



2026-2027-2028

Il presente documento costituisce il PTS in funzione della L.R. 1/2000, recependo gli indirizzi strategici della DGR n. 23-2060 del 22 dicembre 2025 e garantendo la coerenza con il quadro d'azione del PrMoP 2030.

Versione 2
29/09/2026

Indice

1	IL SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO IN PIEMONTE	4
1.1	La visione.....	4
1.2	Gli indirizzi per il triennio 2026-2028.....	5
1.3	Interventi in corso e attivazioni nel triennio	7
1.4	Sviluppo e assetti della governance	8
2	QUADRO NORMATIVO E ASSETTO DEL SERVIZIO REGIONALE.....	10
2.1	La gerarchia del sistema di trasporto	10
2.2	Bacini di mobilità e ambiti di servizio pubblico.....	11
2.3	Aree metropolitane ad alta urbanizzazione e aree a domanda debole a bassa urbanizzazione 11	
2.4	Meccanismi di riparto e obiettivi di efficienza del Fondo Regionale Trasporti	12
2.4.1	Reperimento di Fondi ulteriori.....	12
2.5	Livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico e servizi minimi.....	13
2.6	Servizi di trasporto pubblico in aree a domanda debole	14
2.7	Lotti di gara e affidamento dei servizi	15
3	OBIETTIVI E LINEE DI AZIONE PER IL TRIENNIO 2026-2028.....	17
3.1	Indicatori e target di miglioramento regionale	17
3.1.1	Indicatori ART: posizionamento del Piemonte nel contesto nazionale**.....	19
3.1.2	Analisi storica degli indicatori regionali	19
3.1.3	Performance del Servizio Ferroviario e dei Bacini non ferroviari	20
3.1.4	Governance e attuazione territoriale degli obiettivi.....	21
3.2	Programmazione dei servizi	22
3.2.1	Ottimizzazione del TPL nei Bacini	24
3.2.2	Linee sospese: opportunità e criticità.....	26
3.2.3	Servizi a chiamata esistenti e previsti nelle ADD e modalità di contribuzione al relativo potenziamento	27
3.2.4	Sviluppo di un modello di mobilità adeguato ai sistemi vallivi e transfrontaliero	32
3.3	Definizione della disciplina contrattuale e criteri di affidamento	33
3.3.1	Affidamenti mediante procedura competitiva	34
3.3.2	Affidamenti diretti a società in house.....	37
3.4	Linee d'azione per il potenziamento della qualità e dell'intermodalità nel TPL	42
3.4.1	La funzionalità dei nodi e l'inclusione della micromobilità.....	43
3.4.2	Il sistema delle fermate del trasporto pubblico locale su strada	45
3.4.3	Velocità commerciale e priorità del TPL	47
3.4.4	Rinnovo della flotta e sostenibilità ambientale	49

3.5	Monitoraggio dei servizi.....	50
3.5.1	Monitoraggio della domanda	51
3.5.2	Confronto tra domanda e offerta	52
3.5.3	Strumenti al servizio del territorio: la dashboard per gli Enti territoriali	55
3.6	Controllo della qualità dei servizi offerti	56
3.7	Controllo sulla gestione dei trasporti e sulle infrastrutture	58
3.8	Politica tariffaria	61
3.8.1	Tariffa pay-per-use	63
3.8.2	Integrazione e promozione dei servizi	64
3.9	Informazione e comunicazione per incentivare l'intermodalità	66
3.9.1	Informazione all'utenza ed infomobilità	67
3.9.2	Comunicazione, promozione dei servizi e gestione del cambiamento.....	69
4	RISORSE FINANZIARIE E SCENARI DI OTTIMIZZAZIONE	71
4.1	Le risorse finanziarie disponibili per l'esercizio	73
4.1.1	Ripartizione storica delle risorse.....	73
4.1.2	Ammontare disponibile nel triennio 2026-2028	74
4.1.3	Ripartizione delle risorse nel triennio 2026-2028	79
4.2	Le risorse finanziarie disponibili per gli investimenti	80
4.2.1	Investimenti per il trasporto pubblico locale non ferroviario	80
4.2.2	Investimenti per il trasporto ferroviario	81
4.2.3	Risorse per gli investimenti	82
4.3	Scenari per ottimizzare le risorse	83
4.3.1	Scenari di ottimizzazione della distribuzione delle risorse per i servizi sulla base delle banche dati	83
4.3.2	Scenari relativi agli investimenti per il trasporto pubblico locale non ferroviario	86
4.3.3	Scenari relativi agli investimenti per il trasporto ferroviario	87
4.3.4	Ottimizzazione fiscale: nuovi assetti dell'Agenzia	88
4.3.5	CONCLUSIONI.....	89
5	Elenco Allegati	92
	GLOSSARIO.....	93

1 IL SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO IN PIEMONTE

Il presente capitolo definisce il quadro strategico ed evolutivo del PTS, in coerenza con il PRMT e il PrMoP, delineando il ruolo del Trasporto Pubblico Locale quale elemento centrale della mobilità sostenibile. Sono approfonditi gli indirizzi strategici per il triennio 2026-2028, gli interventi infrastrutturali e di servizio programmati, l'evoluzione della governance del sistema regionale della mobilità e gli strumenti di coordinamento e pianificazione finalizzati a garantire efficacia operativa, sostenibilità economica e integrazione territoriale.

1.1 La visione

Il Programma Triennale dei Servizi 2026-2028 si colloca nel quadro della pianificazione regionale definita dal Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) e dal Piano Regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP), confermando il Trasporto Pubblico Locale quale elemento strutturale e prioritario per il conseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, economica e sociale del sistema piemontese.

