uno studio di fattibilità per la riqualificazione dell'offerta ferroviaria e quindi di un relativo collegamento bus, fa riferimento ad Asti e occorre connetterla adeguatamente.

Il servizio rivela efficacia anche per il modesto numero di fermate: Asti – Volpone – San Damiano – Canale. Integrativa alla linea esiste un servizio Cisterna d'Asti – San Damiano le cui uniche modifiche sono un interfacciamento con il nuovo orario da produrre facendo di San Damiano un nodo.

Canale		06:05	07:05	08:05	09:05	10:05		12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05
Volpone		06:10	07:10	08:10	09:10	10:10		12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10
San Damiano		06:20	07:20	08:20	09:20	10:20		12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20
Vaglierano		06:30	07:30	08:30	09:30	10:30		12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30
Asti		06:45	07:45	08:45	09:45	10:45		12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45
per Torino		06:54	07:54	08:54	09:54	10:54		12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54
da Torino		07:05	08:05	09:05		11:05		12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05
Asti		07:15	08:15	09:15		11:15		12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15
Vaglierano		07:30	08:30	09:30		11:30		12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30
San Damiano		07:40	08:40	09:40		11:40		12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	19:40
Volpone		07:50	08:50	09:50		11:50		12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	19:50
Canale		07:55	08:55	09:55		11:55		12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	19:55
			scol												
Cisterna		06:53	06:53	08:53		11:53		13:53	14:53	17:53					
San Matteo		06:58	06:58	08:58		11:58		13:58	14:58	17:58					
Gorzano		07:08	07:08	09:08		12:08		14:08	15:08	18:08					
San Damiano		07:18	07:18	09:15		12:15		14:15	15:15	18:15					
bus per Asti		07:20	07:20	09:20		12:20		14:20	15:20	18:20					
							scol								
bus da Asti		07:40		09:40		12:40		13:40	14:40	16:40	18:40				
Sa Damiano		07:42		09:42		12:42		13:42	14:42	16:42	18:42				
Gorzano		07:52		09:52		12:52		13:52	14:52	16:52	18:52				
San Matteo		08:02		10:02		13:02		14:02	15:02	17:02	19:02				
Cisterna		08:07		10:07		13:07		14:07	15:07	17:07	19:07				

Una sufficiente integrazione tariffaria e una maggiore efficacia del servizio dovrebbe portare maggiore utenza e un incremento demografico in prospettiva che consenta una implementazione del servizio afferente San Damiano per l'inserimento di altre due coppie di corse che completino l'offerta in fascia pendolare. Nel modello proposto al netto dei rinforzi scolastici la linea principale si regge su due turni macchina, mentre la linea complementare al netto della coppia di corse scolastica si regge con un turno macchina.

L'efficienza della linea complementare è limitata dal rispetto della coincidenza di San Damiano: modificando il servizio e facendo incrociare gli autobus a San Damiano, dati i tempi di percorrenza, sarebbe sufficiente un turno macchina per garantire il cadenzamento orario anche sul ramo verso Cisterna, ma per adottare l'incrocio a San Damiano occorre rinunciare al servizio sul nodo ferroviario di Asti.



AT10 Montegrosso FS – Mombercelli – Nizza

La complessa urbanizzazione dell'area pari alla bassa antropizzazione rende complessa una razionalizzazione, ma elemento principale della revisione deve essere la opportuna connessione di Mombercelli e area limitrofa che su di lui converge con Nizza Monferrato/Montegrosso e Asti stesso. Non è da escludersi un servizio cadenzato che converga direttamente su Montegrosso FS approfittando del collegamento ferroviario parallelo consentendo di riprogrammare con un maggior numero di chilometri a disposizione una linea cadenzata sul seguente percorso che sostituisce la linea Nizza – Mombercelli e la linea Asti - Mombercelli:

Montegrosso FS – Montegrosso paese – Montaldino – Nave – Montaldo Scarampi – San Giacomo – Laiolo – Mombercelli – Belveglio – Cortiglione – Incisa S. - Nizza Istituti – Nizza Monferrato.

Facendo convergere i km bus delle tratte ora relative a Montaldo Scarampi, Mombercelli e Vinchio su questa relazione è possibile ottenere un cadenzamento facendo a Montegrosso FS, punto di incrocio dei treni, nodo per Asti e Nizza – Acqui Terme.

treno da Acqui T			06:28	07:28	08:28	09:28			12:28		14:28		16:28		18:28	19:28	20:28
treno da Asti			06:29	07:29	08:29	09:29			13:29	14:29	15:29		17:29	18:29			20:29
Montegrosso FS			06:35	07:35	08:35	09:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35	20:35
Mombercelli			06:45	07:45	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45	20:45
Nizza M			07:20	08:20	09:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20	20:20	
Nizza M		06:35	07:35	08:35	09:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:30		
Mombercelli	06:10	07:10	08:10	09:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10		
Montegrosso FS	06:20	07:20	08:20	09:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20	20:20		
treno per Asti		06:28	07:28	08:28	09:28			12:28		14:28		16:28		18:28	19:28	20:28	
treno per Acqui T		06:29	07:29	08:29	09:29			13:29	14:29	15:29		17:29	18:29				

Nota: A Montegrosso FS nodo con la Asti - Canelli

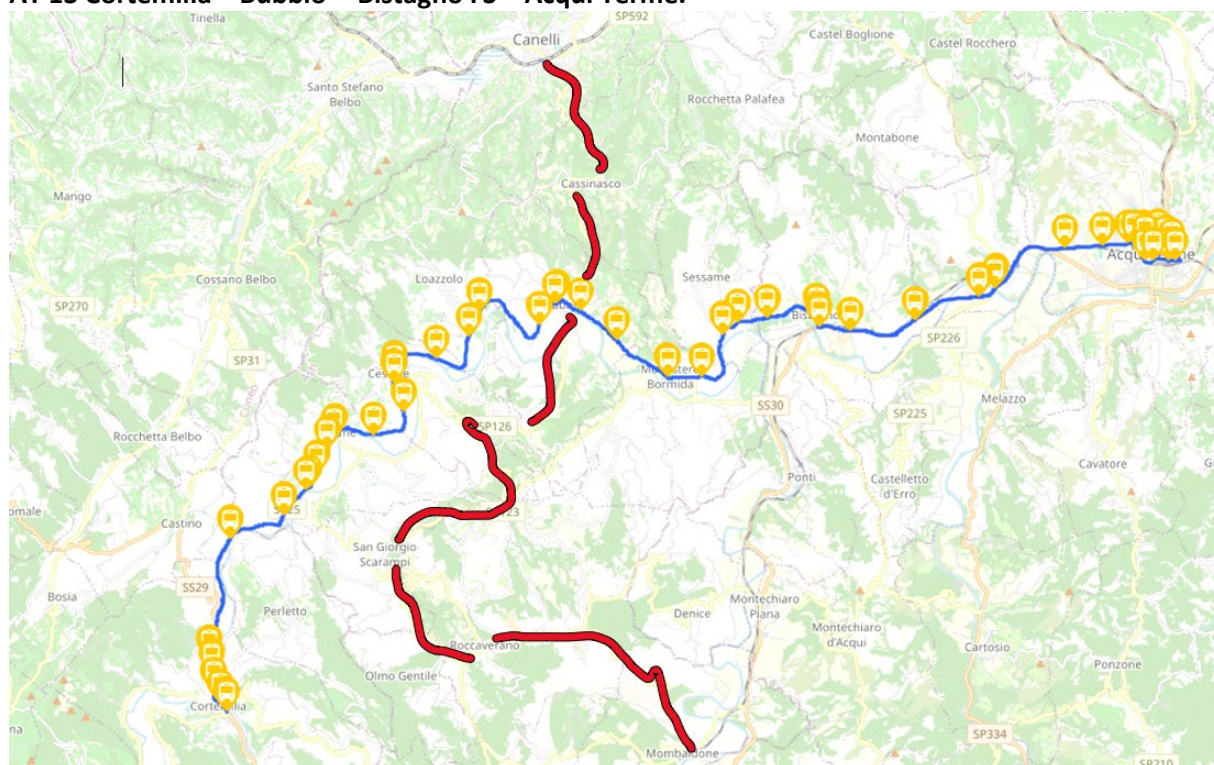
Dal punto di vista industriale due turni macchina e quattro turni uomo.

Una rivisitazione del servizio a chiamata consente di coprire il resto del territorio non direttamente servito di questa area.

La tratta Montegrosso – Vigliano è coperta dalla ferrovia, mentre la tratta da bivio Repergo – Isola – Molini – San Marzanotto è coperta dalla linea Asti – Canelli, dalla linea Asti – Castagnole Lanze e da opportuna integrazione della linea 1 urbana di ASP.

AT 12 Canelli – Bubbio – Roccaverano – Mombaldone FS

AT 13 Cortemilia – Bubbio - -Bistagno FS – Acqui Terme.

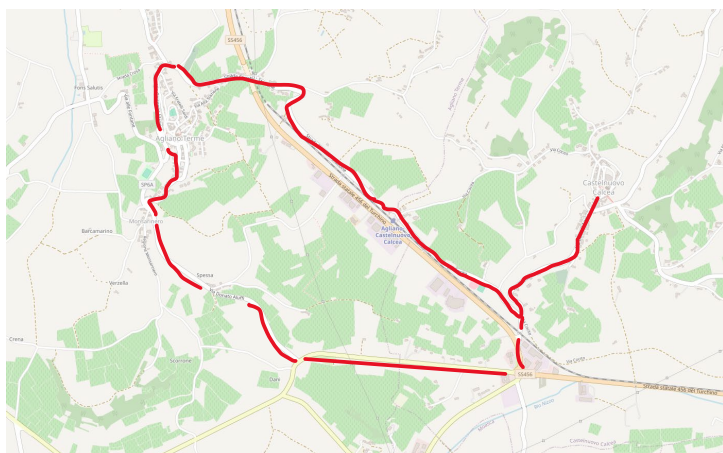


Altre linee complementari ex Provincia di Asti

Linea 20: Asti – Baldichieri – Pratomorone – Tigliole potrebbe essere soppressa avendo la linea 3 urbana con capolinea in località Canova e considerando che la stazione di Baldichieri è servita dal SFM. Il recupero dei chilometri può essere investito sulla linea 3 prolungando quattro corse su Tigliole o in alternativa se si vogliono mantenere distinti i profili costruire una circolare con il doppio delle corse fra Tigliole, Pratomorone e Baldichieri FS in coincidenza con i treni della SFM6.

Gruppo servizi a chiamata afferenti Canelli, Costigliole, Nizza Monferrato, Castelrocchero e Mombaruzzo: possono essere mantenuti inalterati verificando una organizzazione del servizio più efficace e diversa dall'effettuazione della corsa se prenotata con l'istituzione di un centralino che coordini le corse del servizio a chiamata in estensione.

Linea 95 Nizza Monferrato – Asti rappresenta sostanzialmente una integrazione scolastica della linea ferroviaria Asti – Nizza Monferrato – Acqui Terme con cui non condivide, però, attualmente, integrazione. Possono essere recuperati dei km ipotizzando di sopprimere i percorsi paralleli e realizzare una circolare Castelnuovo Calcea Paese – Castelnuovo Calcea Agliano FS – Agliano costruita sugli orari ferroviari della stazione in modo da garantire collegamenti sia con Asti che con Nizza Monferrato e mantenendo la corsa scolastica Valle San Giovanni – Calamandrana.



In prospettiva va ipotizzata una Asti – Nizza – Acqui festiva su un percorso che comprenda tutti i paesi della tratta.

Linea 81: Castelbolognone – Acqui Terme: attualmente quattro coppie feriali escluso agosto di cui una scolastica e una corsa al martedì e venerdì: la zona ha forte attrattiva turistica e va valutata una riforma del trasporto della zona come sistema suburbano di Acqui Terme o facendo convergere con una circolare i paesi limitrofi su una stazione ferroviaria che garantisca costante collegamento con i centri maggiori.

Linea 77: Canelli – Nizza Monferrato via Mombaruzzo e Maranzana rappresentata da una corsa scolastica che va mantenuta come tale.

Linea 45T e AT: Asti – Baldichieri – Villanova/Colle Don Bosco: le linee sono servite da 16 coppie di corse, non potrebbe quindi definirsi minore, ma nessuna delle dodici coppie fa lo stesso percorso di un'altra rivelando una somma di servizi particolari istituzionalizzati in una autolinea: si tratta del metodo inverso da quello adottato da questo studio che intende promuovere una efficace razionalizzazione e potenziamento di direttrici in modo da configurarle come un trasporto pubblico competitivo con il mezzo privato. Ciò non ostante un contesto topografico e antropico particolarmente frammentato rende indispensabili soluzioni tipo la linea 45: tale necessità emerge, però, dove la frammentazione è effettivamente bilanciata da un carico antropico per frammento sufficiente a giustificarlo.

Linea 46: Savi - Villanova - Valfenera – Chieri: la linea caratterizzata da una asimmetria funzionale ai servizi scolastici e da una eterogenea periodicità, caratteristica di tutto il lotto di linee afferenti Villanova è la caoticità dei percorsi e delle periodicità, aspetto che va mitigato con lo scopo di realizzare un servizio universale e non una somma incompleta di servizi particolari. Su questo tema va inserita la necessità di inserire un nodo di Chieri, peraltro capolinea della SFM1, in modo che le linee di extra-to e del bacino sud-est che vi afferiscono vengano razionalizzate su quel nodo ferroviario. La linea, peraltro, costituisce una maglia di rete integrativa del sistema

ferroviaria connettendo SFM1 e SFM6 ovvero Chier e Villanova d'Asti, realizzare un cadenzamento dell'autolinea su questi nodi è un elemento di valore aggiunto importante.

Linea 47: Alba – Torino Mirafiori: la linea, pur mantenendo la caratteristica di una variabilità del percorso “tende” al cadenzamento e inserisce alcuni servizi dedicati. L'offerta è complessa con margini di efficacia presentando un servizio capillare fra i due poli attrattori e molte aree caratterizzate da linee complementari. Ottimale è sfumare la caratteristica operaia non perdendone le caratteristiche, ma universalizzando la tratta con un cadenzamento e una riduzione delle periodicità evidenziando le stazioni incontrate in modo da moltiplicare le potenzialità di relazione e accorciare temporalmente alcuni tragitti.

Va valutata, quindi, la possibilità di un servizio cadenzato su un solo percorso il più completo possibile essendo, da capolinea a capolinea, presente anche l'offerta ferroviaria.

Linea 50: Villanova – Cinaglio – Asti: la linea è costruita sul pendolarismo scolastico, 'offerta come servizio di trasporto pubblico locale non può definirsi efficace. Allo stesso modo la linea 51: Villanova – Montafia – Asti non può definirsi efficace pur avendo carattere invece di servizio generale e non di pendolarismo scolastico

L'ipotesi da trapiantare sono due linee che non si sovrappongano fra Villanova e Asti seguendo due percorsi alternati in modo che fra i capilinea e relative periferie il servizio risulti con un cadenzamento doppio.

L'attuale configurazione sovrappone la linea 50 e la linea 51 in un unico servizio. La configurazione al netto dei rinforzi scolastici che possono limitarsi ad una coppia integrativa per ramo potrebbe essere, con un adeguamento delle risorse una somma di due servizi cadenzati biorario per ramo che compone per i centri principali un cadenzamento orario, eventualmente imperfetto sospendendo il servizio in alcune ore se non bastano le risorse a disposizione. La disponibilità di coppie a partita di risorse e al netto dei servizi scolastici è di 12, quantitativo cui potrebbe corrispondere un servizio di trasporto pubblico universale e non solo uno scuolabus.

Una ulteriore soluzione suggerita è una relazione Villanova FS – Monale – Montafia – Cinaglio – Serravalle FS che consentirebbe un risparmio chilometrico da reinvestire in aumento della frequenza

In questo senso un ripristino funzionale del tratto ferroviario Cocconato – Asti che non presenta criticità infrastrutturali consentirebbe lo sfruttamento delle stazioni lungo la linea come centri intermodali: le corse ferroviarie dovrebbero effettuare le fermate solo di Montiglio e Serravalle se si intendesse ivi attestarvi la linea 50-51.

Il maggior costo del servizio ferroviario sarebbe compensato da una maggiore efficacia del servizio bus che diverrebbe di adduzione e da una efficienza industriale migliore per i vettori automobilistici e per il gestore che non avrebbe più sovrapposizioni, non ultimo si ridurrebbe il numero di bus in ingresso e in uscita in città avendo i bus capolinea nelle stazioni intermodali. Tale modello, definito a pettine, si adatta particolarmente alla valle percorsa dalla ferrovia Chivasso – Asti.

In questo senso l'area di Villanova delle linee da 45 a 51 necessita di uno studio ad hoc che potrebbe coinvolgere anche la Asti – Chivasso sia che resti operata come bus sia che dovesse evolvere in servizio ferroviario.

Linea 56: circolare Villanova FS – Valfenera e linea 154 circolare Villanova – San Paolo Solbrito mercatale operata solo al giovedì'. Questa linea con 9 corse non cadenzate sfrutta un modello condiviso di circolare che conduce una serie di località limitrofe sul nodo ferroviario di Villanova FS, va valutato un cadenzamento, ma la linea mantiene allo stato, in considerazione delle risorse impiegato, un discreto margine di efficienza: un recupero di risorse potrebbe portare ad un cadenzamento orario sul percorso veloce che opera fra il concentrico di Villanova e la stazione FS.

Linea 58 Masio – Cerro – Asti: si tratta di un servizio prettamente scolastico, ed anche in questo caso è obiettivo rendere le relazioni automobilistiche fra Asti e Alessandria maggiormente integrate e efficaci, non limitate ad un servizio scolastico e minimamente sociale.

Il mantenimento della relazione locale Alessandria – Asti che, nell'obiettivo di questo lavoro viene integrata con la linea per Voghera, deve indurre a sfruttare al massimo l'investimento sulla corsa ferroviaria individuando un nodo e convertendo le linee in circolari che portino i viaggiatori non autonomi in stazione, non essendo pensabile una serie di linee da paese a capoluogo con orari che possano essere appetibili.

Il servizio scolastico va quindi distinto dal servizio di trasporto pubblico e diventare un servizio a obiettivo quando il trasporto pubblico deve essere integrato, capovolgendo l'attuale impostazione di servizio scolastico

su cui costruire qualche integrazione per mercati e recupero chilometri per vettori.

Linea 87 Cocconato – Cunico – Asti e linea 35 circolare Moransengo – Tenengo sono elementi complementari alla linea Asti – Chivasso che, di fatto, non operano come trasporto pubblico locale, ma come corse scolastiche dedicate. Non necessita di integrazioni essendo già prevista una razionalizzazione attraverso la linea Asti – Chivasso in questa zona e sussistendo al mercoledì due ulteriori coppie mercatali.

Si rimarca come vi siano tutti gli elementi per definire il ripristino ferroviario Asti – Chivasso come una razionalizzazione efficace, ma che è chiaro che andrebbe reimpostata tutta la rete dell'area sui nodi ferroviari che si vanno ad acquisire con una efficacia sul territorio molto interessante.

Linea 68 Mongardino – Asti: presenta una serie di servizi scolastici dedicati che seguono le dinamiche degli orari scolastici, va valutata l'opportunità di mantenere la gestione non scolastica essendo Mongardino connessa adeguatamente tramite ferrovia e più opportuna l'istituzione di un servizio suburbano astigiano che non un servizio tpl ad hoc.

Linea 30: Asti – Valenzani – Montemagno - Altavilla sui due percorsi insieme alla Linea 66: Asti – Valenzani – Viarigi possono garantire un servizio urbano importante nel percorso centro urbano/stazione – corso Alessandria – Quarto – Valenzani consentendo di recuperare buskm della linea 3 urbana che invece di fare capolinea ad Asti Est può servire adeguatamente la zona del Pilone dove attestarsi, peraltro accorciando significativamente la 3 se ne può aumentare la frequenza consentendole di essere una vera linea di forza e ad assumersi l'onere di assorbire beneficiando dei km da investire in contesto urbano.

La linea 66 e la linea 85 della Provincia di Alessandria possono essere combinate e realizzare una tratta Asti – Refrancore – Felizzano FS – Alessandria considerando che la linea 30 può adeguatamente servire Viarigi, un recupero chilometrico può essere fatto attestando, quando possibile, a Felizzano FS. Non essendoci un cadenzamento fra Asti e Alessandria, era proposta di questa Fondazione una linea regionale a cadenzamento orario Asti – Alessandria – Voghera che consentirebbe una semplificazione e una riduzione dei buskm percorsi in parallelo sulla ferrovia ed un loro investimento per raggiungere le stazioni dai paesi non serviti dalla ferrovia.

La linea 37 è sostanzialmente una diramazione della Asti – Acqui ferroviaria di cui condivide il percorso da Montegrosso (in verità dal passaggio a livello di Opessina), la sua penetrazione urbana e integrazione con le linee parallele confermano come un cadenzamento di queste relazioni possano, per esempio, accorciare la linea 1 arretrandola da San Marzanotto a Boana unificando il percorso su Trincere e guadagnando buskm da spendere in ambito urbano aumentando la frequenza.

Le operazioni di sfruttamento delle penetrazioni del suburbano in ambito urbano consentirebbero a parità di km di avere linee urbane di forza come la 1 e la 3 con cadenze al quarto d'ora costituendo un elemento importante per ridurre significativamente il traffico urbano.

Linea 73: Mombercelli – Quattordio: presenta tre coppie di corse operaie che non necessitano di modifica, va valutata l'integrazione previo studio delle esigenze di mobilità del complesso industriale di Quattordio.

Linea 74: scolastica Mombercelli riguarda il plesso scolastico locale e non rientra in una valutazione gestionale del tpl come inteso in questo studio

La linea 31 Asti – Moncalvo – Altavilla andrebbe integrata con la 126 ex- ferroviaria Asti – Casale – Mortara e prevedere sempre ed essere ridotta a Moncalvo Fs- Moncalvo paese – Altavilla - Casale raddoppiando le corse divenendo una complementare della 126.

Linea 107: Vinchio – Mombercelli: oltre la coppia di corse scolastiche produce due coppie di corse tpl che allo stato vanno valutate con i dati di frequentazione per il mantenimento.

Linea 43 Castagnole delle Lanze – Nizza Monferrato è una relazione di grande importanza sostanzialmente parallela alla ferrovia sospesa Alessandria – Nizza Monferrato – Castagnole Lanze – Alba: un ripristino della linea ferroviaria renderebbe un importante servizio consentendo di costruire linee di integrazione che ora garantiscono poche corse ad areali importanti come Calosso.

In assenza del servizio ferroviario l'impostazione attuale va solo confermata nel cadenzamento e nella periodicità lasciando a marginalità gli areali non di fondovalle, non ultimo va immaginato come servire l'ospedale della Valle Belbo quando sarà operativo, è chiaro che diventi un polo attrattore servito dalla linea e non può essere valutata senza una chiara definizione dei ruoli dei presidi sanitari delle due città, delle operatività e delle funzionalità del costruendo polo ospedaliero di Calamandrana e del ruolo della ferrovia ora sospesa che vi corre

parallela.

Indiscutibilmente un cadenzamento almeno orario Nizza Stazione – Nizza Piazza Garibaldi – Ospedale Valle Belbo – Calamandrana Peso – Canelli Stazione si renderà necessario una volta definita l’offerta sanitaria.

Conclusioni:

La bozza di studio presentata riguardo al servizio tpl di Asti intende promuovere un modello di esercizio che non sia caratterizzata da una preponderanza di servizi scolastici e pendolare, ma contribuisca alla formazione di un servizio di trasporto pubblico che sia funzionale ai residenti e utile allo sviluppo economico e turistico dell’area consentendone un’agevole accessibilità.

Con la stessa ratio l’intermodalità consente alle diverse modalità di integrarsi aumentando efficacia ed efficienza industriale.

Lo studio non comprende in questa prima fase di analisi alcuni passaggi che vanno presi in considerazione per uno studio successivo: tali fasi riguardano:

analisi dell’area di Villanova e rimodulazione dell’offerta come servizio di conurbazione con centro Villanova FS (linee 46-51).

Creazione di una conurbazione Canelli – Nizza Monferrato con una definizione di servizio tpl di tipo suburbano integrato con servizi a chiamata, occorre un’analisi dell’area anche in considerazione che parte del comprensorio ha come principale polo attrattore Acqui Terme.

In questo senso si deve valutare una ulteriore compenetrazione dei servizi tpl ex provinciali di Alessandria e Asti, il cui primo passo viene fatto da questo studio unificando la linea di Altavilla con il bacino monferrino casalese di sponda alessandrina, identicamente va considerata una maggiore integrazione con “extra to” e un inserimento del nodo di Chieri, capolinea della SFM1, per il bacino nordoccidentale della provincia.

Il presente contributo costituisce, quindi, introduzione allo studio particolareggiato delle aree provinciali su cui ridisegnare il sistema di trasporto pubblico locale.

In questa introduzione si è, comunque, definito un *modus operandi* e una nuova rete che consente un efficientamento dell’investimento e non prevede particolari aumenti di produzione, è, anzi, auspicato un aumento significativo dell’utenza che porterà a quegli investimenti finora congelati per l’utilizzo quasi esclusivamente di pendolarismo scolastico e sociale del trasporto pubblico: utilizzo limitativo delle potenzialità del territorio, limitativo del diritto alla mobilità individuale e limitativo dell’offerta rispetto alla contribuzione pubblica, non ultimo la necessità di un passaggio alla mobilità collettiva si rende indispensabile nell’ottica della sostenibilità ambientale non più rinviabile.

Scheda di progettazione “ALESSANDRIA”

La scheda intende porsi come suggerimento di lingua nell'estensione del capitolato vero e proprio in considerazione che i valori di produzione cui tende il bando di gara sono quelli che si ripetono da anni, per questo si considera di analizzare, come per Asti dei cluster interni all'ex-bacino provincia di Alessandria, una valutazione sui flussi attuali e potenziali e una descrizione esoscheletrica della rete da mettere a bando tenendo conto delle scelte già fatta in termini di lotti, ma individuando dei sottolotti di pianificazione utili alla programmazione successiva.

Gli elementi che verranno analizzati, quindi, sono:

1. flussi attuali e flussi potenziali;
2. stato della rete e suo ruolo nell'offerta di mobilità presente
3. esigenza di rinnovamento della ratio della progettazione e opportunità di una rete tpl universale
4. linee guida per la costruzione di una rete efficace e efficiente
5. integrazione modale e nodi
6. prospettive di evoluzione infrastrutturali.

Attualmente la domanda di mobilità provinciale trova risposta maggioritaria nel trasporto individuale con le relative conseguenze negative socio-economiche che questo comporta su un territorio, sia in ambito urbano e con livelli significativi di antropizzazione, sia negli ambiti di bassa antropizzazione cui spesso corrisponde un sostanziale isolamento e conseguente impoverimento progressivo demografico e economico: il fenomeno di desertificazione delle periferie che è, anche, una delle prime cause del dissesto idrogeologico di molte aree.

Il territorio della provincia di Alessandria spazia dalla pianura padana alle colline UNESCO dei panorami vitivinicoli agli ambiti montani dell'Appennino ligure su cui si estende a sud e sudest.

Il livello di antropizzazione è importante e rappresentato dai quasi centomila abitanti del capoluogo e da cinque città superiore ai 20000 abitanti (Acqui Terme, Novi Ligure, Valenza, Tortona e Casale Monferrato) con una popolazione complessiva di circa 450 mila abitanti che, unita a quella di Asti, porta il bacino demografico del bacino sud-est a 700 mila residenti.

Nota normativa è quella che subordina il trasporto pubblico urbano e suburbano al vincolo dei 30 mila abitanti e lascia quindi al tpl provinciale la mobilità urbana e suburbana delle città con popolazione residente inferiore come Tortona e Novi Ligure essendone recentemente scesa.

La normativa è lacunosa in quanto le realtà territoriali sono complesse e non rispondono così rigidamente a canoni demografici, ma questo approccio è lodevolmente affrontato da AMP nella gestione dei contratti e nell'impostazione del servizio urbano delle varie città, aspetto su cui una maggiore interesse locale andrebbe rivolto.

In particolare si evidenzia la necessità di fondere alcuni contesti urbani, come Alessandria e Valenza già fortemente compenetrati: le sfere di influenza degli ambiti provinciali sono complessi e distribuiti fra tutte le regioni confinanti permanendo quindi un importante flusso urbano nel capoluogo fra centro e periferia, un significativo flusso bidirezionale fra il capoluogo e Casale Monferrato, Tortona e Acqui Terme e un molto importante flusso fra capoluogo e Valenza che renderebbe opportuno il riconoscimento di conurbazione, trattandosi di stessa area metropolitana i cui confini dovrebbero comprendere Tortona.

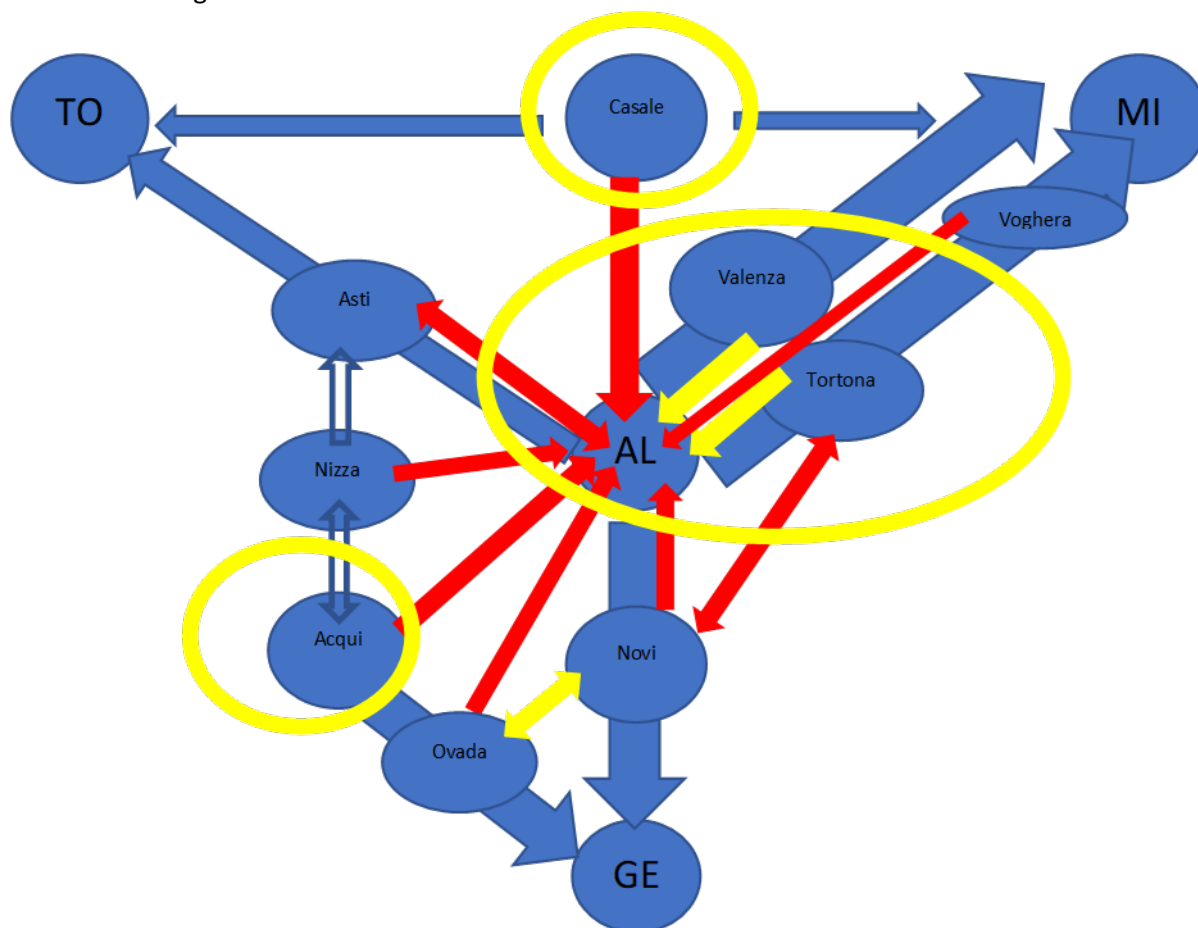
Il sistema orbitale dei centri zona è a sua volta parte di un sistema orbitale più esteso fra Genova, Milano e Torino, dove alla forte incidenza del pendolarismo astigiano su Torino corrisponde una forte incidenza del pendolarismo alessandrino su Genova e Milano e più modestamente su Torino.

E' interessante notare dai dati ISTAT come vi sia una crescita costante del pendolarismo fino agli anni Dieci, mentre il consolidamento della logistica e della residenzialità universitaria, processo in corso avanzato, stanno portando ad una crescita che impone un aumento di offerta ed una modulazione molto diversa da quella di partenza.

Dovendo ragionare sul lungo periodo ha senso una rapida valutazione del dato storico del primo ventennio duemila da dove emerge un flusso pendolare tendenzialmente uscente dalla Regione e questo dato diventa particolarmente importante nelle realtà di confine, pur non essendo nullo nemmeno in province interne come quella di Asti.

Il secondo dato che emerge è un sostanziale superamento dei confini regionali come elemento delimitante le principali indagini relative alle dinamiche territoriali, in corrispondenza a quanto affermato in testi come “la città dei flussi, Garavaglia 2018”.

I livelli di flusso da individuare sono quindi tre: verso le metropoli in blu, verso Alessandria in rosso, urbani di conurbazione in giallo.



Analizzando la figura precedente si distinguono:

- a) Due direttrici su Milano
 - Alessandria – Valenza -Milano
 - Alessandria – Tortona – Milano
 (cui corrispondono le due direttrici ferroviarie attuali)
- b) Due direttrici su Torino:
 - Casale – Torino (cui non corrisponde una offerta adeguata né ferro né gomma come trasporto pubblico)
 - Alessandria – Torino cui corrisponde direttrice ferroviaria
- c) Due direttrici su Genova
 - Alessandria – Novi – Genova cui corrisponde direttrice ferroviaria
 - Acqui – Ovada – Genova cui corrisponde direttrice ferroviaria
- d) Sei direttrici su Alessandria e una direttrice trasversale:
 - Voghera/Tortona – Sale/Castelnuovo - Alessandria
 - Acqui Terme - Alessandria
 - Ovada – Predosa – Alessandria
 - Casale – Valenza/San Salvatore – Alessandria
 - Novi – Bosco/Predosa – Alessandria
 - Asti – Quattordio – Felizzano/Refrancore/Masio – Alessandria
 - Tortona – Novi Ligure

- e) Quattro sistemi urbani e suburbani
- Alessandria – Valenza – Tortona
 - Arquata - Novi Ligure – Ovada
 - Acqui Terme
 - Casale Monferrato

Va quindi distinto il flusso locale e quello di ordine immediatamente superiore e mettere in relazione, quindi, le sottoreti fra di loro, dove le maglie della rete non sono segmenti AB, ma sottoreti.

Nel corso degli ultimi anni l'importanza acquisita dalla realtà metropolitana milanese ha sbilanciato su Milano il flusso anche astigiano tanto da rendere concreta e suffragata dagli studi UPO allegati l'opportunità di un corridoio ferroviario Torino – Alessandria – Milano.

Il tpl dovrà, quindi, tenere conto nella sua programmazione di questo corridoio attraverso la convergenza delle linee sul nodo ferroviario e inserendo la programmazione bus nell'orologio della programmazione ferro, riottenendo, laddove possibile, veloci collegamenti ferroviari cui il tpl ora parallelo all'asse ferroviario sospeso o sottodimensionato quanto a programmazione dovrà addurre e integrare.

Una disamina della mobilità individuale individuata per asse cui si aggiungono i dati di frequentazione delle principali attuali linee tpl consente di fornire contemporaneamente il flusso attuale e quello potenziale che può essere intercettato da una efficace programmazione del trasporto pubblico locale.

Un dato storico provinciale sui varchi di Alessandria prima dell'esplosione della logistica e del consolidamento dell'Nive è dato dalla tabella che segue:

Tabella 4-8: Flussi di traffico nelle sezioni al cordone (traffico giornaliero medio)

N°	SEZIONE STRADA	DIREZIONE	TGM					COMPOSIZIONE TRAFFICO			
			MOTOCICLI	AUTO	FURGONI	PESANTI	TOTALE	MOTOCICLI	AUTO	FURGONI	PESANTI
S1	Viale Milite Ignoto	Ingresso	831	9424	243	125	10624	7,8%	88,7%	2,3%	1,2%
		Uscita	707	9087	268	128	10189	6,9%	89,2%	2,6%	1,3%
		Totale	1538	18511	512	253	20813	7,4%	88,9%	2,5%	1,2%
S2	Via Marengo	Ingresso	182	13319	518	163	14183	1,3%	93,9%	3,7%	1,2%
		Uscita	234	13135	684	234	14286	1,6%	91,9%	4,8%	1,6%
		Totale	416	26454	1202	397	28469	1,5%	92,9%	4,2%	1,4%
S3	Via S. Giovanni Bosco	Ingresso	74	7342	93	72	7581	1,0%	96,8%	1,2%	0,9%
		Uscita	35	7021	83	65	7208	0,5%	97,4%	1,1%	0,9%
		Totale	113	14363	176	137	14789	0,8%	97,1%	1,2%	0,9%
S4	Via dell'Industria	Ingresso	85	3284	133	113	3619	2,5%	90,7%	3,7%	3,1%
		Uscita	141	1525	165	103	1934	7,3%	78,8%	8,5%	5,3%
		Totale	230	4808	298	216	5553	4,1%	86,6%	5,4%	3,9%
S5	Via Casalcemelli	Ingresso	107	4177	107	94	4484	2,4%	93,2%	2,4%	2,1%
		Uscita	91	4299	128	104	4622	2,0%	93,0%	2,8%	2,3%
		Totale	197	8476	235	198	9106	2,2%	93,1%	2,6%	2,2%
S6	Corso Acqui	Ingresso	55	2996	69	60	3184	1,9%	94,1%	2,2%	1,9%
		Uscita	58	2999	75	69	3202	1,8%	93,7%	2,4%	2,2%
		Totale	117	5995	145	129	6386	1,8%	93,9%	2,3%	2,0%
S7	Via Casalbaiano	Ingresso	72	1741	82	67	1962	3,7%	88,7%	4,2%	3,4%
		Uscita	68	1574	93	72	1807	3,7%	87,1%	5,1%	4,0%
		Totale	140	3315	175	139	3769	3,7%	88,0%	4,7%	3,7%
S8	Via Tiziano Vecellio	Ingresso	252	14079	346	113	14790	1,7%	95,2%	2,3%	0,8%
		Uscita	200	14185	333	112	14830	1,4%	95,7%	2,2%	0,8%
		Totale	453	28264	678	224	29620	1,5%	95,4%	2,3%	0,8%

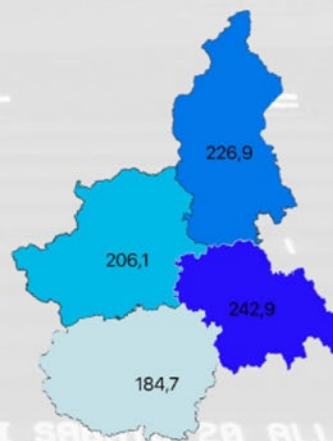
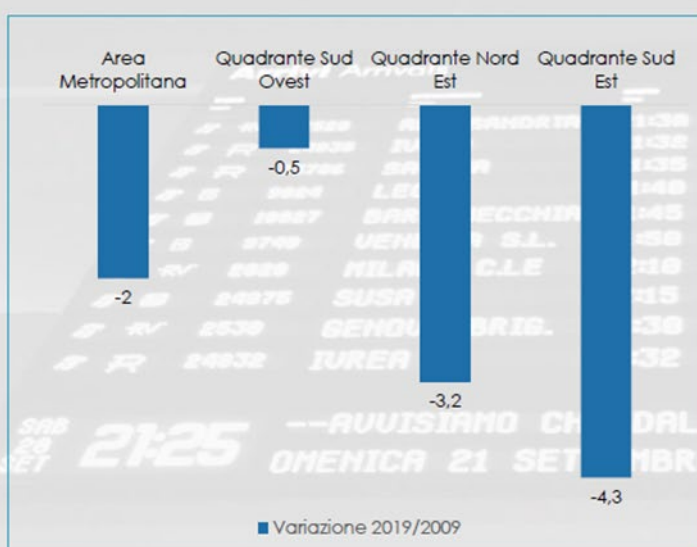
Fonte: elaborazioni su risultati indagini maggio 2016

Ne deduciamo che sia lecito supporre che uno spostamento su tre è esterno all'areale Valenza-Alessandria-Tortona, un numero importante quindi di spostamenti extraurbani che rivelano una domanda di mobilità

Le Immagini utilizzate sono di fonte IRES, autore Dott.ssa Bargerò nell'ambito della presentazione dell'iter di pianificazione del piano trasporti.

STAGNAZIONE DEMOGRAFICA E INVECCHIAMENTO

In dieci anni il Piemonte ha perso 104.855 abitanti (-2,5). L'indice di vecchiaia (211,3) è più elevato rispetto alla media nazionale (178,5) e del Nord-Ovest (187,9).