In tale contesto, il TPL è assunto quale leva principale per:

- la riduzione dell'uso del mezzo privato;
- il contenimento delle emissioni climalteranti;
- il miglioramento dell'accessibilità territoriale e della coesione sociale.

La visione del sistema si fonda su un modello di rete gerarchizzato, articolato su due livelli principali:

- una struttura portante ferroviaria, costituita dal Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) e dal Servizio Ferroviario Regionale (SFR), quale asse primario dei flussi di mobilità;
- una rete di adduzione e distribuzione su gomma, finalizzata a garantire la capillarità territoriale e l'accessibilità ai nodi del sistema ferroviario.

In tale configurazione, assumono un ruolo strategico le stazioni ferroviarie, i Movicentro, i nodi di interscambio e le fermate, quali elementi essenziali di accesso alla rete e di integrazione tra le diverse modalità di trasporto.

La qualità, l'organizzazione e l'accessibilità di tali punti incidono direttamente sull'efficacia complessiva del sistema, condizionando l'attrattività del servizio pubblico, la continuità degli spostamenti e l'effettiva possibilità di trasferimento modale dall'auto privata al TPL. Tale assetto consente di perseguire un modello integrato di mobilità in grado di coniugare efficienza operativa, sostenibilità economica e qualità del servizio, in coerenza con gli obiettivi regionali e con le disposizioni normative che attribuiscono al PTS il compito di definire assetto dei servizi, risorse e modalità di organizzazione del sistema.

1.2 Gli indirizzi per il triennio 2026-2028

Il PTS 2026–2028 recepisce gli indirizzi della Giunta Regionale e li declina in un insieme coordinato di obiettivi strategici, finalizzati a rafforzare il ruolo del TPL nel sistema della mobilità regionale.

In particolare, gli indirizzi del triennio si articolano come segue:

- PROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI
 - Ridisegno e potenziamento dell'offerta
 - Integrazione e cooperazione istituzionale
 - Gestione Economica, Efficienza e Affidamenti
 - Innovazione tariffaria e accessibilità (MaaS)
- PROGRAMMAZIONE INVESTIMENTI
 - Funzionalità e valorizzazione dei nodi per lo shift modale
 - Rinnovo della Flotta e Adeguamento degli Standard
 - Priorità e rapidità di percorrenza del TPL
- MONITORAGGIO E CONTROLLO
 - Piattaforme digitali e governo dei dati
 - Governance e dialogo istituzionale

- Controllo, Certificazione e Qualità
- LE AGEVOLAZIONI TARIFFARIE
 - Modernizzazione e monitoraggio efficace delle Agevolazioni Tariffarie (L.R. 1/2000)

I relativi obiettivi possono essere strutturati secondo le seguenti direttrici:

- Rafforzamento dell'integrazione modale
 - consolidamento del ruolo del ferro come asse portante;
 - integrazione fisica e funzionale tra servizi ferroviari e automobilistici;
 - miglioramento dei nodi di interscambio.
- Efficientamento del sistema dei servizi
 - razionalizzazione dell'offerta sulla base della domanda effettiva e potenziale;
 - definizione di assetti di servizio coerenti a livello di bacino;
 - miglioramento della produttività e contenimento dei costi operativi.
- Digitalizzazione e innovazione
 - sviluppo di sistemi digitali per la gestione delle agevolazioni tariffarie e il monitoraggio dell'utilizzo;
 - rafforzamento dei sistemi informativi a supporto del governo del servizio;
 - evoluzione verso modelli integrati di mobilità e servizi digitali.
- Strutturazione del dialogo con il territorio e il mercato
 - istituzionalizzazione delle modalità di consultazione tra domanda e offerta;
 - rafforzamento dei processi di condivisione con enti locali, operatori e stakeholder.
- Sviluppo di un sistema regolato e monitorato
 - implementazione di strumenti di monitoraggio e controllo delle performance;
 - integrazione tra pianificazione, affidamento e gestione del servizio.

Tali indirizzi si traducono in un approccio orientato alla programmazione per obiettivi e risultati, coerente con i sistemi di performance e con la necessità di garantire tracciabilità e verificabilità delle scelte pubbliche.

1.3 Interventi in corso e attivazioni nel triennio

Il triennio 2026–2028 sarà caratterizzato dall’attuazione di un insieme integrato di interventi infrastrutturali e di evoluzione dei servizi, finalizzati a dare concreta attuazione agli indirizzi strategici del Programma.

In tale ambito, il PTS individua:

- Interventi infrastrutturali e di rete
 - potenziamento e riqualificazione delle linee ferroviarie regionali;
 - sviluppo e miglioramento dei nodi di interscambio e delle fermate;
 - interventi di priorità per il trasporto pubblico in ambito urbano.
- Attivazioni e riorganizzazioni dei servizi
 - introduzione di nuovi servizi o potenziamenti su relazioni a maggiore domanda;
 - riorganizzazione delle reti automobilistiche in funzione dell’integrazione con il ferro;
 - attivazione di servizi innovativi per aree a domanda debole.
- Programmazione operativa degli interventi
 - definizione di un cronoprogramma certo delle attivazioni;
 - individuazione delle risorse necessarie e delle fonti di finanziamento;
 - coordinamento con i processi di affidamento dei servizi.

L’approccio adottato è orientato a garantire la certezza dei tempi di attivazione e la sostenibilità economica degli interventi, attraverso una valutazione ex ante della domanda e dei costi di esercizio, in coerenza con gli obiettivi di efficienza del sistema.