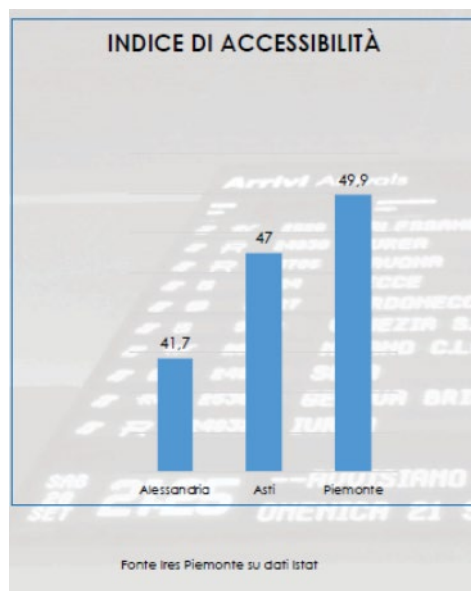
Fonte Ires Piemonte su dati Istat

Il periodo di riferimento è infatti quasi sovrapponibile: 2008-2017 per l'offerta tpl e 2009 – 2019 per l'indice demografico.

La flessione demografica inibisce tutti gli altri indici economici pur con una configurazione di partenza importante e in proporzionalità diretta con la demografia, infatti Alessandria pesa per il 10.6% del fatturato regionale con una popolazione che è 4.3 milioni per il Piemonte e 0.42 milioni per Alessandria, ma le risorse investite su Alessandria non hanno stessa linearità e gli indici di prospettiva sono conseguentemente pessimi.

Nella slide successiva si evidenzia, da fonte IRES come l'indice di accessibilità sia basso e notevolmente inferiore rispetto alla media piemontese.

Solo recentemente i dati dell'areale Alessandria-Valenza-Tortona stanno cambiando grazie agli insediamenti logistici ed all'iniezione di manodopera con tendenza a divenire stanziale, Alessandria è cresciuta di 3500 abitanti in quattro anni (quasi il 4%) e vi è ancora una preponderanza del pendolarismo in entrata.



Fonte Ires Piemonte su dati Istat

E' chiaro che in un contesto di forte riduzione di servizio come Asti in parallelo ad Alessandria, ma con un flusso molto più identificabile verso il corridoio Torino – Alessandria per Asti la risposta alla domanda sia più semplice e quindi l'accessibilità risulti migliore nonostante la rete locale di fatto sia inibita, mentre in un contesto policentrico come quello di Alessandria con sei poli attrattori fra di loro, verso le metropoli e verso loro stessi dai rispettivi circondari l'offerta debba essere più complessa e debba rispondere attraverso il concetto di rete con maggior efficacia e complessità, non essendovi questa forte l'indice di accessibilità crolla. E' chiaro che in un contesto come quello alessandrino la non risposta alla domanda di mobilità non ne produca solo una inibizione, ma una sostanziale eliminazione sortendo un falso effetto di domanda debole del bacino che diventa scusante per ridurre le risorse da investire.

Esiste, inoltre, una impostazione del trasporto pubblico come servizio sociale e pendolare, particolarmente scolastico, questo aspetto rende il servizio già sottodimensionato meno appetibile in una realtà territoriale dove la domanda è già rivolta a un servizio universale ed ha una tendenza al pendolarismo inferiore agli altri quadranti pur avendo una domanda di mobilità complessivamente importante ed infatti soddisfatta per lo più da risposta insostenibile.

La slide IRES evidenzia come il quadrante sud-est abbia indici inferiori rispetto alla mobilità pendolare ed una domanda in crescita rispetto a quello sistematico-erratica generalizzata nel Piemonte secondo il rapporto annuale 2018 di IRES, ma specificatamente in Piemonte come evidenzia l'analisi della domanda della slide successiva.

Tab. 1 Elementi di trasformazione che aumentano la varietà del Piemonte

DOMINIO	LA CRESCITA DELLA VARIETÀ
Economia	
Produzione	Dalle grandi industrie alle economie di nicchia
Turismo	Dal turismo sistematico a quello stagionalizzato
Mondo rurale	Dalla dicotomia città/campagna alle mille differenziazioni territoriali e allo sviluppo <i>place based</i>
Lavoro e Società	
Lavoro	Da un lavoro solo per tutta la vita a molti lavori per poco tempo
Popolazione	Dalla dinamica omogenea dei percorsi familiari al differenziarsi (non solo matrimoni religiosi, ma anche riti civili, coppie miste)
Istruzione	Ieri una netta separazione fra fase dell'apprendimento e del lavoro, oggi formazione continua e scuola/lavoro
Immigrazione	
Immigrazione	Interculturalità: da bilaterale a multilaterale Da un mondo di divisioni semplici (locali/meridionali) a multi-provenienza. Da trasferimenti di lunga durata a temporanei.
Salute	
Salute	Ieri un sistema basato sull'ospedale, oggi un sistema differenziato sul territorio a fianco di ospedali sempre più specializzati. Tanti modi di fare prevenzione, dagli stili di vita all'alimentazione
Mobilità e Territorio	
Mobilità	Da mobilità pendolare a mobilità erratica
Territorio	Dalla logica città/campagna allo sprawl. Più attenzione ai mq di suolo consumati, ma anche alla qualità del costruito

valori medi zionali	lavoro	scuola	sanità
Area Metropolitana	71	84	84
Cuneo	57	69	63
Nordest	58	77	71
Sudest	53	72	59
Piemonte	64	79	75

I parametri rivelano come la domanda sia particolarmente alta sul profilo pendolare in area metropolitana torinese e più bassa nel quadrante sud-est, paradossalmente i cadenzamenti orari applicati in area metropolitana e non nel sud-est dovrebbero essere invertiti. E' chiaro che dai cadenzamenti non si debba arretrare, ma è altrettanto chiaro che questi vadano introdotti con urgenza nel quadrante sud-est con un adeguato aumento della produzione buskm.

Esistono, poi, ragioni di gestione territoriale che portano alla necessità di investire sul trasporto pubblico in provincia di Alessandria, ragioni determinate dalla necessità di inserire nuovi poli attrattori:

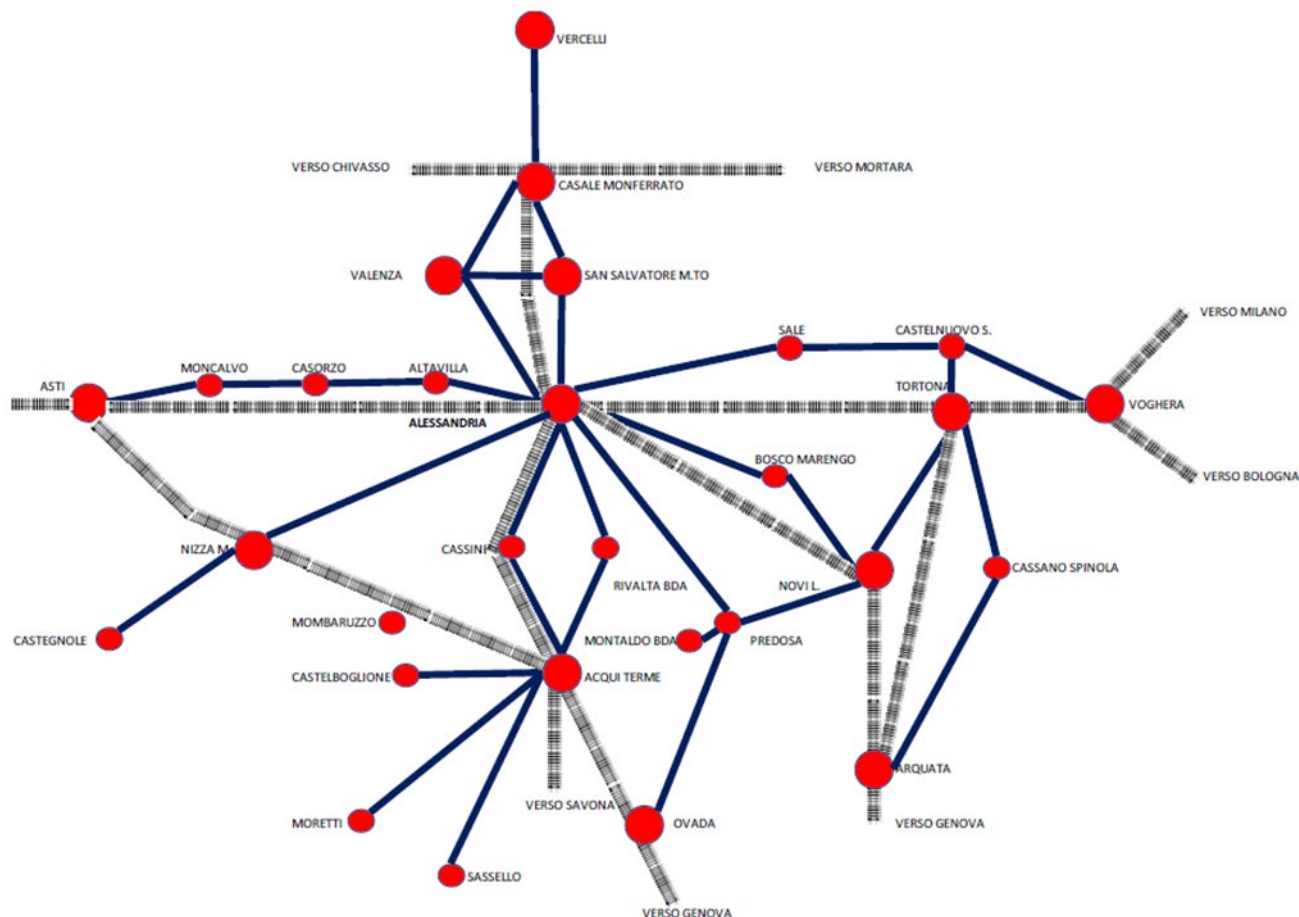
il polo logistico e intermodale di Rivalta che si inserirebbe nella rete urbana e suburbana di conurbazione Alessandria-Tortona

il plesso industriale orafo di Bulgari e il distretto orafo valenzano che si inserirebbe nella rete urbana e suburbana di conurbazione Alessandria – Valenza.

E' del tutto evidente che Valenza e Tortona siano due vertici di un triangolo di cui Alessandria è il terzo è che quindi sia dimostrata la necessità di concepire la conurbazione Alessandria -Tortona – Valenza e su questa costruire la rete sia nelle relazioni di direttrice sia nelle relazioni urbane che assumono in massima parte dimensione suburbana a servizio di aree urbane compenetrare.

La lunga premessa è utile a identificare una rete di riferimento da considerare a prescindere dai lotti già individuati.

Nell'immagine che segue le direttrici gomma e le direttrici ferro locali che devono integrarsi.



Esiste una importante rete ferroviaria il cui uso locale rende indispensabile la progettazione id un sistema integrato che garantisca velocità del servizio ferroviario e adduzione alla rete fondamentale e capillarità di un sistema automobilistico in doppia adduzione alla rete ferroviaria complementare e alla rete ferroviaria fondamentale.

In questo senso i nodi ferroviari di Alessandria, Tortona e Voghera costituiscono la connessione con la rete ferroviaria fondamentale e i nodi di Asti, Acqui Terme, Ovada e Casale Monferrato costituiscono la connessione con la rete complementare.

Le direttrici sono tutte sistemi integrati ferro-gomma, di alcuni se ne abbozzerà una programmazione, degli altri si evidenzieranno le possibili evoluzioni delegando alla seconda edizione la descrizione capillare della nuova programmazione proposta.

La relazione quindi si sposta essenzialmente sulle tavole allegate che costituiscono allo stesso tempo relazione metodologica e bozza della progettazione esecutivo del nuovo sistema di TPL.

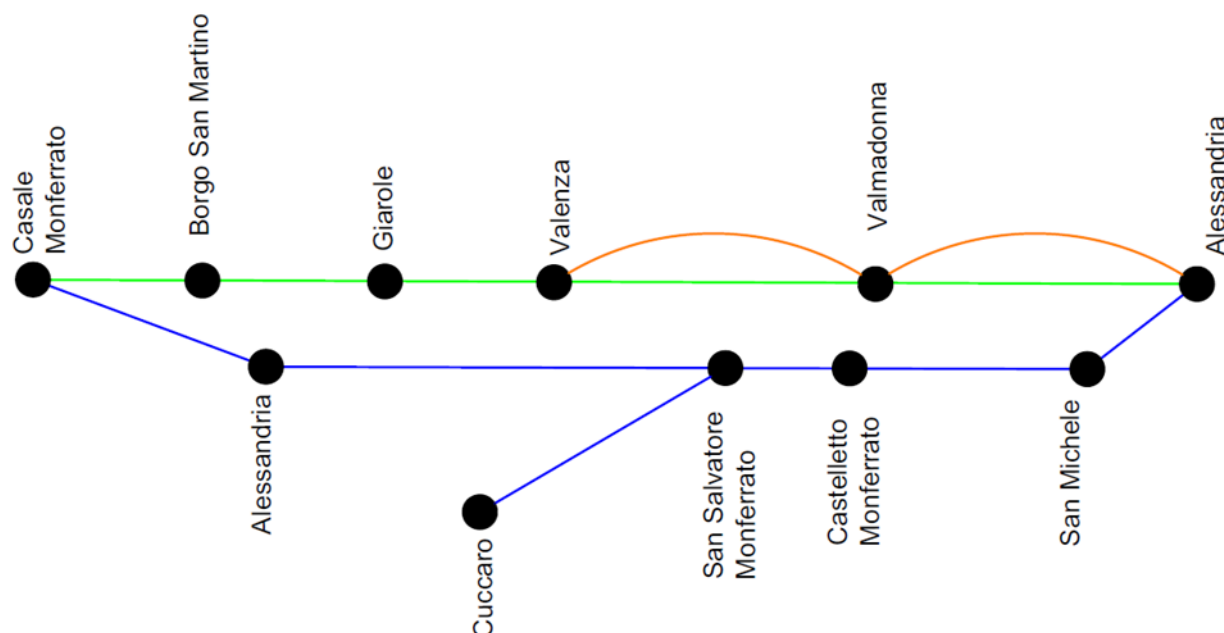
Direttrice Alessandria - Valenza/San Salvatore – Casale Monferrato

Su questa direttrice è stato già elaborato un progetto orario, in quanto la relazione congiungente le principali aree metropolitane della provincia ovvero il sistema Alessandria – Valenza con Casale Monferrato, entrambi relazionati a Asti costituendo un triangolo interattivo dai confini mobili: si tratta dell'area vasta del Basso Monferrato il cui servizio locale sul fronte astigiano e di afferenza astigiana anche se alessandrino è descritto nell'ambito Provincia di Asti.

La linea è particolarmente importante anche sotto il profilo dell'analisi metodologica del progetto di revisione del sistema di mobilità, in quanto riassume cinque linee ora separatamente gestite che in questa progettazione vengono unificate in un unico sistema che dovrà avere stessa regia e stessa tariffazione:

- relazione ferroviaria Alessandria – Valenza – Casale Monferrato
- relazione autolinea Alessandria – San Salvatore – Casale Monferrato
- relazione autolinea suburbana Alessandria – Valenza
- relazione autolinea Alessandria – San Salvatore – Cuccaro
- relazione autolinea San Salvatore – Valenza

La direttrice come si evidenzia nella figura che segue evidenzia quanto importante sia l'impatto urbano sulle realtà di Alessandria e Valenza e come una integrazione dei servizi possa avere effetti enormi di efficacia sull'offerta e quindi sulla risposta sostenibile alla domanda di mobilità.



I momenti urbani possono chiaramente assumere caratteristiche diverse adattate ai contesti in evoluzione e concordati con le locali amministrazioni.

Si evidenzia l'opportunità di un confronto sinottico fra gli attuali servizi e si evidenzia che a parte Trenitalia e Trenord tutti i vettori hanno tariffazione diversa e bigliettazione non condivisa, è del tutto evidente come la priorità sia quella di arrivare al biglietto unico integrato e quanto questo ritardo inibisca l'efficacia di una offerta oggettivamente molto forte e percepita come minimale perché minimalmente fruibile fra discordanza e sovrapposizione di orari e incomunicabilità tariffari fra i vari sistemi di vezione.

Secondo importante punto metodologico che emerge è la possibilità di integrare i servizi urbani con i servizi suburbani e extraurbani ottenendo al solo costo dell'integrazione tariffaria e orariale servizi urbani e suburbani dalla frequenza ottima e risposte adeguata ad una crescente domanda di mobilità come dimostrano i dati sulla mobilità individuale riportati e quelli sulla mobilità interna delle città che per la sola Alessandria città è di 180000 circa quindi quasi due per residente.

Risulta quindi evidente che la conurbazione Alessandria – Valenza con 220000 movimenti richieda una offerta di mobilità importante e sia indispensabile sfruttare al massimo quanto già investito in essa, non poco ma molto caotico come rivelano gli attuali quadri orari posti a confronto sinottico.

Tralasciando il servizio Trenord di cui si ipotizza in un primo momento una integrazione solo tariffaria, occorrerà unificare la linea FS Alessandria - Casale con l'autonomia integrandola. Sul percorso Alessandria - Valmadonna - Valenza si deve arrivare a integrazione tariffaria, non orariale in quanto servizio urbano in ottica di conurbazione

Alessandria -Valenza che vanno lette come unico nucleo urbano. A Casale Monferrato si dovrà prevedere coincidenza con Vercelli su stesso piano tariffario integrato.

Un esempio possibile su cui ragionare il capitolato

categoria	tpl AL	R	tpl AL	tpl AL	R	tpl AL	R	tpl AL	R	tpl AL	R	tpl AL	R	tpl AL	tpl AL	
Alessandria	05:30	05:35	06:05		07:08	07:05	07:35	07:45	08:05	08:35	09:05	09:35	11:05	11:35	12:05	12:35
San Michele	05:39		06:14			07:14	07:44		08:14		09:14		11:14		12:14	12:44
Gerlotti	05:44		06:19			07:19	07:49		08:19		09:19		11:19		12:19	12:49
Castelletto M.to	05:47		06:22			07:22	07:52		08:22		09:22		11:22		12:22	12:52
San Salvatore M.to	05:50		06:25	06:35		07:25	07:55		08:25		09:25		11:25		12:25	12:55
Lu				06:45			08:05									13:05
Cuccaro				06:52			08:12									13:12
Valenza		05:46			07:18			07:58		08:46		09:46		11:46		
Giarole		05:52			07:24			08:04		08:52		09:52		11:52		
Borgo San Martino		06:02			07:28			08:08		09:02		10:02		12:02		
Mirabello	05:57		06:32			07:32			08:32		09:32		11:32		12:32	
Occimiano	06:01		06:36			07:36			08:36		09:36		11:36		12:36	
Casale M.to	06:18	06:09	06:53		07:35	07:53		08:13	08:53	09:09	09:53	10:09	11:53	12:09	12:53	
Casale M.to	06:36	06:14			07:36			08:14		09:14		10:14		12:14		
Chivasso	07:38	07:15			08:37			09:15		10:15		11:15		13:15		

Chivasso			05:45	06:28		07:45	08:45	09:45					11:45			
Casale M.to			06:51	07:32		08:46	09:46	10:46					12:46			
Casale M.to	06:12	06:42	06:54	07:12	07:54	08:12	08:54	09:12	09:54	10:54	11:12	12:12	12:54		13:12	
Occimiano	06:29	06:59	07:29			08:29	09:29				11:29	12:29		13:29		13:29
Mirabello	06:33	07:03	07:33			08:33	09:33				11:33	12:33		13:33		11:33
Borgo San Martino			07:01	08:01		09:01	10:01	11:01					13:01			
Giarole			07:06	08:06		09:06	10:06	11:06					13:06			
Valenza			07:13	08:13		09:13	10:13	11:13					13:13			
Cuccaro	06:18		06:53		08:21						11:53			13:12		
Lu	06:28		07:00		08:28						12:00			13:19		
San Salvatore M.to	06:35	06:40	07:10	07:40	08:38	08:40	09:40		11:40	12:10	12:40	13:29	13:40			
Castelletto M.to		06:43	07:13	07:43		08:43	09:43		11:43	12:13	12:43	13:32	13:43			
Gerlotti		06:46	07:16	07:46		08:46	09:46		11:46	12:16	12:46	13:35	13:46			
San Michele		06:51	07:21	07:51		08:51	09:51		11:51	12:21	12:51	13:40	13:51			
Alessandria		07:00	07:30	07:30	08:00	08:25	09:00	09:25	10:00	10:25	11:25	12:00	12:30	13:00	13:25	14:00

R	tpl AL	tpl AL	R	tpl AL	tpl AL	R	tpl AL	R	tpl AL	R	tpl AL	tpl AL	R	tpl AL	tpl AL	R	tpl AL
12:35	13:05		13:35	14:05	14:35	14:35	16:05	16:35	17:05	17:35	18:05	18:35	18:35	19:05		19:35	20:05
	13:14			14:14	14:44		16:14		17:14		18:14	18:44		19:14		20:14	
	13:19			14:19	14:49		16:19		17:19		18:19	18:49		19:19		20:19	
	13:22			14:22	14:52		16:22		17:22		18:22	18:52		19:22		20:22	
	13:25	13:29		14:25	14:55		16:25		17:25		18:25	18:55		19:25	19:30	20:25	
		13:39			15:05							19:05			19:40		
		13:46			15:12							19:12			19:47		
12:46			13:46			14:46		16:46		17:46			18:46			19:46	
12:52			13:52			14:52		16:52		17:52			18:52			19:52	
13:02			14:02			15:02		17:02		18:02			19:02			20:02	
	13:32			14:32			16:32		17:32		18:32			19:32		20:32	
	13:36			14:36			16:36		17:36		18:36			19:36		20:36	
13:09	13:53		14:09	14:53		15:09	16:53	17:09	17:53	18:09	18:53		19:09	19:53	20:09	20:53	
13:14			14:14			15:14		17:14		18:14			19:14		20:14		
14:15			15:15			16:15		18:15		19:15			20:15		21:15		

Chivasso	12:45			13:45			14:45		16:45		17:45			18:45		19:45	
Casale M.to	13:46			14:46			15:46		17:46		18:46			19:46		20:46	
Casale M.to	13:54	14:12		14:54	15:12		15:54	17:12	17:54	18:12		18:54		19:12	19:54	20:12	20:54
Occimiano		14:29			15:29			17:29		18:29			19:29		20:29		
Mirabello		14:33			15:33			17:33		18:33			19:33		20:33		
Borgo San Martino	14:01			15:01			16:01	18:01			19:01			20:01		21:01	
Giarole	14:06			15:06			16:06	18:06			19:06			20:06		21:06	
Valenza	14:13			15:13			16:13	18:13			19:13			20:13		21:13	
Cuccaro			13:53							17:53		19:12					
Lu			14:00							18:00		19:19					
San Salvatore M.to		14:40	14:10		15:40		17:40	18:40	18:10		19:29	19:40		20:40			
Castelletto M.to		14:43	14:13		15:43		17:43	18:43	18:13		19:43		20:43				
Gerlotti		14:46	14:16		15:46		17:46	18:46	18:16		19:46		20:46				
San Michele		14:51	14:21		15:51		17:51	18:51	18:21		19:51		20:51				
Alessandria	14:25	15:00	14:30	15:25	16:00		16:25	18:00	18:25	19:00	18:30	19:25	20:00	20:25	21:00	21:25	

NOTA PRODUZIONE 1. Produzione buskm aumenta mediamente del 20%, ma tale 20% è bilanciato da un minore ricorso alle corse scolastiche, agli effetti del cadenzamento.

La periodicità è vista solo ferial e festiva con il festivo rappresentato da un turno macchina bus, AL NETTO DELLA SCELTA DI SOSPENSIONE ESTIVA DI AGOSTO CUI PUO' ESSERE APPLICATO L'ORARIO FESTIVO E UN BIORARIO INTEGRATO SUL SERVIZIO FERROVIARIO DI AGOSTO E DEL SABATO PER OTTENERE LE RISORSE DELL'IMPLEMENTAZIONE SUGGERITA.

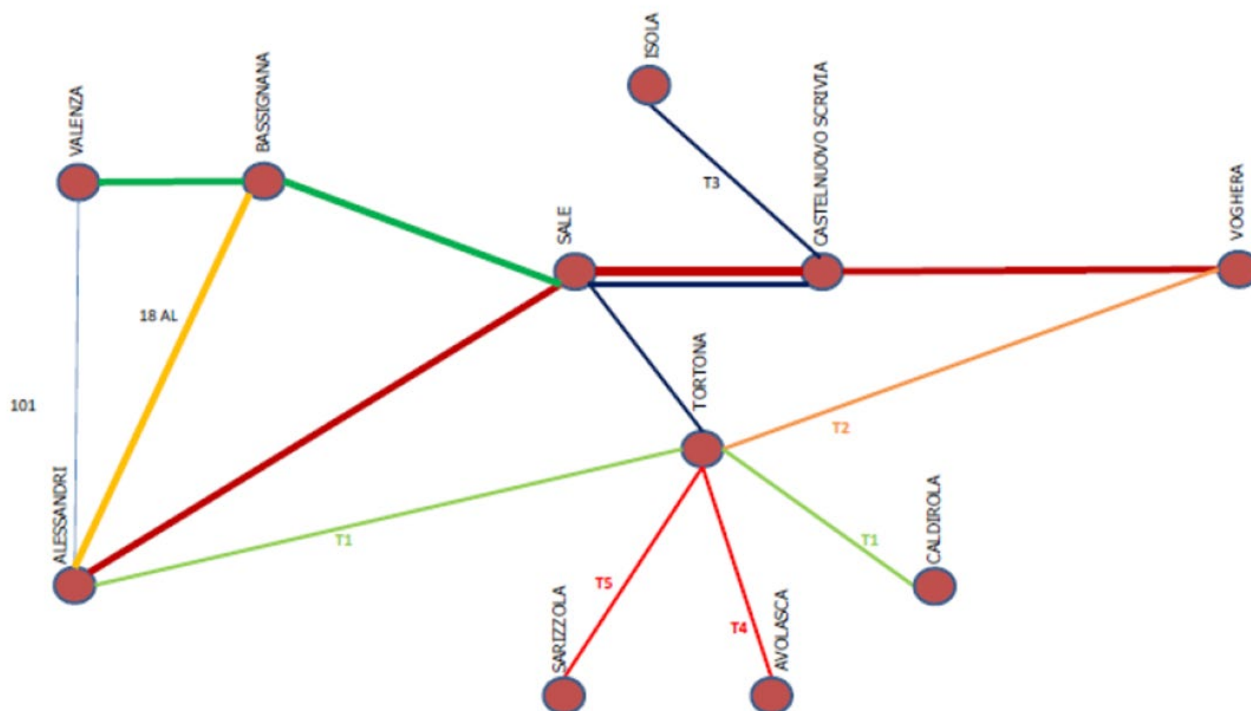
NOTA PRODUZIONE 2. Esiste al linea di gronda Mirabello - Valenza - San Salvatore M.to, attualmente limitata a 4 coppie di corse che con un aumento delle risorse può essere inserita in un cadenzamento biorario

Direttrice Alessandria – Sale – Tortona/Voghera

La linea riveste notevole importanza come cerniera fra un'area discretamente antropizzata e non servita dalla ferrovia con i principali nodi ferroviari dell'area, ad essa è legato il fascio di linee che si diramano da Tortona.

Una di queste ha la valenza di direttrice in quanto connette Alessandria e Tortona fra loro e con la Val Curone, una sua razionalizzazione potrebbe portare anche ad un rilancio turistico della zona: la linea 1 ha attualmente

uno sviluppo importante nel panorama comunque non vivace della locale programmazione, le altre linee beneficiano di un minimo di 2.5 a 5 coppie di corse, a parità di risorse non si può parlare di cadenzamento se non per la direttrice e per la linea citata.



Ricavando dall'attuale impostazione un sistema unico si individua una relazione suburbana tortonese individuata dalla relazione Isola – Guazzora – Castelnovo Scrivia – Sale – Tortona e viceversa che nasce dalla combinazione lineare di due relazioni attuali Isola – Sale – Tortona e Castelnovo – Tortona. La disponibilità di buskm consente, mantenendo le due tratte due servizi minimali atti solo ad un parziale servizio temporale, unificando la relazione, al costo di un maggiore tempo di percorrenza, si ottiene una relazione più lenta, ma avente la funzione di servizio suburbana con una periodicità e una frequenza che la rendono fruibile come offerta di trasporto pubblico.

Allo stesso modo la relazione Alessandria – Bassignana va unificata in una unica relazione suburbana che dovrebbe entrare nell'asset delle relazioni extraurbane alessandrine con una numerazione congrua all'attuale impianto AMAG: volendo dare una numerazione inedita dovrebbe chiamarsi linea 17, avendo tutte le altre numerazioni precedenti una storia anche se esaurita da tempo per molti.

Sale e Castelnovo costituiscono un agglomerato urbano di circa 10000 abitanti (4200 Sale e 5100 Castelnovo) cui si devono aggiungere i paesi limitrofi.

I due agglomerati costituiscono quindi una realtà con domanda di mobilità bidirezionale fra Alessandria e Tortona/Voghera quindi, in termini di adduzione alla rete ferroviaria, fra Asti/Torino e Pavia/Milano.

In questo senso la costruzione di un orario, oltre alle esigenze scolastiche risolvibili con corse ad hoc, dovrebbe prevedere una coincidenza a Alessandria con i treni verso Asti/Torino e a Tortona/Voghera con Milano.

Si inserisce nel contesto del flusso Alessandria – Milano l'area valenzana che andrebbe connessa direttamente Sale, che diventerebbe nodo.

Valenza ha collegamento sulla Lombardia via Torre Beretti / Mortara, ma chiaramente diventa importante per quest'area uno sfogo verso la pianura anche nella direzione tortonese e in particolare Sale si ritrova legata facilmente anche all'asse Alessandria – Mortara quindi Sempione/Milano.

Attualmente il servizio prevede poche corse e se ne potrebbe valutare una implementazione se l'inserimento di quelle attuali in un contesto efficace desse i previsti risultati di successo e quindi di domanda.

Nel caso della direttrice principale la frequenza ottimale sarebbe un cadenzamento orario anche imperfetto, nell'ipotesi minimale di un servizio a pari km la soluzione minima è quella della figura che segue:

<i>treni da Torino</i>	05:29	06:29	07:29	11:29	12:29	13:29	17:29	18:29	19:29
Alessandria	05:40	06:40	07:40	11:40	12:40	13:40	17:40	18:40	19:40
Sale	06:20	07:20	08:20	12:20	13:20	14:20	18:20	19:20	20:20
Castelnuovo	06:28	07:28	08:28	12:28	13:28	14:28	18:28	19:28	20:28
Voghera	07:00	08:00	09:00	13:00	14:00	15:00	19:00	20:00	21:00

Voghera	06:05	07:05	08:25	12:25	13:25	14:25	17:25	18:25	19:25
Castelnuovo	06:37	07:37	08:57	12:57	13:57	14:57	17:57	18:57	19:57
Sale	06:45	07:45	09:05	13:05	14:05	15:05	18:05	19:05	20:05
Alessandria	07:25	08:25	09:45	13:45	14:45	15:45	18:45	19:45	20:45
<i>treni per Torino</i>	07:31	08:31							

E' opinione della scrivente che esista una conurbazione Alessandria – Valenza – Tortona che comprende Sale e Castelnuovo su questa direttrice come San Salvatore, Castelletto a nord e Borgoratto e Castellazzo a sud. Si tratta quindi di un agglomerato urbano identificabile come unico di circa 170000 abitanti che necessita di una connessione fitta di tipo suburbano e non extraurbano. In quest'ottica l'inserimento della linea di Bassignana nel tessuto urbano di Alessandria e l'inserimento delle linee di questa direttrice con cadenzamenti orari integrati, si tratta di un investimento importante, ma dal sicuro ritorno in termini di mobilità sostenibile e crescita del territorio, specialmente se l'impianto orario si inserisce nei nodi ferroviari in modo che sia tutta l'area metropolitana individuata a essere connessa velocemente con Milano.

Direttrice Alessandria/Tortona – Novi – Arquata Scrivia

Il metodo di progettazione per direttrici che viene posto come elemento dirimente del capitolato di gara che si va a disegnare va ad unire la tendenza di Agenzia a migliorare il servizio laddove la domanda è importante fornendo le basi per un aumento di offerta e, quindi, di flusso di cassa per l'operatore economico e la riconduzione delle aree a domanda debole a sistemi di mobilità non tradizionali, modello a chiamata, che consentano di liberare buskm e garantire contemporaneamente investimenti laddove questi sono necessari.

Riteniamo che l'areale Alessandria – Tortona sia, come per Alessandria – Valenza un sistema urbano unico e che, quindi, utilizzare gli autobus extraurbani su percorsi urbani sia una scelta coerente con il concetto di massimizzazione dell'efficacia del buskm, non ultimo si rende necessario incrementare l'offerta urbana sia in Alessandria, che nei centri zona che non dispongono, formalmente, di un sistema urbano.

Il Comune di Tortona ha avanzato una serie di collegamenti con minibus utili in particolare agli insediamenti logistici, ma si ritiene utile inserire delle linee di forza e per questo si ritiene opportuno ridisegnare, con l'occasione della gara la base di capitolato con un nuovo sistema metropolitano che poi l'operatore economico andrà a definire conoscendo il minimo d'offerta, il metodo di lavoro richiesto e gli ambiti di intervento su cui insistere.

Come accennato la linea 40 ex Provincia di Alessandria connette Alessandria – Tortona e Fabbica Curone, area montana. La domanda in montagna rimane bassa non aumentando la densità antropica nemmeno nei periodi turistici, questo consente di ridisegnare la linea 40 come Tortona – Fabbica Curone inserendo eventualmente servizi a chiamata e ricostruire la linea 1 come Alessandria – Tortona come elemento urbano.

Il modello su cui far lavorare l'operatore economico è quello della tabella che segue, dove occorre tenere conto anche la possibilità di connettere la D8 e in particolare l'area logistica adiacente la nuova connessione del Terzo Valico in ingresso a Tortona provenendo da Alessandria.

I dettagli sono poi parte della proposta dell'operatore economico, ma si intende fornire un modello di progettazione da porre alla base della nuova programmazione post-gara.

turni macchina		SISTEMA METROPOLITANO ALESSANDRIA-TORTONA - NUOVA LINEA 1																
PROGR KM																		
0	ALESSANDRIA INTERMODALE	06:00		07:00		08:00		09:00		10:00		11:00		12:00		13:00		
	ALESSANDRIA GARIBOLDI	06:02		07:02		08:02		09:02		10:02		11:02		12:02		13:02		
	ALESSANDRIA MATTEDOTTI	06:06		07:06		08:06		09:06		10:06		11:06		12:06		13:06		
	ALESSANDRIA RETAIL PARK	06:09		07:09		08:09		09:09		10:09		11:09		12:09		13:09		
5,9	ALESSANDRIA MARENGO	06:11		07:11		08:11		09:11		10:11		11:11		12:11		13:11		
	AL - VENTOLINA	06:16		07:16		08:16		09:16		10:16		11:16		12:16		13:16		
8,4	AL - SANGIULIANO VECCHIO	06:20		07:20		08:20		09:20		10:20		11:20		12:20		13:20		
	AL - ZERBI	06:22		07:22		08:22		09:22		10:22		11:22		12:22		13:22		
	AL - CEREDA	06:23		07:23		08:23		09:23		10:23		11:23		12:23		13:23		
	TORTONA TORRE GAROFOLI	06:25		07:25		08:25		09:25		10:25		11:25		12:25		13:25		
	TORTONA FORNACE	06:27		07:27		08:27		09:27		10:27		11:27		12:27		13:27		
	TORTONA RONDO	06:29		07:29		08:29		09:29		10:29		11:29		12:29		13:29		
22,7	TORTONA MOVIMENTO CENTRO	06:03	06:33	07:03	07:33	08:03	08:33	09:03	09:33	10:03	10:33	11:03	11:33	12:03	12:33	13:03	13:33	14:03
	TORTONA OSPEDALE	06:06	06:36	07:06	07:36	08:06	08:36	09:06	09:36	10:06	10:36	11:06	11:36	12:06	12:36	13:06	13:36	14:06
	TORTONA CIMITERO	06:10	06:40	07:10	07:40	08:10	08:40	09:10	09:40	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10
	TORTONA OASI	06:20	06:50	07:20	07:50	08:20	08:50	09:20	09:50	10:20	10:50	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	13:50	14:20
28,4	TORTONA MOVIMENTO CENTRO	06:25	06:55	07:25	07:55	08:25	08:55	09:25	09:55	10:25	10:55	11:25	11:55	12:25	12:55	13:25	13:55	14:25
	TORTONA RONDO	06:29		07:29		08:29		09:29		10:29		11:29		12:29		13:29		14:29
	TORTONA FORNACE	06:31		07:31		08:31		09:31		10:31		11:31		12:31		13:31		14:31
	TORTONA TORRE GAROFOLI	06:33		07:33		08:33		09:33		10:33		11:33		12:33		13:33		14:33
	AL - CEREDA	06:35		07:35		08:35		09:35		10:35		11:35		12:35		13:35		14:35
	AL - ZERBI	06:36		07:36		08:36		09:36		10:36		11:36		12:36		13:36		14:36
	AL - SANGIULIANO VECCHIO	06:38		07:38		08:38		09:38		10:38		11:38		12:38		13:38		14:38
	AL - VENTOLINA	06:42		07:42		08:42		09:42		10:42		11:42		12:42		13:42		14:42
	ALESSANDRIA MARENGO	06:47		07:47		08:47		09:47		10:47		11:47		12:47		13:47		14:47
	ALESSANDRIA RETAIL PARK	06:49		07:49		08:49		09:49		10:49		11:49		12:49		13:49		14:49
	ALESSANDRIA MATTEDOTTI	06:52		07:52		08:52		09:52		10:52		11:52		12:52		13:52		14:52
	ALESSANDRIA GARIBOLDI	06:56		07:56		08:56		09:56		10:56		11:56		12:56		13:56		14:56
51,1	ALESSANDRIA INTERMODALE	06:58		07:58		08:58		09:58		10:58		11:58		12:58		13:58		14:58
	ALESSANDRIA INTERMODALE	14:00		15:00		16:00		17:00		18:00		19:00		20:00		21:00		
	ALESSANDRIA GARIBOLDI	14:02		15:02		16:02		17:02		18:02		19:02		20:02		21:02		
	ALESSANDRIA MATTEDOTTI	14:06		15:06		16:06		17:06		18:06		19:06		20:06		21:06		
	ALESSANDRIA RETAIL PARK	14:09		15:09		16:09		17:09		18:09		19:09		20:09		21:09		
	ALESSANDRIA MARENGO	14:11		15:11		16:11		17:11		18:11		19:11		20:11		21:11		
	AL - VENTOLINA	14:16		15:16		16:16		17:16		18:16		19:16		20:16		21:16		
	AL - SANGIULIANO VECCHIO	14:20		15:20		16:20		17:20		18:20		19:20		20:20		21:20		
	AL - ZERBI	14:22		15:22		16:22		17:22		18:22		19:22		20:22		21:22		
	AL - CEREDA	14:23		15:23		16:23		17:23		18:23		19:23		20:23		21:23		
	TORTONA TORRE GAROFOLI	14:25		15:25		16:25		17:25		18:25		19:25		20:25		21:25		
	TORTONA FORNACE	14:27		15:27		16:27		17:27		18:27		19:27		20:27		21:27		
	TORTONA RONDO	14:29		15:29		16:29		17:29		18:29		19:29		20:29		21:29		
	TORTONA MOVIMENTO CENTRO	14:33	15:03	15:33	16:03	16:33	17:03	17:33	18:03	18:33	19:03	19:33	20:03	20:33		21:33		
	TORTONA OSPEDALE	14:36	15:06	15:36	16:06	16:36	17:06	17:36	18:06	18:36	19:06	19:36	20:06	20:36				
	TORTONA CIMITERO	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:10	19:40	20:10	20:40				
	TORTONA OASI	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50	19:20	19:50	20:20	20:50				
	TORTONA MOVIMENTO CENTRO	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:55	18:25	18:55	19:25	19:55	20:25	20:55	21:25			
	TORTONA RONDO	15:29		16:29		17:29		18:29		19:29		20:29		21:29				
	TORTONA FORNACE	15:31		16:31		17:31		18:31		19:31		20:31		21:31				
	TORTONA TORRE GAROFOLI	15:33		16:33		17:33		18:33		19:33		20:33		21:33				
	AL - CEREDA	15:35		16:35		17:35		18:35		19:35		20:35		21:35				
	AL - ZERBI	15:36		16:36		17:36		18:36		19:36		20:36		21:36				
	AL - SANGIULIANO VECCHIO	15:38		16:38		17:38		18:38		19:38		20:38		21:38				
	AL - VENTOLINA	15:42		16:42		17:42		18:42		19:42		20:42		21:42				
	ALESSANDRIA MARENGO	15:47		16:47		17:47		18:47		19:47		20:47		21:47				
	ALESSANDRIA RETAIL PARK	15:49		16:49		17:49		18:49		19:49		20:49		21:49				
	ALESSANDRIA MATTEDOTTI	15:52		16:52		17:52		18:52		19:52		20:52		21:52				
	ALESSANDRIA GARIBOLDI	15:56		16:56		17:56		18:56		19:56		20:56		21:56				
	ALESSANDRIA INTERMODALE	15:58		16:58		17:58		18:58		19:58		20:58		21:58				

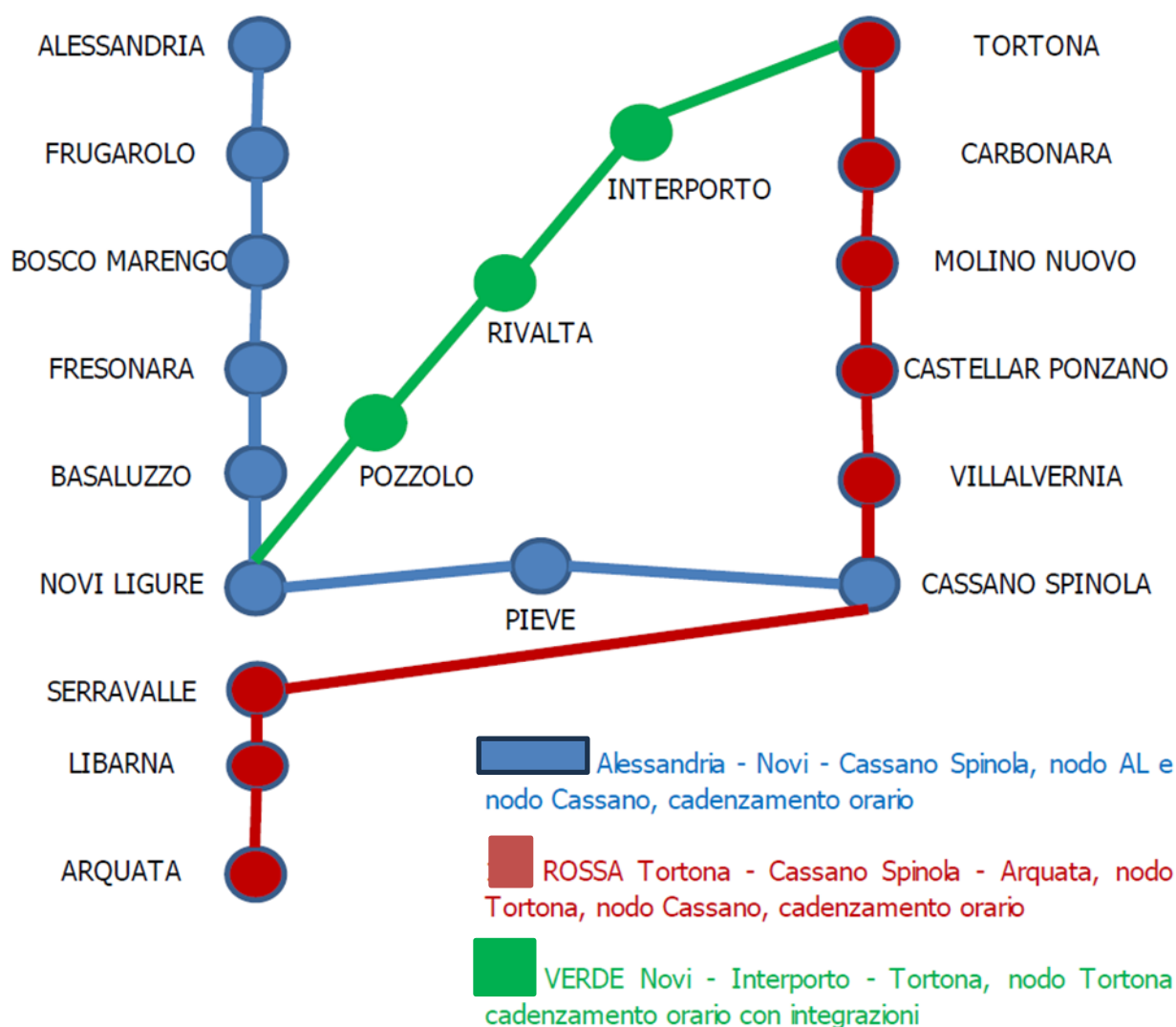
Il risultato che si ottiene con due autobus e tre turni teorici è significativo in termini di offerta e contenuto in termini di investimento: se si considera che urbano di Tortona a parte i km della linea 40 relativi al tratto Alessandria – Tortona sono 340.5 nel massimo sviluppo fer5 scol e che quelli previsti da questa configurazione fer6 sono 681 per arrivare agli attuali livelli di produzione occorrerebbe semplicemente dimezzare, quindi usare una sola vettura con un cadenzamento biorario perfetto e la possibilità di ricavare l'urbano a costo zero per somma di produzioni marginali delle linee 40, 64 e 81, in alternativa costruire un nuovo orario a parità di risorse

sulla 40 limitata e la circolare urbana, ottenendo il collegamento del quartiere Don Orione con le marginalità delle linee 64 e 81. In relazione al percorso si denota la completezza dell'offerta relativa al sistema urbano dove si hanno percorsi lineari e un solo "scorporo" relativamente al viale Kennedy e Don Orione dove la frequenza andrà inserita nelle implementazioni che può stare a base di gara in questo cluster e come collegamento metropolitano fra Alessandria e Tortona nell'ambito di gara.

Il novese viene considerato realtà a sé seppure le periferie del novese e quelle dell'alessandrino inteso come area vasta siano compenetrare e non sia sbagliato includere il comprensorio novese nella "Grande Alessandria" con un risultato molto interessante dove l'area metropolitana diventa di circa 230 mila abitanti e gravitante intorno a Milano e intorno a Genova.

Importante notare come Torino sia relazionata in modo molto meno importante quanto a flussi reali, ma come l'impostazione, in specie quella ferroviaria, sia quasi esclusivamente centrata sulla relazione a domanda più debole.

In questo contesto si inserisce un sistema di direttrici cui devono fare riferimento i modelli di offerta a chiamata o speciali come previsto per la Val Borbera in tutte le aree collinare a domanda debole.



La linea 81 Novi Ligure – Tortona (verde) ha attualmente una produzione minima, ma con possibilità di massimizzare facilmente la propria efficacia con una sola variazione di percorso ad uso scolastico che, in prima istanza, si prevede di mantenere e sostanzialmente ignora il polo logistico di Rivalta tranne una coppia di corse, in sede di capitolato occorre a parere della scrivente ridisegnare questa linea tenendo conto dell'interporto e

sfruttandola in senso urbano sia a Tortona che a Novi Ligure.



orario tabellare proposto comprensivo dell'integrazione 81/ da ottenersi per marginalità del sistema urbano.

nuova linea 81 e 81/ Novi - Pozzolo - Interporto Rivalta - Rivalta																
PROG	KM															
0	NOVI FS	06:42	07:42	08:42						81/	81/					
	NOM AEROPORTO	06:45	07:45	08:45						11:42	12:42	13:42	14:42			17:42
	POZZOLO FORMIGARO	06:49	07:49	08:49						11:45	12:45	13:45	14:45			17:45
	CASCINA REMOTTA		07:54	08:54						11:49	12:49	13:49	14:49			17:49
	BETTOLE DI POZZOLO	06:54								11:54	12:54		14:54			17:54
	STRADA COLONNA	07:02	07:56	08:56							12:54	13:54				18:54
	RIVALTA SCRIVIA	07:04	07:58	08:58						11:56	12:56	14:02	14:56			17:56
	RIVALTA INTERPORTO	07:09	08:03	09:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:09	15:03	16:03	17:03	18:03	19:03	20:03	
	CASCINA CAVALCHINA	07:13	08:07	09:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:13	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	20:07	
	TORTONA RONDO	07:16	08:10	09:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:16	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	
23,8	TORTONA MOVICENTRO	07:21	08:15	09:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:21	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	
	TREN PER MILANO	07:26	08:32				12:29	13:29	14:32	15:29		17:29	18:32	19:29	20:32	
	TREN DAMILANO	07:25	08:25	09:27			12:27	13:25	14:27			17:27	18:27	19:27		
	TORTONA MOVICENTRO	06:40	07:40	08:40	09:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	19:40	
	TORTONA RONDO	06:45	07:45	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45	
	CASCINA CAVALCHINA	06:48	07:48	08:48	09:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48	
	RIVALTA INTERPORTO	06:52	07:52	08:52	09:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52	18:52	19:52	
	RIVALTA SCRIVIA	06:57	07:57	08:57			11:57	12:57	13:57	14:57			17:57	18:57	19:57	
	STRADA COLONNA	07:59	08:59				11:59	12:59		14:59			17:59	18:59	19:59	
	BETTOLE DI POZZOLO	07:05								14:05						
	CASCINA REMOTTA	08:01	09:01				12:01	13:01		15:01			18:01	19:01	20:01	
	POZZOLO FORMIGARO	07:10	08:06	09:06			12:06	13:06	14:10	15:06			18:06	19:06	20:06	
	NOM AEROPORTO	07:14	08:13	09:16			12:25	13:28	14:14	15:34			18:43	19:46	20:49	
	NOVI FS	07:17	08:13	09:13			12:13	13:13	14:17	15:13			18:13	19:13	20:13	

Come si evince si ricorre a due turni macchina e i km della integrazione 81/ si ricavano dalla marginalità della produzione del servizio urbano.

Questa impostazione può considerarsi metodologica in quanto considerando che escludiamo dal confronto il

servizio urbano i km di riferimento sono, in questo caso, 142600 quindi circa il 7.5% in più a fronte di una ottimizzazione sia sul territorio che sul modello gestionale per l'operatore economico. E' facile pensare che questa impostazione consenta all'operatore di "offrire" quel 7,5% in più di produzione, va, altresì considerato, sempre in ottica metodologica che nel modello proposto si ha una sola periodicità prevista di fer6 con una evidente semplificazione per l'azienda e per il territorio.

L'ottimizzazione tenderà non solo ad una razionalizzazione orariale, ma anche alla massima estensione di offerta rispetto all'attuale prodizione, viene quindi stabilito un nuovo percorso su tutte le corse con la sola variazione di Bettole per una coppia scolastica i cui risultati andrebbero monitorati per tendere ad una soppressione della diramazione od a un suo consolidamento a seconda dei risultati delle tre fermate fra Bettole e Cascina Remotta.

La linea 64 (rossa) appare nell'attuale configurazione sottodimensionata sia al bacino antropico che alla domanda potenziale determinata da un tessuto socioeconomico particolarmente vitale e con uno sviluppo turistico importante. Non esiste nemmeno un adeguato servizio ferroviario fra le località intermedie fra Arquata e Tortona e questo rende importante che l'asse automobilistica si porti almeno a frequenza oraria.

In figura la "trasletterazione" sul cadenzamento della linea 64 nella nuova 64 con integrazione urbana:

ARQUATA SCRIVIA	06:50	07:05			08:20			10:20				12:20	14:20	16:20	18:20
LIBARNA	06:53	07:08			08:23			10:23				12:23	14:23	16:23	18:23
SERRAVALLE SCRIVIA	06:56	07:11			08:26			10:26				12:26	14:26	16:26	18:26
BIVIO MONTEROTONDO	06:58	07:12			08:28			10:28				12:28	14:28	16:28	18:28
CASSANO SPINOLA	07:07	07:19			08:37			10:37				12:37	14:37	16:37	18:37
VILLALVERNA FS	07:09	07:26			08:39			10:39				12:39	14:39	16:39	18:39
VILLALVERNA	07:10	07:27			08:40			10:40				12:40	14:40	16:40	18:40
CASTELLAR PONZANO	07:16	07:29			08:46			10:46				12:46	14:46	16:46	18:46
MOLINO NUOVO	07:21	07:31			08:51			10:51				12:51	14:51	16:51	18:51
CAREONARA	07:23	07:33			08:53			10:53				12:53	14:53	16:53	18:53
CORSO GENOVA GESTIONE AMBIENTE	07:27			08:27	08:57		09:57	10:57		11:57	12:27	12:57	14:57	16:57	18:57
TORTONA SCUOLE	07:30	07:39		08:30	09:00		10:00	11:00		12:00	13:00	13:00	15:00	17:00	19:00
TORTONA MOVICENTRO	07:32	07:41		08:32	09:02		10:02	11:02		12:02	13:02	13:02	15:02	17:02	19:02
TORTONA MOVICENTRO	07:35	07:55	08:15	08:45	09:15	09:45		11:15	11:45	12:15		13:15	15:15	17:15	19:15
TORTONA SCUOLE	07:37	07:57	08:17	08:47	09:17	09:47		11:17	11:47	12:17		13:17	15:17	17:17	19:17
CORSO GENOVA GESTIONE AMBIENTE	07:40	08:00	08:20	08:50	09:20	09:50		11:20	11:50	12:20		13:20	15:20	17:20	19:20
CAREONARA	07:44	08:03			09:24			11:24				13:24	15:24	17:24	19:24
MOLINO NUOVO	07:46	08:05			09:26			11:26				13:26	15:26	17:26	19:26
CASTELLAR PONZANO	07:48	08:07			09:28			11:28				13:28	15:28	17:28	19:28
VILLALVERNA	07:50	08:09			09:30			11:30				13:30	15:30	17:30	19:30
VILLALVERNA FS	07:51	08:10			09:31			11:31				13:31	15:31	17:31	19:31
CASSANO SPINOLA	07:58	08:17			09:38			11:38				13:38	15:38	17:38	19:38
BIVIO MONTEROTONDO	08:05	08:24			09:45			11:45				13:45	15:45	17:45	19:45
SERRAVALLE SCRIVIA	08:06	08:25			09:46			11:46				13:46	15:46	17:46	19:46
LIBARNA	08:09	08:28			09:49			11:49				13:49	15:49	17:49	19:49
ARQUATA SCRIVIA	08:12	08:31			09:52			11:52				13:52	15:52	17:52	19:52

Un approfondimento in ambito di capitolato è proposto in merito al complesso sistema a nord di Tortona dove si inserisce l'area vasta alessandrina.

Sale e Castelnuovo Scrivia sono due cittadine che avendo un bacino antropico già significativo già dispongono di una rete di collegamenti che si ritiene utile mettere a sistema con l'area vasta in contesto di gara.

L'area a nord di Tortona è molto significativa dal punto di vista trasportistico, con un bacino antropico importante rispetto alla zona e nessuna concorrenza modale si presta ad una revisione che voglia guadagnare per davvero quota modale nella domanda di mobilità.

Il servizio complessivamente caotico e sviluppato su troppi percorsi deve trovare una razionalizzazione che tenderà a scelte nette di individuazione di un percorso con al massimo una diramazione e una offerta il più regolare possibile nella frequenza e nella periodicità.

Esaminiamo, quindi, la linea 37: Isola Sant'Antonio – Tortona.

La linea presenta una complessità assolutamente inaccettabile a fronte di una offerta comunque complessivamente inefficace, vi è un grande impegno per una produzione comunque modesta distribuita su una periodicità incomprensibile.

Si tratta di una somma di diramazioni su una somma di periodicità che trovano persino esigenza di coincidenze con turni macchina complessi. La linea non è riformabile, così come è senza un importante aumento di risorse.

In un contesto di revisione si tenterà attraverso una non facile analisi dello status quo di raggiungere una offerta che possa avere una efficacia e una riconoscibilità oltre ai pendolari abituali.

Per una produzione modesta di quasi 130 mila buskm annui viene operata una tratta su cinque percorsi e DIECI periodicità diverse ... una simile complessità può essere comprensibile su un esercizio da un milione di km annui in particolari circostanze.

A parte le variazioni frazionali e gli omnibus scolastici che si interfacciano con le corse di linee vere e proprie si inseriscono corse su Pontecurone rispetto al quale occorrerebbe una analisi di frequentazione per arrivare ad una soppressione.

Si intende infatti ridurre a due i percorsi ed al massimo a due le periodicità della tabella oraria.

Come anticipato si propone una significativa modifica dell'impianto che, peraltro, comporta anche una importante adduzione al sistema urbano trattato nell'analisi precedente.

Dalla linea 37 si scindono due linee, la 37 e la 38.

In questo caso si evidenzia un ulteriore approccio metodologico laddove l'operatore economico si ritrova con una base di buskm modesta ed una complessità nel capitolato: arrivare a semplificazione può essere opportuno antegara e posto a livello di obiettivo.

L'orario tabellare della nuova linea 37 nella configurazione in cui sarebbe ottimale partisse, si consideri da subito che il prolungamento su Pontecurone come corsa integrativa deve essere considerata suppletiva e i relativi chilometri rifinanziati, eventualmente risparmiano da altre operatività o ricavandoli da marginalità.

il tabellare della nuova linea 38:

			fer51	fer51			fer51		fer51	fer51		fer51	fer51	
0	ISOLA		07:00	08:00	09:00			13:00	14:00	15:00			18:00	19:00
	GUAZZORA		07:03	08:03	09:03			13:03	14:03	15:03			18:03	19:03
	SECOO		07:07	08:07	09:07			13:07	14:07	15:07			18:07	19:07
	CASTELNUOVO S		07:10	08:10	09:10			13:10	14:10	15:10			18:10	19:10
	CASCIOTTI		07:15	08:15	09:15			13:15	14:15	15:15			18:15	19:15
	OVA		07:18	08:18	09:18			13:18	14:18	15:18			18:18	19:18
	RONDO		07:21	08:21	09:21			13:21	14:21	15:21			18:21	19:21
17,8	TORTONA MOM CENTRO		07:25	08:25	09:25			13:25	14:25	15:25			18:25	19:25
	TORTONA MOM CENTRO		07:30	08:30			12:30	13:30	14:30			17:30	18:30	19:30
	RONDO		07:34	08:34			12:34	13:34	14:34			17:34	18:34	19:34
	OVA		07:37	08:37			12:37	13:37	14:37			17:37	18:37	19:37
	CASCIOTTI		07:40	08:40			12:40	13:40	14:40			17:40	18:40	19:40
	CASTELNUOVO S		07:45	08:45			12:45	13:45	14:45			17:45	18:45	19:45
	SECOO		07:48	08:48			12:48	13:48	14:48			17:48	18:48	19:48
	GUAZZORA		07:52	08:52			12:52	13:52	14:52			17:52	18:52	19:52
	ISOLA		07:55	08:55			12:55	13:55	14:55			17:55	18:55	19:55

Questa impostazione, come si evince dalle tabelle sotto gli orari tabellari consente di implementare o ridurre le periodicità e le corse stesse senza snaturare l'impianto complessivo: si viene a creare un sistema modulare che possa rispondere più efficacemente alla domanda universale e alle domande particolari che possono arrivare in una condizione di risorse alquanto limitate rispetto all'areale socioeconomico di riferimento.

La modularità è uno dei criteri base nella gara perché consente alla stazione di appaltante di dare delle linee guida molto precise circa il risultato che si vuole ottenere e all'operatore economico di raggiungere una efficienza industriale.

Nel contesto non si tiene conto che tutte le applicazioni migliorative proposte vanno anche a migliorare i flussi di cassa attesi e, quindi, a incidere positivamente sui piani economico-finanziari che si andranno a discutere.

l'orario tabellare del complesso 37-38 con indicata la periodicità minima di eventuale partenza, in considerazione di implementazioni seguendo l'impianto logico fornito:

	ferSì			ferSì	ferSì	ferSì			ferSì				ferSì	ferSì	ferSì		ferSì		ferSì
ISOLA				07:00		08:00	09:00					13:00			14:00	15:00		18:00	19:00
GUAZZORA				07:03		08:03	09:03					13:03			14:03	15:03		18:03	19:03
SEDOO				07:07		08:07	09:07					13:07			14:07	15:07		18:07	19:07
CASTELNUOVO S			06:40	07:10	07:40	08:10	09:10	11:40			12:40	13:10		13:40	14:10	14:40	15:10	16:10	17:10
CASINOTTI				07:15		08:15	09:15					13:15			14:15	15:15		18:15	19:15
OVA				07:18		08:18	09:18					13:18			14:18	15:18		18:18	19:18
RONCO				07:21		08:21	09:21					13:21			14:21	15:21		18:21	19:21
MOLINERI			06:48		07:48			11:48			12:48			13:48	14:48		16:18	17:18	
ORTI LINETO			06:52		07:52			11:52			12:52			13:52	14:52		16:22	17:22	
SALE	06:25		06:55		07:55			11:55			12:55			13:55	14:55		16:25	17:25	
SANROMANO	06:30		07:00		08:00			12:00			13:00			14:00	15:00		16:30	17:30	
VISCARDA	06:34		07:04		08:04			12:04			13:04			14:04	15:04		16:34	17:34	
PASSALACQUA	06:37		07:07		08:07			12:07			13:07			14:07	15:07		16:37	17:37	
TORTONA RONCO	06:41		07:11		08:11			12:11			13:11			14:11	15:11		16:41	17:41	
TORTONA MDM CENTRO	06:45		07:15	07:25	08:15	08:25	09:25	12:15			13:15	13:25		14:15	14:25	15:15	15:25	16:45	17:45
PONTEBURENE PAESE			07:30					12:30			13:30								
	ferSì				ferSì		ferSì	ferSì					ferSì	ferSì		ferSì		ferSì	
PONTEBURENE PAESE			07:30					12:30			13:30								
TORTONA MDM CENTRO	07:00	07:30	07:45	08:00	08:30		12:00	12:30	12:45	13:00		13:30	13:45	14:00	14:30		15:30	16:30	17:30
TORTONA RONCO	07:04			08:04			12:04			13:04				14:04			15:34	16:34	18:04
PASSALACQUA	07:08			08:08			12:08			13:08				14:08			15:38	16:38	18:08
VISCARDA	07:11			08:11			12:11			13:11				14:11			15:41	16:41	18:11
SANROMANO	07:15			08:15			12:15			13:15				14:15			15:45	16:45	18:15
SALE	07:20			08:20			12:20			13:20				14:20			15:50	16:50	18:20
ORTI LINETO	07:23			08:23			12:23			13:23				14:23			15:53	16:53	18:23
MOLINERI	07:27			08:27			12:27			13:27				14:27			15:57	16:57	18:27
RONCO		07:34			08:34			12:34			13:34			14:34			17:34		18:34
OVA		07:37			08:37			12:37			13:37			14:37			17:37		18:37
CASINOTTI		07:40			08:40			12:40			13:40			14:40			17:40		18:40
CASTELNUOVO S	07:35	07:45		08:35	08:45		12:35	12:45		13:35	13:45		14:35	14:45		16:05	17:05	17:45	18:35
SEDOO		07:48			08:48			12:48			13:48			14:48			17:48		18:48
GUAZZORA		07:52			08:52			12:52			13:52			14:52			17:52		18:52
ISOLA		07:55			08:55			12:55			13:55			14:55			17:55		18:55

Dal punto di vista dei turni macchina sono complessivamente tre, uno da Isola, uno da Castelnuovo e uno da Sale. Il personale viaggiante dipende, ovviamente, dal servizio che viene erogato.

Connessa alla linea 37 è la linea 9, importante dorsale che connette Alessandria a Voghera via Sale e Castelnuovo. Non tocca Tortona, ma è ascrivibile a questo cluster per geografia e perché è funzionale non tanto ai centri zona quanto alla sua area centrale, Sale e Castelnuovo verso i centri zona. E' poi connessa al collegamento Tortona – Voghera sul quale occorrerebbe interrogarsi e che, probabilmente andrebbe implementato con la Provincia di Pavia con un servizio congiunto che abbia un pacchetto chilometri in grado di reggere adeguatamente anche a una domanda turistica trattandosi dell'area dove i colli tortonesi divengono Oltrepo.

La linea è lunga e complessa arrivando a 52 km con corse con sezioni di percorso. La funzionalità è prettamente locale e scolastica, ma le potenzialità sono molte e da servizio universale.

In primis si tratterebbe di connettere l'areale di riferimento, un bacino antropico di 15 mila abitanti su un tessuto produttivo vivace a due centrozona, Alessandria e Valenza, la prima che da nodo per Torino e Genova e la seconda che fa da nodo per Milano, Piacenza e sempre Genova.

La pianificazione, quindi, dovrebbe essere sul nodo 30 della stazione di Alessandria e su Voghera che, non essendo nodo, produce una grossa difficoltà di inserimento su una percorrenza di 80 minuti per due sezioni una di 39 e una di 41 minuti.

Un cadenzamento orario su entrambi i nodi comporterebbe un turno macchina in più, un aumento corrispondente di risorse umane e turni poco produttivi a causa di lunghe soste.

Si è quindi optato per il nodo Alessandria lasciando al nodo di Tortona e alla sua accessibilità la porta per Milano attraverso una linea cadenzata sull'intero percorso rispetto al quale non si ipotizzano variazioni di itinerario. Sono possibili due soluzioni, una con un cadenzamento teorico anomalo di 90 minuti realizzabile con solo due turni macchina e un cadenzamento orario sul quale verrà costruita la periodicità sulla base della disponibilità di

buskm

I turni macchina attuali che insistono sulla linea 9 non sono univoci in quanto non si riesce a costruire una turnazione data la profonda asimmetria, rispetto alle altre sono ridotte le varianti di periodicità.

Un cadenzamento orario con tre turni macchina originanti dalla base di Sale, ma aventi inizio e fine servizio a Castelnuovo secondo una massimizzazione dell'offerta viene a costare in termini di buskm quasi il doppio della attuale produzione ovvero 437640 km, del resto si tratterebbe di 14 coppie di corse rispetto alle attuali otto applicando le approssimazioni del caso data l'asimmetria del servizio.

In il modello di esercizio di riferimento a 14 coppie e tre turni macchina con sei autisti teorici.

In fase di gara occorre avere un capitolato che tenda a questa soluzione garantendo una remunerabilità della tratta utile all'investimento.

<i>trai da Torino</i>				06:29	07:29	08:29	09:29	10:29	11:29	12:29	13:29	14:29	15:29	16:29	17:29	18:29	19:29
ALESSANDRIA				6:40	7:40	8:40	9:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	19:40
ALESSANDRIA MATEOTTI				6:45	7:45	8:45	9:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45
MARENGO				6:50	7:50	8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	19:50
SPINETTA MOHELIN																	
CASTELGERIOLO				6:55	7:55	8:55	9:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	19:55
LOBB				7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
COSTANTINA				7:02	8:02	9:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	19:02	20:02
PIOVERA				7:06	8:06	9:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	20:06
GRAVA				7:11	8:11	9:11	10:11	11:11	12:11	13:11	14:11	15:11	16:11	17:11	18:11	19:11	20:11
MONTARICLO																	
ALLUMON CAMBO																	
SALE	5:20	6:20	7:20	8:20	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20	20:20	
ORTI LINEO	5:22	6:22	7:22	8:22	9:22	10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22	20:22	
BIVIO GERBIO	5:25	6:25	7:25	8:25	9:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	19:25	20:25	
CASTELNUOVO SORIMA	5:28	6:28	7:28	8:28	9:28	10:28	11:28	12:28	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28	19:28	20:28	
BIVIO CASTELNUOVO	5:33	6:33	7:33	8:33	9:33	10:33	11:33	12:33	13:33	14:33	15:33	16:33	17:33	18:33			
ALZANO	5:36	6:36	7:36	8:36	9:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	18:36			
BIVIO MOLINO DEI TORTI	5:38	6:38	7:38	8:38	9:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38			
MOLINO DEI TORTI	5:39	6:39	7:39	8:39	9:39	10:39	11:39	12:39	13:39	14:39	15:39	16:39	17:39	18:39			
MAGENTA	5:42	6:42	7:42	8:42	9:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42			
CASE GEROLA	5:46	6:46	7:46	8:46	9:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46			
MEDASSINO	5:52	6:52	7:52	8:52	9:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52	18:52			
VOGHERA	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00			
VOGHERA	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00			
MEDASSINO	6:08	7:08	8:08	9:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08			
CASE GEROLA	6:14	7:14	8:14	9:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14	19:14			
MAGENTA	6:18	7:18	8:18	9:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18	19:18			
MOLINO DEI TORTI	6:21	7:21	8:21	9:21	10:21	11:21	12:21	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21	19:21			
BIVIO MOLINO DEI TORTI	6:22	7:22	8:22	9:22	10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22			
ALZANO	6:24	7:24	8:24	9:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24	19:24			
BIVIO CASTELNUOVO	6:27	7:27	8:27	9:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27	19:27			
CASTELNUOVO SORIMA	5:32	6:32	7:32	8:32	9:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32		
BIVIO GERBIO	5:35	6:35	7:35	8:35	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35		
ORTI LINEO	5:38	6:38	7:38	8:38	9:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	19:38		
SALE	5:40	6:40	7:40	8:40	9:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	19:40		
ALLUMON CAMBO																	
MONTARICLO																	
GRAVA	5:49	6:49	7:49	8:49	9:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49			
PIOVERA	5:54	6:54	7:54	8:54	9:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54			
COSTANTINA	5:58	6:58	7:58	8:58	9:58	10:58	11:58	12:58	13:58	14:58	15:58	16:58	17:58	18:58			
LOBB	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00			
CASTELGERIOLO	6:05	7:05	8:05	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05			
SPINETTA MOHELIN																	
MARENGO	6:10	7:10	8:10	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10			
ALESSANDRIA MATEOTTI	6:15	7:15	8:15	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15			
ALESSANDRIA	6:20	7:20	8:20	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20			
<i>trai per Torino</i>	06:31	07:31	08:31	09:31	10:31	11:31	12:31	13:31	14:31	15:31	16:31	17:31	18:31	19:31			

Il complesso delle linee minori è costituito da un forte impegno uomo-macchina non bilanciato dalla produzione buskm poco generosa nelle valli appenniniche e collinari, sia per il crollo demografico che rende il bacino a domanda debole, sia per l'impoverimento del servizio che esso stesso è stato inibitore della domanda ed ha indebolito la domanda. Causa ed effetto si sono inseguiti fino all'attuale stallo che deve trovare uno sblocco attuabile con una revisione profonda del servizio, con analisi socioeconomica del bacino e con una ipotesi di domanda previsionale.

Le linee oggetto di questo capitolo sono:

- Linea 41: Avolasca – Cerreto – Tortona
- Linea 42: Sarizzola – Tortona
- Linea 91: Garbagna – Tortona
- Linea 92: Carezzano – Tortona

Rispetto alle quali la soluzione del bus a chiamata e delle linee di gronda può essere quella corretta in questo contesto di gara.

Un'ulteriore veloce analisi riguarda il sistema 63, ovvero il complesso di linee fra Novi e Ovada che si suggerisce di portare a gara in versione linearizzata e ottimizzata.

La situazione attuale è particolarmente frammentata e in assenza di un aumento importante di risorse non può essere vantaggiosamente proposta in gara la stessa modalità.

Nelle tabelle che segue una fotografia delle periodicità e dell'impegno in buskm in epoca precovid.

Novi - Predosa - Ovada				
29,7	fer6	5	300	44550
29,7	fer5i	3	200	17820
29,7	fer6a	2	12	712,8
29,7	fer6ea	2	48	2851
29,7	6i	1	40	1188
				67122
Novi - Capriata - Ovada				
25,8	fer6i	3	240	18576
25,8	fer6ea	1	48	1238
25,8	fer6-a	2	288	14861
25,8	fer5-a	1	240	6192
25,8	fer5i	1	200	5160
25,8	fer6a	1	12	309,6
				46337

Nvi - Capriata Mulino - Ovada				
24,3	fer6	1	300	7290
24,3	fer5	1	250	6075
24,3	fer6e	1	60	1458
24,3	fer6i	1	240	5832
24,3	fer6ea	2	48	2333
24,3	fer5ea	1	40	972
24,3	fer5i	2	200	9720
24,3	fer6scol	1	200	4860
24,3	fer5-a	1	240	5832
24,3	fer5e	1	50	1215
				45587
Nvi - Predosa - Capriata Mulino				
12	fer5scol	1	170	2040
Nvi - Capriata - San Cristoforo - Castelletto d'Orba				
24,4	fer5scol	1	170	4148
24,4	6scol	1	30	732
24,4	fer5i	1	200	4880
24,4	6i	1	40	976
24,4	fer6ea	1	48	1171
24,4	fer6-a	1	288	7027
				18934

Lerma - Castelletto d'Orba				
12,3	fer6-a	1	288	3542
12,3	fer5i	1	200	2460
12,3	fer6ea	1	48	590,4
Castelletto Stazione - Lerma				
14,6	fer6scol	1	200	2920
14,6	fer6-a	1	288	4205
				13718
Predosa - Nvi				
16,3	fer6-a	1	288	4694
Ovada - Castelletto d'Orba				
8,3	fer6-a	1	288	2390
Predosa - Alessandria				
27,3	fer5-a	1	24	655,2
				7740
Alessandria - Frugarolo - Basaluzzo - Nvi				
31,3	fer6l	240	4	30048
31,3	fer6-A	288	4	36058
31,3	fer6scol	204	1	6385
31,3	6NS	10	1	313
				72804

Il lavoro di inseguimento della domanda particolare è certosino, ma occorre un radicale cambiamento di impostazione, anche alla luce della disponibilità buskm che ora andremo a sintetizzare.

Alessadria - Novi	sub	72804	sub
Alessandria - Ovada via Novi	sub	329522,4	402326,4
Ovada - Acqui	sub	34707,2	
totale		437033,6	

Il lavoro di inseguimento della domanda particolare è certosino, ma occorre un radicale cambiamento di impostazione, anche alla luce della disponibilità buskm che ora andremo a sintetizzare.

Nel sistema 63 andremo a implementare parzialmente i bus km delle 18 e della 19 rispetto alle quali si ipotizzano sostituzione con servizi a chiamata e inserimento su una nuova convergente su Novi Ligure.

Verranno invece fatti accorpamenti sulla sezione Saiwa della linea 63 che conserva 3 coppie sul percorso Novi – Predosa – Capriata stabilimento Saiwa, i cui valori precovid sono riportati in tabella:

16,1	fer6-a	288	2	9273,6
16,2	fer6-a	288	2	9331,2
16,1	fer5-a	240	2	7728
				26332,8

E di cui viene unificato il percorso passando sempre in Basaluzzo, non ha senso saltare la fermata di Santa Maria, passandoci davanti, per fermare in centro paese per una coppia e fermarvi nelle altre facendo però la circonvallazione risparmiando 100 metri.

Si ritiene quindi di fare entrambe le fermate sul percorso che passa per il paese.

Le varie versioni della linea hanno dalle 4 alle 6 coppie di corse, con alcune coppie in orari straordinari rispetto alla consueta programmazione perché inerenti l'Ilva di cui si riporta l'estratto di programmazione precovid:

periodicità		fer6	fer6	fer6a	fer6-a
da					Alessandria
	Novi Ilva	06:00	14:20	22:20	22:36
	Novi	06:25	14:25	22:25	22:41
per		Ovada	Ovada	Ovada	Ovada
periodicità'		fer6	fer6	fer6-a	fer6a
da		Ovada	Ovada	Ovada	Ovada
	Novi	05:29	13:29	21:19	21:29
	Novi Ilva	05:34	13:34	21:24	21:34
per				Alessandria	

I buskm sono già stati contabilizzati.

Andiamo quindi a individuare tre nuovi direttici andando a inglobare anche la linea 18 e la linea 19 parzialmente soppressa. La contabilizzazione dei km 18 e 19 viene anch'essa parzialmente contabilizzata dovendo quantificare programmazione e erogazione del servizio a chiamata suppletivo.

Le direttrici diventano tre:

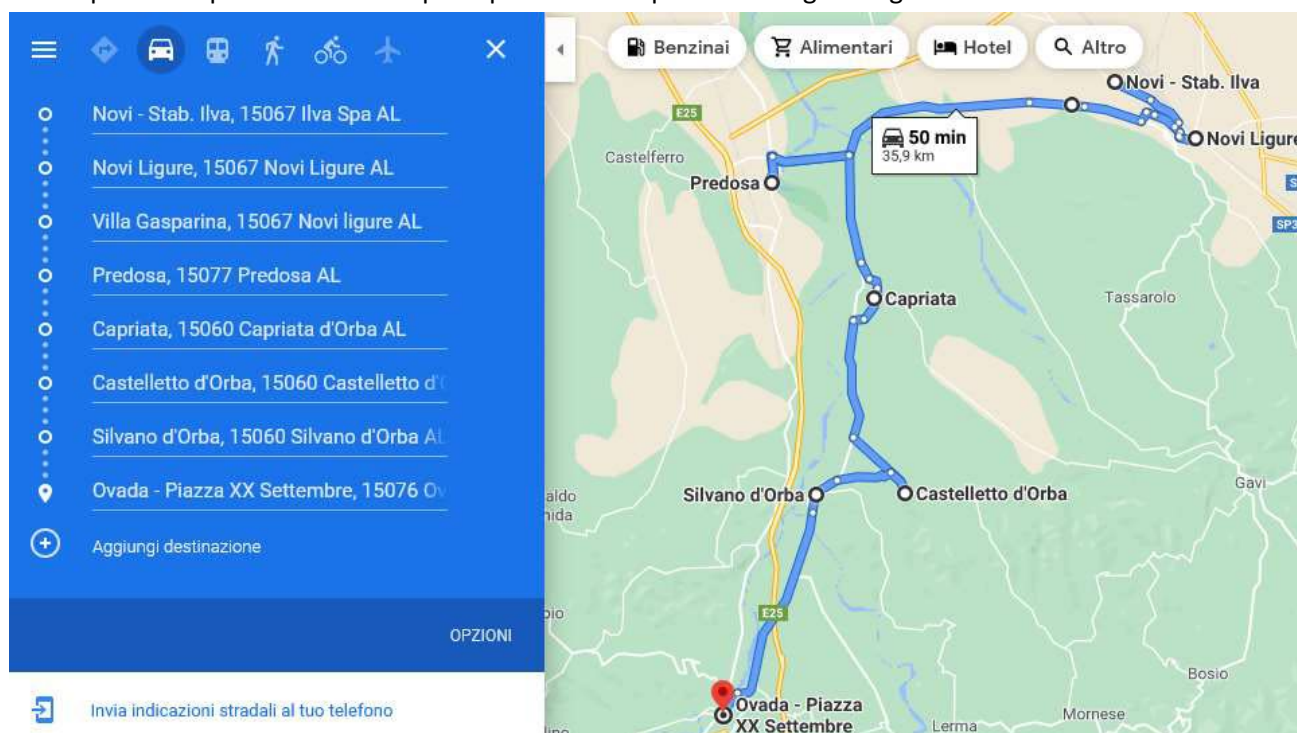
63A Alessandria – Frugarolo – Bosco Marengo – Basaluzzo – Novi Ligure

63 Novi Ligure – Basaluzzo – Predosa – Capriata – Castelletto – Silvano – Ovada (63/ Novi – Predosa – Capriata SAIWA)

18: Alessandria – Pozzolo Formigaro – Novi – Cassano Spinola – (Sant'Agata)

I km della sezione Saiwa della linea 63 non sono stati inseriti nel conteggio iniziale.

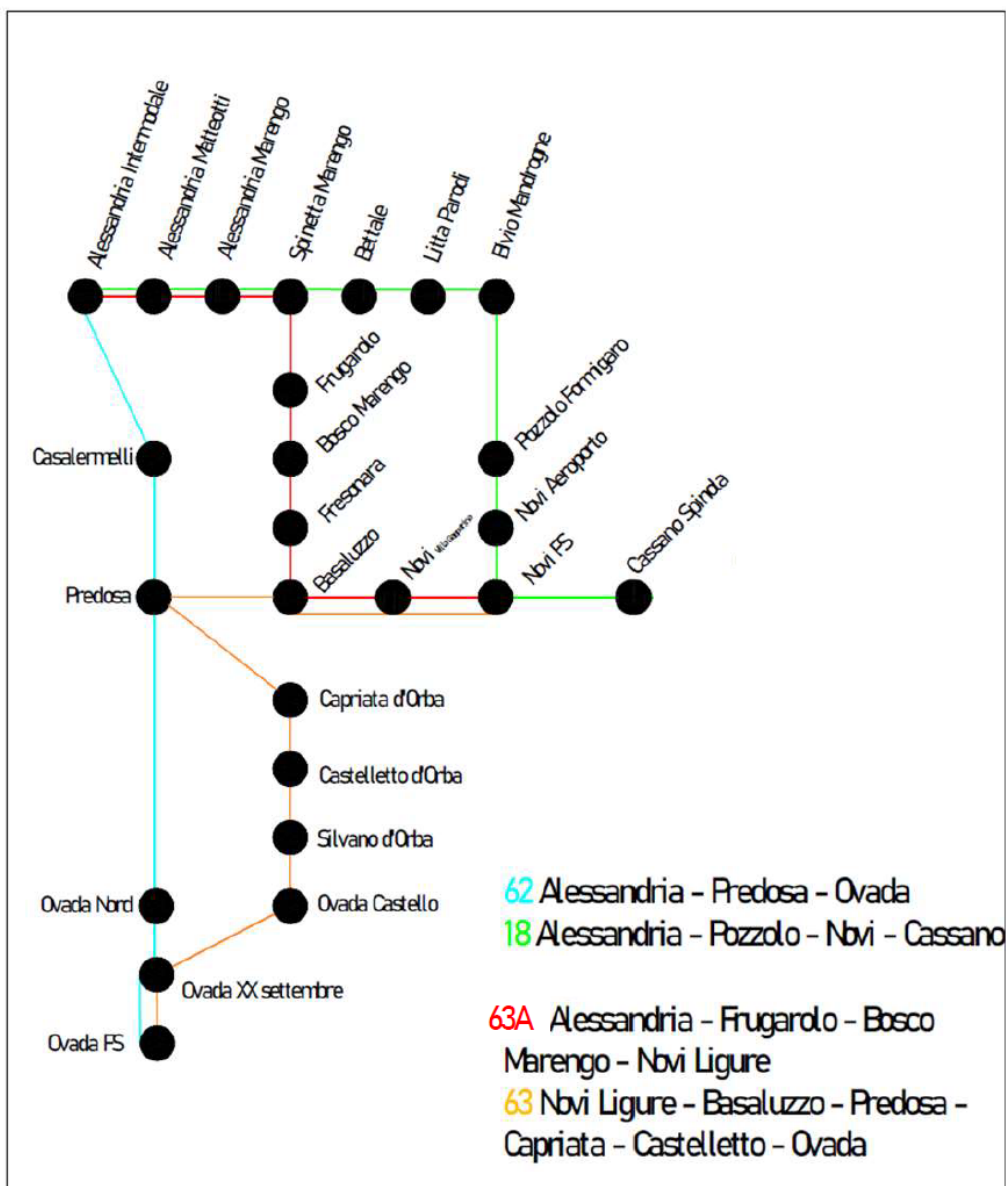
Nello specifico il percorso della 63 principale diventa quello della figura seguente:



Il punto nodale è riuscire a far convergere la programmazione della 63 con quella della 63° in particolare nel tratto Basaluzzo – Novi che è in comune e rispetto al quale occorre trovare un cadenzamento che può essere solo alternativo ad una limitazione della 63A a Basaluzzo.