1.4 Sviluppo e assetti della governance

Il PTS 2026–2028 consolida ed evolve il modello di governance del sistema TPL piemontese, rafforzando il ruolo dell'Agenzia della Mobilità Piemontese quale soggetto di coordinamento e programmazione integrata.

In tale prospettiva, si delineano le seguenti direttrici di sviluppo:

- Rafforzamento del modello consortile
 - consolidamento del ruolo del Consorzio AMP quale sede unitaria di pianificazione;
 - rafforzamento delle funzioni di coordinamento tra Regione ed enti locali;
 - valorizzazione del principio di integrazione istituzionale nella definizione delle scelte.
- Evoluzione degli assetti giuridico-organizzativi
 - valutazione di nuovi assetti finalizzati all'efficientamento fiscale e alla ottimizzazione della gestione (in particolare in materia di detraibilità IVA);
 - sviluppo di modelli organizzativi coerenti con la crescente complessità del sistema;
- Valorizzazione dei livelli territoriali
 - rafforzamento del ruolo dei Bacini di mobilità, attraverso:
 - Assemblee di Bacino;
 - Commissioni tecniche;
 - sviluppo delle funzioni dei Comitati tecnici quali sedi di coordinamento operativo e progettuale.
- Introduzione di strumenti operativi di presidio
 - istituzione di Tavoli tecnici di lotto, finalizzati a:
 - monitorare la qualità del servizio;
 - presidiare i nodi di interscambio;

- garantire il coordinamento tra pianificazione regionale e pianificazione locale (PGTU, priorità semaforiche, strumenti urbanistici).
- Coordinamento strategico e sostenibilità economica
 - rafforzamento del ruolo della Cabina di Regia quale sede di indirizzo strategico;
 - sviluppo di strumenti di analisi congiunta della sostenibilità economica dei servizi;
 - integrazione tra programmazione dei servizi e revisione del sistema tariffario.

Il modello di governance così delineato consente di garantire:

- maggiore coerenza tra pianificazione e attuazione;
- trasparenza nei processi decisionali;
- capacità di integrazione tra livelli istituzionali e strumenti operativi.

2 QUADRO NORMATIVO E ASSETTO DEL SERVIZIO REGIONALE

Il presente capitolo illustra come il quadro normativo di riferimento trovi concreta applicazione nell'organizzazione e nella gestione del trasporto pubblico piemontese. In particolare, vengono approfonditi la gerarchia del sistema di trasporto, fondata sull'integrazione tra ferro e gomma, l'assetto normativo e attuativo del PTS, la definizione dei Livelli Adeguati di Servizio (LAS), con specifico riferimento alle aree a domanda debole, e lo stato di attuazione delle procedure di affidamento dei servizi e dei relativi lotti di gara.

2.1 La gerarchia del sistema di trasporto

Il sistema di trasporto pubblico regionale piemontese si fonda su un modello gerarchico funzionale, strutturato secondo livelli di servizio differenziati e tra loro integrati.

Al vertice del sistema si colloca la rete ferroviaria, articolata nel Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) e nel Servizio Ferroviario Regionale (SFR), che costituisce l'infrastruttura portante su cui si sviluppano i principali flussi di mobilità, caratterizzati da elevati livelli di domanda e da una significativa estensione territoriale.

A tale struttura si integra la rete automobilistica, organizzata in funzione di adduzione, distribuzione e complementarità rispetto al ferro, garantendo la connessione tra territori a domanda diffusa e nodi della rete principale.

Il modello gerarchico è finalizzato a:

- ottimizzare l'uso delle risorse disponibili (economicità);
- ottimizzare l'uso dei fattori di produzione (efficienza);
- migliorare l'efficacia del servizio;
- favorire l'integrazione modale e tariffaria.

In tale quadro, la definizione della gerarchia della rete costituisce il riferimento per la programmazione dei servizi e per la successiva articolazione degli ambiti di servizio e dei livelli adeguati di offerta.

2.2 Bacini di mobilità e ambiti di servizio pubblico

La programmazione del trasporto pubblico locale si attua attraverso la suddivisione del territorio regionale in **bacini di mobilità**, quali unità territoriali omogenee all'interno delle quali organizzare in modo integrato l'offerta di servizi.

I bacini rappresentano il livello di riferimento per:

- la pianificazione dei servizi;
- il coordinamento tra enti locali;
- la definizione degli ambiti di affidamento.

All'interno dei bacini sono individuati gli **ambiti di servizio pubblico**, quali porzioni funzionali del territorio caratterizzate da specifiche esigenze di mobilità e da una relativa omogeneità di domanda.

Tale articolazione consente:

- di adattare l'offerta alle caratteristiche territoriali;
- di garantire coerenza tra pianificazione e gestione operativa;
- di supportare la definizione dei lotti di gara in relazione alle dinamiche reali della domanda.

2.3 Aree metropolitane ad alta urbanizzazione e aree a domanda debole a bassa urbanizzazione

Il territorio regionale presenta una rilevante eterogeneità sotto il profilo insediativo e della domanda di mobilità, che si riflette nella necessità di adottare modelli di servizio differenziati.

In particolare, si distinguono:

2.4 Aree ad alta urbanizzazione

- caratterizzate da elevata densità abitativa e intensità della domanda;
- presenza di flussi sistematici (casa-lavoro, casa-studio);
- forte integrazione tra modalità di trasporto.

In tali contesti il sistema è orientato a:

- garantire elevata frequenza e affidabilità;
- valorizzare il ruolo del ferro e dei sistemi a capacità elevata;

- sviluppare sistemi di priorità e gestione della circolazione.