Questa soluzione troverebbe come impedimento una rottura di carico fra Frugarolo e Bosco Marengo e Novi Ligure, considerando che Frugarolo è dotata di stazione il problema sembra concentrarsi su Fresonara e Bosco Marengo, un bacino antropico di circa 3000 residenti.

Dai dati di traffico si ricava che si ritiene che prevalga una domanda di mobilità di corto raggio dove gli studenti rappresentano il 30% della domanda. Si tratta, quindi, di una domanda di servizio capillare dove lo spostamento deve rispondere il meno approssimativamente possibile alla domanda puntuale. Il servizio universale che andrà progettato dovrà quindi avere caratteristiche suburbane e non potrà presentare rotture di carico sui due principali poli attrattori che sono Alessandria e Novi Ligure.



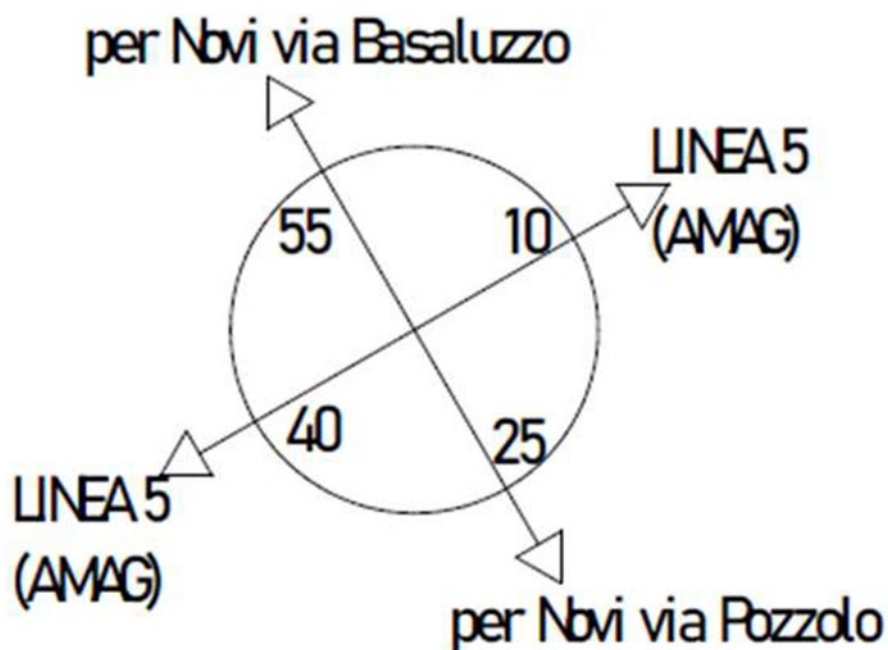
Occorre quindi inserire una programmazione compatibile con la disponibilità buskm attuale, ma è chiaro che si possa e debba partire rappresentando un livello di servizio ottimale raggiungibile con il cadenzamento e effetto rete.

Nello specifico del nuovo sistema 63 è ipotizzabile una struttura oraria di obiettivo che massimizzi e razionalizzi le sovrapposizioni, produca adeguato effetto rete attraverso il cadenzamento e possa introdurre i rinforzi scolastici come quid retribuito ulteriore e non cadere nell'effetto scuolabus del complesso della linea.

La struttura di obiettivo si definisce attraverso la figura seguente che rappresenta i nodi e la struttura delle coincidenze e dei cadenzamenti.

Nell'immagine che segue si evidenzia un altro esempio di effetto di potenziamento del trasporto urbano solo rendendo disponibile per questa mobilità il trasporto extraurbano.

Nodo Alessandria



FREQUENZA 15 MINUTI ALESSANDRIA - SPINETTA MARENGO

Da cui si evince la possibilità di inserire un cadenzamento al quarto d'ora fra Alessandria Intermodale – P. Matteotti – Marengo – Paglieri – Spinetta Marengo con la linea 5 AMAG e la linea 18 BusCompany, allo stesso modo con cui fra Alessandria e San Giuliano si instaura un cadenzamento fra la linea 1 Alessandria – Tortona Buscompany e la linea AMAG revisionata sul percorso, avendo portato la linea 13 a Rivalta Interporto in sinergia con la 81-81/.

Nella figura seguente si riporta l'estratto dell'aggiornamento della tavola 1 relativo all'interazione AMAG – Bus Company.

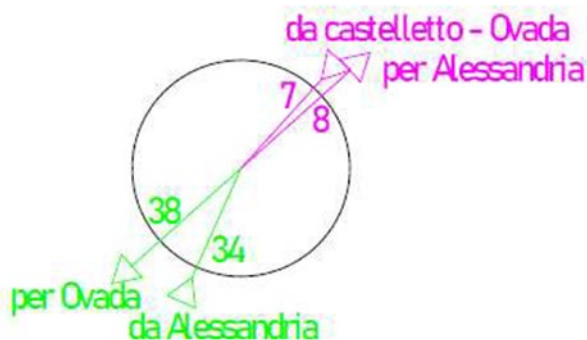
- LINEA 1: ALESSANDRIA - TORTONA
- LINEA 5: ALESSANDRIA - SPINETTA
- LINEA 9: ALESSANDRIA INTERMODALE - CASTELCERIOLO - SALE - CASTELNUOVO - VOGHERA
- LINEA 12: ALESSANDRIA INTERMODALE - CASTELCERIOLO - SAN GIULIANO
- LINEA 13: ALESSANDRIA INTERMODALE - SPINETTA - MANDROGNE - INTERPORTO RIVALTA
- LINEA 18: ALESSANDRIA - SPINETTA - POZZOLO - NOVI - CASSANO
- LINEA 37: TORTONA - CASTELNUOVO - ISOLA SANT'ANTONIO
- LINEA 38: TORTONA - SALE - CASTELNUOVO SCRIVIA



Basaluzzo diventa nodo fra Alessandria – Novi via Bosco e Novi – Ovada al fine di preservare la connessione di Alessandria e hinterland con i comuni della valle Orba come Capriata e Castelletto d'Orba, essendo direttamente connessa a Predosa tramite la linea 62 che potrebbe essere istradata via Maria Bensi ottenendo su quell'areale un rinforzo importante alla linea 3 di AMAG.

Lo schema orario di Basaluzzo è, quindi, sintetizzato nella figura seguente:

Nodo Basaluzzo



coincidenza per Castelletto - Ovada da Alessandria
coincidenza da Castelletto - Ovada per Alessandria

Novi Ligure è, invece, nodo complesso, ma limitatamente al sottosistema 63 presenta questo effetto rete dove il cadenzamento semiorario su Alessandria non è perfetto quanto la linea 18 origina da Cassano, limitarla a Novi comporterebbe una turnazione macchina non sufficientemente produttiva come, parallelamente, la turnazione uomo.

Nodo Novi Ligure

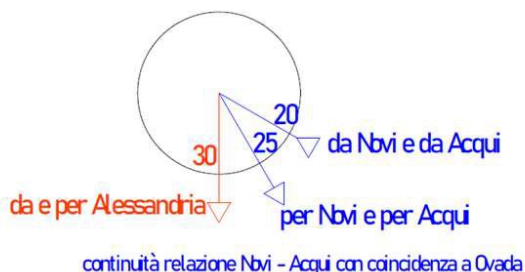


Per quanto concerne Ovada la situazione è più semplice in quanto l'unico scambio previsto delle tratte 63 ed ex-63 avviene con Ovada. La sinergia con la 62 avviene con un parallelo e non con alternanza facilitando l'interscambio della rete SAAMO con le destinazioni di Novi e Alessandria.

La percorrenza Acqui – Ovada della 63 viene traslata sulla omologa linea SAAMO rispetto alla quale Ovada diventa un equivalente nodo 30.

Viene mantenuta la continuità della relazione Novi – Acqui attraverso interscambio a Ovada.

Nodo Ovada





La concretizzazione orariale di questo impianto produce una griglia sulla quale è facile costruire una programmazione regolabile di intensità facilmente: ovvero si costruisce un sistema cadenzato a rete che può funzionare con una programmazione essenziale e quindi con un adeguamento all'attuale modesta disponibilità che abbia la massima efficacia in considerazione delle risorse, ma che possa essere facile oggetto di implementazione facendo della marginalità un elemento essenziale del costo di produzione ad un aumento, anche progressivo, di produzione.

Si tratta di costruire una rete in grado di funzionare con le attuali risorse e di essere facilmente implementabile con aumenti di produzioni che divengono ottimizzazioni anche industriali e non un aumento lineare del costo di produzione.

Andremo, quindi, a proporre uno schema orariale e sulla base della produzione di obiettivo per questa fase su quello andremo a costruire la periodicità.

Andiamo a analizzare la linea 63 e la 63A che fanno nodo a Basaluzzo, si ricorda che il ramo Ovada – Acqui viene inserito nella linea ex-SAAMO (Trotta) e che il ramo Alessandria – Novi via Pozzolo diviene linea 18 (in sinergia con il sistema AMAG dell'area Alessandria Sud e in fusione con la ex-linea provinciale Novi – Cassano).

E' stata inserita nella programmazione commerciale anche quella che potremmo definire 63/ ovvero la linea che si attesta allo stabilimento Saiwa di Capriata cui aggiungeremo la dotazione buskm come dotazione di produzione di riferimento per la scelta della periodicità nella programmazione di base che andremo a descrivere nella tabella seguente.

La disponibilità di produzione per il nuovo sistema diventa quindi

Alessadria-Novì			sub	72804	63A	sub
Alessandria-Ovada via Novi			sub	329522,4	63-18	402326,4
Novì-Saiwa			sub	26332	63/	
Ovada-Acqui			sub	34707,2	SAAMO	
Novì-Cassano			sub	47882,4	18	
totale				511248		
Nuova buskm disponibili				462824		

Si propone, quindi, un modello di esercizio per la nuova linea 63

parziale	progressivo		fer6	fer6	fer5	fer6	fer5	fer6	fer6	fer6	fer6	fer5	fer6	fer6	fer5	fer6	fer5	fer6	fer5	fer6
2,6		Novi Ilva	05:25	06:20								dampri	13:25	14:25						22:40
	0	Novi FS	05:30	06:25	06:55	07:25	07:55	08:25	09:25	12:25	12:25	13:25	13:30	14:30	15:25	17:25	18:25	19:25	20:25	21:25
3,5	3,5	Villa Gasparina	05:36	06:32	07:02	07:32	08:02	08:32	09:32	12:32	12:32	13:32	13:37	14:37	15:32	17:32	18:32	19:32	20:32	21:31
1,9	5,4	Sant'Antonio		06:35	07:05	07:35	08:05	08:35	09:35	12:35	12:35	13:35	13:40	14:40	15:35	17:35	18:35	19:35	20:35	21:34
1,8	7,2	Basaluzzo		06:39	07:09	07:39	08:09	08:39	09:39	12:39	12:39	13:39	13:44	14:44	15:39	17:39	18:39	19:39	20:39	21:39
2,3	9,5	Elvio Irinde	05:39	06:41	07:11	07:41	08:11	08:41	09:41	12:41	12:41	13:41	13:46	14:46	15:41	17:41	18:41	19:41	20:41	21:37
2,6	12,1	Predosa		06:45	07:15	07:45	08:15	08:45	09:45	12:45	12:45	13:45	13:50	14:50	15:45	17:45	18:45	19:45	20:45	21:40
6,3	18,4	Capriata	Salvo 05:45	05:53	07:23	07:53	08:23	08:53	09:53	12:53	12:53	13:53	SWA 13:55	14:58	15:53	17:53	18:53	19:53	20:53	SWA 21:45
2,7	21,1	Pratalborato		06:57	07:27	07:57	08:27	08:57	09:57	12:57		13:57	14:02	15:02	15:57	17:57	18:57	19:57	20:57	21:07
0,7	21,8	Castelletto d'Orba Stazione		06:58	07:28	07:58	08:28	08:58	09:58	12:58		13:58	14:03	15:03	15:58	17:58	18:58	19:58	20:58	21:08
3,2	25	Castelletto d'Orba		07:02	07:32	08:02	08:32	09:02	10:02	13:02		14:02	14:07	15:07	16:02	18:02	19:02	20:02	21:02	21:12
3,5	28,5	Silvano d'Orba		07:09	07:39	08:09	08:39	09:09	10:09	13:09		14:09	14:14	15:14	16:09	18:09	19:09	20:09	21:09	21:19
3,2	31,7	Lercaro		07:13	07:43	08:13	08:43	09:13	10:13	13:13		14:13	14:18	15:18	16:13	18:13	19:13	20:13	21:13	21:23
2,2	33,9	Ovada castello		07:15	07:45	08:15	08:45	09:15	10:15	13:15		14:15	14:20	15:20	16:15	18:15	19:15	20:15	21:15	21:25
0,8	34,7	Ovada XX settembre		07:20	07:50	08:20	08:50	09:20	10:20	13:20		14:20	14:25	15:25	16:20	18:20	19:20	20:20	21:20	21:30
34,7																				
			fer6	fer6	fer6	fer5	fer6	fer5	fer6	fer6	fer6	fer6	fer6	fer5	fer6	fer5	fer6	fer5	fer6	fer6
	0	Ovada XX Settembre	04:25	06:25	06:55	07:25	07:55	08:25	09:25	11:25	12:25	13:25		14:25	15:25	17:25	18:25	19:25	20:25	
0,8	0,8	Ovada castello	04:30	06:30	07:00	07:30	08:00	08:30	09:30	11:30	12:30	13:30		14:30	15:30	17:30	18:30	19:30	20:30	
2,2	3	Lercaro	04:32	06:32	07:00	07:30	08:00	08:30	09:30	11:32	12:32	13:32		14:32	15:32	17:32	18:32	19:32	20:32	
3,2	6,2	Silvano d'Orba	04:36	06:36	07:06	07:36	08:06	08:36	09:36	11:36	12:36	13:36		14:36	15:36	17:36	18:36	19:36	20:36	
3,5	9,7	Castelletto d'Orba	04:43	06:43	07:13	07:43	08:13	08:43	09:43	11:43	12:43	13:43		14:43	15:43	17:43	18:43	19:43	20:43	
3,2	12,9	Castelletto d'Orba stazione	04:47	06:47	07:17	07:47	08:17	08:47	09:47	11:47	12:47	13:47		14:47	15:47	17:47	18:47	19:47	20:47	
0,7	13,6	Pratalborato	04:48	06:48	07:18	07:48	08:18	08:48	09:48	11:48	12:48	13:48		14:48	15:48	17:48	18:48	19:48	20:48	
2,7	16,3	Capriata	04:52	Salvo 06:15	06:52	07:22	07:52	08:22	08:52	09:52	11:52	12:52	13:52	Salvo 14:15	14:52	15:52	17:52	18:52	19:52	Salvo 22:15
6,3	22,6	Predosa	05:00	06:20	07:00	07:30	08:00	08:30	09:00	10:00	12:00	13:00	14:00	14:20	15:00	16:00	18:00	19:00	20:00	21:00
2,6	25,2	Elvio Irinde	05:04	06:23	07:04	07:34	08:04	08:34	09:04	10:04	12:04	13:04	14:04	14:23	15:04	16:04	18:04	19:04	20:04	21:04
2,3	27,5	Basaluzzo	05:07		07:07	07:37	08:07	08:37	09:07	10:07	12:07	13:07	14:07	14:25	15:07	16:07	18:07	19:07	20:07	21:07
1,8	29,3	Sant'Antonio	05:10	06:26	07:10	07:40	08:10	08:40	09:10	10:10	12:10	13:10	14:10	14:29	15:10	16:10	18:10	19:10	20:10	21:10
1,9	31,2	Villa Gasparina	05:13	06:29	07:13	07:43	08:13	08:43	09:13	10:13	12:13	13:13	14:13	14:32	15:13	16:13	18:13	19:13	20:13	21:13
3,5	34,7	Novi FS	05:20	06:35	07:20	07:50	08:20	08:50	09:20	10:20	12:20	13:20	14:20	14:38	15:20	16:20	18:20	19:20	20:20	21:20
2,6		Novi Ilva	05:25									13:25	14:25						21:25	22:40

Direttrice: ALESSANDRIA - NIZZA M.TO – CANELLI

In questo ambito si considera sempre l'opportunità del ripristino della linea ferroviaria per Alba (il tratto da Nizza è pronto all'esercizio e va ripristinato il tratto diramazione Cantalupo – Nizza Monferrato).

Tale ripristino può essere connesso ad un aumento dell'areale a chiamata previsto nel nicese.



La direttrice ha una forte connotazione urbana e in realtà si combina con la ex linea urbana prima 14 e poi 15 dell'asset alessandrino Alessandria – Villa del Foro, l'Amministrazione comunale di Alessandria ha lodevolmente finanziato tre coppie di corse di linea urbana 3 fino a Casalbagliano, ma senza una visione organica della rete sforzi come questo non convergono sulla domanda reale e non intercettano quella potenziale,

Le frazioni Casalbagliano e Villa del Foro come il paese di Oviglio devono rientrare in un piano dei trasporti maggiormente organico alla città, è quindi pensabile adottare un cadenzamento orario sul percorso Alessandria – Oviglio e biorario con rinforzi scolastici sulla relazione Alessandria – Masio e un cadenzamento biorario integrato sulla relazione Alessandria – Castagnole delle Lanze. Rispondendo a legittime istanze del territorio e in relazione alla città di Alessandria porta di Monferrato e Langa non sarebbe inopportuno prevedere il ripristino della ferrovia Alessandria – Alba con una serie iniziale di 4 coppie cui aggiungere treni storici-turistici nei festivi. La relazione ferroviaria sarebbe in integrazione modale alla relazione bus capillare e metropolitana nel percorso afferente il capoluogo.

Direttrice Alessandria – Acqui Terme

La relazione Alessandria – Acqui Terme non può prescindere da una profonda interazione con la ferrovia Alessandria – Acqui Terme – Savona, interazione tariffaria e orariale ora pressochè nulla, ma che consentirebbe un recupero di efficacia molto superiore allo sforzo per uniformare senza aumentare i servizi.

Un provvedimento utile alla valorizzazione della intermodalità della stazione di Acqui Terme è lo spostamento nel piazzale antistante il fabbricato viaggiatori dello stallo di partenza della autolinea per Alessandria, con una redazione, magari a cura della Provincia, di un quadro orario cartaceo e digitale che comprenda tutte le corse ferroviarie e automobilistiche fra le due città, fra le quali insiste un significativo flusso che potrebbe agevolmente spostarsi verso l'offerta sostenibile attuale, buona sul profilo della quantità complessiva e meno della distribuzione delle corse nell'arco della giornata.

A parità di risorse, ma con un lavoro di razionalizzazione è possibile redistribuire le autocorse ottenendo un cadenzamento omogeneo e di sicura maggiore attrattività a tutti i generi di utenza.

Opportuno se non banale sarebbe sulla tratta Alessandria - Acqui Terme attivare una integrazione tariffaria ferro-gomma di facile finanziabilità.

Anche solo inserendo un orario tabellare che riporti in completezza tutta l'offerta fra le due città emerge una relazione efficace assolutamente non percepita da una utenza che non sia più che esperta, sicuramente il viaggiatore occasionale, il cittadino non locale o il turista difficilmente si crea un quadro sinottico delle relazioni parallele se questo non gli viene in qualche modo suggerito, va tenuto conto che l'utenza pendolare, per quanto ovviamente importante e significativa, difficilmente raggiunge il 40% dell'utenza complessiva di una linea ferroviaria.

Questo dato impone che negli ambiti della comunicazione, come della organizzazione non debba essere considerata la sola esigenza pendolare, ma sia opportuno avere una visione universale dell'offerta.

Il risultato di una simile incomunicabilità è una offerta per lo più nota agli utenti abituali, abbastanza rarefatti negli anni, e ai flussi scolastici solo per i quali, per esempio, è costruito l'orario degli autoservizi.

La percezione complessiva dell'offerta è quella di un modesto servizio ferroviario e di un modesto servizio bus costruito sul trasporto studenti: tale configurazione è percepita e reale in molte aree del Piemonte orientale sia settentrionale che meridionale, ma nello specifico caso della relazione Alessandria - Acqui Terme è dominante la percezione perché, come dimostrato, l'offerta complessiva è abbastanza interessante. Su di essa pesa significativamente l'assenza di integrazione tariffaria e la fruibilità scende molto non potendo l'utente avvalersi indifferentemente del bus o del treno.

Il risultato è una perdita significativa di utenza potenziale e una sostanziale inefficacia di una spesa significativa per la gestione dell'offerta.

Al solo costo di una redazione razionale di un orario e al solo costo di una integrazione tariffaria che i moderni sistemi di bigliettazione e di riconoscimento rendono bassissimi al gestore, la Regione, si consentirebbe una offerta davvero importante ad un territorio lanciato verso uno sviluppo turistico che può e deve essere sostenibile.

Un cadenzamento semiorario complessivo garantirebbe a tutte le fasce di utenza un servizio puntuale, riconoscibile ed efficace senza vincolare un intero esercizio alle esigenze particolari. La possibilità dell'implementazione automobilistica razionalizzando l'attuale esercizio distribuito su più linee rende possibile il progetto con un incremento di spesa ragionevole.

Un primo passo verso lo sviluppo sostenibile è quello di rendere l'opzione del trasporto collettivo una scelta possibile ad una più ampia categoria di viaggiatori, questo risultato non è necessariamente ottenibile solo con grossi investimenti in materiale rotabile e quantità di corse, in quanto un bus nuovo che opera su una programmazione inefficace e/o non comunicata è solo un aumento di costo fisso e aumentare le corse senza un sinergia modale invece di essere un costo marginale diventa un investimento in perdita.

Per quanto concerne la tratta Alessandria - Acqui Terme, quindi, il servizio è strutturalmente ben concepito avendo l'itinerario sdoppiato in una via Gamalero e in una via Rivalta Scrivia, e con il sistema ferroviario della Alessandria - Savona la linea diventa a tre vie.

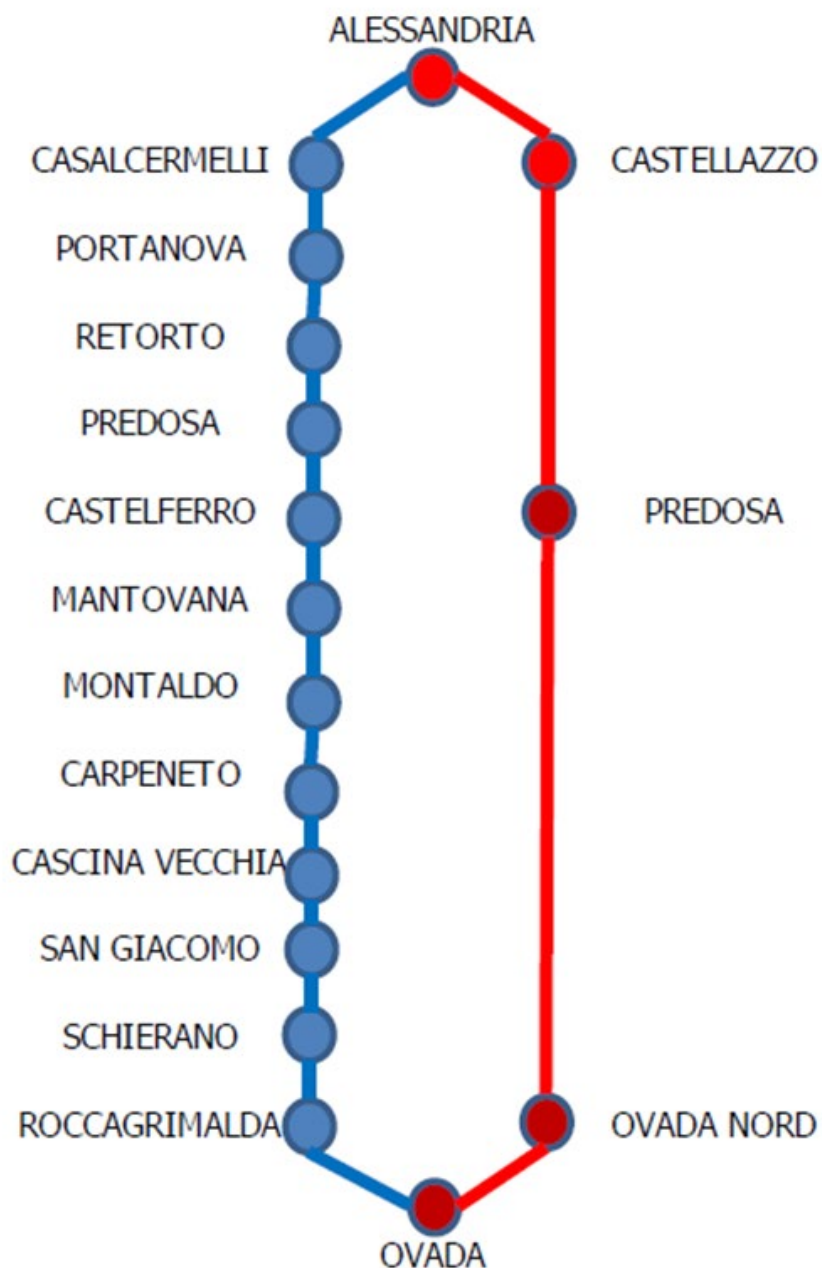
<i>minuto arrivo</i>	<i>20</i>	<i>50</i>	<i>20</i>
<i>minuto partenza</i>	<i>40</i>	<i>10</i>	<i>40</i>
categoria	Autobus	Metropolitano Alessandria - Bistagno	Reg
cadenzamento	biorario con rinforzi	orario	biorario
località			
Alessandria	●	●	●
Cantalupo	●	●	
Borgoratto Alessandrino		●	●
Gamalero		●	
Sezzadio		●	
Gavonata		●	
Rivalta Bormida	●		
Cassine	●	●	●
Caranzano Sant'Andrea		●	
Strevi	●	●	●
Acqui Terme	●	●	●
Terzo Montabone		●	●
Bistagno		●	●
Pontù			●
Montechiaro Denice			●
Mombaldone Roccaverano			●
Spigno			●
Merana			●
Piana			●
Dego			●
Rocchetta Cairo			●
Cairo Montenotte			●
San Giuseppe di Cairo			●
Altare			●
Savona			●

Si consideri che il metropolitano individua in Alessandria un nodo 0 implementabile con la relazione per Milano.

Direttrice: Alessandria – Ovada

In merito a questa direttrice occorre individuare il servizio ferroviario potenziale parallelo rispetto al quale questa Fondazione ha già pubblicato un contributo su cui si rimanda. Nell'ottica di gara va tenuto conto che tale ripristino ferroviario è caldeggiato da molti enti come è evidenziato anche nei capitoli successivi relativi alle note degli Enti Locali di quadrante.

L'ipotesi gestionale più interessante per la redazione del capitolato di gara è quella della figura successiva che, peraltro, ottimizza l'areale ovadese.



Ovviamente il servizio automobilistico tende a compensare la lentezza con la capillarità e i modesti flussi gestiti con i minori costi, ma in un'ottica di shift modale e di valorizzazione tramite accessibilità del territorio è opportuno che alla linea ferroviaria, a parte una modesta integrazione bus, con un solo turno bus non si accompagni una autolinea parallela ma una revisione del tpl, intervenendo con integrazione sulle linee Provincia di Alessandria.

Tale configurazione riduce il numero di linee e potrebbe consentire, due cadenzamenti orari paralleli con integrazioni bus semiorarie sul percorso ferroviario operate da bus.

A Predosa si inserisce la linea di gronda Predosa – Novi Ligure, a Ovada la linea di gronda Ovada – Capriata – Pratalborato – Castellazzo – Alessandria.

La vastità del territorio impone il non abbandono di tutte le relazioni, ma una loro riorganizzazione intorno alle direttrici, si tratta di uno studio molto dettagliato che, in effetti, può arrivare a consolidamento progressivo post-gara in accordo con i vettori cui vengono date le linee guida, seppure con la discrezionalità necessaria ad una ottimizzazione che non sia solo meramente industriale.

Si individua in questa fase il metodo di progettazione.

Le linee dell'area definito Basso Monferrato e che non sono state classificate né in ambito provinciale Asti né in ambito direttrici Alessandria e area vasta fanno capo a Casale Monferrato.

Una indagine approfondita già svolta da Agenzia per la Mobilità Piemontese ha individuato nell'areale collinare alto casalese, basso monferrino fra Nizza e Acqui Terme così come per l'Alto Acquese un areale di servizi chiamata opportunamente strutturato sul modello Moeves.

Una indagine approfondita sugli spostamenti sistematici e sulle potenzialità di relazioni aperte e ora inesistenti potrebbe portare alla soppressione di una serie di linee operate da una a tre coppie di corse e arrivare, oltre ai servizi a chiamata, a una linea di gronda circolare passante per due stazioni ferroviarie che completi l'offerta di mobilità di questi aerei a bassa densità antropica sistemica.

Il fondamentale areale del gaviense vede un lotto a sé che ricalca le attuali impostazioni e su cui è pensabile, comunque, una maggiore integrazione nel sistema alessandrino e in integrazione al sistema ferroviaria, per esempio considerando Arquata come punto nodale di integrazione.

Il servizio urbano novese viene gestito con un solo materiale e permangono molti servizi suburbani a questo dissociato, l'elenco delle linee in oggetto cui va associata una individuazione di linea di gronda e una individuazione di servizi da associare al modello Moeves novese.

N1: Gavi - Arquata - Serravalle - Novi Ligure

N2: Gavi - Nebioli - Costa S.T. - Parodi - Tramontana

N3: Gavi - Alice - Bosio - Mornese

N4: Gavi - Francavilla - Pasturana - G3 - Novi - Novi Ilva

N5: Gavi - Pratolungo - Serravalle - Novi Ligure

N6: Gavi - Carrosio - Voltaggio - Castagnola - Busalla

N7: Arquata - Varinella - Variano - Grondona

N8: Gavi - S. Cristoforo - Rovereto - Tassarolo - Novi - Novi Ilva

N9: Sorli - Albarasca - Vargo - Stazzano - Serravalle

N10: Arquata - St. Europa Metalli - St. Roquette - Tortona

Tale elenco linee vede la direttrice tripla Tortona - Arquata come un elemento imprescindibile da cui partire e cui devono fare riferimento le linee di gronda e i servizi a chiamata.

Alcune riflessioni sul sistema 62-63 (Alessandria/Novi - Ovada).

Le differenze con l'attuale programmazione sono vistose e se sull'intero percorso da capolinea a capolinea si evidenzia un tempo di percorrenza superiore si ottiene, però, una linea completa che asseconda tutta la domanda di mobilità fra le interconnesse periferie.

E' chiaro che non vi sia una alta domanda fra Novi e Ovada, ma ve ne sia in maniera significativa fra le località comprese fra le due località e le località stesse in maniere sostanzialmente equivalente.

La 62, infatti, si configura essenzialmente come una linea veloce di connessione fra Alessandria, Casale Monferrato, Predosa e Ovada, mentre la 63 diventa strumento di mobilità su tutto l'asse raddoppiando al costo di un aumento ragionevole di tempi di percorrenza l'offerta su Predosa, Capriata, Silvano e Castelletto d'Orba, un bacino antropico di quasi 10000 abitanti che ora vede poche coppie di corse per i centri zona spalmate su un numero eccessivo di periodicità.

Consideriamo, quindi, la 63A ovvero la linea che da Alessandria va a Novi Ligure passando per Frugarolo, Bosco Marengo e Basaluzzo descritta precedentemente e rispetto alla quale si viene a creare il nodo Basaluzzo.

L'attuale programmazione è molto modesta rispetto al bacino antropico e rispetto al potenziale, ma si è cercato di mantenere nella proposta di fase uno la medesima produzione evidenziando attraverso un codice colori le possibili implementazioni.

Il sistema di progettazione è quello già descritto: un sistema a rete facilmente implementabile che faccia della marginalità elemento principale del costo di un auspicato aumento di produzione.

Nell'orario tabellare che segue si inserisce uno schema orario di base con indicazione di cinque coppie di corse di cui una solo scolastica e le altre feriali.

Come si evince si aumenta la percorrenza attuale, ma vengono fornite nella prima figura la configurazione che si ritiene minima confrontando l'attuale offerta su varie periodicità, si inseriscono evidenziati in rosa pallido le corse che sarebbero da implementare avendo le risorse per poterlo fare e si opzionano delle diverse periodicità per ridurre il monte chilometri e rientrare nei parametri che ci siamo posti come prima fase della progettazione.

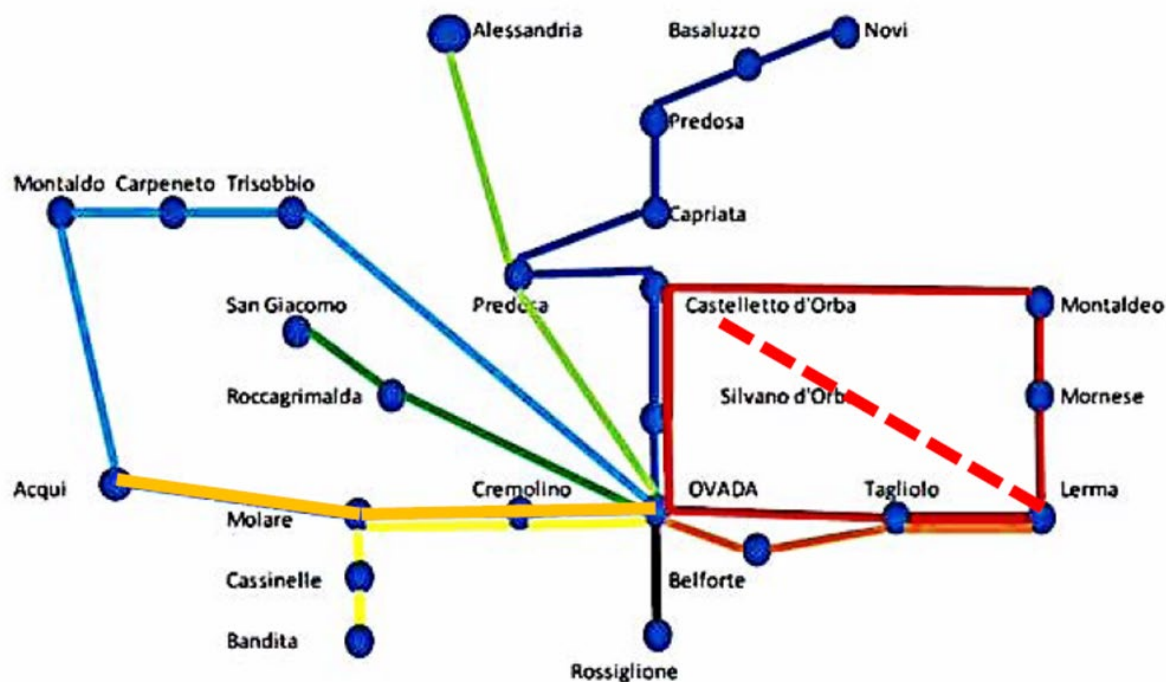
Pag. 111 di 173

	Alessandria Intermodale			fer6-a		fer6-a		fer5-a		fer6-a		fer6-a		fer5-a			
	Alessandria Matteotti			06:55	07:55	08:55	09:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	
	Alessandria Marengo			07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	
	Spinetta Marengo			07:06	08:06	09:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	
	Elvio Mandrogne			07:10	08:10	09:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	
	Pozzolo Formigaro			07:15	08:15	09:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	
	Novi Ligure			07:23	08:23	09:23	10:23	11:23	12:23	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:23	19:23	
	Cassano Spinola			07:32	08:32	09:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32	
38,9				07:47	08:47	09:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47	
				fer6-a	fer6-a	fer6-a		fer5-a		fer6-a		fer6-a		fer5-a			
	Cassano Spinola			07:17	08:17	09:17	10:17	11:17	12:06	13:17	14:06	15:17	16:06	17:17	18:06	19:17	20:17
	Novi Ligure			07:32	08:32	09:32	10:32	11:32	12:21	13:32	14:21	15:32	16:21	17:32	18:21	19:32	20:32
	Pozzolo Formigaro			07:41	08:41	09:41	10:41	11:41	12:30	13:41	14:30	15:41	16:30	17:41	18:30	19:41	20:41
	Elvio Mandrogne			07:48	08:48	09:48	10:48	11:48	12:37	13:48	14:37	15:48	16:37	17:48	18:37	19:48	20:48
	Spinetta Marengo			07:53	08:53	09:53	10:53	11:53	12:42	13:53	14:42	15:53	16:42	17:53	18:42	19:53	20:53
	Alessandria Marengo			07:57	08:57	09:57	10:57	11:57	12:46	13:57	14:46	15:57	16:46	17:57	18:46	19:57	20:57
	Alessandria Matteotti			08:01	09:01	10:01	11:01	12:01	12:50	14:01	14:50	16:01	16:50	18:01	18:50	20:01	21:01
	Alessandria Intermodale			08:06	09:06	10:06	11:06	12:06	12:55	14:06	14:55	16:06	16:55	18:06	18:55	20:06	21:06
Alessandria Novi via Pozzolo																	
24,3	fer6EA		48	2	2332,8		all fer6		140040								
24,3	fer6i		240	2	11664			or	or								
24,3	fer6-a		288	4	27993,6				or								
24,3	fer5-a		240	4	23328		fer6-a	8	89626								
24,3	fer5i		200	2	9720		fer5-a	4	37344								
24,3	fer5ea		40	2	1944				126970								
24,3	6i		40	1	972												

La soppressione della linea 19 e l'istituzione del servizio a chiamata si argomenta attraverso la valutazione dei dati demografici e statistici dei due comuni attraversati dalla linea e che li connette non al centro zona, ma a Cassano Spinola. Il servizio a chiamata potrebbe operare direttamente su Novi Ligure esaudendo in maniera più particolare una domanda di mobilità chiaramente particolare.

Prevedendo la riduzione a quattro circolari della 19 con servizio a chiamata o per intero servizio a chiamata allora la compensazione può soddisfare l'implementazione dei cadenzamenti delle direttrici.

Nell'immagine che segue una prospettiva possibile della sottorete in esame.



La proposta di offerta appare più lineare, completa e appetibile anche a utenze ora lontane dal trasporto pubblico: alla velocità commerciale si è preferita la capillarità e la semplicità dell'offerta, i tempi di percorrenza

fra i capolinea sono aumentati in media significativamente, ma l'offerta sulle località intermedie è raddoppiata e si deve tener conto che, come accennato, non vi molta domanda fra Novi e Ovada, ma vi è in maniera significativa fra le località intermedie rispetto ai due centri zona in maniera quasi paritetica.

Per quanto concerne Alessandria si è introdotta una modifica d'impianto che coinvolge la programmazione urbana e suburbana e che consente una sinergia orariale che da sola raddoppia l'offerta.

E' chiaro che si possa raggiungere un obiettivo importante ad aumentare la produzione e quindi una disponibilità a garantire un aumento dei buskm di circa il 20% per integrare i cadenzamenti e in attesa di uno sviluppo del festivo in sinergia con portatori di interesse che possano contribuire alla compensazione ottimizzante le performance sul territorio e una maggiore continuità di servizio con una ulteriore riduzione delle periodicità a vantaggio di quella più frequente.

7. Cenni sui servizi urbani

Una breve nota va dedicata al tema dei servizi urbani che, specie nel capoluogo, assumono un ruolo di “conurbani” più che urbani.

Individuiamo non tanto dei servizi prettamente urbani, ma dei servizi extraurbani e dei servizi di area metropolitana.

In Asti questa relazione di area metropolitana è limitata alla linea di Viarigi.

In Casale Monferrato occorre un ridisegno che consenta di massimizzare l’uso del trasporto pubblico sfruttando le penetrazioni urbane e ridisegnando quegli assi di forza che possano essere il riferimento dei servizi a chiamata.

In Alessandria il servizio urbano abbraccia, nella visione che si suggerisce, sia Valenza che Tortona comprendendo Castellazzo Bormida, sostanzialmente è la vasta area logistica a ridisegnare i confini dell’areale socioeconomico di riferimento.

Rispetto ad Alessandria capoluogo la complessità è maggiore e non è più pensabile di individuare una sola fermata (capolinea hub), sia esso il centro intermodale che si può ipotizzare venga realizzato o l’intermodalità rappresentata dalle attuali banchine adiacenti la stazione ferroviaria, ma occorre individuare già nella prospettiva della gara tre fermate di riferimento per tutte le linee:

- stazione ferroviaria (intermodale in alcune grafiche di questo contributo)
- Università-Campus (Piazza Perosi)
- Ospedale (attualmente spalto Marengo in prospettiva via Moccagatta)

Occorre che le tariffe e le possibilità di spostamento su tutto il sistema extraurbano possano comprendere tutti e tre questi poli attrattori e possano essere compresi gli spostamenti fra i poli attrattori.

È un elemento fondamentale quello della “banalizzazione” del servizio urbano e extraurbano negli spostamenti urbani, anche non in presenza di area conurbata e questo deve valere per tutte le città che dispongono di importanti penetrazioni urbane come tutti i centri zona della provincia alessandrina come Acqui Terme, Novi, Ovada, Valenza e Tortona.

Accompagnare l’innovazione Moeves con la possibilità di fruire degli extraurbani in ambito urbano costituisce sostanzialmente la creazione di un servizio urbano tradizionale a costo zero dove il servizio a chiamata diventa elemento di completamento di una efficacia importante sul territorio.

Non è stato dissimile il processo di riforma avviato a Cuneo e non è dissimile la conurbazione di Novara dove tutte le linee urbane hanno capolinea nel comune limitrofo dove il comune limitrofo è una città.

Novara è sovrapponibile demograficamente a Alessandria con poco più di centomila abitanti e la linea 1 ha capolinea in Camera che è delle dimensioni di Ovada, la linea 3 in Galliate che ha oltre 15 mila abitanti, la linea 8 a Trecate che ne ha oltre 22000, come Valenza o Acqui Terme.

Per quanto concerne Alessandria si deve quindi impostare il capoluogo come se fosse il centro città e le città della provincia come i principali quartieri da connettere al centro, questa visione è indispensabile in un contesto dove il tessuto socioeconomico ha una forte matrice nella logistica e, quindi, grosse estensioni dove è alta la densità antropica e bassa la residenzialità. Il tessuto economico diventa anche tessuto urbano e le ampie aree di nuova estensione diventano momenti della città portando residenzialità, servizi e facendo crescere il territorio connettendo tutte le periferie in modo che i plessi scolastici siano raggiungibili così come i servizi.

Il trasporto pubblico locale non è solo un servizio sociale cui adempiere nel modo migliore, ma un fondamentale strumento di indirizzo e governo del territorio e questa gara è un possibile strumento per dare una svolta positiva a questo ruolo.

9 Allegato: I contributi dal territorio

9.1. Provincia di Alessandria

In merito alla predisposizione del Piano Integrato della Mobilità pubblica e Accessibilità del Bacino Sud-Est del Piemonte, la Provincia di Alessandria ritiene opportuno l'inserimento dei seguenti aspetti:

CAMMINO DI SAN MICHELE

La "Micaelica" è un itinerario storico devozionale che vede coinvolti diversi paesi europei sulle tracce dell'antico pellegrinaggio che collega i luoghi di culto dell'Arcangelo Michele, dal Monastero Skellig Michael in Irlanda fino a Gerusalemme. In Italia la Via Micaelica prende il nome di "Cammino di San Michele" collegando l'Abbazia di San Michele della Chiusa nella Città metropolitana di Torino al Santuario di Monte Sant'Angelo in provincia di Foggia. Il tratto piemontese del Cammino di San Michele ha inizio al Colle del Moncenisio, percorre la Via Francigena fino a Torino, raggiunge la dorsale collinare e segue l'itinerario "Superga-Vezzolano-Crea" fino a Murisengo. In Provincia di Alessandria il Cammino prosegue da Murisengo fino a Fabbbrica Curone, passando per Crea – San Salvatore Monferrato – Alessandria – Tortona - Fabbbrica Curone (frazione Selvapiana), per poi svalicare in Provincia di Pavia, risalire al Passo della Scaparina e dirigersi a Bobbio (PC). La finalità di tale progetto sarà, dunque, l'ottenimento di un percorso ciclopedonale che si estende per circa 150 km dal territorio del Comune di Murisengo attraverso un itinerario in parte già esistente e sino alla Val Curone, al confine provinciale, completo di registrazione presso il Catasto Regionale del Patrimonio Escursionistico. L'itinerario si sviluppa lungo le tracce già individuate a cura del Comitato Promotore "San Michele, Cammino di Cammini" attraverso n. 30 Comuni interessati territorialmente ed è in fase di completamento con l'attività di professionisti esterni, specializzati in materia, all'uopo incaricati per la progettazione e direzione dell'esecuzione di tutte le attività occorrenti. La fruibilità del cammino è garantita da: sistemi di segnaletica di indicazione/direzione relativi alla rete escursionistica regionale; pannelli informativi, didattici, tematici e museali sulla base di testi e materiale infografico fornito dai Comuni interessati; è necessaria l'installazione di almeno un pannello a inizio/fine itinerario e comunque in corrispondenza di ogni nodo relativo a tappe di itinerario o varianti; piazzole di sosta e aree idonee all'accoglimento del pellegrino, comprensive di alcuni punti di ricarica per E-bike; strutture ricettive di alloggio per l'escursionista, in linea con il concetto di "turismo povero" da inserire in località idonee già in piena disponibilità dei Comuni, i quali potranno acquisire le strutture, con il solo onere della gestione e pulizia per renderne confortevole l'utilizzo da parte dell'escursionista. Inoltre, è prevista, su espressa richiesta della Regione Piemonte una tratta, nel Parco Idillio di Volpedo, attrezzata per la fruizione da parte di categorie deboli/disabili. Si prevede la piena operatività dalla prossima primavera 2026, per cui si ritiene di grande utilità poter attivare una rete di trasporti idonea che possa collegare i centri zona principali Casale M.to, Alessandria e Tortona ai vari punti tappa, eventualmente mediante servizi di trasporto "a chiamata".

POLO DEL LUSSO

Il polo del gioiello piemontese è rappresentato dal Distretto orafa di Valenza grazie alla presenza di brand prestigiosi come Bulgari e Damiani e quello del gruppo LVMH a Castelletto Monferrato. Al fine di valorizzare ulteriormente tale eccellenza occorre valutare un potenziamento e una riqualificazione della rete trasportistica anche attraverso un progetto di conurbazione tra Valenza e Alessandria per assicurare una gestione congiunta dei servizi di trasporto pubblico locale.

PROGETTO DEMO

Il progetto DeMO è un'iniziativa di ricerca dell'Agenzia della Mobilità Piemontese e di Fondazione LINKS finalizzata ad approfondire e analizzare in modo sistematico le dinamiche di mobilità all'interno dei territori a domanda debole. Si tratta di contesti caratterizzati da bassa densità abitativa, dispersione insediativa o particolari condizioni geografiche, che determinano una domanda di trasporto ridotta o discontinua e rendono più complessa l'erogazione di servizi pubblici efficienti e capillari. L'obiettivo del progetto è costruire una base informativa solida e condivisa che consenta di comprendere gli spostamenti quotidiani dei cittadini e supportare le amministrazioni locali nella pianificazione di soluzioni di mobilità più efficaci, sostenibili e coerenti con le esigenze reali delle comunità. L'iniziativa coinvolge i Comuni alessandrini di Pareto, Spigno Monferrato, Merana, Montechiaro d'Acqui, Denice e Ponti. Attraverso strumenti innovativi di raccolta dati e un approccio fortemente partecipativo, DeMO mira a restituire un quadro dettagliato della mobilità reale nelle aree coinvolte, valorizzando il contributo diretto dei cittadini e favorendo una visione integrata delle esigenze di spostamento nel territorio. Tale iniziativa, che vedrà lo svolgimento di appositi incontri presso le amministrazioni comunali coinvolte, rappresenta un momento importante di confronto e condivisione, utile per avviare in modo coordinato le attività sul territorio e garantire un coinvolgimento consapevole delle amministrazioni locali. Si ritiene quindi importante prendere in considerazione tale progetto all'interno del Piano di Bacino per un sostegno concreto alle richieste di mobilità provenienti dai residenti nelle diverse aree a domande (spesso rurali e periferiche) presenti nel territorio alessandrino.

MOBILITA' TURISTICA DEL SITO UNESCO

Considerato che nel territorio provinciale è presente il sito UNESCO denominato "I paesaggi vitivinicoli del Piemonte: Langhe-Roero e Monferrato", specificamente nelle aree del Monferrato degli Infernot (con Comuni quali Fubine, Camagna, e Cella Monte), occorre porre l'accento sulla mobilità sostenibile attraverso la promozione della mobilità dolce (pedonale e ciclabile), integrando il turismo itinerante e valorizzando l'identità locale per connettere rocche, paesaggi e borghi, al fine di creare un'offerta turistica coesa, ecosostenibile e attrattiva per il futuro.

COLLEGAMENTO FERROVIARIO ASTI-ALESSANDRIA-MILANO

Sulla scorta di un apposito protocollo d'intesa sottoscritto dai rappresentanti delle Regioni Piemonte, Lombardia e Liguria, dal mese di dicembre 2025, è stato rafforzato il collegamento ferroviario Asti-Alessandria-Milano, che ha portato a una riduzione dei tempi di percorrenza, e includendo, tra le altre, la fermata a Tortona. Si reputa dunque importante confermare, anche per il futuro, tale potenziamento, che incoraggia e favorisce lo spostamento di pendolari, studenti e lavoratori, oltre a contribuire allo sviluppo turistico territoriale.

RIAPERTURA TRATTA FERROVIARIA ALESSANDRIA – OVADA AL TRASPORTO PASSEGGERI

Adiconsum Piemonte, Adoc Piemonte e Federconsumatori Piemonte, in collaborazione con l'Agenzia della Mobilità Piemontese e con l'Istituto Universitario di Studi Europei, hanno deciso di portare avanti un progetto di monitoraggio del servizio di TPL con l'obiettivo di indagare l'interesse degli utenti piemontesi per la riapertura di tratte ferroviarie dismesse o solo parzialmente utilizzate, nonché di valutare il valore che queste linee potrebbero rappresentare per lo sviluppo dei territori che attraversano.

Il progetto si è concentrato, in particolare, sulla linea ferroviaria Alessandria-Ovada, attualmente utilizzata solo dai treni merci, ma che risulta strategicamente importante per il collegamento con il Porto di Genova e lo smistamento ferroviario di Alessandria.

Il progetto mira a focalizzare le attese della popolazione locale rispetto a un futuro ripristino del servizio passeggeri e la potenziale ricaduta economica affiancata da un bilancio di sostenibilità sociale, economica e ambientale. Il progetto desidera tenere conto delle scelte che gli amministratori locali potrebbero prendere per favorire la riapertura della linea, inclusa la valutazione dell'attuale servizio su gomma che copre la tratta.

Al riguardo, nell'estate del 2025, è stato diffuso un questionario on line, al quale hanno risposto circa mille persone, che hanno manifestato il loro interesse alla riapertura della tratta ferroviaria al traffico passeggeri.

LINEA ALTAVILLA MORETTA - ALESSANDRIA

Con riferimento alla linea Altavilla Moretta – Alessandria (S045), si segnala che il servizio attualmente prevede 7 coppie di corse complessive, delle quali 3 risultano attive esclusivamente in periodo scolastico.

Dall'analisi dell'utenza emerge con evidenza come la domanda principale sia rappresentata dalla componente scolastica: gli studenti, infatti, si distribuiscono in particolare sulle due corse del mattino dirette verso Alessandria (001 e 003), che costituiscono i collegamenti di maggiore rilievo nella fascia di punta. Analogamente, i rientri si concentrano soprattutto sulle corse delle ore 13:30 e 14:30, confermando una struttura della domanda fortemente legata agli orari di ingresso e uscita dagli istituti scolastici.

Alla luce di tali elementi, appare chiaro che i servizi effettuati nelle fasce di punta non possano essere considerati sostituibili con modalità di esercizio alternative, quali il servizio a chiamata, in quanto rispondono a una domanda consolidata, regolare e numericamente significativa. La funzione di queste corse resta quindi essenziale per garantire un collegamento adeguato e coerente con le esigenze dell'utenza principale.

Per quanto riguarda invece le fasce di morbida, il quadro risulta più articolato. Pur registrandosi livelli di frequentazione inevitabilmente inferiori rispetto alle ore di punta, alcune corse presentano comunque un utilizzo non trascurabile, con valori indicativamente compresi tra 6 e 15 passeggeri. Si tratta quindi di servizi che, pur non esprimendo carichi elevati, mantengono una propria utilità e una domanda concreta sul territorio.

In tale prospettiva, si potrebbe valutare, limitatamente alle corse di morbida, l'eventuale introduzione di una modalità di esercizio più flessibile, ad esempio attraverso un servizio a conferma oppure un servizio a chiamata, che consenta di continuare a garantire copertura ai comuni dell'area, in particolare Fubine e Quargnento, ottimizzando al contempo le risorse impiegate.

Resta tuttavia opportuno evidenziare un aspetto di particolare importanza: sia Altavilla sia Alessandria costituiscono nodi di interscambio funzionali, rilevanti per il proseguimento degli spostamenti verso ulteriori destinazioni. Questo elemento suggerisce prudenza nell'eventuale riprogettazione del servizio, poiché qualunque modifica alle corse di morbida dovrebbe comunque preservare la possibilità di accesso alle coincidenze e la continuità complessiva della rete di trasporto.

In conclusione, si ritiene che:

- le corse di punta debbano essere mantenute in forma ordinaria, senza ipotesi di sostituzione con servizi a chiamata;
- per alcune corse di morbida possa invece essere approfondita una possibile riorganizzazione in chiave più flessibile;
- ogni eventuale revisione debba comunque tenere conto del ruolo strategico dei due capolinea/intercambi di Altavilla e Alessandria, così da non compromettere l'accessibilità complessiva del servizio.

POTENZIAMENTO DELLA FERROVIA ACQUI TERME-ALESSANDRIA-OVADA-GENOVA

La linea ferroviaria Acqui Terme–Alessandria-Ovada-Genova rappresenta un collegamento essenziale per centinaia di studenti e lavoratori che ogni giorno si spostano verso il capoluogo ligure. Purtroppo tale linea, come evidenziato anche dal Comitato Difesa Trasporti Valli Stura e Orba, è da tempo caratterizzata da ritardi cronici, soppressioni improvvise delle corse, variazioni delle destinazioni finali e continui disservizi che rendono il servizio inaffidabile e spesso incompatibile con le esigenze di studio e di lavoro. Inoltre, l'offerta ferroviaria nei fine settimana risulta estremamente limitata, con appena otto coppie di treni sull'intera tratta e con buchi di servizio che arrivano fino a tre ore tra una corsa e l'altra. Nel periodo estivo, la linea viene chiusa per lavori infrastrutturali, senza che tali interventi abbiano portato nel tempo a un miglioramento concreto e stabile della qualità del servizio. La carenza di collegamenti ferroviari nei giorni festivi e nel fine settimana, poi, costringe molti utenti a ricorrere necessariamente al trasporto privato, con conseguente aumento del traffico verso Genova.

Il progetto di potenziamento della linea Acqui Terme-Alessandria-Ovada-Genova è comunque incluso nel PNRR in vista del rafforzamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave. Il progetto prevede una serie di interventi distribuiti sulle tratte e sugli impianti, finalizzati all'incremento degli indici di regolarità e affidabilità e di miglioramento degli accessi delle stazioni. L'opera porterà a un incremento di movimenti contemporanei (doppio binario) e a una migliore circolazione agli impianti delle stazioni, nonché un incremento della regolarità della linea dovuto a un rinnovo tecnologico.

Si auspica quindi che nel corso del 2026 i lavori proseguano come la massima speditezza al fine di garantire affidabilità, regolarità e continuità del servizio sulla linea.

MANUTENZIONE FERMATE TPL

Infine, si reputa opportuno che il nuovo affidatario dei servizi di trasporto pubblico locale del Bacino Sud-Est, che gestirà quindi la rete delle fermate, sia contrattualmente responsabile della manutenzione e del decoro delle pensiline.

Distinti saluti

IL DIRIGENTE

Ing. Paolo Platania

• Provincia di Asti

Oggetto: Piano Integrato della Mobilità Pubblica e Accessibilità; Osservazioni e proposte.

Premesso quanto riportato nella Relazione sui lotti di gara per il Bacino Sud - Est predisposta dall'Agenzia della Mobilità Piemontese, si ritiene opportuno evidenziare alcuni elementi che assumono particolare rilevanza per le scelte strategiche future del nostro territorio.

In primo luogo, l'analisi della domanda di mobilità conferma un quadro demografico in contrazione, ma con una popolazione mobile sostanzialmente stabile: un dato che impone di ripensare l'offerta di trasporto pubblico in modo più mirato ed efficace. Allo stesso tempo, la presenza di Aree a Domanda Debole, collocate soprattutto nell'estremo sud e nord della provincia, richiama la necessità di politiche dedicate, capaci di garantire equità territoriale e diritto alla mobilità anche nelle zone più periferiche.

Il tasso di autocontenimento, in linea con i valori medi del Bacino, e l'andamento degli indicatori relativi alla popolazione scolastica, alla domanda sistematica e alla domanda turistica – quest'ultima tornata ai livelli pre-pandemici – confermano la centralità del nostro territorio nei flussi di mobilità regionali. A ciò si aggiunge l'evoluzione dei comportamenti generazionali: un cambiamento profondo, che vede i giovani orientarsi sempre più verso forme di mobilità sostenibile e condivisa. È un chiaro segnale, che chiama le istituzioni a investire con decisione in un sistema di trasporto moderno, competitivo e ambientalmente responsabile.

Si prende atto dell'attuale assetto dell'offerta ferroviaria, attiva sulle tratte Asti – Torino – Caselle Aeroporto, Asti – Acqui Terme, Asti – Alessandria – Voghera e Asti – Alba, così come delle linee ancora sospese (Asti – Chivasso e Asti – Casale Monferrato – Mortara). In questo quadro, appare imprescindibile definire con chiarezza quali collegamenti ferroviari debbano essere riattivati e potenziati, affinché il sistema di trasporto risponda realmente alle esigenze dei cittadini e possa essere sostenute dalle imprese. Il territorio ha approvato il recente potenziamento dei collegamenti erogati sulla tratta ferroviaria per Milano, frutto di un coordinamento interregionale che va nella direzione giusta.

Per quanto riguarda i servizi automobilistici del Trasporto Pubblico Locale, gestiti da imprese storicamente radicate, emerge con evidenza come le potenzialità di interazione tra domanda e offerta non siano ancora state pienamente sfruttate. I dati dell'Osservatorio Nazionale del TPL e l'andamento dei Contratti di servizio mostrano una criticità strutturale nel rapporto ricavi/costi, che non raggiunge il minimo previsto dalla normativa, segnale questo che non può essere ignorato.

Per garantire servizi sostenibili e realmente utili alla comunità, è necessario che le imprese del TPL siano incentivate a investire in innovazione, qualità e integrazione. In particolare, si ritiene prioritario:

- a) adeguare i servizi alle nuove dinamiche della mobilità e mantenere in efficienza le relative infrastrutture;
- b) personalizzare l'offerta per intercettare nuova domanda;
- c) sviluppare soluzioni innovative e flessibili;
- d) utilizzare tecnologie digitali e strumenti di intelligenza artificiale per migliorare la comunicazione con l'utenza e fornire informazioni in tempo reale;
- e) rafforzare l'integrazione tra i vari servizi su gomma e ferro, condizione essenziale per un sistema moderno e competitivo.

La Provincia considera, inoltre strategico, consolidare e potenziare quei progetti di TPL che hanno già dimostrato di rispondere efficacemente ai bisogni dei cittadini, tra cui:

- a) il Servizio speciale a chiamata per persone con gravi difficoltà motorie, che rappresenta un presidio di civiltà e inclusione;
- b) gli Accordi di programma con i Comuni, fondamentali per addurre utenza verso le linee extraurbane e migliorare l'accessibilità verso i principali poli attrattori;
- c) i Servizi a conferma, che permettono di attivare corse su prenotazione, garantendo efficienza e flessibilità.

Dal territorio emergono richieste precise e pienamente legittime, che l'Amministrazione provinciale considera doveroso sostenere di:

1. Attivare modalità di trasporto pubblico capaci di garantire, su tutto il territorio provinciale, un livello minimo di servizio per tutti i 117 Comuni astigiani. In particolare, nei principali centri urbani il servizio deve essere assicurato in modo completo e continuativo per tutto l'anno.
2. Assicurare la mobilità scolastica verso gli Istituti secondari frequentati dagli studenti astigiani, garantendo al contempo un rientro sicuro alle proprie abitazioni anche nei giorni con attività pomeridiane.
3. Potenziare l'utilizzo dei mezzi disponibili nelle fasce orarie di morbida, così da facilitare l'accesso a mercati, presidi sanitari, uffici pubblici e servizi essenziali.
4. Promuovere politiche tariffarie integrate, favorendo la piena interoperabilità tra le diverse aziende di trasporto, sia automobilistiche sia ferroviarie.
5. Uniformare il servizio, distinguendo tra periodo invernale ed estivo, per semplificare l'informazione all'utenza, da garantire nei nodi di interscambio, alle fermate e sulle piattaforme digitali.
6. Inserire collegamenti automobilistici nei giorni festivi, offrendo ai turisti la possibilità di raggiungere i luoghi di interesse culturale e paesaggistico, come il territorio UNESCO delle zone vitivinicole del Piemonte.

Si ricorda inoltre che alcune scelte adottate in passato da questa Amministrazione – come l'omogeneizzazione degli orari degli istituti superiori e la settimana scolastica su cinque giorni – hanno prodotto benefici concreti sia per gli studenti sia per le aziende di trasporto. È auspicabile che tali risultati vengano confermati e ulteriormente valorizzati.

La Provincia sostiene con convinzione le azioni volte a orientare i futuri Contratti di servizio del TPL verso una maggiore efficienza, eliminando sovrapposizioni e disomogeneità e garantendo pari opportunità di mobilità a tutto il territorio regionale, al fine di esprimere appieno il proprio potenziale territoriale.

In conclusione, si condivide l'impostazione tecnica ed economica contenuta nella Relazione sui lotti di gara che ha portato, per il Bacino Sud – Est, alla preferenza della suddivisione in due lotti. Una scelta che riteniamo possa contribuire a costruire una rete più funzionale, più moderna e più vicina alle esigenze dei cittadini, favorendo un utilizzo crescente e consapevole della mobilità pubblica.

Distinti saluti.

Il Dirigente
Dott. Edoardo TOBALDO
Documento firmato digitalmente ai sensi
del D.Lgs 82/2005 e ss.mm.ii.

• **Comune di Alessandria**

OGGETTO: OSSERVAZIONI CIRCA IL CAPITOLATO DI GARA TPL BACINO SUD-EST RELATIVE ALL'AMBITO DELLA CITTA' DI ALESSANDRIA

PREMESSA.

Come Comune di Alessandria avevamo avanzato la proposta di conurbazione con il comune di Valenza nell'ottica dell'ottimizzazione dei servizi urbani e suburbani che insistono sullo stesso tessuto socioeconomico.

In questo senso l'espansione economica del territorio che fa capo al capoluogo è particolarmente forte anche verso Est e diventa fondamentale una maggiore sinergia con la città di Tortona.

A livello comunale riteniamo fondamentale ristrutturare tutto il sistema di trasporto urbano alessandrino non limitandolo al servizio urbano, frazionale ed extraurbano in contesti che sono, di fatto, parte del tessuto urbano come le aree artigianali e logistiche con particolare riferimento alla D8, ma senza escludere l'area industriale storica D3 che, da tempo, ha perso un servizio reale di trasporto pubblico nonostante una importante presenza di secondario e terziario. L'espansione del sistema logistico sta costruendo un tessuto urbano senza soluzione di continuità su più comuni intorno al capoluogo non rendendo idonea l'attuale configurazione del trasporto urbano e l'attuale impostazione delle linee interurbane.

Occorre costruire, se non una conurbazione fra più comuni, un'area metropolitana urbana che è identificata dallo stesso biglietto per tutti i mezzi pubblici, su gomma e ferroviari: Alessandria ha cinque stazioni e la mobilità fra queste dovrebbe essere garantita come trasporto urbano consentendo di garantire da subito un aumento importante di offerta a parità di erogazione di servizio.

PROPOSTA DI LOTTO

Possiamo definire il sistema metropolitano alessandrino come un lotto, seppure sia chiaro che le linee di forza del sistema extraurbano che hanno penetrazioni importanti nel tessuto urbano debbano poter essere usufruite anche come servizio urbano consentendo anche un migliore accesso alle varie parti della città da parte delle altre aree urbane: particolare riferimento alla linea 22 Alessandria – Acqui Terme il cui percorso urbano deve essere spendibile come tale, la linea 2 e diramazioni Alessandria – Casale Monferrato via San

Salvatore che potrebbe supplire alla mancanza di trasporto pubblico nella importante area commerciale che da San Michele arriva alla Cittadella, la linea 62 Alessandria – Ovada per la quale si ipotizza e si propone da tempo una integrazione con il ripristino della omonima linea ferroviaria come tale o come addendum di altro servizio regionale.

Il modello di riferimento è quello di Novara, dove le principali linee del servizio urbano hanno capo nelle città vicine satellite e senza soluzioni di continuità con il capoluogo (Cameri, Galliate, Trecate e Romentino); per Alessandria si tratterebbe di considerare come tali Valenza, Tortona, Castellazzo, Sezzadio, San Salvatore Monferrato.

Particolare riguardo va dato alla dimensione del comune di Alessandria dove non solo le distanze, ma anche l'evoluzione del contesto socioeconomico che insiste sul territorio pone il parametro antropico come totalmente inadeguato nella distribuzione delle risorse.

L'area che si affaccia alla D8 risulta popolata da poche centinaia di persone, ma vi lavorano migliaia di persone, allo stesso modo si ritiene che Alessandria e Tortona possano e debbano essere unite anche attraverso Rivalta con un cadenzamento della linea 13 su Mandrogne e Rivalta riprendendo il modello 13/13A in vigore fino a venti anni fa con orari ovviamente adeguati ai tempi moderni.

Il comune di Alessandria, con risorse proprie, ha cercato di fornire con le linee attuali a importati siti che la disponibilità chilometrica regionale non copre come l'Ospedale Borsalino e la citata zona industriale D3, queste destinazioni devono entrare nella nuova rete che andrà messa a gara.

Va anche considerato che lo spostamento dell'Ospedale presuppone una modifica importante dell'asset urbano, ma è possibile impostare già oggi una rete che, una volta in funzione il nuovo ospedale, non debba stravolgere la rete, ma solo al limite dirottare risorse da una linea all'altra.

Si individuano, quindi delle linee direttrici e delle linee complementari urbani.

LINEE DIRETTRICI

- LINEA 1: OSPEDALE CIVILE – CENTRO - STAZIONE FS – CORSO MARX – CANTALUPO – CASTELLAZZO BDA.
- (SI LASCIA LA DICITURA 2 PER LA SOLA LINEA ALESSANDRIA – CASALE DI CUI ANDREBBE PREVISTA UNA INTEGRAZIONE TIPO 2/ SULLA SOTTOTRATTA SAN SALVATORE – SAN MICHELE – ZONA COMMERCIALE DI VIA GIORDANO BRUNO – CENTRO – STAZIONE FS)
- LINEA 3: CASALBAGLIANO (D5) – VIA BASSI – VIA BENSI – STAZIONE FS- GARIBALDI – CIMITERO
- LINEA 5: SPINETTA – VILL. BORSALINO – POLICLINICO (E NUOVO OSPEDALE DOPO) - GARIBALDI – STAZIONE FS
- LINEA 10: VALENZA FS – PECETTO – UPO – STAZIONE FS
- LINEA 11: ALESSANDRIA OVEST – CITTADELLA – CENTRO – STAZIONE FS (vedi 2/)
- LINEA 12: ALESSANDRIA – CASTELCERIOLO - LOBBI - SAN GIULIANO NUOVO SAN GIULIANO VECCHIO
- LINEA 13: ALESSANDRIA – SPINETTA – LITTA PARODI – MANDROGNE – CITTA' LOGISTICA RIVALTA
- LINEA 14: STAZIONE FS – MATTEOTTI FS – MUSEO MARENGO - SPINETTA VIA GAMBALERA – D8
- LINEA 15: BULGARI – VALENZA FS – VALMADONNA – OSPEDALE CIVILE – ALESSANDRIA FS

LINEE COMPLEMENTARI URBANE

LINEA 4: CIRCOLARE DESTRA: EUROPA – IV NOVEMBRE – CENTRO – STAZIONE – EUROPA

LINEA 7: CIRCOLARE SINISTRA EUROPA – STAZIONE CENTRO – IV NOVEMBRE – EUROPA

LINEA 8: ORTI – UPO – OSPEDALE – CENTRO – STAZIONE – ORTI

Rispetto alla linea 40 va reinterpretata come linea a domanda debole (chiamata) da Tortona a Val Curone e linea di forza fra Alessandria e Tortona unendo le due stazioni almeno con un cadenzamento orario. Si richiede inoltre una valutazione sul potenziamento dei servizi extraurbani passanti per Valle San Bartolomeo, Valmadonna e S.Michele.

RISORSE

Un aumento va previsto in ragione dei servizi da garantire allo sviluppo economico in corso, ma molte risorse risiedono nella razionalizzazione dell'attuale distribuzione irregolare fra linee spesso sovrapposte, in particolare:

- la linea 1 si alimenta con l'attuale extraurbano e su una razionalizzazione della linea 22 (di cui una integrazione tariffaria piena con la linea ferroviaria va aggiornata)
- la linea 3 deve essere solo ottimizzata
- la linea 5 deve garantire un cadenzamento almeno semiorario, ma si dovrebbe arrivare ad inserimento al quarto d'ora recuperando km da alcune linee extraurbane, molto importante inserire nel tpl urbano la possibilità di usufruire delle stazioni di San Giuliano Piemonte e Spinetta Marengo
- la linea 10 è uno degli investimenti che si propone, alcune risorse possono essere trovate negli autofinanziamenti anche coinvolgendo secondario e terziario privato (pensare anche al contributo tpl come compensazione ambientale).
- Linea 11 è opzionale e pensata come 2/, le risorse vanno implementate, ma trovano flusso di cassa nell'utenza che arriverebbe e ora è scarsa e nella razionalizzazione della direttrice Alessandria – Casale dove va pensata integrazione tariffaria con la ferrovia.
- Il sistema 12-13-14 è lo sforzo indispensabile che si chiede alla regione affinché si costruisca un adeguato sistema di servizi che consenta un opportuno e congruo sviluppo del territorio che chiede servizi indispensabili. E' imprescindibile lo sviluppo delle linee 13 e in particolare 14 di cui al momento non è stato possibile garantire il cadenzamento orario, ma che è una linea che deve tendere al cadenzamento semiorario come primo step. Una adeguata ricerca delle risorse andrà trovata in sinergia.
- La linea 15 trova finanziamento nell'attuale sistema Alessandria – Valenza e nei contributi comunali garantendo il cadenzamento sull'Ospedale Borsalino.
- Le linee 4, 7 e 8 trovano risorse recuperando la linea B soppressa, i km della linea 4 agli Orti e nuovi investimenti da porre a base di gara come servizio imprescindibile per un capoluogo di centomila abitanti di fatto con un raro fattore demografico positivo.

PROSPETTI E QUADRO ECONOMICO

La progettazione di riferimento ha una complessità e necessita di prospetti, quantificazione e definizione di un quadro economico, operazione alla quale volentieri contribuiremo nel momento ad accoglimento e accettazione almeno parziale della presente proposta.

ADDENDUM

Riteniamo fondamentale il ripristino della linea ferroviaria **Alessandria – Ovada**, anche come integrazione di linea esistente secondo uno dei modelli gestionali presenti e proposti da varie realtà: tale ripristino va considerata nel contesto della autolinea 62 parte del contratto sud-est e direttrice importante per il sistema trasportistico alessandrino.

Riteniamo fondamentale la messa a sistema nel contesto del tpl alessandrino delle **stazioni ferroviarie interne al Comune di Alessandria**: Alessandria, Spinetta Marengo, Valmadonna, Spinetta Marengo e San Giuliano Piemonte, valutando un ripristino della fermata nella stazione di Cantalupo che consentirebbe un risparmio chilometrico su alcune linee del tpl.

Importante è una sinergia fra **la linea 2 Alessandria – Casale Monferrato** e la linea ferroviaria e la fruibilità urbana della stessa (cadenzata e giornaliera) nel tratto San Salvatore Monferrato – Alessandria.

Riteniamo importante rendere maggiormente sinergiche la **linea 22 Alessandria – Acqui Terme** razionalizzando i percorsi (portando Castellazzo in ambito urbano e integrando Sezzadio nell'ambito alessandrino).

L'**integrazione tariffaria** in termini di equivalenza del titolo di viaggio ferro-gomma è elemento fondamentale secondo questo Comune anche per sfruttare adeguatamente tutte le risorse già messe a disposizione su questo territorio.

Assessore trasporti e mobilità

Il Sindaco

Michelangelo Serra

Giorgio Angelo Abonante

() Il presente documento è firmato digitalmente ai sensi del D. Lgs. 82/2005 e successive modificazioni ed integrazioni e norme collegate e sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa.*

• **Comune di Asti**

Nel contesto del trasporto pubblico locale piemontese permane una rilevante asimmetria nella distribuzione delle risorse, con una quota prevalente concentrata nell'area metropolitana torinese e una disponibilità più contenuta per i restanti territori provinciali. Tale assetto si riflette direttamente anche sul bacino astigiano, dove la limitatezza delle risorse disponibili incide sulla capacità di garantire livelli di servizio pienamente rispondenti ai bisogni della popolazione.

Con specifico riferimento alla Città di Asti, si rileva che l'attuale configurazione del servizio urbano presenta frequenze di passaggio che, in molti casi, si attestano nell'ordine dei 30-40 minuti. Un intervallo di tale entità risulta difficilmente competitivo rispetto agli spostamenti pedonali, soprattutto in un contesto urbano caratterizzato da distanze contenute, e finisce pertanto per ridurre l'attrattività complessiva del trasporto pubblico.

Si determina così un meccanismo critico: la debolezza della domanda viene letta come elemento ostativo al potenziamento del servizio, mentre essa appare in larga misura conseguenza di un'offerta poco frequente e quindi scarsamente compatibile con le esigenze quotidiane di rapidità, flessibilità e affidabilità. In questa prospettiva, la qualificazione di alcune aree come "a domanda debole" non dovrebbe essere considerata esclusivamente come dato strutturale, ma anche come possibile effetto di un livello di servizio non adeguato a intercettare la domanda potenziale.

Va inoltre evidenziato che il Comune di Asti interviene già con risorse proprie a integrazione dei chilometri di servizio riconosciuti da AMP, al fine di contenere ulteriori riduzioni dell'offerta. Ciò conferma l'esistenza di una criticità non episodica, ma strutturale, che richiede una riflessione più ampia sull'equilibrio tra risorse assegnate, caratteristiche della domanda urbana e obiettivi di riequilibrio modale.

In tale quadro, eventuali strategie di riorganizzazione della mobilità urbana fondate sulla moderazione del traffico in ingresso al centro abitato, sulla realizzazione di parcheggi di interscambio o sulla limitazione dell'accesso veicolare al centro possono risultare efficaci solo se accompagnate da un servizio navetta ad alta frequenza. In particolare, una frequenza compresa tra i 10 e i 15 minuti rappresenta la soglia minima affinché tali misure possano risultare realmente attrattive, funzionali e socialmente accettabili.

• **Comune di Tortona**

Gentilissima,

facendo seguito alla costruttiva riunione intercorsa tra il Presidente Rossini e lo scrivente, nella giornata del 29.09.2025, in veste di Assessore delegato alla Mobilità ed ai Trasporti, preciso che:

"negli ultimi cinque anni, la realtà della città di Tortona, e in particolare le esigenze legate alla mobilità, sono cambiate notevolmente:

La nuova variante generale al PRG ha ridisegnato l'assetto territoriale, trasformando Tortona in una delle città a più intensa vocazione logistica. Questo ha portato a un proliferare di insediamenti logistico-industriali.

Lo sviluppo turistico del Basso Piemonte ha registrato un forte incremento grazie alla promozione del territorio e al maggior traffico ferroviario. In particolare, la stazione di Tortona, servita dalla linea Zurigo/Genova e dalla fermata ferroviaria di Italo (Tortona/Napoli), è diventata un nodo strategico.

La realizzazione della Cittadella dello Sport, sede del Bertrand Derthona Basket, nella zona di Rivalta Scrivia, sta attirando sempre più sportivi, appassionati di basket, nonché eventi, spettacoli e concerti.

La popolazione residente nelle sette frazioni del Comune di Tortona è in crescita, distribuita su un'area territoriale di circa 100 km².

Attualmente, il Comune di Tortona dispone, grazie alla concessione dell'Agenzia per la Mobilità e della Regione Piemonte, di circa 30.000 km di linea annui. Tali chilometraggi, già in passato considerati insufficienti per la grandezza del nostro centro, si sono rivelati oggi del tutto inadeguati rispetto alla nuova realtà territoriale.

Alla luce delle esigenze sopra elencate, si è reso necessario ampliare la rete di trasporto cittadina sia in termini di tragitto che di frequenze, con la creazione di due nuove linee ormai indispensabili per soddisfare le necessità del mondo lavorativo, scolastico e turistico. Queste nuove linee, approvate dalla rispettabile Agenzia, hanno comportato un incremento di circa 70.000 km annui, ad oggi autofinanziati in modo straordinario dall'Amministrazione Comunale (AC).

Tuttavia, tale impegno economico straordinario potrà essere sostenuto ancora per pochi mesi dall'AC. Pertanto, in vista della nuova gara TPL, attualmente in fase di predisposizione e da aggiudicarsi nei prossimi mesi, chiediamo, anche grazie all'aiuto della Fondazione Slala, che vengano concessi e inclusi i nuovi tratti da noi implementati. Questi hanno già riscosso notevole interesse sia in termini di utilizzo da parte dell'utenza sia in termini di sicurezza e incremento della fruizione.

Garantiamo inoltre come Amministrazione Comunale centro zona di 40 Comuni del Tortonese, una prossima riunione con gli stessi, affinché vengano segnalate e proposte alternative o variazioni nelle tratte di loro interesse. Tutto ciò per favorire un percorso sinergico e di nuova progettazione legato ora alle reali esigenze del territorio."

Grazie per la preziosa collaborazione,

cordialmente

Fabio Morreale

(Assessore alla Mobilità e Trasporti)

Comune di Tortona

• **Comune di Casale Monferrato**

VARIAZIONI SALIENTI SULLA LOCALIZZAZIONE E SULLA DIMENSIONE DELLE POLARITA' DI GENERAZIONE E
ATTRAZIONE DI DOMANDA DI MOBILITA'

Si segnala maggiore domanda di mobilità a sostegno del turismo nel territorio del Monferrato Casalese; tale domanda si concentra temporalmente nei fine settimana, quando aumenta il numero delle manifestazioni a Casale Monferrato e nelle località limitrofe, riconosciute patrimonio Unesco.

PUNTI DI DEBOLEZZA DEL SERVIZIO TPL IN ESSERE

Trasporto ferroviario

I collegamenti del trasporto ferroviario sono assenti nelle giornate festive, quando la domanda è maggiore.

Trasporto su gomma

Il territorio comunale è molto esteso, con frazioni distanti mediamente dieci chilometri dal centro capoluogo, dove sono localizzati i servizi (scuole, ospedali, stazione ferroviaria);

OBIETTIVI DI MIGLIORAMENTO

Trasporto ferroviario

Casale-Vercelli

Si propone di portare a ferroviario l'attuale autoservizio sostitutivo - verificare la capacità finanziaria di RFI per consentire finanziamento e inizio lavori.

Casale M. Chivasso:

Servizio festivo assente: almeno su Alessandria quattro corse su ferro come obiettivo del triennio, da subito o quanto prima integrazione tariffaria con autolinea.

Trasporto su gomma

- predisposizione della bigliettazione integrata;
- i servizi sovracomunali potrebbero essere integrati con quelli comunali dal punto di vista orario e tariffario per ottimizzare i finanziamenti e utilizzare i risparmi per i servizi festivi;
- possibilità di acquistare biglietti e titoli di viaggio con lo smartphone;
- sviluppo del servizio turistico nei territori UNESCO, eventualmente con servizio a chiamata;
- collaborazione con le associazioni di assistenza a particolari patologie per il miglioramento del servizio a chiamata, come già previsto dalla Regione per i programmi di screening.

PRIORITA' DI INTERVENTO

Rivisitazione della programmazione dei servizi nelle aree a domanda debole (frazioni/paesi del Monferrato) individuate secondo i criteri stabiliti dall'ART, con una implementazione del servizio a chiamata, specialmente nel periodo non scolastico.

• **Comune di Valenza**

OGGETTO: OSSERVAZIONI IN MERITO ALL'INCONTRO DEL 29.09.2025.