Aree a domanda debole

- caratterizzate da dispersione insediativa;
- domanda non sistematica e discontinua;
- maggiore incidenza dei costi per unità di servizio.

In tali contesti la programmazione è orientata a:

- garantire accessibilità minima ai servizi essenziali;
- adottare modelli flessibili e modulabili;
- favorire l'integrazione e l'interscambio tra i servizi a chiamata e la rete di trasporto pubblico ordinario;
- contenere i costi mantenendo livelli adeguati di servizio.

2.5 Meccanismi di riparto e obiettivi di efficienza del Fondo Regionale Trasporti

Il finanziamento del sistema di trasporto pubblico regionale si basa, in misura prevalente, sulle risorse del Fondo Nazionale Trasporti (FNT), ripartite tra le Regioni secondo criteri stabiliti a livello nazionale.

I meccanismi di riparto, definiti dall'art. 27 del D.L. 50/2017, basati su Costi Standard e Livelli Adeguati di Servizio, sono attualmente in una fase di verifica politica.

In tale contesto, il PTS si configura come strumento di programmazione in grado di:

- garantire coerenza tra risorse disponibili e livelli di servizio;
- integrare obiettivi di efficienza e sostenibilità economica nella definizione dell'offerta.

Il rispetto dei parametri di efficienza rappresenta un elemento centrale per la Regione Piemonte per:

- la stabilità del finanziamento;
- la sostenibilità nel medio periodo del sistema.

2.5.1 Reperimento di Fondi ulteriori

Al Fondo Regionale Trasporti e agli stanziamenti ulteriori destinati ai servizi e alle politiche di tariffazione dagli Enti consorziati si sono aggiunti nel tempo i fondi

destinati ai servizi di mobilità e trasporto principalmente provenienti: - dagli stanziamenti statali per la Strategia Nazionale per lo Sviluppo delle Aree Interne; - dal Programma Annuale di Attuazione della Legge Regionale per la Montagna; - da programmi europei; - da programmi nazionali.

Inoltre, con Decreto Interministeriale n. 2 del 7 gennaio 2026 è stato approvato il Programma integrato di interventi sulla mobilità urbana e metropolitana, con fondi destinati alle aree soggette a procedure d'infrazione europea per il superamento dei limiti di qualità dell'aria.

Infine il MASE ha previsto nel Piano Sociale per il Clima, attualmente al vaglio della Commissione Europea, misure e interventi sui trasporti, a sostegno delle fasce più vulnerabili della popolazione e del tessuto produttivo.

Al fine di ottimizzare l'efficienza dei servizi finanziati da queste diverse fonti, in fase di progettazione esecutiva, si ritiene opportuno prevedere un coinvolgimento di AMP sia al fine di verificarne la migliore integrazione coi servizi esistenti sia la compatibilità in relazione alle possibili sovrapposizioni con servizi sottoposti ad obblighi di servizio Pubblico. Pertanto, qualunque servizio di trasporto pubblico, se affidato da un Ente diverso da AMP, prima di essere reso operativo, deve ricevere il nulla osta da parte della stessa Agenzia.

Si riportano in allegato al presente PTS alcuni esempi di finanziamento attivi o di prossima attivazione su cui porre la suddetta attenzione.

2.6 Livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico e servizi minimi

Ai sensi della Legge Regionale n. 1/2000, il PTS definisce l'assetto quantitativo e qualitativo dei servizi minimi, individuati come insieme di prestazioni necessarie a garantire il diritto alla mobilità sull'intero territorio regionale.

I livelli adeguati di servizio (LAS) sono determinati sulla base di:

- fabbisogni di mobilità espressi dai territori;
- livello di infrastrutturazione territoriale;

La definizione dei servizi minimi tiene conto di:

- frequenza e copertura del servizio;
- qualità dell'offerta (affidabilità, puntualità, accessibilità);

- grado di integrazione tra modalità.
- vincoli di sostenibilità economica;
- priorità per i servizi accessibili.

Il presente Programma individua i livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico e il perimetro dei servizi minimi quali elementi essenziali per garantire il diritto alla mobilità, l'accessibilità ai principali poli attrattori e la coesione territoriale dell'intero sistema regionale. La definizione operativa dei servizi minimi dovrà essere sviluppata nel rispetto delle risorse disponibili, degli indirizzi regionali, delle esigenze espresse dai territori e dell'evoluzione della domanda di mobilità, assicurando nel tempo il mantenimento di un'offerta adeguata, finanziariamente sostenibile e coerente con gli obiettivi del Programma Triennale dei Servizi.

2.7 Servizi di trasporto pubblico in aree a domanda debole

Nelle aree a domanda debole, il PTS prevede specifiche modalità di organizzazione del servizio, finalizzate a garantire l'accessibilità territoriale in un quadro di sostenibilità economica.

A tal fine, vengono adottati:

- modelli di servizio flessibili (es. trasporto a chiamata, servizi a prenotazione);
- integrazione tra servizi di linea e servizi non convenzionali;
- soluzioni calibrate sulla reale domanda espressa.

In tali contesti, i servizi assumono una funzione prevalentemente sociale, assicurando:

- il collegamento con i principali poli attrattori (sanità, istruzione, servizi pubblici);
- la riduzione dell'isolamento territoriale;
- il mantenimento di livelli minimi di accessibilità.

Il PTS promuove inoltre:

- la sperimentazione di modelli innovativi;
- il monitoraggio continuo dell'efficacia dei servizi;
- l'eventuale rimodulazione dell'offerta in funzione dei risultati;
- una prima individuazione di poli/Comuni/fermate strategiche destinati a fungere da nodi di interscambio tra i servizi a chiamata e le reti di trasporto pubblico su gomma e ferro.