In merito alla Vs. mail del 29 ottobre 2025, con la quale si chiedono osservazioni in seguito all'incontro avvenuto con il Dott. Cesare Rossini in data 29 settembre 2025, si comunica che Valenza quale centro zona si fa portavoce per segnalare i seguenti problemi:

- il Comune di Pecetto di Valenza, per quanto riguarda i trasporti, segnala la mancanza di collegamenti fra il Centro Storico del paese con il Comune di Valenza. Attualmente la linea Valenza-Bassignana, coperta dalla compagnia di trasporti Bus Company, si ferma nella frazione Pelizzari ma non sale più nel centro abitato di Pecetto come accadeva in passato. Inoltre, verso Alessandria ci sono poche corse;
- il Comune di Bassignana lamenta le poche corse da e verso Alessandria e Valenza.

Il Comune di Valenza chiede di incrementare le corse dalla Stazione Ferroviaria verso gli Istituti Scolastici, principalmente verso le Scuole Superiori. Inoltre, servirebbero più collegamenti nelle varie zone di Valenza e un maggior collegamento verso le Frazioni.

Cordialmente.

Valenza, 10/11/2025

• **Territori dell'ovadese**

ANALISI DELLO STUDIO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO ARTICOLATA PER CIASCUN COMUNE (SERVIZIO PUBBLICO, TRATTE E ORARI ESEMPLIFICATIVI)

Nota: per ogni commessa ho indicato il tipo di servizio (treno o bus), la tratta principale e una indicazione di frequenza basata sugli orari pubblicati (es.: "più corse giornaliere", "poche corse — 2– 4/giorno", "solo scolastico").

OVADA

- Servizio ferroviario: Stazione su Genova–Ovada–Acqui; treni regionali per Genova con ~10+ corse giornaliere in fascia giornaliera (es. partenze intorno a 06:42, 07:42, 08:42, 10:42, 12:42, 13:42, 14:42 ecc. — come quadro partenze RFI/Trenitalia).
- Servizio bus: Ovada è capolinea / snodo di linee extraurbane (es. linee verso Molare, Castelletto d'Orba, Silvano d'Orba). Orari pubblicati mostrano corse mattina/pomeriggio con fasce principali (es. corse da Ovada intorno a 06:20–09:00 e 13:00–18:30 nelle giornate feriali).

- Servizio bus collegamento con Alessandria:

La linea bus 062 (gestita da MoVeS / Bus Company) collega Ovada – F.S. ad Alessandria. Il percorso tipico richiede circa 48 minuti da Ovada (Piazza XX Settembre) ad Alessandria con la linea 062.

Orari indicativi per la linea 062: dal lunedì al venerdì il servizio va dalle 05:40 alle 19:40.

Ci sono 12 fermate per la linea 062, partendo da Alessandria e arrivando a Ovada F.S.

Criticità: sebbene esista un collegamento diretto in bus, la frequenza non è continua per tutto il giorno con intervalli potenzialmente lunghi, il che può rendere meno pratico l'uso pendolare per alcuni.

- Collegamento con Novi Ligure:

Esiste la linea AL63 (MoVeS) che collega Ovada <> Novi Ligure.

Dal punto di vista ferroviario: ci sono treni da Ovada a Novi Ligure. Ci sono ~22 collegamenti al giorno, con il primo treno alle 05:36 e l'ultimo intorno alle 19:42.

BELFORTE MONFERRATO

- Bus: collegamenti via corse extraurbane verso Ovada (alcune corse mattutine e pomeridiane; frequenza limitata). La linea che serve **Belforte Monferrato** è la **222** (Ovada – Tagliolo – Belforte – Ovada). Inoltre, anche le linee **062** (Alessandria funziona circa dalle 05:30 alle 19:30 nei giorni feriali) e **063** (Acqui Terme fascia oraria attiva “13:56–19:10” nei giorni feriali) vicino a Belforte / Municipio. **Carpeneto**
- Bus: servito da linee extraurbane che collegano a Ovada / Novi; corse limitate, spesso concentrate in mattina e rientro pomeridiano (anche per scuole/pendolari).

CASTELLETTO D'ORBA

- Bus: linea 063 collega Castelletto d'Orba a Ovada / Novi; gli orari mostrano alcune corse al mattino e a metà giornata; **Cremolino**
- Bus: presenza di corse per Ovada/Acqui; frequenza ridotta (mattina/pomeriggio). Alcuni servizi sono nei giorni feriali.

MONTALDEO, MONTALDO BORMIDA

- Bus: entrambi i paesi hanno corse ma poche al giorno; spesso utilizzate per collegamenti scolastici/pendolari specifici. **Molare**

• Bus: fermata e corse sulla linea che collega Ovada–Bandita–Molare (es. linee con partenze da Ovada indicate in orari invernali/estivi: corse alle 06:33, 07:17, 13:50 ecc. a seconda del periodo). **Rocca Grimalda**

- Bus: collegamenti regolari ma non frequenti; es. alcuni orari mostrati per la linea AL62 indicano diverse corse giornaliere con fermate a Rocca Grimalda. **Silvano d'Orba**

• Bus: buona presenza di corse verso Ovada (es. linea Ovada–Silvano–Castelletto–Novi Ligure), con orari mattina/pomeriggio **Tagliolo Monferrato**

- Bus: le linee che fermano vicino a Tagliolo Monferrato sono: **062, 063 e 222**

• **Linea 222 (Ovada – Tagliolo – Belforte – Ovada):** orari sui giorni feriali 06:30, 07:40, 10:25, 11:55, 13:15, 13:50, 17:25, 18:45.

TRISOBBIO

- Bus: linee **022, 062, 063**.
- Autobus fanno servizio due volte al giorno fra Trisobbio e Ovada. La prima partenza è alle 07:30 di mattina, e l'ultima partenza da Trisobbio è alle 17:50 che arriva a Ovada alle 18:15. Tutti i servizi viaggiano diretti senza trasferimenti richiesti, e impiegano una media di 25 min. Gli orari mostrati qui sotto sono per le prossime partenze disponibili.

CRITICITA' INDIVIDUATE

1. Frequenze insufficienti nelle tratte secondarie (la maggioranza dei piccoli comuni ha poche corse giornaliere), il che penalizza chi lavora su turni non standard o ha bisogno di mobilità più flessibile.
2. Coincidenze treno-bus non sempre garantite: in alcuni casi le corse bus non sono sincronizzate con gli arrivi dei treni, creando tempi d'attesa lunghi. (analisi incrociata orari bustreno nelle fonti).
3. Tratta ferroviaria Ovada-Alessandria: la riattivazione o potenziamento è stata posta in discussione

AZIONI NECESSARIE

1. Allineare gli orari bus ai treni regionali in entrata/uscita dalla stazione di Ovada (es. programmare 4-6 corse di collegamento mattino/pomeriggio che "incastrino" con le principali partenze/arrivi).
2. Potenziare le corse "pendolari" nelle ore 06:30-09:00 e 16:00-19:00 su linee strategiche (Molare, Silvano, Castelletto, Rocca Grimalda) — ipotesi 2 corse aggiuntive giornaliere da testare.
3. Servizio on-demand nelle frazioni più piccole (progetto pilota con minibus a chiamata in fasce a bassa domanda) per migliorare copertura e ridurre costi.
4. Riattivazione linea ferroviaria Ovada - Alessandria
5. Campagna informativa unica: creare un PDF/portale aggiornato con mappa oraria integrata (bus+treno) scaricabile dai comuni; utile soprattutto per turisti e pendolari.
6. Monitoraggio e KPI: misurare riempimenti e tempi di attesa su 6 mesi per decidere investimenti.

• Comuni del Novese

VERBALE RIUNIONE SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Data: Martedì 14 ottobre 2025

Ora: 17:30

Ordine del giorno: Analisi delle criticità e possibili soluzioni relative al servizio di trasporto pubblico locale nei Comuni della zona.

INTERVENTI DEI SINDACI E DEI RAPPRESENTANTI COMUNALI

Comune di Francavilla Bisio

Intervento di: Lucio Bevilacqua

Richiesta di estensione del servizio a chiamata anche ai territori extracomunali. Criticità sulla linea Gavi-Ovada, ritenuta carente in alcune fasce orarie.

- **Comune di Pasturana**

Intervento di: *Giusi Pomero*

Persistono le criticità estive dovute alla riduzione delle corse.

Si propone di valutare l'introduzione del servizio a chiamata estendendolo anche nel comune di Pasturana.

Segnalata la necessità di un servizio di trasporto scolastico per le scuole medie più puntuale.

- **Comune di Basaluzzo**

Nessuna criticità segnalata.

Il servizio attuale è ritenuto soddisfacente.

Comune di Carrosio

Intervento di: Corrado Guglielmino

Agosto è un mese critico per via del taglio delle corse, che crea vuoti significativi nel servizio.

Proposta di valutare il servizio a chiamata e l'utilizzo di autobus più piccoli, più adatti alla domanda. Segnalata la presenza di utenza straniera (extracomunitari) tra i fruitori del servizio.

Comune di Capriata d'Orba

Intervento di: Maria Cristina Dameri

Nessuna criticità rilevante.

Il servizio funziona in modo adeguato, con collegamenti attivi verso Ovada e Novi Ligure. Utilizzato prevalentemente da studenti, con pochi utenti adulti e qualche anziano.

- **Comune di Stazzano**

Intervento di: *Roberta Nobile*

Il servizio è limitato al trasporto scolastico.

*Via N. Girardengo, 3, Novi Ligure
tel. 0143 772200 – Fax 0143 772367*



- **Città di Novi Ligure**

Mancanza di corse per adulti, con alcune lamentele da parte dell'utenza. Necessità di valutare un possibile ampliamento dell'offerta.

- **Area Val Borbera**

Intervento non specificato

Attualmente coperta da 7 corse giornaliere su Novi, ritenute fondamentali.

Si richiede di mantenere l'attuale frequenza, considerata adeguata per le esigenze della zona.

CONCLUSIONI E PROPOSTE EMERSE

Servizio a chiamata: più Comuni (Francavilla Bisio, Pasturana, Carrosio) hanno espresso interesse per l'introduzione o l'estensione di un servizio a chiamata, in particolare nei periodi estivi o in zone meno servite.

Criticità stagionali: particolare attenzione ai tagli estivi, soprattutto nel mese di agosto.

Trasporto scolastico: emerge la necessità di una maggiore puntualità e copertura, in particolare a Pasturana e Stazzano.

Differenziazione dell'offerta: proposta di impiegare mezzi più piccoli in aree a bassa densità o in fasce orarie a bassa richiesta.

• Comune di Acqui Terme

IL TERRITORIO: VISIONE, POTENZIALITÀ E CRITICITÀ STRUTTURALI

Il nostro territorio rappresenta un patrimonio straordinario dal punto di vista ambientale, culturale, produttivo e turistico. Tuttavia, la sua piena valorizzazione è ostacolata da criticità strutturali che, negli anni, hanno limitato la crescita economica, la coesione sociale e la competitività dei nostri comuni. Per affrontare con serietà e responsabilità le sfide future, è necessario partire da una lettura realistica del contesto, osservando sia le risorse disponibili sia le difficoltà che ancora impediscono al territorio di esprimere tutto il proprio potenziale.

Uno degli aspetti più evidenti riguarda la **fragilità delle connessioni**, tanto interne quanto verso l'esterno. La mancanza di un sistema di collegamenti efficiente, rapido e prevedibile con le principali direttrici nazionali — Torino, Genova, Milano — non è soltanto un disservizio quotidiano: rappresenta un limite strategico allo sviluppo. La qualità della vita, la solidità delle imprese, la capacità di attrarre investimenti e nuovi residenti dipendono in larga misura dalla facilità con cui persone e merci possono muoversi. In un contesto in cui mobilità e accessibilità sono diventati fattori determinanti di competitività, restare indietro significa perdere opportunità.

L'inefficienza del trasporto ferroviario, con linee ormai datate, frequenze insufficienti e collegamenti spesso interrotti da ritardi o manutenzioni improvvise, è uno dei nodi principali. I pendolari che ogni giorno si spostano per lavoro testimoniano una condizione ormai cronica: tempi di percorrenza troppo lunghi, scarsa affidabilità e discontinuità dei servizi. Le imprese, a loro volta, lamentano difficoltà nella logistica e nello scambio con i poli produttivi più dinamici. Una rete ferroviaria non competitiva incide anche sul turismo, perché dissuade una fascia importante di visitatori che oggi privilegia mete facilmente raggiungibili con mezzi pubblici.

A ciò si somma una situazione altrettanto delicata sul fronte della **viabilità stradale**. Alcune infrastrutture risultano obsolete e richiedono investimenti significativi sia in manutenzione sia in messa in sicurezza, soprattutto nelle aree più periferiche o collinari. La frammentazione dei centri abitati e la distribuzione disomogenea dei servizi rendono indispensabile potenziare le connessioni stradali, garantendo collegamenti accessibili anche nelle fasce più deboli della popolazione.

Dal punto di vista socio-economico, il territorio vive una forma di **progressivo isolamento funzionale**: i giovani faticano a trovare percorsi professionali, molti servizi essenziali sono stati negli anni ridimensionati e la popolazione sta gradualmente invecchiando. Questo scenario richiede una strategia capace di coniugare innovazione, sostenibilità e inclusività. Non è possibile immaginare sviluppo senza una rete di trasporto moderna e ben strutturata.

La complessità della situazione evidenzia inoltre la necessità di una governance più coerente, coordinata e lungimirante. Troppo spesso gli interventi su mobilità, urbanistica e infrastrutture sono stati concepiti come iniziative isolate, prive di un disegno complessivo. Per uscire da questa frammentazione, occorre una visione condivisa tra enti locali, Regione e attori privati, capace di integrare politiche diverse ma complementari: trasporti, transizione ecologica, servizi alla persona, valorizzazione del patrimonio storico-ambientale.

In questo quadro, la nostra proposta non si limita a denunciare le criticità, ma intende costruire un percorso concreto e misurabile, fatto di scelte coraggiose e investimenti mirati. Il territorio ha tutte le carte in regola

per tornare competitivo: un tessuto sociale forte, una qualità ambientale unica, un potenziale turistico in crescita e una rete di professionisti, imprese e istituzioni che chiedono solo condizioni favorevoli per investire.

Il nostro obiettivo è dunque favorire una trasformazione reale, superando le debolezze storiche con politiche di mobilità innovative, infrastrutture moderne e servizi accessibili, affinché il territorio possa finalmente riconnettersi al resto del Paese e ritrovare un ruolo centrale nello sviluppo regionale.

LA CITTÀ: MOBILITÀ, SERVIZI E INTERVENTI URGENTI PER I CITTADINI

Se il territorio soffre di criticità strutturali e di collegamenti insufficienti, la città vive problemi altrettanto urgenti ma più immediati e percepiti nella quotidianità dai cittadini. La mobilità urbana rappresenta oggi una delle principali questioni aperte, con ricadute dirette sulla qualità della vita, sull'accessibilità ai servizi e sulla capacità della città di garantire inclusione e pari opportunità.

Uno dei nodi più rilevanti riguarda il **servizio urbano verso l'Ospedale**, disponibile soltanto fino alle ore 14. Questa limitazione appare decisamente anacronistica e crea un disagio significativo per tutte le persone che hanno appuntamenti sanitari nel pomeriggio: anziani, malati, cittadini non automuniti, persone fragili. È paradossale che proprio un presidio essenziale come un ospedale diventi difficilmente raggiungibile nelle ore pomeridiane, costringendo molti utenti a dipendere da passaggi di fortuna o a rinunciare alla propria autonomia.

Il problema è emerso con forza anche grazie alla voce dei cittadini: emblematica la segnalazione di una residente di Ovada che lamentava l'assenza totale di collegamenti verso l'ospedale nel pomeriggio, rendendo impossibile recarsi a visite prenotate. Questo episodio ha reso evidente una verità più ampia: il sistema di trasporto urbano non risponde più alle esigenze reali della cittadinanza e va ripensato profondamente.

Un'altra area che necessita interventi mirati è **via Nizza**, dove vive una concentrazione significativa di persone fragili e non automunite. Attivare un servizio pubblico strutturato in questa zona non è solo una scelta tecnica: è un gesto di civiltà e di rispetto verso chi, senza un mezzo proprio, rischia di rimanere isolato. Garantire un collegamento capillare in quest'area significa rafforzare l'inclusione sociale e migliorare la vivibilità del quartiere.

Inoltre, va affrontato con decisione il tema del **trasporto a chiamata**, oggi adottato con successo in realtà vicine come Novi Ligure e Basaluzzo. Si tratta di un modello moderno, flessibile e sostenibile, che ottimizza l'uso dei mezzi nelle fasce orarie in cui gli autobus viaggiano vuoti e che permette di rispondere alle esigenze specifiche dei cittadini, soprattutto nelle zone meno servite o negli orari meno frequentati. Integrare il trasporto a chiamata nel sistema urbano di Acqui Terme sarebbe una scelta di modernità, capace di migliorare il servizio senza aumentare i costi in modo significativo. L'incontro previsto con l'assessore ai trasporti di Novi rappresenta un passo importante in questa direzione.

Un capitolo a parte merita la **riqualificazione dell'area del Movicentro**, una struttura che dovrebbe rappresentare un nodo strategico della mobilità cittadina ma che oggi necessita di un ripensamento profondo. Gli appuntamenti già programmati con l'architetto che ha realizzato interventi simili a Novi, insieme alla presenza di figure istituzionali competenti, offrono l'opportunità di avviare un percorso progettuale concreto e credibile. Riqualificare il Movicentro, specialmente per quanto concerne segnaletica

verticale, orizzontale e orari, significa ridare dignità a uno spazio urbano fondamentale, migliorare l'intermodalità e creare un punto di riferimento moderno per autobus, treni, biciclette e mobilità dolce.

Accanto alle criticità cittadine, rimane fondamentale il miglioramento dei **collegamenti tra Acqui Terme e l'esterno**, già descritti nel capitolo precedente ma essenziali anche per la vita urbana: un ospedale accessibile non serve solo ai residenti, ma anche a chi proviene dai comuni vicini; un Movicentro efficiente diventa un nodo utile per studenti, lavoratori e turisti; un sistema di trasporto urbano più moderno incoraggia la città ad aprirsi verso il territorio.

In sintesi, la città ha davanti a sé un'occasione importante: ripensare la mobilità non solo come infrastruttura tecnica, ma come leva di inclusione sociale, benessere e qualità urbana. Dare risposta ai bisogni reali — dagli anziani agli studenti, dai pazienti dell'ospedale alle famiglie — significa costruire una città più giusta, più accessibile e più vivibile.

• **Comune di Nizza Monferrato**

Oggetto: Osservazioni al Piano Integrato della Mobilità Pubblica e Accessibilità al Bacino – Focus Territorio Astigiano e Valle Belbo

In riferimento ai lavori di predisposizione del Piano Integrato della Mobilità, la scrivente Amministrazione intende sottoporre alla Vostra attenzione alcune criticità e proposte strategiche ritenute fondamentali per garantire l'accessibilità e la coesione territoriale del nostro bacino.

Potenziamento Rete Ferroviaria Acqui Terme-Asti: la linea Acqui Terme – Asti rappresenta l'asse portante per la mobilità dei pendolari e degli studenti, oltre a essere un vettore turistico di primaria importanza. Attualmente, l'offerta risulta insufficiente per coprire le reali esigenze del territorio. È necessario il potenziamento del servizio per garantire una corsa ogni ora per l'intera giornata estendendo tale frequenza anche ai fine settimana e ai giorni festivi, per supportare l'economia turistica legata ai paesaggi vitivinicoli UNESCO e ridurre l'isolamento dei centri minori.

Riapertura Linea Alessandria-Alba. Pur apprezzando l'attuale utilizzo della tratta per i treni storici, si ritiene che tale funzione non possa rimanere esclusiva. La riapertura al traffico passeggeri, ordinario, è necessaria per connettere in modo efficiente due poli produttivi e commerciali fondamentali (Alessandria e Alba), riducendo drasticamente il traffico veicolare sulla viabilità ordinaria.

Trasporto su Gomma e Accessibilità Sanitaria (Ospedale della Valle Belbo). La mobilità pubblica deve riflettere l'evoluzione dei servizi essenziali sul territorio. L'apertura del nuovo presidio ospedaliero della Valle Belbo di Nizza Monferrato modifica radicalmente i flussi di mobilità. L'ospedale servirà circa 40 comuni del Sud Astigiano. È dunque prioritario potenziare le corse dei pullman e riorganizzare gli orari affinché siano coordinati con i servizi ferroviari. È necessario garantire ai cittadini, in particolare alle fasce deboli e agli anziani, la possibilità di raggiungere la struttura sanitaria con facilità e tempi certi da ogni comune dell'area vasta.

In conclusione, ritengo che un territorio accessibile sia un territorio che cresce; pertanto confido che queste istanze vengano recepite nel predisporre il Piano Integrato della Mobilità al fine di garantire un servizio pubblico all'altezza delle sfide attuali.

Cordiali saluti.

Nizza Monferrato, 4 marzo 2026

IL SINDACO Simone Nosenzo

• **Comune di Castelnuovo Don Bosco**

OGGETTO: CONTRIBUTO ALLA NUOVA MAPPATURA TPL DELLA REGIONE PIEMONTE

Stimate Istituzioni Regionali,

Ringraziandovi per la lodevole iniziativa "AMPartecipa" da Voi promossa, con la presente come Enti del Nord Astigiano siamo a fare alcune osservazioni in vista della nuova mappatura del TPL a livello regionale.

Come Enti Locali è forte volontà combattere lo spopolamento dei nostri territori collinari e garantire sempre più maggiori servizi di mobilità sostenibile anche attraverso il TPL

Il Nord Astigiano è una terra piena di storia, arte e cultura, abbiamo monumenti, edifici storici e luoghi sacri come le numerose chiese romaniche, l'Abbazia di Vezzolano nel Comune di Albugnano, il Santuario Colle don Bosco e la casa natale di San Giuseppe Allamano a Castelnuovo don Bosco, il museo di mamma Margherita a Capriglio, il laboratorio didattico multimediale dedicato al Massai in Piovà Massaia, il laboratorio di Nicola Restauri — Restauro Opere d'arte di Aramengo, l'osservatorio astronomico di Cerreto d'Asti, il Museo del gesso presso il castello di Moncucco T.se. L'Antica Zecca di Passerano Marmorito e il Comune di Cocconato insignito all'interno del circuito Bandiere Arancioni del Touring Club e Borghi più Belli d'Italia. Luoghi che ogni anno ospitano migliaia di visitatori.

Occorre pertanto, non solo per i nostri cittadini ma anche a sostegno del turismo locale, prevedere nuove tratte e nuovi Orari di servizio.

Da anni infatti assistiamo inermi ad autobus usufruiti da pochi utenti. a causa di tratte ed orari ormai POCO funzionali alle esigenze lavorative, scolastiche e di svago della massia parte dei nostri residenti e/o dimoranti e disagiati per i turisti e visitatori;

Con la presente siamo a chiedere che sia presa in seria considerazione l'istituzione di nuove tratte che mettano in collegamento il nostro territorio con i principali snodi ferroviari limitrofi e relativi servizi tra cui scuole ed ospedali. ovvero di Chieri, Villanova d'Asti e Chivasso, nonché di considerare le proposte che si allegano alla presente (allegato A).

Crediamo fortemente che una convergenza del TPL verso queste importanti stazioni ferroviarie possa consentire al nostro territorio del Nord Astigiano di e svilupparsi Sia dal punto di Vista demografico Che da economico dando così nuovi ed opportunità a cittadini ed imprese.

Inoltre, anche in vista dell'apertura di una Casa della Salute a Castelnuovo ~~don~~ BOSCO e di un importante poliambulatorio a Piovà Massaia, in frazione GallaretO, Si Chiede di considerare una tratta di trasporto SLI gomma che tenga Conto di questi nuovi centri sanitari, nonché una tratta con fermata l'Ospedale di Asti.

Ringraziando per l'attenzione, si porgono i più cordiali saluti.

Allegato A

PROPOSTE DI INTEGRAZIONI E MODIFICHE SU LINEE E FERMATE

Si propongono le seguenti integrazioni:

AUTOLINEE GIACHINO SRL • LINEA 35 CIRCOLARE: si propone di modificare gli orari di fermata in modo tale da farla coincidere al mattino con le linee 170 e 34 in partenza da Castelnuovo don Bosco alle 6:30 verso Torino ed Asti, lo stesso discorso per il ritorno delle stesse linee in arrivo a Castelnuovo don Bosco alle 15:20.

MARLETTI - LINEA 232: si propone di aggiungere una fermata presso MORANSENGO CENTRO e presso COCCONATO CENTRO, e di prevedere il servizio FER6 anche in giorni festivi.

AUTOLINEE GIACHINO SRL - LINEA 105 FER6 e LINEA FER5 si chiede la possibilità di inserire la fermata presso COCCONATO PAESE.

AUTOLINEE GIACHINO SRL - LINEA 45 dir: si propone oltre all'andata da VILLANOVA FS (7:10) a CASTELNUOVO COLLE DON BOSCO (8:12), di prevedere una tratta di ritorno al mattino da COLLE DON BOSCO (6:00) a VILLANOVA FS (7:10).

AUTOLINEE GIACHINO SRL - LINEA 170: si propone di eliminare le fermate di TORINO FIAT, TORINO C.S. MAURIZIO, CHIERI MOVICENTRO, CHIERI V.LE FIUME/FASANO, CHIERI TABASSO, Creando in sostituzione delle stesse la nuova fermata di CHIERI STAZIONE per 1a corse FER6-A4 e FER5A4. AUTOLINEE

GIACHINO SRL - LINEA 170: si chiede di valutare una corsa anche in giorni festivi.

GIT — LINEA 3107: si chiede di aggiungere una nuova corsa in orari alterni a quelli presenti attualmente per la tratta da Casalborgone a Piovà Massaia.

Si propongono le seguenti nuove tratte:

LINEA per collegamento Castelnuovo don Bosco — Albugnano — Berzano con il Comune di Casalborgone in modo da sfruttare la linea GTT 3107 in direzione di Chivasso.

Si richiede altresì la possibilità di attenzionare per tutte le tratte sopra indicate una corsa aggiuntiva nel mese di agosto che colleghi i principali nodi ferroviari con Castelnuovo don Bosco a supporto dei flussi turistici nel nostro territorio.

• Comunità Montane

Gli enti territoriali che hanno aderito alla iniziativa di consultazione hanno risposto con entusiasmo, sono poche le opinioni non espresse in provincia di Alessandria, un numero maggiore in provincia di Asti, ma il contesto è molto diverso per caratteristiche territoriali, socioeconomiche e antropiche, non ultimo il fatto che la Provincia di Alessandria, oltre al capoluogo, abbia sei città con dimensioni da programmazione urbana (Acqui Terme, Casale Monferrato, Novi Ligure, Ovada, Tortona e Valenza) e la Provincia di Asti, oltre al Capoluogo, non presenti città che arrivino alla dimensione della più piccola di Alessandria, Ovada che ha 13000 abitanti, infatti Nizza e Canelli hanno circa 10000 l'una.

Tale parametro dimensionale, però, non deve essere fuorviante rispetto ai principi di pianificazione: infatti, seppure la norma riservi la programmazione di un servizio urbano ai centri con oltre 30 mila abitanti, superati oltre che da Alessandria e Asti solo da Casale Monferrato, non è pensabile, come le testimonianze riportano, non avere servizi di carattere urbano nelle realtà di Novi Ligure e Tortona o, se si vuole avere una visione completa, di una dimensione urbana dell'area che da Valenza arriva a Novi passando da Tortona con il capoluogo quasi al centro.

Si evidenzia una necessità di distinguere fra linee di forza, linee complementari e aree a domanda debole dove organizzare servizi a chiamata e nelle richieste presentate si trovano chiaramente gli ambiti dove questi diversi modi di gestire il servizio di trasporto pubblico trovano migliore applicazione, molti dei quali già individuati da Agenzia.

Le aree a bassa antropizzazione e bassa mobilità possono essere comprese in quelle aree a domanda debole dove istituire servizi a chiamata, ma senza perdere di vista l'esigenza di garantire solidi collegamenti con le stazioni, i presidi ospedalieri e i centri di interesse.

I principali concetti della pianificazione emergono nelle richieste anche più semplici e in particolare la sinergia fra tpl e servizio ferroviario è vista come importante tassello della mobilità, non solo a completamento di percorsi in luogo di parallelismi, ma anche in quell'ottica di ampliamento delle possibili destinazioni che la costituzione di punti di interscambio garantisce.

Si evince una certa maturazione di alcuni enti che vanno oltre il servizio sociale nell'interpretazione del trasporto pubblico rendendosi conto di quanto sia importante essere connessi non solo per i propri abitanti e residenti saltuari, ma anche per il turismo e l'appetibilità dei territori all'investimento.

In molte realtà rurali e nelle cosiddette aree a domanda debole è apprezzata l'impostazione a chiamata che risolve anche la difficoltà di sostenibilità economica di sistemi a trasporto pubblico dalla domanda minima per bassa antropizzazione e minimo sviluppo industriale, di converso aree di bassa antropizzazione e alta densità di attività economiche rivendicano servizi normalmente impostati per realtà con alto numero di residenti, ma tali servizi di trasporto sono indispensabili.

Traspare anche abbastanza chiaramente come il superamento del limite amministrativo sia fondamentale per una pianificazione coerente con le esigenze del territorio, le connessioni richieste sono su tessuti socioeconomici sovrapposti o contigui e l'indicazione su una visione per aree e non per confini è piuttosto chiara.

Vi sono realtà che hanno fatto una richiesta molto puntuale sulla singola corsa con una visione di risposta a domanda particolare senza andare oltre il trasporto scolastico, magari contigue ad aree con visione opposta: tale comparazione è un utile stimolo alla riflessione su come questa iniziativa di consultazione possa non solo

essere una fotografia dei desiderata dei singoli enti o consorzi di questi, ma anche un sistema di maturazione degli enti nella propria capacità di pianificazione territoriale cui si accompagna la pianificazione dei trasporti posta in essere dall'Agenzia.

Il bacino sud-est non è omogeneo: le indicazioni delle relazioni lo evidenziano chiaramente con una forte divergenza delle aree montane e collinari dove si concentrano le aree a domanda debole dalle aree produttive dove la domanda di trasporto è cresciuta in maniera diversa e proporzionalmente al numero di attività cui non corrisponde, quantomeno non ancora, un aumento del numero dei residenti, ma dei domiciliati.

Le città chiedono servizi frequenti e capillari, le zone a moderata antropizzazione e a forte impatto economico come il novese, il tortonese, il valenzano chiedono servizi fra loro, con le stazioni e fra le stazioni e con le frazioni e i comuni limitrofi con cui individuano una profonda coesione urbana.

Le aree rurali chiedono servizi concreti e domande anche molto precise, ma accettano la domanda debole laddove appare la strada più ragionevole, ma rivendicano alcuni fondamentali servizi di linea di connessione per garantire l'accessibilità turistica e non solo a beneficio dei residenti.

Nello specifico si sintetizza quanto allegato come introduzione.

PROVINCIA DI ALESSANDRIA

Acqui Terme è contemporaneamente centro zona di domanda ad area debole, città con domanda di servizi e centro economico di interesse turistico, ma il suo servizio di trasporto risulta ancora inadeguato: in quell'areale dovrebbero coesistere il servizio a chiamata della domanda debole, il servizio di trasporto urbano a servizio dell'ospedale, della stazione, le connessioni con le città vicine per treno e per autobus.

Alessandria è centro di area metropolitana e individua correttamente il percorso di "metropolitanizzazione" del suo servizio con gli areali limitrofi, si individuano le domande di tipo urbano e le domande di connessione dei tessuti industriali.

Casale Monferrato è città e centro zona ed individua i servizi essenziali che vanno potenziati, quelli che vanno garantiti e quelle aree da riportare nell'orbita urbana come comprende le aree che possono essere collocate nell'area debole, ma le sue istanze sono concrete quanto quelle di Alessandria e Acqui Terme.

Novi Ligure presenta una serie di interventi dell'areale ex-CIT dove traspare una certa domanda di connessione maggiormente ordinata.

Ovada è una piccola città, ma è un centro zona e come Acqui Terme ha aree a domande debole ed è periferia contemporaneamente di Alessandria e di Genova, la riflessione dell'Ente è sintetica, ma completa e riguarda tutto l'areale ex-SAAMO dove sono presenti chiare indicazioni in linea con le riflessioni di prefazione.

Tortona è città e centro zona ed esattamente come Casale individua i suoi servizi chiedendo una istituzionalizzazione di suoi progetti già avanzati

Valenza vede nel suo areale una assenza di risposte a domande concrete che il futuro assetto potrebbe colmare.

PROVINCIA DI ASTI

Castelnuovo Don Bosco, piccola cittadina a carattere rurale, ma con domande di connessione importanti e una chiara identificazione di comunione con il chierese e la Provincia di Torino, anch'essa evidenzia una domanda particolare e una domanda di servizio universale.

San Damiano d'Asti fra Langa e Roero si individuano aree rurali, ma anche linee che devono essere maggiormente garantite verso Alba e Govone dove la Provincia e quella di Cuneo si sovrappongono in quel superamento del limite amministrativo cui si è fatto ampio riferimento in prefazione.

Unione Montana Val Bormida è realtà rurale, con idee molto chiare sulle domande particolari e ponendo con chiarezza obiettivi di connessione che non sono solo l'ottimizzazione del trasporto scolastico, ma si intravede con chiarezza una domanda di servizio universale che integri il servizio a domanda debole, al centro dell'Unione c'è la piccola perla di Roccaverano dove alla bassa antropizzazione si accompagna una importante domanda di mobilità esterna.

Postfazione

Le due province sono cambiate molto negli anni ed è aumentata la dimensione economica delle aree più popolate, rarefatto il carico antropico residente, ma in molte aree con modesto carico antropico è subentrata una domanda turistica importante che, chiaramente, si traduce anche in una domanda di mobilità non sempre traducibili con servizi dedicati, ma con l'individuazione di brevi direttrici di connessione con le stazioni e sinergiche al sistema ferroviario rispetto al quale la domanda di inserimento di offerta festiva porta con sé una visione maggiormente universale e meno orizzontalmente impostata su studenti e pendolari per tutti gli areali qui rappresentati.

Lo strumento della consultazione conferma la sua efficacia.

- **Unione Montana Langa Astigiana Val Bormida**

UNIONE MONTANA LANGA ASTIGIANA VAL BORMIDA

Via Roma, 8 – 14050 Roccaverano (AT) www.unionelangastigiana.at.it

unione.langastigiana@cert.ruparpiemonte.it

Codice Fiscale: 92067280054 – Codice Ministero Interno: 1010076190

Roccaverano, Li 04.12.2025

Prot. n°0003452

Spett. Fondazione SLALA

c.a. Presidente Cesare Rossini

Oggetto: Relazione servizi Trasporto pubblico locale.

Premesso che la Regione Piemonte, in data 29 maggio 2017, con D.P.G.R. n. 30, ha disposto l'estinzione della Comunità Montana Langa Astigiana Val Bormida per effetto della liquidazione, ai sensi della L.R. n. 11/2012, e consequenzialmente l'Unione Montana Langa Astigiana Val Bormida è subentrata nei rapporti giuridici alla Comunità Montana Langa Astigiana Val Bormida, prendendosi carico della Linea a domanda debole TPL Roccaverano – Vesime con prolungamento e diramazioni.

Premesso che il nostro Ente è composto da 14 Comuni della provincia di Asti: Bubbio – Cassinasco - Castel Boglione – Cessole – Loazzolo – Mombaldone - Monastero Bormida – Montabone – Olmo Gentile – Roccaverano - Rocchetta Palafea - San Giorgio Scarampi – Serole – Vesime.

A seguito della richiesta inoltrata dal Presidente SLALA di relazionare sulle necessità del territorio unionale riguardanti i trasporti pubblici, in base all'indagine tra gli utenti odierni e futuri sono emerse alcune criticità che si vanno di seguito ad esporre.

Tenendo conto che il nostro Ente gestisce in economia la Linea a domanda debole Roccaverano – Vesime con prolungamento e diramazioni tra cui il percorso Rocchetta Palafea – Montabone – Terzo – Acqui Terme e ritorno e per i quali non si prevedono variazioni in quanto rispondente alle esigenze degli utenti soprattutto studenti, le fermate indicate nel piano, come da programma Elenco Fermate Sud Est, sono in linea con gli orari scolastici e con i mercati di zona.

Per quanto riguarda il collegamento con il treno, (unicamente a Mombaldone per i nostri Comuni) per il primo viaggio del mattino da Roccaverano a Mombaldone è presente la coincidenza per Acqui Terme delle 7:12 e del rientro delle 13:55; mentre per Cairo Montenotte - Savona non esiste coincidenza per cui sarebbe necessario per gli studenti un treno con partenza per Savona Cairo intorno alle 7:10 e con ritorno da Savona a Mombaldone intorno alle 13.30 in quanto la linea che sale a Roccaverano parte intorno alle 13:40 da Mombaldone stazione.

Altro punto nevralgico sarebbe il collegamento scolastico con i pullman di fondovalle della linea Cortemilia - Acqui Terme dal versante Roccaverano - Monastero Bormida in quanto inesistente. La migliore soluzione sarebbe un minibus con partenza da Cortemilia ore 6:00 con passaggio a Vesime e prosieguo a Roccaverano, passaggio a Roccaverano alle ore 6:30 per arrivare a Monastero Bormida alla coincidenza con Acqui delle 7:04 o almeno, se così non fosse possibile, avere la tratta Roccaverano – Monastero e ritorno. Per il ritorno studenti una linea sempre con la coincidenza Bus Company a Monastero B.da alle 13:42 e partenza per Roccaverano qualche minuto dopo, con un passaggio anche nel tardo pomeriggio.

Sulla tratta di Fondovalle Cortemilia - Acqui Terme andata e ritorno si segnalano sovraffollamenti con utenti in piedi nelle corse degli studenti.

Nel sistema di trasporti per Canelli, con snodo a Bubbio, l'andata è supportata mentre per il rientro si riscontrano alcune difficoltà per gli orari pomeridiani.

Per la tratta Rocchetta Palafea – Montabone - Acqui Terme e ritorno, sarebbe necessario inserire i rientri pomeridiani, come richiesto dall'Istituto Rita Levi Montalcini alcuni mesi fa, per il lunedì uscita ore 15:43 e mercoledì uscite 15:43 e 16:36 in quanto i rientri pomeridiani non sono da noi supportati.

A seguito di numerose richieste degli utenti, siamo a chiedere il posizionamento di una pensilina sulla fermata Corso Divisione Acqui - Istituto ex Torre (presso l'edicola) in quanto in presenza di pioggia e maltempo i ragazzi non sono al riparo.

Per quanto riguarda altre esigenze di trasporto quali accesso ad ambulatori e ospedali, ad oggi non vi sono grandi possibilità se non affidarsi ai rapporti di buon vicinato e forse con le migliorie sopra esposte si potrebbe ovviare a tale problema.

Per l'accesso turistico al nostro territorio negli anni abbiamo ricevuto diverse telefonate per poter visitare almeno Roccaverano con trasporti pubblici e che ad oggi risulta impossibile in quanto oltre la Linea Mercatale non vi è alcun collegamento.

Anche in questo caso le implementazioni indicate, con i relativi ritorni in servizio di linea pomeridiani, potrebbero dare almeno una possibilità di accesso per una breve visita ai paesi più disagiati tramite i mezzi pubblici.

Rimanendo a disposizione per eventuali suggerimenti e ringraziando per l'attiva collaborazione si porgono distinti saluti.

Il Presidente

Marco Listello

• Comune di Canelli

In riferimento alla richiesta di valutare i principali problemi riguardanti i trasporti a Canelli e dintorni e possibili proposte abbiamo elaborato quanto segue, distinguendo tra analisi molto sintetica delle problematiche e **ipotesi di proposte (in grassetto)**:

1. Studenti:

è la categoria che utilizza maggiormente i servizi pubblici, condensata in alcuni orari. I problemi principali che ci vengono segnalati:

- a. Mancata copertura di tutti gli orari (ad esempio, non sono coperti i rientri da Alba a Canelli per chi rimane il pomeriggio)
- b. Necessità di cambio del mezzo di trasporto nella tratta
- c. Insufficiente capienza dei mezzi di trasporto su ruota (si paga lo scotto della mancanza di un collegamento ferroviario)
- d. Gli orari sono organizzati per trasportare gli studenti “da Canelli alle Scuole fuori Canelli”, mentre l’arrivo “da altri Comuni alle Scuole di Canelli” è meno favorevole e comporta ingresso in ritardo degli studenti a Scuola.
- e. Mentre i collegamenti con Nizza e Asti su ruote rispondono ad esigenze che difficilmente **potrebbero essere migliorati dal trasporto ferroviario, sulla direttrice verso Alba-Bra-Cavallermaggiore e Nizza Monferrato-Alessandria il collegamento ferroviario** potrebbe invece rappresentare un’opzione più favorevole
- f. In passato era stata ipotizzata una sorta di **tratta circolare Asti-Nizza Monferrato-Canelli-Castagnole delle Lanze-Asti**.

2. Lavoratori:

- a. La dislocazione delle Aziende fa sì che una implementazione del servizio ferroviario difficilmente risponderebbe alle esigenze dei lavoratori
- b. **Sarebbe verosimilmente più efficace lavorare ad un progetto con le Aziende sul modello “Ferrero”** di trasporti su gomme che raccolgono i dipendenti nei paesi limitrofi, soprattutto sulla direttrice Acqui-Asti

3. Turisti

- a. L’assenza di qualunque trasporto pubblico durante i giorni festivi penalizza gli arrivi turistici in questi giorni
- b. **Treni turistici a partire da grandi Città** (ad es. il treno che parte da Milano per la Fiera di San Martino a Canelli, o che parte da Torino per Monferrato in tavola a Nizza,... in modo da avere una base di flusso significativa, che può raccogliere turisti lungo la tratta nei giorni festivi) o esperienze come Enotreno potrebbero essere progetti da implementare
- c. Mobilità interna dei turisti: è possibile che vengano messi a disposizione da CER dei minibus turistici, per cui **si tratterà di trovare autisti e un sistema che organizzi e strutturi le offerte di spostamento**
- d. Valutare la possibilità di trasporti ferroviari coordinati con flussi di ciclisti.

4. Popolazione

- a. **Migliorare il collegamento tra stazione ferroviaria di Asti/Movicentro e Ospedale Cardinal Massaia**, anche prolungando le corse degli autobus in arrivo da Canelli
- b. **Utilizzo dei minibus per altre tratte nel territorio del Comune**, in modo da favorire il permanere degli insediamenti nelle aree rurali

• **Colline Alfieri**

Buonasera, come da incontro e da accordi intercorsi, sono ad evidenziare le richieste qui sotto di intervento sul trasporto pubblico su gomma, per quanto concerne l'area delle Colline Alfieri, con San Damiano d'Asti Città/Comune capofila:

- Potenziamento durante l'orario scolastico della linea Canale-San Damiano-Asti e ritorno in periodo scolastico,
- Non effettuare riduzioni di corse nel periodo di vacanze scolastiche,
- Potenziamento dei collegamenti tra i Comuni satellite (San Martino Alfieri, Cisterna, Antignano, Tigliole, Ferrere, Celle Enomondo) ed il Comune capofila San Damiano d'Asti,
- Modifica orario linea 49 Asti-Govone-Alba: posticipo di partenza alle ore 19.15 da Asti, per coincidenza con treno che arriva ore 19.05.

Grazie per la preziosa collaborazione e disponibilità.

Cordiali saluti.

dott. Davide Migliasso

- **Fondazione Mani Intelligenti**

LO SVILUPPO DI VALENZA E DELL'ASSE ALESSANDRIA – VALENZA – CASALE MONFERRATO

CONTESTO SOCIOECONOMICO PER UN NUOVO PIANO DEI TRASPORTI PER L'AREALE VALENZANO



**La presidente della Fondazione
Alessia Crivelli**

Premessa

Il territorio della provincia di Alessandria sta vivendo un periodo di importante evoluzione, in pochi anni la logistica sta modificando il tessuto socioeconomico e l'evoluzione dell'industria dell'arte del gioiello sta sconvolgendo non solo i modelli produttivi valenzani, ma le dinamiche sociali e demografiche di tutto il territorio provinciale con evidenti connessioni con il basso pavese e la Lomellina.

La dinamica evolutiva dei singoli tessuti socioeconomici di Valenza, Alessandria e Casale si compenetra fino a formare una unica realtà che può essere definita area metropolitana: una conurbazione policentrica le cui periferie senza soluzione di continuità necessitano di una pluralità di servizi integrata.

In particolare, questo contributo intende fornire strumenti utili alla pianificazione territoriale, partendo da una rete efficace e efficiente di trasporti che sia servizio al territorio, operatore economico e strumento del complesso degli operatori economici: non ultimo intende evidenziare quelle esigenze infrastrutturali che sono imprescindibili per consolidare e evolvere uno sviluppo che è occasione di una area ben più vasta dipartente da Valenza.

I portatori d'interesse dei trasporti non sono solo studenti, lavoratori e fasce deboli, ma anche tutte le aziende, artigianali come i grandi complessi industriali, gli esercizi commerciali e gli operatori turistici.

Nell'ambito dei trasporti particolare riguardo è dedicato al trasporto pubblico e ferroviario dove i centri urbani che si collocano nell'areale che da Casale Monferrato va a Valenza e Alessandria sono sovrapposti come nodo ferroviario e con un flusso relativo a spostamenti sistematici e occasionali reciproco nei versi tale da considerarsi un pendolarismo urbano, destinato a crescere sempre più velocemente con l'espansione dell'area artigianale verso la collina alessandrina, collina anch'essa tanto alessandrina quanto valenzana da un punto di vista di senso di appartenenza delle frazioni, esattamente come l'espansione logistica nella piana alessandrina e nella piana casalese.

Nello studio si evidenzierà come in ordine alla pianificazione territoriale del capoluogo e della provincia alessandrina una gestione unitaria del sistema trasportistico possa dare risposte molto più performanti in termini di efficacia di servizio e di gestione della spesa pubblica.

Attualmente le città sono separate da una linea immaginaria: vivono, per esempio, la discrasia di un medesimo fornitore di trasporti che, con gli stessi autobus, opera su due programmazioni distinte, due tariffazioni distinte e due ambiti di estensione del servizio reciprocamente monchi.

Non ultimo il livello di servizio ferroviario e stradale fra le stazioni non è sfruttato come servizio integrato disponendo di un numero di passaggi varie volte superiore a quello fruibile dall'utente.

Il raggiungimento di una programmazione condivisa è estremamente urgente per razionalizzare e rendere utile quanto esiste ora in termini di servizio e di risorse disponibili, ma è fondamentale per la dimensione unitaria rappresentata da una nuova pianificazione applicabile nei contesti di gara regionali: una visione di unica realtà urbana nella quale nessuno perde la propria individualità municipale, né la propria autonomia amministrativa, ma tutti guadagnano "i servizi dell'altro insieme ai propri ai costi del proprio".

Nel contesto della mobilità un particolare riferimento va fatto alla connessione dei territori alla rete autostradale così come non vanno sottovalutati sistemi di mobilità solo apparentemente di nicchia in ambito aeronautico.

Dal sistema produttivo valenzano emergono opportunità anche per il settore turistico che non solo è fatto di bellezza dei luoghi, ma di bellezza delle arti che in quei luoghi nascono e crescono.

Linee guida della pianificazione del trasporto pubblico

Far convivere sviluppo industriale e turismo, sviluppo economico e sostenibilità ambientale è possibile attuando politiche di organizzazione dei servizi congiunte su uno stesso ambito socioeconomico amministrativamente diviso in due o più comuni.

I punti cardine di queste politiche diventano:

gestione congiunta della logistica urbana su linee guida di una logistica urbana sostenibile realizzabile anche attraverso la creazione di city logistics;

parziale elettrificazione e riduzione delle dimensioni e drasticamente del numero dei veicoli stradali circolanti nelle aree urbane

realizzazione di assi di comunicazione di trasporto pubblico

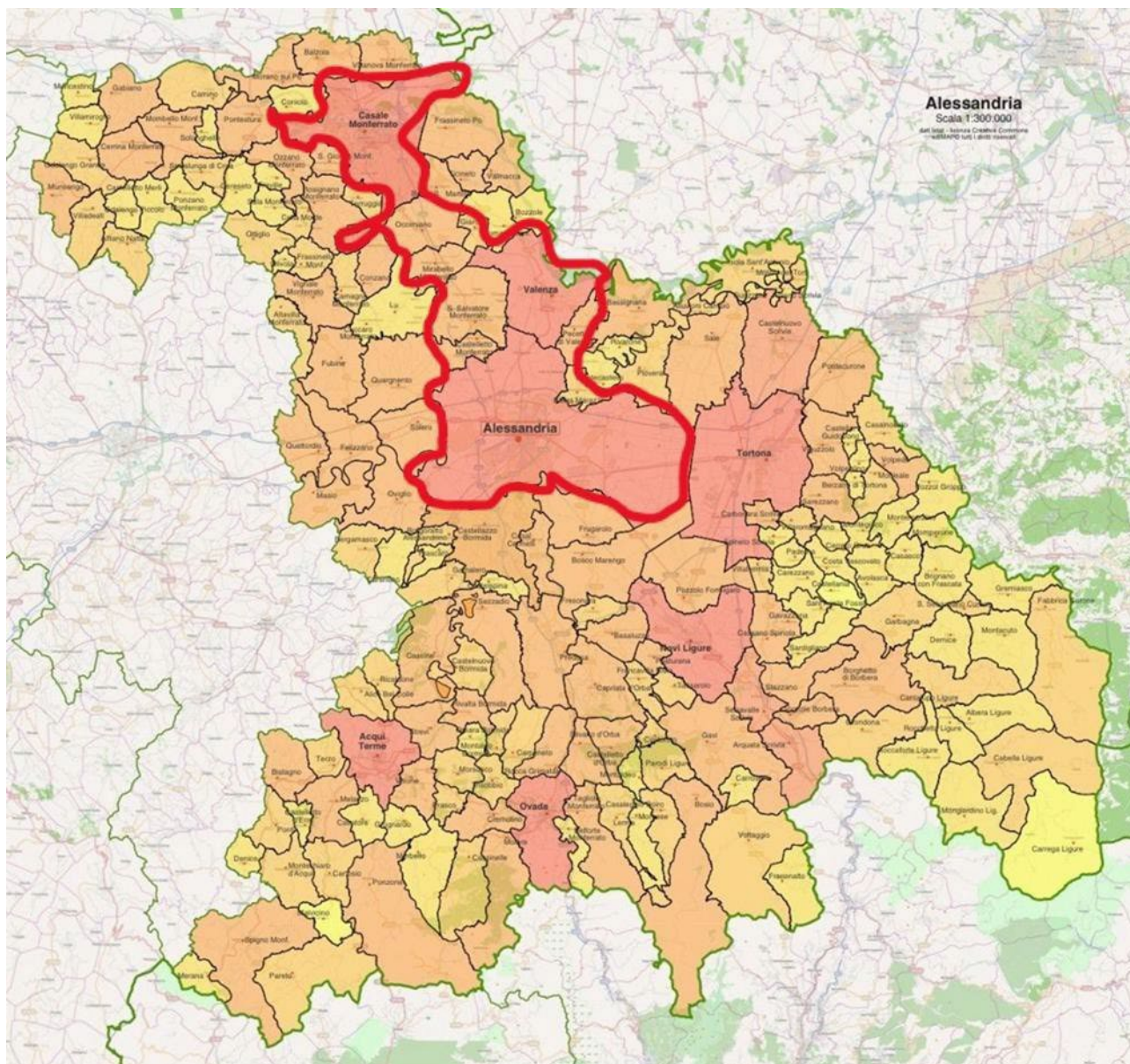
politiche di integrazione modale

politiche di integrazione tariffaria

programmazione orariale semplice e orizzontale in grado di soddisfare una domanda universale e riversare sul trasporto pubblico molte risorse ora impegnate su servizi privati e linee speciali riservate: il trasporto pubblico deve essere in grado di soddisfare la domanda complessiva e non ridursi a servizio sociale per non perdere quel ruolo di operatore economico al servizio degli operatori economici che gli consente di essere lo strumento principale dello sviluppo socioeconomico.

L'areale di riferimento è rappresentato dai comuni di quella che possiamo definire i centri della logistica orafa, Valenza e Pecetto, e della logistica industriale a nord e sud di Valenza, quindi Casale Monferrato e Alessandria, dove la residenzialità si fa anche supplente alle esigenze crescenti di Valenza.

Il bacino antropico è un tessuto socioeconomico di 160000 abitanti all'interno del quale si consolida un pendolarismo importante bidirezionale come accennato in premessa e dove si concentrano una serie di iniziative economiche e culturali che creano domanda di mobilità e consolidano la coesione del tessuto socioeconomico di questo asse verticale che ha Valenza al centro.



Si assiste, quindi, sotto il profilo della pianificazione trasportistica ad una esigenza di ridefinizione degli ambiti seguendo i contesti socioeconomici e dalla dimensione comunale, provinciale e regionale diventa più consono riferirsi ad una dimensione di macroaree urbane rappresentate oltre che dall'areale di riferimento al casalese a nord e alla piana logistica alessandrina a sud sui cui flussi occorre riferirsi in programmazione.

Dopo un lungo periodo in cui è andato ad affermarsi un flusso pendolare tendenzialmente uscente dalla Regione si assiste ad un recupero importante di flusso verso Alessandria. Valenza e Tortona.

Il secondo dato che emerge è un sostanziale superamento dei confini regionali come elemento delimitante le principali indagini relative alle dinamiche territoriali, in corrispondenza a quanto affermato in testi come "la città dei flussi, Garavaglia 2018".

Va quindi distinto il flusso locale e quello di ordine immediatamente superiore e mettere in relazione, quindi, le sottoreti fra di loro, dove le maglie della rete non sono segmenti AB, ma le sottoreti stesse.

Il trasporto pubblico locale (tpl) dovrà, quindi, tenere conto nella sua programmazione di questi dati attraverso la convergenza delle linee sul nodo ferroviario e inserendo la programmazione bus nell'orologio della programmazione ferro, riottenendo, laddove possibile, veloci collegamenti ferroviari cui il tpl ora parallelo all'asse ferroviario sospeso o sottodimensionato quanto a programmazione dovrà addurre e integrare.

Una disamina della mobilità individuale individuata per asse cui si aggiungono i dati di frequentazione delle principali attuali linee tpl consente di fornire contemporaneamente il flusso attuale e quello potenziale che può essere intercettato da una efficace programmazione del trasporto pubblico locale.

Buona parte della domanda di mobilità urbana e suburbana trova attualmente risposte insostenibili nella mobilità individuale, lo rivela anche lo studio TRT che è stato usato per la prima elaborazione del PUMS comunale di Alessandria e lo rivela la fenomenologia.

Il trasporto pubblico opera un ruolo complementare e sociale, ma i dati rivelano che il suo ruolo dovrebbe essere di portata molto più significativa dati i dati di ingresso e uscita dal capoluogo in tutte le direzioni, dati che stanno crescendo e che stanno interessando i tre centri zona in maniera proporzionalmente lineare.

Va oltremodo considerato che i flussi da e per i centri zona sono anche rappresentati dai flussi fra i centri zona e per questo si evidenzia la necessità di una dimensione urbana del trasporto locale nell'areale individuato e l'adozione di assi di forza fra gli areali simili.

Esiste una importante rete ferroviaria il cui uso locale rende indispensabile la progettazione di un sistema integrato che garantisca velocità del servizio ferroviario e adduzione alla rete fondamentale e capillarità di un sistema automobilistico in doppia adduzione alla rete ferroviaria complementare e alla rete ferroviaria fondamentale.

Le base di dati fin qui usate sono da considerarsi dato storico e non dato di riferimento in quanto, come accennato, la configurazione dei flussi è in continua evoluzione.

I parametri iniziali rivelavano come la domanda fosse particolarmente alta sul profilo pendolare in area metropolitana torinese e più bassa nel quadrante sud-est, paradossalmente i cadenzamenti orari applicati in area metropolitana e non nel sud-est dovrebbero essere invertiti. E' chiaro che dai cadenzamenti non si debba arretrare, ma è altrettanto chiaro che questi vadano introdotti con urgenza nel quadrante sud-est con un adeguato aumento della produzione buskm.

Esistono, poi, ragioni di gestione territoriale che portano alla necessità di investire sul trasporto pubblico in provincia di Alessandria, ragioni determinate dalla necessità di inserire nuovi poli attrattori:

il plesso industriale orafo di Bulgari e il distretto orafo valenzano che si inserirebbe nella rete urbana Alessandria – Valenza.

Il sistema artigianale dell'omonima area valenzana

I centri storici delle città e le iniziative culturali ad esso legate

Il sistema logistico alessandrino nella sua complessità

Il sistema produttivo casalese, le risorse turistiche del comparto enogastronomico come le risorse paesaggistico ambientali del territorio.

E' del tutto evidente come ogni aspetto dell'asse Casale – Valenza – Alessandria sia compenetrato e che, quindi, sia dimostrata la necessità di concepire una area metropolitana che va da Casale a Alessandria e su questa costruire la rete sia nelle relazioni di direttrice sia nelle relazioni urbane che assumono in massima parte dimensione suburbana a servizio di aree urbane compenstrate.

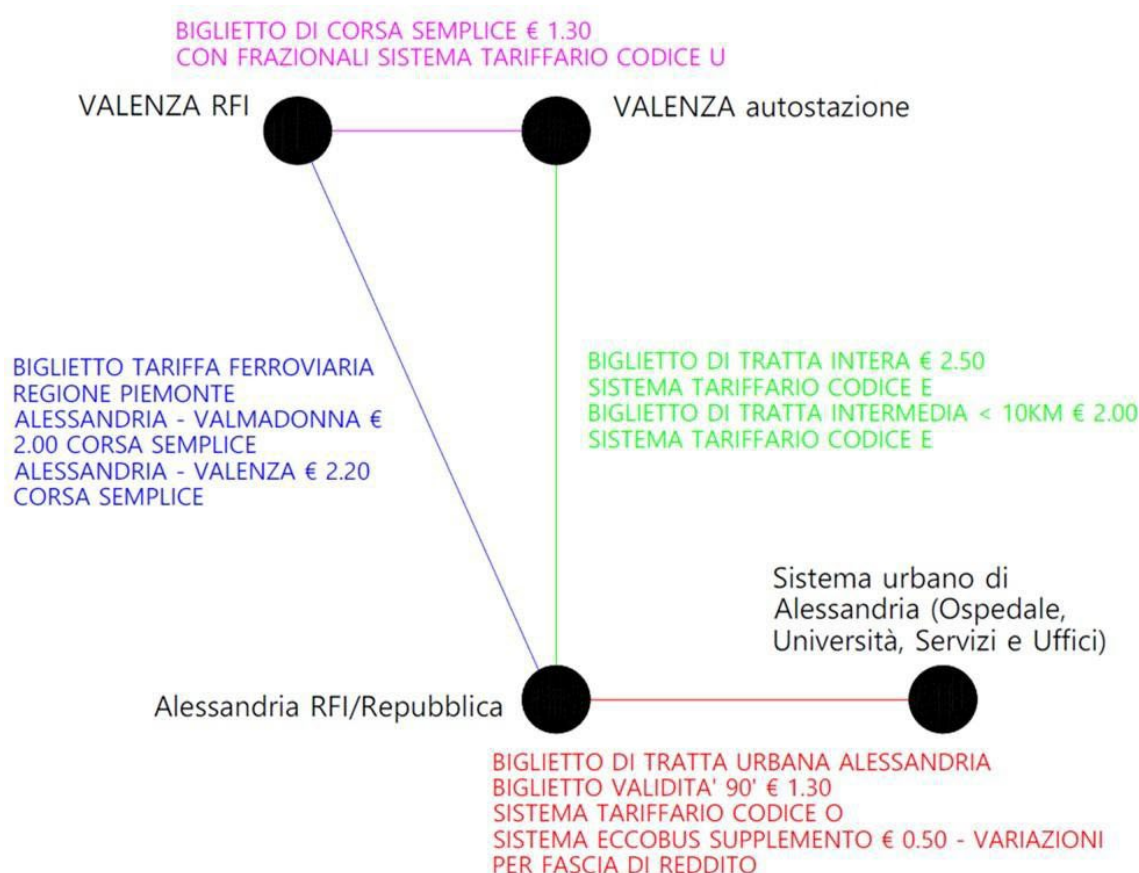
Ambito territoriale e politica tariffaria della “zona urbana “Valenza – Alessandria”

Attualmente il trasporto pubblico nell'areale si compone del sistema urbano di Alessandria e varie frazionali di cui solo due continuative sulla giornata, una linea urbana città – stazione per Valenza e varie frazionali dalla periodicità complessa, su Casale una rete sociale urbana ed un sistema di trasporto pubblico locale principalmente a servizio dei plessi scolastici.

L'ambito più complesso e compenetrato riguarda il sistema Valenza-Alessandria rispetto al quale esiste una forte progettualità maturata nei rispettivi contesti urbani e estrinsecata in progettazioni che vengono, in questo contributo, parzialmente ripresi.

I sistemi tariffari sono diversi e terzi rispetto alla linea automobilistica che collega le città e terzi anche rispetto al vettore ferroviario.

In figura la sintesi della porzione di areale Alessandria – Valenza



Come si evince realtà urbane senza soluzione di continuità non sono solo separate da tratte diverse e con orari non sincronizzate, ma addirittura con quattro sistemi tariffari con nessuna correlazione fra loro, persino la corsa urbana a Valenza ha biglietto di uguale categoria, ma altra natura di quella alessandrina della validità

di 90 minuti, la tratta intermedia della relazione fra le due città ha lo stesso costo, ma i due sistemi sono paralleli, come gli orari.

E' chiaro che una identificazione di unica area urbana consenta di rivedere completamente l'asset tariffario anche a parità di servizio erogato unificando tutti gli urbani e gli extraurbani che rimarrebbero in parallelo solo con il sistema ferroviario che, comunque, potrebbe arrivare a integrazione facendo uno sforzo già fatto in omologhe.

In una prima fase l'unificazione dei servizi alessandrini e valenzani puo' portare alla soluzione in calce.



E' chiaro che possa essere opposto un problema di compensazione con il vettore, ma è altrettanto chiaro che la ridefinizione in itinere dei contratti sia una strada percorribile e indispensabile.

In prima istanza una compensazione è data dall'aumento di utenza che naturalmente questo percorso decisionale porta e questo al netto dell'esigenza insindacabile di shift modale e sostenibilità in capo a qualunque argomento.

La seconda compensazione è data dalla razionalizzazione del servizio che la programmazione congiunta in unico bacino comporta con una facile economia di scala che compensa la potenziale minore entrata di cassa delle tratte intermedie.

E' chiaro che possa essere opposto un problema di compensazione con il vettore, ma è altrettanto chiaro che la ridefinizione in itinere dei contratti sia una strada percorribile e indispensabile.

In ogni caso l'esigenza reale di una compensazione è opinabile in ragione dei punti successivi:

1. si tenga conto che l'estensione a Valenza della tariffa O in luogo della U non comporta una riduzione di flusso di cassa perché si ampliano le potenzialità di movimento e quindi di viaggi pagati, non si riducono le occasioni di bigliettazione quindi.
2. l'unica vera contrazione è il passaggio dalla tariffa U a quella O sulle tratte intermedie, ma è chiaro che allo stato la quasi totalità di quell'utenza è pendolare scolastica o pendolare operaia con una quasi totalità di abbonamenti e tariffazioni speciali

L'unica integrazione tariffaria che potrebbe presentare qualche difficoltà è quella fra sistema bus e sistema tariffario ferroviario, dove gli attori del ferro sono due e rispondenti a due contratti regionali diversi e attori di diverse rigidità.

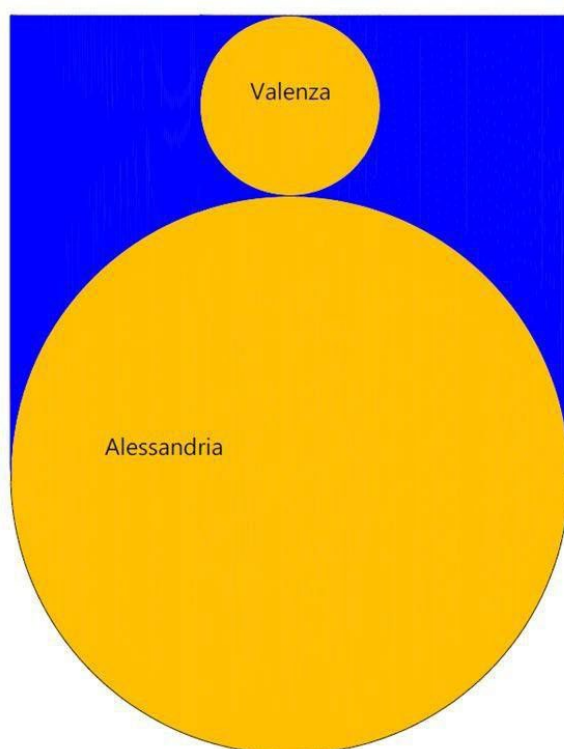
Lo sforzo da compiersi potrebbe essere quello di unificare la tariffa della tratta intera Alessandria – Valenza e portare a quota urbana la relazione Alessandria – Valmadonna che peraltro essendo la seconda frazione dovrebbe essere intuitivo.

Anche in questo caso occorre anche quantificare l'attuale traffico per rendersi conto che l'operazione ha un costo non rilevabile per gli operatori economici e in compenso porterebbe ad ampio beneficio a tutta la comunità, non ultimo un nuovo successo del trasporto pubblico con conseguenti flussi di cassa molto più incoraggianti che allontanano definitivamente qualunque obiezione di compensazione.

Non ultimo le esigenze dei territori non possono essere subordinate al mantenimento in quota alta dei margini di profitto dei fornitori, che, si ricorda, sono pubblici in ambito ferroviario.

Va, quindi, pensato un sistema tariffario a fasce non concentriche, trattandosi di un sistema policentrico quindi, a livello comunale e intercomunale con una semplicità di individuazione e di acquisto nonché di uso: è chiara la necessità di una gerarchizzazione per cui il biglietto OI sarà sovraordinato e comprensivo della copertura del biglietto OU.

Acquistando OI viaggio sulle tratte intercomunali e tratte comunali, quindi, potenzialmente, dalla frazione valenzana alla frazione alessandrina Esempio di semplificazione tariffaria nella nuova area urbana



BIGLIETTO DI TRATTA
URBANA VALIDO 90' CODICE
OU (ORDINARIO URBANO) €

VALIDO SU GOMMA E FERRO

BIGLIETTO DI TRATTA
INTERCOMUNALE VALIDO 90'
SU TUTTA LA RETE DELLA
CONURBAZIONE CODICE OI
(ORDINARIO
INTERCOMUNALE € 2.50
(IPOTESI)
VALIDO SU GOMMA E FERRO

Ambito territoriale e pianificazione linee sottorete Alessandria-Valenza

La riprogrammazione può muoversi per fasi.

Sulla base dell'integrazione tariffaria del precedente capitolo è ipotizzabile avviare da subito una modifica di rete semplice e funzionale sull'asse Alessandria – Casale Monferrato, creando un modello completamente inedito nel Piemonte.

Il modello dell'asse che si può proporre si comporrebbe di una integrazione tariffaria e orariale con un costo operativo molto limitato, portando allo studio una revisione graduale dell'intera rete alessandrina e valenzana integrandola nella nuova rete urbana.

In azzurro la relazione ferroviaria, in verde e in giallo il tpl provinciale e in rosso la linea Alessandria – Valenza attuale.

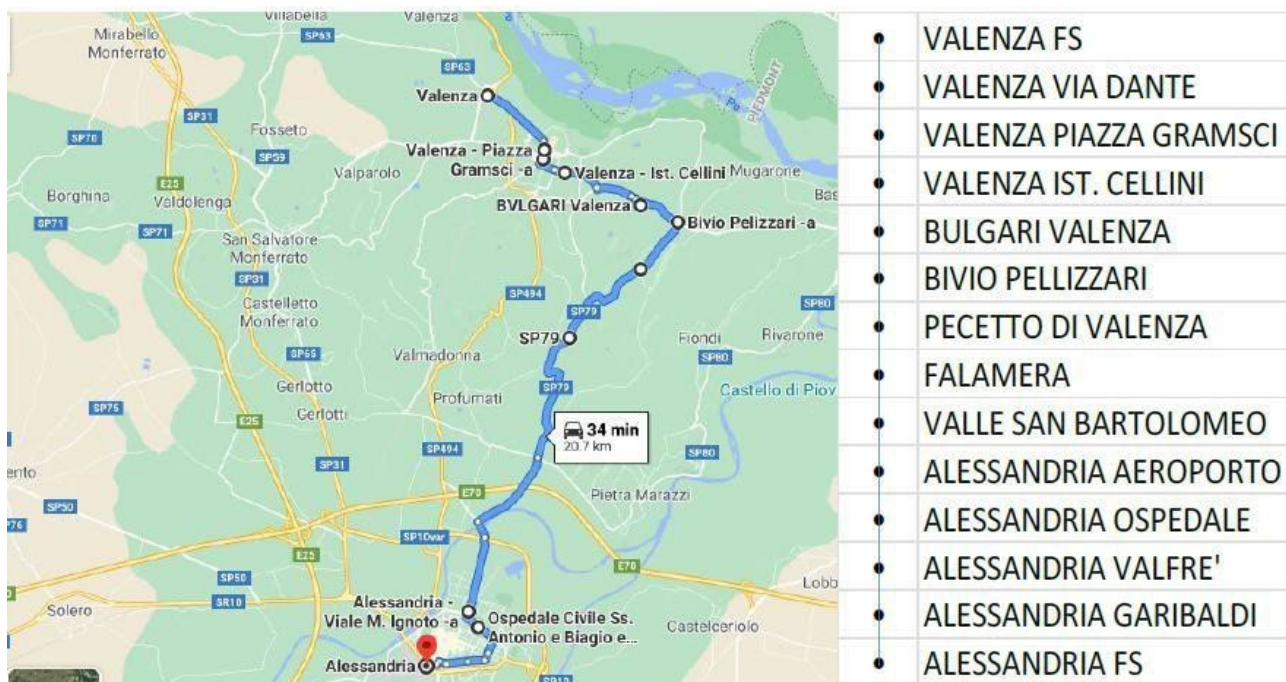
Nell'immagine che segue si evidenziano i servizi della tavola precedente regolarmente effettuati nel 2019, si è mantenuta la validità di questa tavola perché l'orario pre-covid era il minimo raggiunto prima della pandemia, ma attualmente non è ancora stato raggiunto dalla pianificazione attuale del tpl, mentre quella ferroviaria ha subito alcune modeste evoluzioni nell'areale di riferimento di questo contesto.

category	breakoff	tpl AL	R	breakoff	S	breakoff	breakoff	S	breakoff	tpl AL	breakoff	R	tpl AL	S	tpl AL	breakoff	breakoff	breakoff	R	S	tpl AL	R
Alessandria	05:11	05:30	05:35	05:40	05:40	06:00	06:09	06:30	06:40	06:45	06:54	07:08	07:15	07:15	07:15	07:25	07:35	07:40	07:45	08:10	08:20	08:35
San Michele		05:39								06:54			07:22		07:24						08:29	
Genio		05:44								06:59			07:26		07:29						08:34	
Castelletto		05:47								07:02			07:28		07:32						08:37	
San Salvatore		05:50								07:05			07:31		07:35						08:40	
Valmadonna	05:19			05:48	05:55	06:08	06:17	06:45	06:48		07:02			07:30				07:48		08:25		
Valenza Piazza					06:10			07:00						07:45						08:40		
Valenza FS	05:25		05:46	05:54		06:14	06:23		06:54		07:08	07:18				07:36	07:47	07:54	07:58		08:46	
Giare			05:52									07:24							08:04		08:52	
Borgo San Martino			06:02									07:28							08:08		09:02	
Mirabello		05:57								07:12					07:42						08:47	
Occimano		06:01								07:16					07:46						08:51	
Casale Monferrato		06:18	06:09							07:33			07:35		08:03				08:13	09:08	09:09	
destinazione	Milano	Chivasso	Biella	Biella	Milano	Biella	Milano	Chivasso	Chivasso	Milano	Chivasso	Chivasso	Milano	Milano	Biella	Chivasso						

categoria	S	tpi AL	tpi AL	R	transf	R	S	transf	R	tpi AL	tpi AL	S	R	S	transf	R	tpi AL	R	R	R	tpi AL	R
origine				Cuccaro	Novara	Pavia	Chivasso		Pavia	Novara	Cuccaro		Chivasso		Pavia	Novara		Chivasso	Novara	Chivasso		Chivasso
Casale Monferrato		06:20					06:54					07:45	07:49					08:30	08:54	09:54	10:10	10:54
Occliamiano		06:37										08:02						08:47			10:27	
Mirabello		06:41										08:06						08:51			10:31	
Borgo San Martino						07:01							07:55					09:01		10:01		11:01
Giarole						07:06							08:05					09:06		10:06		11:06
Valenza FS				06:58	07:05	07:13		07:56	07:58				08:13		08:56	08:58		09:13	09:58	10:13		11:13
Valenza Piazza		06:15					07:15					08:00		08:45								
Valmadonna		06:30		07:04	07:10		07:30	08:07	08:05			08:15		09:00	09:07	09:05			10:05			
San Salvatore		06:48	06:57							08:07	08:13							08:58				10:38
Castelletto		06:51	07:00							08:10	08:16							09:01				10:41
Gerliotti		06:54	07:02							08:12	08:19							09:04				10:44
San Michele		06:59	07:06							08:16	08:24							09:09				10:49
Alessandria	06:45	07:08	07:13	07:15	07:20	07:25	07:45	08:20	08:15	08:23	08:31	08:30	08:25	09:15	09:20	09:15	09:18	09:25	10:15	10:25	10:58	11:20

Nella disamina in corso si tenderà a fornire ulteriori strumenti di pianificazione sulla base delle sottoreti individuate.

Si viene quindi a definire l'attuale autolinea provinciale gestita da AMAG Mobilità come linea 10 urbana sul seguente percorso:



Le risorse di un servizio di questo genere che potremmo pensare cadenzato orario con almeno sei corse (un turno) nei festivi si ottengono dalla rimodulazione dell'attuale offerta.

Le risorse equivalenti si ricavano nel sistema urbano alessandrino, al netto delle risorse aggiuntive che possono erogare da una redistribuzione regionale, da compensazioni dei privati in luogo parziale o totale delle compensazioni urbanistiche, da contributi del welfare aziendale dei tanti attori privati che necessitano di inserire lavoratori nel contesto urbano perché non siano solo risorse temporanee.

Senza aver toccato ancora la Alessandria - Valenza attuale si ottengono le risorse equivalenti di due turni macchina comprensivi di personale, consentendo eventualmente di dirottare alcune risorse delle linee fra Alessandria e Valenza su questo itinerario considerando che Valmadonna è servita da 26 corse ferroviarie e se queste potessero viaggiare con biglietto integrato essendo pure comune di Alessandria sarebbe inutile per la vettura principale passare da lì e viaggiare sempre sul nuovo percorso in uno scenario in cui si dovesse scegliere.

Un servizio completo impone una maggiore rivoluzione che parte dalla sinergia con il sistema ferroviario e contemporaneamente con il sistema urbano di Alessandria e Valenza.

L'obiettivo deve essere quello di trasformare una relazione punto-punto in un asse di forza del trasporto pubblico di un coeso sistema socioeconomico urbano, in questo senso si colloca il concetto di area metropolitana e la linea di forza che si andrà a descrivere.

Nel sistema valenzano si individuerebbero almeno tre linee, come, del resto, era stato disegnato il servizio negli anni Settanta del secolo scorso.

Un collegamento centro – stazione, un collegamento frazionale e un collegamento con le aree artigianali e industriali.

Lo sviluppo industriale, centrato sulla logistica del lusso, vede una espansione non univoca sul territorio con un consolidamento dell'area artigianale ed uno sviluppo di quella che è l'area industriale cresciuta lungo la SP78 in direzione Pellizzari.

Prima del recentissimo ulteriore e discutibile taglio del trasporto pubblico alessandrino la linea 10 del sistema suburbano alessandrino arrivava a Pellizzari passando da Pecetto di Valenza, a dimostrazione di come il concetto sovrapposizione delle periferie di Alessandria e Valenza si fosse già concretizzato.

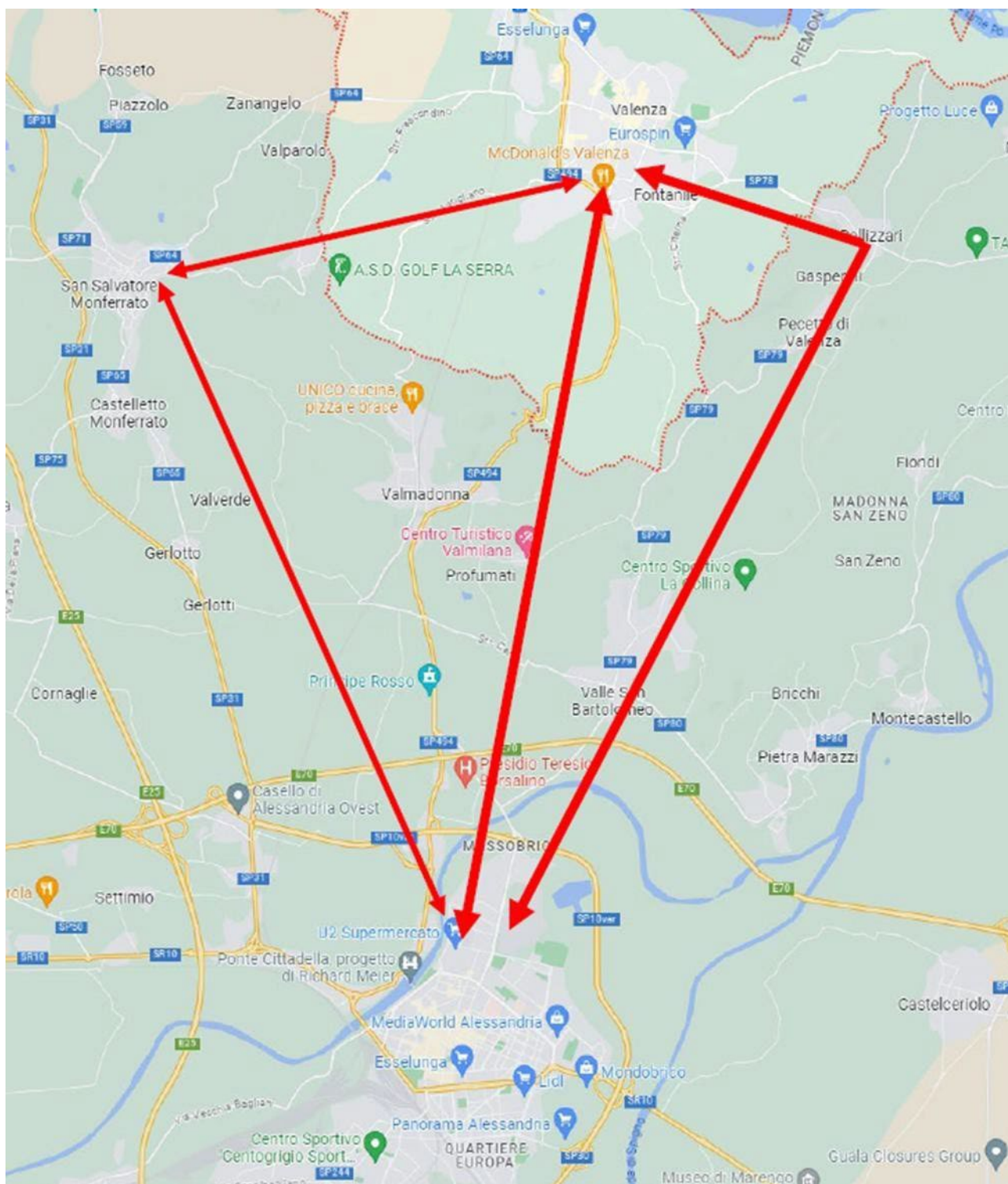
La linea 10 di Alessandria nasce come Alessandria – Valle San Bartolomeo – Pecetto su uno sviluppo di dieci coppie di corse con prolungamento su Pellizzari, ma con la maldestra applicazione del bus a chiamata e con la continua contrazione delle risorse a seguito della regionalizzazione del trasporto pubblico l'involuzione della linea 10 si conclude con tre corse feriali limitate a Valle San Bartolomeo che compaiono sull'attuale orario ufficiale di AMAG Mobilità.

La contrazione del servizio è stata sempre anticipata alla contrazione della domanda, ma, nonostante uno stato di crisi gestionale che non si modifica si aggiorna il contesto socioeconomico il cui tessuto è pronto a rispondere ad una offerta di trasporto pubblico adeguata.

Ne sono indicatori principali il numero di addetti del distretto orafico e il relativo gradiente di espansione, l'evoluzione del tessuto urbanistico che ragiona su corridoi di cui la SP78 come la SS494 sono assi di forza.

In figura i corridoi:

- Alessandria – Castelletto Monferrato – San Salvatore Monferrato – Mirabello –
- Casale Monferrato (ora linea bus feriale provinciale 2)
- San Salvatore Monferrato – Valenza (linea bus provinciale 2C feriale scolastica)
- Alessandria – Valmadonna – Valenza (linea AMAG e linea ferroviaria per Casale, Mortara e Pavia)
- Alessandria – Pecetto – Pellizzari – Valenza (ora praticamente azzerata)



Un elemento correlato è la periodicità: una offerta completa non potrà essere solo feriale o solo pensata per i flussi pendolari perché perderebbe di significato una visione complessiva di strumento del tessuto socioeconomico e diverrebbe più economico un servizio razionalizzato di quello attuale e i servizi privati ad hoc ora effettuati, ma questa soluzione non è in grado di garantire lo sviluppo dei territori, il radicamento delle aziende, specie quelle grandi che invece di creare fermento di iniziativa economica creano solo indotto con il rischio evidente di legare le sorti di un'intera società economica ad un marchio appesantendo le scelte del marchio stesso.