La Regione Piemonte, con AMP, durante il triennio valuterà un'eventuale tassonomia dei servizi e dei modelli di tariffazione, individuando criteri equi per prevenire sperequazioni sociali tra le diverse aree; inoltre valuterà eventuali standard informativi, stabilendo obblighi di reportistica e di scambio di dati comuni a tutti gli operatori.

Ipotetici servizi finanziati con il reperimento di fondi ulteriori (cfr. par. 2.4.1) soggiacciono a una specifica modalità di coordinamento: in fase di progettazione esecutiva è previsto il coinvolgimento di AMP per valutarne la migliore integrazione con la rete esistente ed evitare sovrapposizioni con i servizi soggetti a Obblighi di Servizio Pubblico. Pertanto, qualsiasi servizio di trasporto affidato da enti diversi da AMP e sostenuto dalle suddette risorse straordinarie potrà diventare operativo solo previo nulla osta formale da parte dell'Agenzia stessa.

2.8 Lotti di gara e affidamento dei servizi

In attuazione della normativa vigente, AMP ha definito le modalità di organizzazione dei servizi ai fini dell'affidamento, individuando i lotti di gara quali strumenti operativi per la gestione del sistema.

La definizione dei lotti è coerente con l'articolazione dei bacini di mobilità, con le caratteristiche della domanda e con gli obiettivi di efficienza e qualità del servizio, in coerenza con quanto previsto dalla L.R. 1/2000.

Le scelte operate sono altresì supportate dalle Relazioni sui lotti di gara, redatte ai sensi delle misure 4 e 6 della Delibera ART n. 48/2017, nelle quali sono illustrate in modo trasparente e motivato le opzioni di organizzazione del servizio, i criteri di dimensionamento dei lotti e le valutazioni in merito alle condizioni di mercato.

In tali relazioni sono altresì esplicitati:

- i fattori di domanda e offerta considerati;
- le modalità di finanziamento degli obblighi di servizio pubblico;
- le ragioni sottese alla scelta della configurazione dei lotti;
- la coerenza con i bacini di mobilità e con gli ambiti di servizio.

Parallelamente, le Relazioni di affidamento, predisposte in conformità al quadro normativo nazionale ed europeo e agli indirizzi dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, costituiscono lo strumento attraverso il quale l'Amministrazione rende

esplicitare le motivazioni delle scelte relative alla modalità di gestione dei servizi (gara o in house), assicurando trasparenza, tracciabilità e comparabilità delle opzioni considerate.

Il sistema degli affidamenti comprende pertanto:

- procedure ad evidenza pubblica;
- affidamenti in house, nei casi in cui ricorrano i presupposti normativi;
- strumenti di controllo e revisione dei contratti di servizio.

I contratti di servizio disciplinano gli obblighi delle parti, definendo standard quantitativi e qualitativi, sistemi di monitoraggio della performance, meccanismi di incentivazione e penalizzazione e modalità di aggiornamento nel tempo, in coerenza con quanto previsto dalla L.R. 1/2000, art. 4, comma 5, lettera e).

BACINO	DENOMINAZIONE	MODALITÀ DI AFFIDAMENTO
SUD	Lotto 1 – Est Bacino Sud	Art.5 par. 3 Reg. 1370/2007
	Lotto 2 – Ovest Bacino Sud	Art.5 par. 3 Reg. 1370/2007
SUD EST	Lotto 3 – Asti	Art.5 par. 3 Reg. 1370/2007
	Lotto 4 – Alessandria	Art.5 par. 3 Reg. 1370/2007
NORD EST	Lotto 5 – Cusio Ossola	Art.5 par. 3 Reg. 1370/2007
	Lotto 6 – Novara e Valsesia	Art.5 par. 3 Reg. 1370/2007
CITTÀ METROPOLITANA DI TORINO	Lotto 7 – Nord Torino	Art.5 par. 3 Reg. 1370/2007
	Lotto 8 – Sud Torino	Art.5 par. 3 Reg. 1370/2007

BACINO	DENOMINAZIONE	MODALITÀ DI AFFIDAMENTO
SUD EST	Lotto ADD Val Borbera	Affidamento diretto
NORD EST	Lotto Biella e Vercelli	Affidamento <i>in-house</i>
	Lotto Novara e Verbania urbano suburbano	Affidamento <i>in-house</i>
CITTÀ METROPOLITANA DI TORINO	Lotto ADD Valli Chisone e Germanasca	Affidamento diretto
	Lotto Urbano e suburbano Torino	Affidamento <i>in-house</i>

3 OBIETTIVI E LINEE DI AZIONE PER IL TRIENNIO 2026-2028

Questa definisce gli obiettivi e le azioni del PTS per il triennio di riferimento, in coerenza con gli indirizzi regionali e le risorse disponibili. La programmazione riguarda sia gli Enti e i Bacini, sia le aziende di trasporto, prevedendo interventi da attuare attraverso i contratti di servizio per garantirne l'effettiva realizzazione.

3.1 Indicatori e target di miglioramento regionale

Il presente capitolo analizza l'evoluzione della domanda e dell'offerta di trasporto regionale e il relativo sistema di indicatori. L'analisi evidenzia il passaggio dal modello basato sulla spesa storica e sul rapporto costi-ricavi a quello fondato sui Costi Standard e sui Livelli Adeguati di Servizio (LAS), in coerenza con il quadro normativo nazionale. In tale contesto, gli indicatori storici mantengono valore conoscitivo e di monitoraggio, mentre la transizione deve garantire il rispetto delle misure ART e degli standard di efficienza previsti.

Il Programma Triennale dei Servizi definisce un sistema strutturato di indicatori finalizzato a misurare e monitorare l'efficienza e l'efficacia del sistema di trasporto pubblico regionale, in coerenza con gli obiettivi normativi e con le evoluzioni del quadro nazionale.

La ricostruzione del sistema degli indicatori si fonda su una duplice esigenza:

- da un lato, garantire la continuità conoscitiva rispetto all'evoluzione storica del sistema regionale;
- dall'altro, adeguare i parametri di valutazione al nuovo modello regolatorio basato sui costi standard e sui livelli adeguati di servizio.

In tale contesto, il PTS individua un set integrato di indicatori articolati su:

- indicatori di domanda (utenza, utilizzo, accessibilità);
- indicatori di offerta (produzione, copertura territoriale, frequenze);
- indicatori economico-gestionali (costi, ricavi, efficienza);
- indicatori di qualità del servizio (affidabilità, puntualità, regolarità).

La definizione dei target di miglioramento è orientata a:

- incrementare l'attrattività del TPL;

- migliorare l'efficienza nell'uso delle risorse pubbliche;
- garantire il rispetto degli standard richiesti dal sistema regolatorio nazionale e dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART).

Tra gli indicatori che saranno monitorati periodicamente vi sono:

- i titoli di viaggio venduti per Azienda, per macrocategorie definite da Regione Piemonte in collaborazione con AMP a partire dalla classificazione adottata dall'Osservatorio Nazionale (macrocategorie di validità temporale e macrocategorie per categoria di utenza /agevolazioni tariffarie);
- indicatori di qualità e performance (CMQ): livelli di puntualità e di regolarità del servizio;
- lo stato delle penali applicate alle imprese affidatarie.

Come previsto dal PrMoP inoltre saranno monitorati i seguenti indicatori, con target al 2030:

- Rapporto tempi di percorrenza AUTO e TPL per la mobilità sistematica intercomunale: $> 0,80$;
- Percentuale di utenti (studenti e lavoratori) che utilizzano il mezzo pubblico: $> 35\%$;
- Rapporto Ricavi e Costi TPL: $> 0,45$;
- Split modale degli spostamenti verso scuola/lavoro: $> 27\%$ TPL;
- Numero di treni transfrontalieri e interregionali al giorno: valore in crescita rispetto al 2022;
- Numero di treni passeggeri regionali in arrivo/partenza su Torino e Novara: valore in crescita rispetto al 2022;
- % di utenti soddisfatti dal TPL rispetto al totale degli intervistati: valore in aumento rispetto al 2019;
- Numero di tessere BIP circolanti: valore in aumento rispetto al 2022;
- % di stanziamenti regionali sul totale del finanziamento per TPL: 10% ;
- Totale abbonamenti annuali TPL gomma: valore in crescita rispetto al 2019;
- Rapporto tra numero di corse festive e numero di corse feriali: valore in crescita rispetto al 2022.

3.1.1 Indicatori ART: posizionamento del Piemonte nel contesto nazionale**

La disponibilità degli indicatori pubblicati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti ai sensi della Delibera ART n. 91/2018 costituisce un importante riferimento per la valutazione delle performance del sistema regionale del trasporto pubblico e per il confronto tra diverse realtà territoriali. Tali indicatori consentono infatti di analizzare, secondo metodologie omogenee a livello nazionale, aspetti quali la produttività del servizio, i livelli di domanda, i ricavi da traffico, la qualità dell'offerta, l'utilizzo dei servizi e l'efficienza complessiva dei sistemi di trasporto pubblico locale.

Il PTS prevede che AMP utilizzi gli indicatori elaborati dall'Autorità non solo ai fini del monitoraggio delle performance regionali, ma anche quale strumento di benchmark permanente per valutare il posizionamento del Piemonte rispetto al contesto nazionale e individuare eventuali ambiti di miglioramento. Il confronto con altre regioni e con i principali bacini urbani costituisce infatti un elemento essenziale per comprendere l'evoluzione del sistema, verificare l'efficacia delle politiche adottate e orientare le future scelte di programmazione.

In tale prospettiva, gli indicatori ART potranno essere letti congiuntamente alle informazioni provenienti dal SIRT, dal CSR-BIP, dai sistemi di monitoraggio dei contratti di servizio e dalle altre banche dati regionali, al fine di sviluppare un quadro conoscitivo integrato capace di rappresentare sia le performance assolute del sistema piemontese sia il suo posizionamento relativo nel panorama nazionale.

L'utilizzo sistematico di tali indicatori consentirà inoltre di valutare nel tempo gli effetti delle nuove gare, dell'evoluzione dei contratti di servizio, delle politiche tariffarie, della digitalizzazione e degli investimenti realizzati, contribuendo a trasformare il monitoraggio da attività di rendicontazione a vero e proprio strumento di supporto alle decisioni e di miglioramento continuo delle performance del sistema regionale della mobilità.

3.1.2 Analisi storica degli indicatori regionali

L'analisi degli indicatori regionali si sviluppa attraverso la ricostruzione delle principali grandezze di domanda e offerta, consentendo di tracciare l'evoluzione del sistema di trasporto pubblico nel tempo.

Tale analisi evidenzia tuttavia una discontinuità metodologica significativa, legata al progressivo superamento del modello basato sulla spesa storica e sull'indicatore costi-ricavi, a favore di un approccio fondato su:

- costi standard;
- livelli adeguati di servizio (LAS);
- indicatori di performance coerenti con i criteri di riparto del Fondo Nazionale Trasporti.