La vivacità economica è garantita da un territorio servito che diventi casa e non solo lavoro per i tanti nuovi lavoratori e che consenta all'imprenditorialità autoctona, per natura vivace e sede del genio artistico locale, di poter disporre di tutti gli strumenti di mobilità utili a se' stessa, ai dipendenti, ai clienti, ai turisti, alle strutture ricettive costruendo un flusso continuo di persone che è alla base della diffusione del successo commerciale delle iniziative economiche.

Per le aziende è fondamentale che le città crescano e che l'andamento demografico abbia indici positivi, non solo per le ragioni di produzione della manifattura, ma anche perché residenti e famiglie portano visite e portano vivacità in tutto il sistema economico arrivando a quel flusso continuo di persone che unito ad una solida residenzialità garantisce all'iniziativa economica di attecchire ed al genio locale di esprimere con successo le sue forme d'arte con la diffusione del prodotto artigianale e con una industrializzazione di qualità, non essere solo ospiti, magari momentanei, di colossi su cui si basa un indotto destinato all'implosione se anche solo un marchio cambia indirizzo.

I colossi portano una massa che va gestita e usata come strumento di crescita non di un indotto, ma di una "industria artigiana" in grado di soddisfare l'indotto ed essere autonoma nel suo ciclo produttivo.

L'organizzazione dei trasporti in questa fase è prioritaria e fondamentale e una organizzazione efficace deve essere modellata sul suo tessuto socioeconomico e non su limiti amministrativi che economicamente perdono di significato.

Il tema è particolarmente forte nell'area di Valenza che non può lavorare da sola, come non può farlo il capoluogo né Casale Monferrato e le comunità che intorno a questi tre centri insistono.

Dalla letteratura di settore si ricava che "Ottimizzare le scarse risorse disponibili impone una razionalizzazione dei percorsi e degli orari tendendo alla progettazione di un sistema autosufficiente e implementabile, comunque relazionato alla rete dei servizi in essere.

Dovendo, comunque, estendere alle nuove aree di sviluppo il servizio e aumentare l'offerta in quei contesti artigianali e industriale che stanno riscoprendo una domanda di mobilità occorrerà aumentare le dimensioni delle linee contraendone il numero in modo da avere un servizio univoco il più funzionale possibile.

In questo senso, quindi, ha logica sopprimere il servizio urbano come servizio a sè stante e costruire una linea di forza che riassume il collegamento con la stazione, il collegamento con i punti di interesse e la relazione Alessandria – Valenza.

L'implementazione e razionalizzazione nel sistema provinciale cercherà, quindi, di coprire quei passaggi isolati che rimangono scoperti da una ricostruzione univoca di percorsi e orari.

Attualmente non esiste servizio festivo, ma in un contesto minimamente normale si dovrebbe arrivare ad un contesto orariale con tre fattispecie: feriale invernale, feriale estivo e festivo.

Una buona pianificazione dei percorsi tende, altresì, a ridurre le differenze nel contesto feriale arrivando ad una offerta universale in grado, quindi, di rispondere alla domanda generica di mobilità e non cercando di rispondere alle singole domande particolari con offerte particolari legati nel luogo e nel tempo a fenomeni circoscritti che, inseguiti, riducono l'appetibilità del servizio trasformandolo, nella ipotesi più ricorrente, in scuolabus.

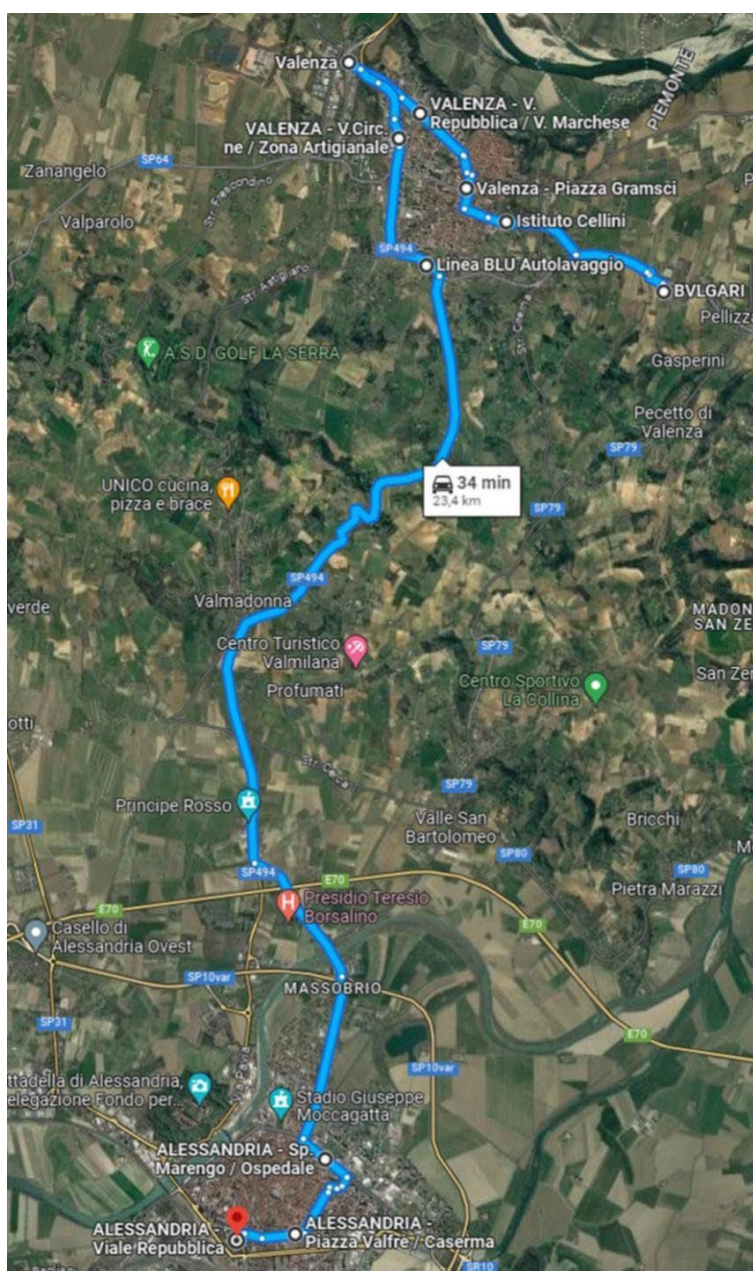
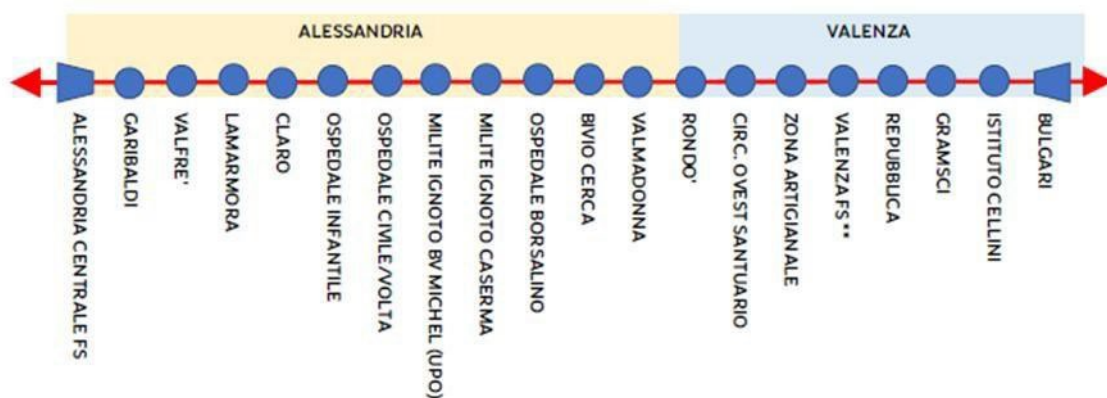
I cardini della razionalizzazione sono:

percorsi univoci che non cambiano sulla stagionalità della domanda né sulla esigenza particolare

orari semplici senza rimandi se non alla data

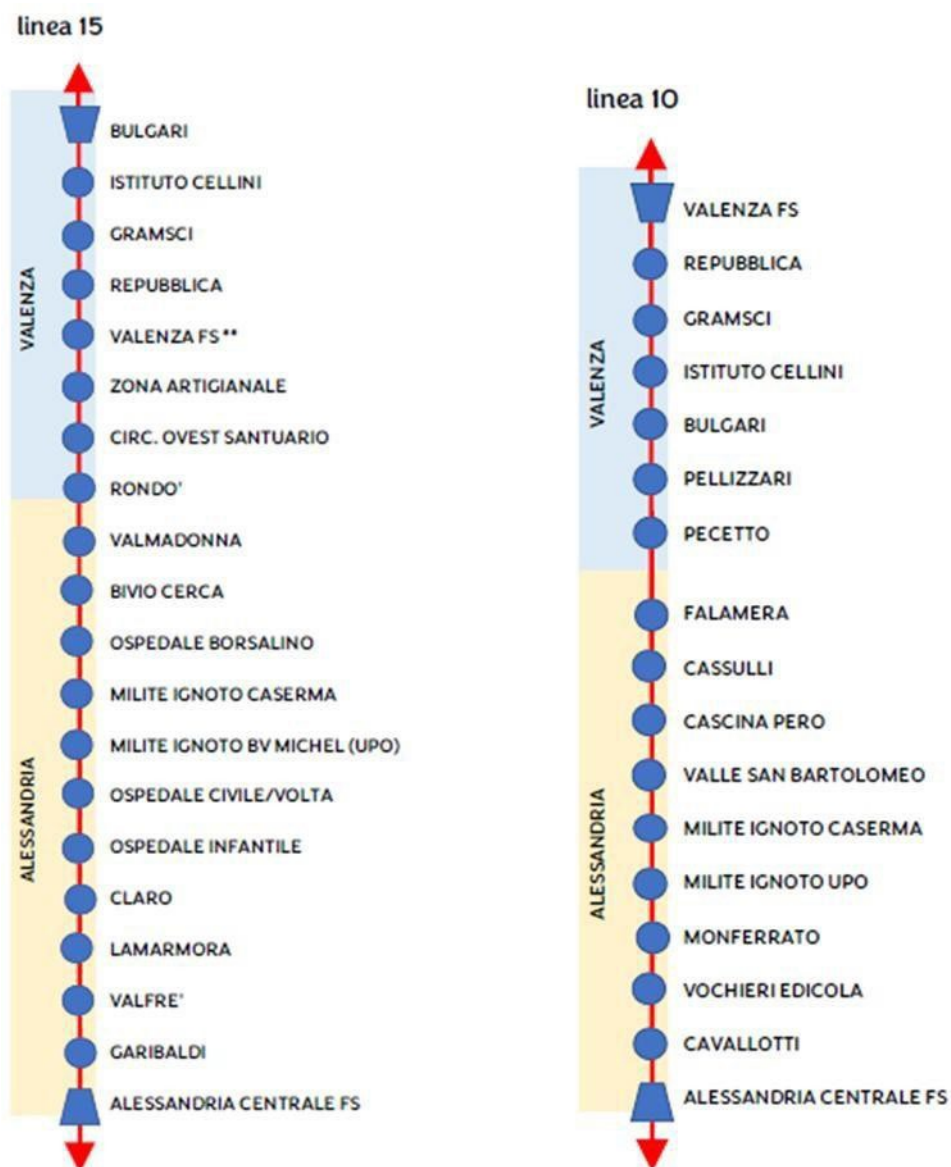
cadenzamento preferibilmente orientato sui nodi ferroviari. Con una frequenza sufficiente si potrà privilegiare il nodo 30 di Alessandria per organizzare arrivi e partenze dal capoluogo in modo da soddisfare la bidirezionalità dei flussi”.

E’, quindi, condivisibile sopprimere la linea ½ Alessandria-Valenza di AMAG Mobilità ramo Valenza e istituire una linea con numerazione a se’ che la renda riconoscibile e da un percorso proposto che si riporta nelle figure che seguono:



La proposta di linea 10 e linea che chiameremo 15, come si possono definire le nuove tratte del sistema urbano Alessandria – Valenza si inserisce in una valorizzazione dei poli attrattori non solo di natura economica, sociale e amministrativa, ma anche culturale come si evidenzierà nei capitoli successivi.

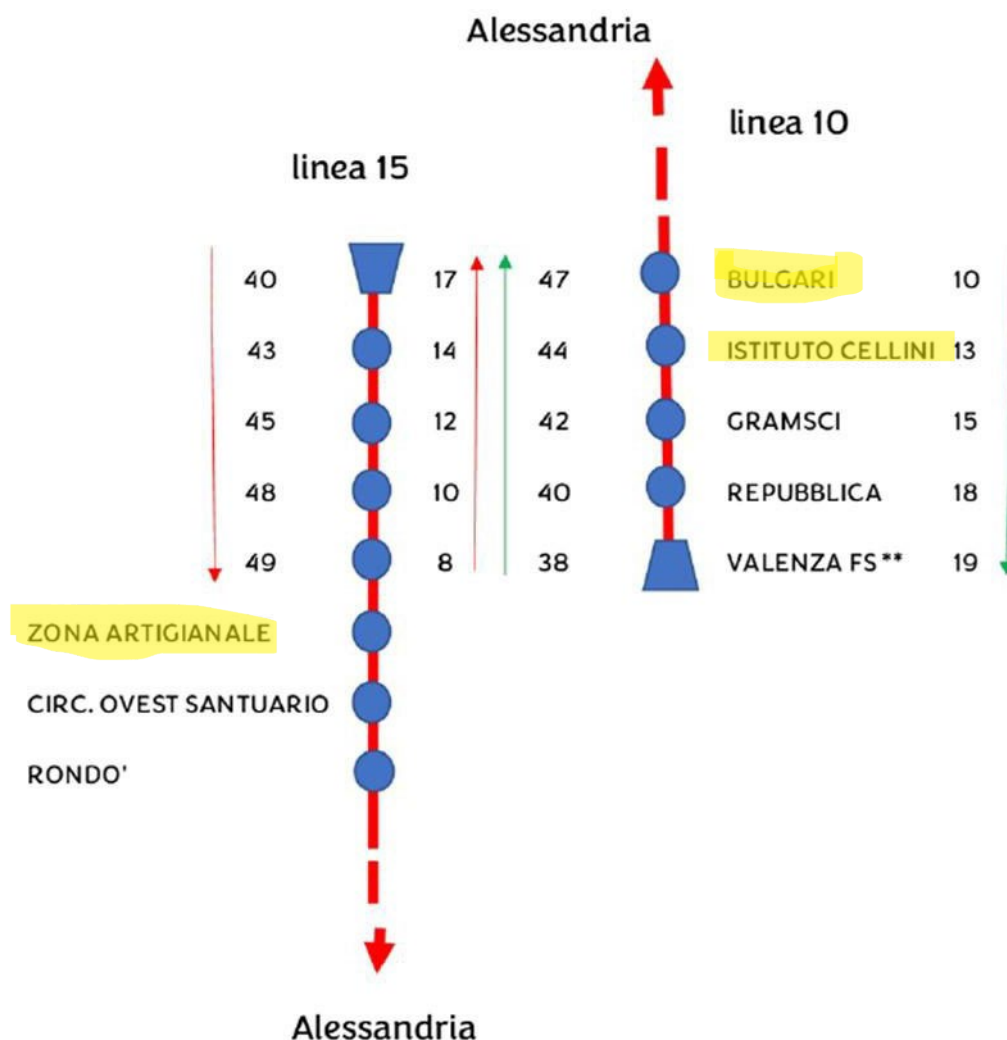
Le tracce delle due tratte nelle due città sono ben evidenziate nella figura che segue:



La linea 10 del sistema suburbano di Alessandria è testimone del legame antico e forte del tessuto socioeconomico del sistema Valenza-Alessandria, una coesione che nemmeno l'incredibile affossamento dei servizi subito dall'area è riuscita a eliminare tanto che gli Enti sono arrivati a chiedere conurbazione e il

sistema industriale, compenetrato all'evoluzione urbanistica, sta spostando nella periferia condivisa di Alessandria e Valenza (l'area verso Pellizzari) una importante crescita del distretto orafa.

Si evidenziano nel seguito le relazioni trasportistiche interne che uniscono i poli attrattori di Valenza e Alessandria.



L'ipotesi che questo contributo intende condividere è quella di costruire un sistema che possa essere facilmente implementato con l'ingresso di nuove risorse e non sia da modificare o adeguare ogni volta, paradossalmente un sistema cadenzato come quello proposto può anche subire l'effetto negativo del depotenziamento d'offerta soffrendolo meno o, comunque, lasciando la rete nelle condizioni di tornare a efficienza.

Un particolare riferimento va fatto al trasporto ferroviario che, attualmente, ha una visione esclusivamente locale e pendolare e deve, invece, assumere un ruolo universale in grado di essere strumento per il business, per il pendolarismo, per il turismo.

In questo contesto le stazioni di Valenza e Alessandria costituiscono un nodo completo in grado di soddisfare tutte le esigenze una volta adeguata la programmazione.

L'ampio e veloce sviluppo dell'industria orafa ha velocemente imposto un flusso di lavoratori che non ha trovato contemporaneamente residenzialità.

Molti nuovi lavoratori delle aziende di Valenza sono alloggiati a Casale Monferrato fruendo per il trasporto di linea bus dedicata, questa soluzione deve essere considerata emergenziale.

Come già evidenziato l'incremento demografico si costruisce introducendo residenti e i residenti necessitano servizi, in particolare di mobilità.

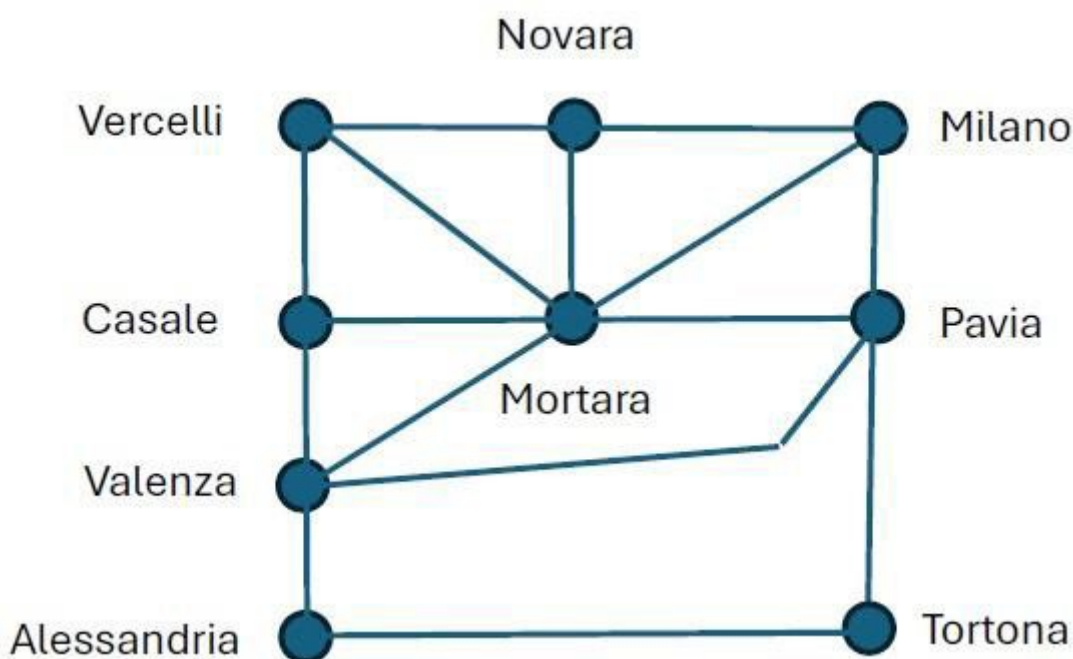
L'asse ferroviario Casale – Alessandria deve essere potenziato così come la linea ferroviaria su Milano via Mortara dovrebbe acquisire una periodicità giornaliera e un servizio regolare.

Esistono progettualità pubblicate molto interessanti rispetto alla connettività di questo territorio ed in particolare un adeguato potenziamento della linea a Y Alessandria – Valenza – Mortara – Milano e Casale – Mortara – Milano.

Sostanzialmente la sottorete ferroviaria su cui estrinsecare un servizio in grado di soddisfare i poli attrattori è rappresentata nella figura che segue, dove solo la tratta Casale – Vercelli risulta inattiva.

Una programmazione efficace su questa rete non si limita a supportare i servizi pendolari, ma costituisce un reticolo fondamentale e universale in grado di soddisfare tutte le esigenze dei poli attrattori valenzani su cui si concentra questo contributo.

Nella rete che viene rappresentata nella figura che segue si evidenziano tutti i punti nevralgici afferenti il sistema valenzano.



Nella rete sono presenti i tre poli universitari di UPO e il sistema lombardo che costituisce il centro del sistema economico.

Relativamente alla pianificazione trasportistica è fondamentale uno sguardo ai poli attrattori dell'area di Valenza.

Nuovi numeri e nuovi poli attrattori valenzani

Il sistema orafa valenzano non può essere definito un nuovo polo attrattore essendo l'arte orafa un presidio storico della città e del suo areale, ma attorno all'arte orafa si sta evolvendo una moderna industria del lusso.

Il complesso dell'artigianato orafa e dell'industria sta producendo numeri importanti tali per cui una città di ventimila abitanti vede quasi settemila addetti impiegati, il 35% della popolazione in termini numerici, ma un grosso problema è che la popolazione di Valenza è cresciuta di nemmeno cento residenti.

La maggior parte della manodopera vive, quindi, altrove e questo è un fattore penalizzante per tutto l'areale, come si è già accennato, ma non si tratta solo di manodopera, si tratta di un intero contesto sociale da attrarre e coinvolgere.

Migliorare l'estetica urbana e la sicurezza attraverso una mobilità meno centrata sull'auto funge da catalizzatore per nuovi residenti ad alto reddito. In un contesto come quello valenzano, dove grandi gruppi come Bulgari e Cartier continuano a investire, un'offerta di mobilità moderna riduce i costi sociali e ambientali del pendolarismo e supporta l'indotto locale (commercio, ristorazione, cultura) perché il lavoratore che non deve correre a prendere l'auto per evitare il traffico è più propenso a fermarsi in città a fine turno.

L'idea di una Valenza vissuta e non attraversata è alla base dello sviluppo dei servizi e delle infrastrutture che insistono su questo territorio.

Il territorio di Valenza non ha come unico polo attrattore l'arte del gioiello e l'industria del lusso, si tratta di un territorio complesso, eclettico e paesaggisticamente molto attraente che sta riscoprendo una importante vocazione culturale.

Uno dei momenti più interessanti della riscoperta culturale del territorio è il realizzando **Museo dell'Arte Orafa** che con cinque sale entro il 2027 costituirà uno dei momenti principali della divulgazione culturale legata alla sapienza artigianale dell'area.

La presenza di un Museo importante così intrinsecamente legato al territorio costituisce un elemento di sviluppo per tutte le attività economiche connesse all'arte celebrata e al turismo.

L'idea di fondo va oltre l'esposizione delle testimonianze storiche dell'arte orafa, quanto si sta costruendo è una esperienza sensoriale, una testimonianza culturale che la sapienza artigianale del territorio vuole tramandare.

I grandi numeri che la microeconomia descrive non sono esaustivi del patrimonio rappresentato da questi luoghi e dalla loro sapienza artigiana.

Lo stesso Istituto Cellini, scuola superiore, è una eccellenza ed un punto saldo della formazione, è esso stesso polo attrattore e non solo in chiave pendolare, anche se, sicuramente, poter essere facilmente raggiunto è essenziale per il suo successo e la sua accessibilità.

E' fondamentale che i momenti formativi essenziali siano raggiungibili non solo dalla domanda particolare di chi già se ne serve, ma in generale da tutti in modo che scegliere Cellini sia una possibilità per tutti e non solo per chi vi abita vicino.

Questo principio vale per tutti i poli attrattori di questo territorio così eclettico e così affascinante.

L'Istituto di **Istruzione Superiore "Benvenuto Cellini"** di Valenza rappresenta il cardine formativo del distretto orafico.

L'istituto conta complessivamente circa 800-850 studenti, il solo Liceo Artistico Statale di Valenza registra 293 alunni iscritti, con una media di circa 18 studenti per classe ed una quota rilevante di studenti (stimata tra il 35% e il 45%) proviene da fuori Valenza, in particolare dai comuni della provincia di Alessandria e dalla vicina Lomellina.

Un sistema di trasporti "davvero efficiente" (cadenzamento ferroviario ogni 30 minuti, navette dedicate stazione-scuola e percorsi ciclabili sicuri) potrebbe aumentare significativamente l'attrattività dell'istituto le cui stime di crescita ipotizzano che un abbattimento dei tempi di percorrenza e una maggiore frequenza dei mezzi potrebbero portare a un incremento degli iscritti del 15-20%, portando il totale verso quota 1.000 studenti.

Trasporti migliori permetterebbero di attrarre studenti da aree attualmente "scomode" come l'Alto Monferrato o la zona di Asti, che oggi scelgono istituti più vicini o meglio collegati.

Il Comune e le aziende di trasporto hanno già iniziato a implementare modifiche alle linee bus per far coincidere le corse con gli orari di ingresso e uscita del Cellini, dimostrando che la domanda esiste ed è sensibile alla qualità del servizio.

La Fondazione Mani Intelligenti, che raggruppa colossi come Bulgari e Cartier insieme a medie imprese del distretto, gioca un ruolo cruciale attraverso le Borse di Studio:

Vengono erogati contributi per coprire non solo le rette, ma anche i costi di mobilità per gli studenti meritevoli che provengono da fuori provincia.

L'obiettivo è attrarre profili da tutta Italia (specie dal sud e dai distretti artistici) per colmare il fabbisogno di oltre 3.000 nuovi addetti previsto per i prossimi anni, per questo la sinergia con il Cellini è fondamentale e la Fondazione collabora con l'istituto direttamente per masterclass e laboratori, rendendo la scuola un "campus diffuso" dove lo studente si sposta tra aule e fabbriche.

Se la mobilità permette a uno studente di arrivare facilmente da Milano o Torino, le borse di studio lo convincono che a Valenza può costruire un futuro. Questo trasforma la città:

- **Domanda di Alloggi:** Sta nascendo l'esigenza di "studentati" o appartamenti condivisi in centro, rigenerando immobili sfitti.
- **Indotto Serale:** Più studenti e giovani apprendisti residenti significano una città più viva dopo le 18:00, contrastando l'immagine di Valenza come "città dormitorio" per pendolari.

Il distretto di Valenza sta vivendo una trasformazione demografica senza precedenti: l'espansione dei poli produttivi di Bulgari, Cartier e Damiani sta portando in città una nuova classe di manager, designer e tecnici specializzati ad alto reddito (i cosiddetti "white collars" della gioielleria).

Si stima che circa il 10-15% della forza lavoro dei grandi poli sia composta da figure apicali: manager della supply chain, direttori di produzione, designer internazionali e specialisti in gemmologia.

Attualmente, la stragrande maggioranza di questi profili sceglie di risiedere a Milano, Torino o nelle colline del Monferrato, percependo Valenza solo come un luogo di eccellenza operativa ma non residenziale.

Occorre modificare questa percezione e occorre modificare la strategia di gestione del territorio lasciando alla città maggiore autonomia e contemporaneamente consentirle di agire come area vasta, con Alessandria e Casale Monferrato, per massimizzare le potenzialità e le risorse disponibili.

La logistica del lusso non deve limitarsi a muovere "merci preziose", ma deve saper muovere "persone preziose": se Valenza diventa una città dove ci si sposta in modo fluido, silenzioso e moderno, la "fuga dei cervelli" verso le metropoli si arresterà, trasformando la ricchezza prodotta in tessuto sociale residente.

Nel contesto della ridefinizione urbana di Valenza un ruolo particolarmente importante lo ha il **Golf Club La Serra**.

Il Golf Club La Serra non è solo un impianto sportivo, ma rappresenta l'asset fondamentale per completare l'ecosistema della "Logistica del Lusso" a Valenza, l'elemento che trasforma la città da polo produttivo a destinazione residenziale d'élite.

Nella sociologia urbana possiamo definire il "terzo luogo" come lo spazio tra casa e lavoro, è facile pensare che per i manager di Bulgari, Cartier e Damiani, La Serra possa essere uno spazio di networking informale, ovvero una "Business Lounge nel Verde": sostanzialmente un luogo dove si consolidano relazioni industriali e si accolgono delegazioni internazionali in un contesto di prestigio, a pochi minuti dalle manifatture.

Per un dirigente abituato agli standard di Milano o Parigi, la presenza di un campo da golf di alto livello a km zero è un incentivo determinante per scegliere di risiedere a Valenza anziché pendolare.

Si tratta, altresì, di un polmone verde connesso, il club può essere il punto di arrivo di percorsi ciclabili e di mobilità elettrica che partono dal centro storico e dalle aziende. Il Golf Club agisce come volano per il mercato immobiliare di alta fascia:

Residenzialità di Pregio: La presenza del club valorizza le ville e i recuperi industriali circostanti, creando un "quartiere del lusso" che dialoga con la natura.

Attrattore di Talenti: Insieme all'Istituto Cellini e alle borse di studio, La Serra completa l'offerta per le famiglie dei lavoratori: non solo formazione e lavoro, ma sport, tempo libero e socialità di alto livello.

Elementi fondamentali, oltre ai servizi, per il raggiungimento di un adeguato livello di crescita del territorio sono le infrastrutture.

Il casello di Mirabello-Valenza

Il casello di Mirabello-Valenza, situato lungo l'autostrada A26 (Genova Voltri-Gravellona Toce), è un'opera infrastrutturale di cui si discute da anni per migliorare il collegamento tra la zona di Valenza e la rete autostradale: nonostante sia un'opera attesa dal territorio per decongestionare il traffico pesante, il casello non è ancora arrivato nemmeno allo stato di PFTE. Negli ultimi anni, le amministrazioni locali hanno presentato il progetto in Regione Piemonte per sollecitarne la realizzazione.

L'uscita dovrebbe sorgere nel comune di Mirabello Monferrato, servendo direttamente il distretto orafico di Valenza e riducendo i tempi di percorrenza verso la A26.

All'inizio del 2026, l'opera rimane una priorità nelle interlocuzioni tra gli enti locali (Provincia di Alessandria e Comune di Valenza) e i concessionari autostradali. Sebbene altri interventi sulla A26 siano in fase di completamento (come i potenziamenti previsti entro febbraio 2026), il casello specifico di Mirabello è ancora oggetto di monitoraggio per l'inserimento definitivo nei piani di investimento pluriennali.

La Regione Piemonte include l'opera nei propri documenti di programmazione della viabilità, ma la sua realizzazione dipende dal parere tecnico del Ministero delle Infrastrutture e dalla copertura finanziaria da parte di Autostrade per l'Italia.

Esiste un forte interesse di scala (sia provinciale che regionale) che va oltre i confini comunali, principalmente per ragioni economiche e di sicurezza, sotto il profilo economico il casello è considerato un'opera strategica per il Distretto Orafo di Valenza, uno dei più importanti a livello mondiale. Confindustria Alessandria e le associazioni artigiane premono affinché la logistica del lusso abbia un accesso diretto alla A26, evitando il transito dei portavalori e delle merci nei centri abitati.

La Provincia di Alessandria vede nel casello di Mirabello-Valenza un nodo fondamentale per alleggerire il traffico sulla SP 31 e sulla SP 55, arterie spesso congestionate e soggette a frequenti manutenzioni che isolano i centri minori del Monferrato.

La Regione Piemonte ha inserito l'opera nei tavoli di confronto con il Ministero (MIT) e ASPI, inquadrandola nel potenziamento del cosiddetto "Triangolo Industriale" e dei collegamenti verso il Nord Europa e i porti liguri.

L'interesse principale è la deviazione dei flussi logistici che attualmente "soffocano" la viabilità ordinaria, in particolare il decongestionamento dei centri abitati: il casello permetterebbe ai mezzi pesanti diretti alle aree industriali di Valenza di evitare l'attraversamento di centri come Mirabello, Occimiano e le frazioni di Alessandria, riducendo l'inquinamento acustico e atmosferico. Per il settore orafico, un accesso autostradale diretto riduce i tempi di percorrenza su strade secondarie, considerate più rischiose per la sicurezza dei trasporti valori.

Secondo le analisi di Confindustria Alessandria, l'opera accorcerebbe la filiera logistica verso i porti liguri e i centri di smistamento del Nord Italia, rendendo le aziende del territorio più competitive.

I costi stimati si attestano fra i 25 e i 35 milioni a seconda delle configurazioni, ma il percorso decisionale è ancora fermo all'opportunità.

Il progetto della Logistica del Lusso è il vero motore che tiene in vita l'interesse per il casello. La Fondazione Slala sta lavorando per trasformare Valenza da semplice centro produttivo a hub logistico mondiale per l'alta gioielleria.

In questa strategia il casello di Mirabello-Valenza è elemento centrale della "Valenza Logistics", progetto di Fondazione Slala, in collaborazione con il Comune di Valenza, che punta a creare un'area logistica dedicata che richiede standard di sicurezza altissimi.

I prodotti di lusso necessitano di trasporti rapidi e il casello permetterebbe ai mezzi blindati di entrare in autostrada in meno di 5 minuti dal distretto orafico, minimizzando il tempo trascorso su strade provinciali più vulnerabili.

Esiste anche un importante profilo di sostenibilità in quanto è possibile creare una "Green Logistics" dove il casello ridurrebbe i chilometri percorsi dai corrieri espressi nel traffico urbano, abbattendo le emissioni di CO2 del comparto produttivo.

Non ultimo la presenza di un'uscita autostradale dedicata è una condizione spesso posta dai grandi gruppi del lusso (come Bulgari o Cartier) per ampliare i propri stabilimenti nel territorio: l'integrazione tra il nuovo casello e il potenziamento della logistica potrebbe generare centinaia di nuovi posti di lavoro nel settore della spedizione e della sicurezza.

Il casello di Mirabello diventerebbe un punto di raccordo fondamentale per collegare Valenza al flusso di merci che arriverà dal Terzo Valico dei Giovi, facilitando l'export verso il Nord Europa.

Il distretto di Valenza ha visto negli ultimi anni un'accelerazione degli investimenti da parte dei colossi mondiali del lusso (principalmente i gruppi **LVMH** e **Richemont**), che considerano l'efficienza logistica una priorità assoluta.

I principali attori interessati allo sviluppo dell'area e al nuovo casello:

- **Bulgari (Gruppo LVMH)** è il player più rilevante. Dopo l'apertura della Manifattura Bulgari, la più grande d'Europa, il gruppo ha continuato a investire per raddoppiare la capacità produttiva. Per loro, il casello è vitale per la sicurezza dei trasporti valori e per il collegamento rapido con gli hub aeroportuali.
- **Cartier (Gruppo Richemont)**: Il gruppo ha inaugurato un grande stabilimento a Valenza (ex area Expo) e ha manifestato interesse per il miglioramento dei collegamenti con la **A26**, fondamentale per l'export verso la Svizzera e la Francia.
- **Damiani**: Gruppo storico del territorio con una visione internazionale. Il miglioramento della logistica è un tema centrale per il loro piano di espansione e per l'efficienza della distribuzione globale.
- **Gruppo Kering**: Sebbene meno presente storicamente rispetto agli altri, monitora l'area per potenziali futuri sviluppi legati alla produzione di alta gioielleria per i suoi brand (come Gucci o Pomellato).
- **Aziende di Logistica Valori**: Società specializzate come Ferrari Group e **Malca-Amit**, che gestiscono la spedizione sicura di diamanti e gioielli, sono i primi "utilizzatori" potenziali del casello di Mirabello per ottimizzare i tempi di transito dei loro blindati.

Questi gruppi operano in stretta sinergia con la Fondazione Slala e le istituzioni locali per garantire che lo sviluppo del polo logistico sia supportato da infrastrutture adeguate.

In questo contesto non va sottovalutata la necessità di infrastrutture di supporto che oltre al business, all'opportunità hanno una forte valenza sociale.

Elisuperficie di Valenza

Un'infrastruttura eliportuale è di assoluto interesse per il territorio valenzano. In primis perché garantisce un elemento di sicurezza come presidio di soccorso e protezione civile, ma anche perché costituisce un elemento

di connessione importante per il business d'alto livello e per i collegamenti veloci fondamentali in un ambito di business dagli ampi volumi.

L'idea di una elisuperficie a Valenza è un tema che si intreccia perfettamente con il progetto della "Logistica del Lusso" e le esigenze dei grandi gruppi industriali sopra citati. Nel contesto del 2026, questa infrastruttura non è vista solo come un lusso, ma come uno strumento operativo strategico.

Elementi dirimenti verso la realizzazione di questa infrastruttura sono:

1. Sicurezza e Trasporto Valori

Per i gruppi come Bulgari e Cartier, la sicurezza è la priorità assoluta.

Riduzione del Rischio: Il trasporto via terra, anche con il nuovo casello di Mirabello, presenta sempre margini di rischio (rapine, blocchi stradali). Un'elisuperficie permetterebbe il trasferimento di pietre preziose e gioielli finiti direttamente dagli stabilimenti agli aeroporti (Malpensa o Linate) in meno di 20 minuti, minimizzando l'esposizione al rischio.

2. Certificazioni internazionali

Per attrarre ulteriori investimenti esteri, disporre di un punto di atterraggio certificato per il trasporto merci sensibili è un requisito tecnico molto apprezzato dagli assicuratori internazionali (come i Lloyd's di Londra).

3. Mobilità dei Manager e dei Clienti VIP

Il distretto di Valenza riceve costantemente visite di Top Management, Dirigenti dei gruppi LVMH o Richemont che devono spostarsi rapidamente tra le sedi di Parigi, Ginevra e Milano, clienti "High-End": Collezionisti e grandi acquirenti che visitano le manifatture per pezzi unici.

Un'elisuperficie integrata nel distretto migliorerebbe drasticamente l'attrattività e l'immagine internazionale di Valenza.

Come accennato in principio un'elisuperficie moderna potrebbe servire anche per l'elisoccorso (118) o per le emergenze della Protezione Civile, aumentando l'accettazione sociale del progetto da parte dei cittadini.

La posizione è chiaramente la zona industriale di Valenza (vicino alla circonvallazione) o l'area adiacente al futuro casello di Mirabello sarebbero i siti ideali.

Una elisuperficie a Valenza sarebbe il complemento naturale del casello di Mirabello: se il casello serve a "muovere i volumi" e la logistica pesante, l'elisuperficie servirebbe a "muovere il valore" e le persone chiave nel minor tempo possibile.

Non ultimo una infrastruttura di tipo aeroportuale pone Valenza in posizione avanzata rispetto al tema dell' Advanced Air Mobility (AAM) e Droni Cargo.

Il settore orafo è il candidato ideale per l'uso di droni cargo elettrici (**UAM - Urban Air Mobility**).

- **Trasporto Preziosi:** I droni di nuova generazione possono trasportare carichi leggeri ma di altissimo valore (kit di pietre, semilavorati) tra le diverse sedi produttive del distretto o verso hub di smistamento protetti, riducendo a zero il rischio di imboscate stradali.

- **Sostenibilità:** Un vertiporto è "green" per definizione, riducendo l'impronta di carbonio del trasporto logistico, un tema caro ai report di sostenibilità di gruppi come Damiani e LVMH, ma in generale a tutto il comparto industriale.

Una moderna e semplice infrastruttura è in grado di riassumere le esigenze attuali, quelle dell'immediato futuro e essere ottima predisposizione di quelle future ponendo il territorio in una posizione di vantaggio competitivo.

Conclusioni

La disamina ha focalizzato la sua attenzione sulla mobilità e i trasporti con una visione completa, partendo dalle esigenze e dalle possibili soluzioni del trasporto pubblico locale, agli ambiti del trasporto ferroviario.

Considerando poi l'evoluzione socioeconomica sono state prese in considerazione le esigenze infrastrutturali come il casello e nuove infrastrutture che garantiscano al territorio non solo di essere all'avanguardia, ma di essere già predisposto a raccogliere e vincere le sfide del futuro.

Il successo del territorio valenzano non è solo legato alla città, ma ad un areale complesso che riassume la provincia di Alessandria, andando oltre verso il pavese e la Lomellina in particolare.

Tre elementi collaborano ad una prospettiva "luminosa" per il territorio: la sapienza artigiana intesa come imprenditoria e come arte orafa, l'industria del gioiello e la logistica del lusso.

Si tratta di tre momenti diversi, ma connessi e sovrapposti che necessitano di servizi il cui costo è ampiamente pagato dai vantaggi che a livello nazionale questo settore comporta.

Il successo di questi tre elementi sovrapposti porta con sé lo sviluppo del mondo culturale e turistico che, come si è descritto, origina e vive intorno all'arte orafa.

Sono inseriti in questo contributo elemento prettamente tecnici e utili alla risoluzione di problemi contingenti ed elementi di visione di breve periodo come il casello ed elementi di visione di medio lungo-periodo come il consolidamento di una residenzialità complessa fatta di manodopera e di figure apicali e sistemi di mobilità e trasporto che diverranno abituali solo dopo questo decennio.

Ogni ragionamento coerente parte dalla concretezza del contingente senza perdere la visione del futuro.

Mani intelligenti è una Fondazione radicata nel presente, ma che ragiona sul futuro e prepara le generazioni come i percorsi decisionali perché questo sia luminoso come i gioielli dell'arte orafa da cui nasce.

Valenza, 25.02.2026

La Presidente Alessia Crivelli