Il modello precedente, pur rappresentando per lungo tempo il riferimento principale per la programmazione e il finanziamento del TPL, non risulta più pienamente idoneo a supportare:

- confronti interregionali;
- valutazioni di efficienza comparata;
- processi di allocazione delle risorse orientati alla performance.

In tale contesto:

- la serie storica degli indicatori basata sul modello costi-ricavi perde rilevanza ai fini della ripartizione delle risorse;
- mantiene tuttavia una funzione essenziale quale strumento di analisi evolutiva del sistema regionale, consentendo di leggere le dinamiche della domanda e dell'offerta nel tempo.

La transizione verso il nuovo modello, pur condizionata dall'emanazione del decreto ministeriale sui costi standard, richiede fin d'ora:

- l'allineamento progressivo degli strumenti di monitoraggio;
- la revisione dei criteri di valutazione delle performance;
- l'integrazione dei sistemi informativi.

3.1.3 Performance del Servizio Ferroviario e dei Bacini non ferroviari

La valutazione delle performance del sistema regionale è articolata distinguendo tra:

- Servizio Ferroviario (SFM e SFR);
- Servizi su gomma organizzati nei Bacini di mobilità.

Il Servizio Ferroviario rappresenta la componente strutturale del sistema e si caratterizza per:

- elevati volumi di domanda;
- forte incidenza sui flussi sistematici;

- rilevanza strategica nel modello di mobilità regionale.

Gli indicatori di performance ferroviaria riguardano in particolare:

- puntualità e regolarità del servizio;
- livelli di produzione e utilizzo;
- capacità di assorbimento della domanda;

I Bacini Non Ferroviari (servizi su gomma) presentano invece una maggiore eterogeneità, in funzione delle caratteristiche territoriali e della distribuzione della domanda.

In tali contesti, la valutazione della performance si concentra su:

- copertura territoriale del servizio;
- livelli di accessibilità ai nodi di interscambio;
- efficienza produttiva (rapporto tra servizio offerto e domanda);
- adeguatezza dell'offerta nelle aree urbane e nei territori a domanda debole.

La distinzione tra le due componenti consente di:

- definire obiettivi differenziati e coerenti con le specificità del servizio;
- individuare margini di miglioramento mirati;
- supportare le scelte di programmazione e allocazione delle risorse.

In coerenza con il quadro regolatorio, la valutazione delle performance è inoltre orientata a garantire il rispetto delle misure ART, in particolare in relazione:

- alla qualità dei servizi;
- alla trasparenza dei dati;
- alla coerenza tra programmazione, affidamento e monitoraggio.

3.1.4 Governance e attuazione territoriale degli obiettivi

Il conseguimento degli obiettivi di performance richiede un efficace sistema di governance, in grado di garantire coerenza tra livelli di indirizzo, programmazione e gestione operativa.

In tale prospettiva, il PTS individua un modello di attuazione fondato su:

- il ruolo centrale dell'Agenzia della Mobilità Piemontese quale soggetto di coordinamento;
- il coinvolgimento attivo dei Bacini di mobilità e degli enti locali;
- l'integrazione tra strumenti di pianificazione, affidamento e controllo.

La governance degli indicatori si articola su più livelli:

- Livello regionale
 - o definizione degli indicatori e dei target;
 - o coordinamento complessivo del sistema;
 - o monitoraggio delle performance;
- Livello di bacino
 - o adattamento degli obiettivi alle specificità territoriali;
 - o gestione operativa dei servizi;
 - o raccolta e validazione dei dati;
- Livello contrattuale (lotto)
 - o integrazione degli indicatori nei contratti di servizio;
 - o previsione di meccanismi di incentivazione e penalizzazione;
 - o verifica periodica dei risultati.

Particolare rilievo assume l'allineamento tra:

- indicatori di programmazione;
- indicatori di performance organizzativa;
- indicatori contrattuali (contratti di servizio).

Tale integrazione consente di:

- garantire coerenza tra obiettivi strategici e operativi;
- rafforzare la capacità di controllo dell'Amministrazione;
- assicurare trasparenza e tracciabilità delle performance.

Il sistema così delineato rappresenta la base per il successivo sviluppo degli strumenti di monitoraggio e valutazione, che trovano compiuta trattazione nel capitolo seguente.

3.2 Programmazione dei servizi

Il presente capitolo illustra le azioni di riordino e sviluppo del sistema di trasporto regionale, con particolare riferimento all'integrazione tra servizi ferroviari e su gomma, al completamento delle infrastrutture strategiche e al rafforzamento dei collegamenti territoriali. Sono inoltre approfonditi i servizi per le aree periferiche, l'evoluzione verso modelli MaaS e tariffazione integrata, il miglioramento della qualità dei servizi e la cooperazione interregionale e transfrontaliera.

La programmazione dei servizi nel triennio 2026–2028 si colloca nel solco del riordino progressivo del sistema piemontese del trasporto pubblico locale, assumendo come

riferimento il quadro istituzionale dei bacini di mobilità, l'articolazione degli ambiti di servizio pubblico, gli indirizzi di pianificazione regionale e le risultanze istruttorie sviluppate da AMP nelle Relazioni sui lotti di gara e nelle Relazioni di affidamento. In tale prospettiva, la programmazione non si esaurisce nella mera distribuzione delle risorse o nella riproposizione dell'assetto esistente, ma si configura come processo di ricomposizione funzionale dell'offerta, volto a ridurre sovrapposizioni non collaborative, a gerarchizzare i servizi e a rafforzare l'integrazione tra gomma e ferro.

Le Relazioni dei lotti richiamano infatti che i quattro bacini ottimali regionali costituiscono il riferimento per la segmentazione del servizio non ferroviario, mentre per il servizio ferroviario l'analisi di gravitazione e autocontenimento ha condotto a riconoscere un bacino unico, distinto in più ambiti di servizio, tra i quali il servizio ferroviario metropolitano, il servizio ferroviario regionale, il servizio transfrontaliero e il servizio sulle linee sospese. Tale distinzione è particolarmente rilevante perché consente di costruire una programmazione nella quale il ferro svolge la funzione di struttura portante e il servizio automobilistico si organizza in funzione di adduzione, distribuzione, completamento e copertura territoriale delle aree meno dense.

In questo quadro, la programmazione del triennio deve assumere come asse prioritario il completamento dell'assetto gerarchico del sistema, valorizzando la rete ferroviaria metropolitana e regionale come infrastruttura di base della mobilità piemontese e orientando la riprogrammazione dei servizi su gomma verso una maggiore coerenza con i corridoi ferroviari, i nodi di interscambio e i principali poli attrattori. Le Relazioni dei lotti evidenziano inoltre che eventuali modifiche alla programmazione dei servizi, sia su gomma sia su ferro, comprese le eventuali riattivazioni di linee ferroviarie sospese, debbono trovare copertura nell'ambito delle risorse assegnate.

In termini operativi, ne deriva un modello di programmazione evolutiva fondato su tre direttrici: da un lato la rifunzionalizzazione dell'offerta esistente a scala di lotto e di bacino; dall'altro l'integrazione tra i diversi contratti di servizio e gli accordi di programma nelle aree periferiche e a domanda debole; infine l'innovazione del sistema attraverso strumenti tariffari integrati, interoperabilità del dato e progressiva evoluzione verso modelli MaaS.

3.2.1 Ottimizzazione del TPL nei Bacini

L'ottimizzazione del trasporto pubblico locale nei bacini piemontesi deve essere perseguita attraverso una programmazione che superi la logica della mera sommatoria dei servizi oggi esistenti e assuma invece il bacino quale livello effettivo di integrazione tra offerta, domanda, risorse e governance. Le Relazioni dei lotti del servizio automobilistico richiamano che i bacini sono il quadro territoriale di riferimento per l'organizzazione dei servizi, per la costruzione dei lotti, per il coordinamento con gli enti locali e per la futura attuazione dei piani integrati della mobilità pubblica e accessibilità, già avviati a livello di bacino.

In chiave programmatoria, ciò implica che la riprogrammazione a livello di bacino debba tendere a eliminare le sovrapposizioni non collaborative fra linee, a ridefinire i percorsi in funzione dei poli di attestamento e degli interscambi, e a rafforzare il ruolo del ferro laddove già disponibile o programmato. La personalizzazione rispetto alle Relazioni dei lotti può dunque essere resa esplicita affermando che l'ottimizzazione non è perseguita solo tramite riduzione o accorpamento dell'offerta, ma soprattutto attraverso una migliore articolazione gerarchica dei servizi, una maggiore leggibilità del sistema e una più netta distinzione tra servizi strutturanti, servizi di adduzione e servizi di completamento. Questa impostazione è coerente sia con la logica dei lotti, sia con le valutazioni trasportistiche svolte nelle relazioni istruttorie.

A livello regionale, la programmazione deve inoltre raccordarsi con la cooperazione istituzionale, promuovendo il ruolo delle Assemblee di bacino, delle Commissioni tecniche e dei tavoli operativi quali sedi di verifica delle modifiche d'offerta, del bilanciamento fra esigenze locali e coerenza di sistema, nonché dell'integrazione tra TPL, pianificazione urbana e infrastrutture di interscambio. Le Relazioni dei lotti richiamano infatti sia gli strumenti di pianificazione locale già approvati da alcuni comuni, sia la necessità di rendere tali strumenti coerenti con la programmazione di bacino e con le successive flessibilità contrattuali.

Tutte le parti (Regione Piemonte, AMP, Enti territoriali) saranno coinvolte nel tracciare sin d'ora un percorso istituzionale strutturato che definisca chiaramente i ruoli e le responsabilità. Tale percorso andrà a normare l'iter di revisione programmata: dalla definizione delle priorità alla validazione degli indicatori di performance, fino alla formalizzazione degli adeguamenti contrattuali, definendo i ruoli e le responsabilità, con tempi e modalità certi per tutti i soggetti.

Un ruolo centrale nei processi di ottimizzazione dei servizi all'interno dei Bacini di mobilità è svolto ora dalle procedure di affidamento promosse da AMP. Le Relazioni di affidamento evidenziano infatti come la programmazione dei servizi non sia più considerata un elemento statico definito una volta per tutte all'avvio del contratto, ma un processo continuo di adattamento e miglioramento dell'offerta fondato sul monitoraggio della domanda, sulla disponibilità di dati aggiornati e sul confronto con i territori.

In tale contesto, i nuovi contratti di servizio sono strutturati per consentire lo sviluppo della programmazione a livello di lotto e di bacino attraverso differenti scenari evolutivi. Un primo scenario è rappresentato dall'assetto di esercizio immediatamente attivabile all'avvio del contratto, definito in modo da garantire la piena operatività dei servizi sin dal primo giorno di esercizio e la sostenibilità economico-finanziaria nell'ambito delle risorse disponibili. Tale configurazione costituisce il livello di servizio certo e programmato su cui si fonda l'affidamento.

Accanto a questo scenario operativo, le Relazioni di affidamento individuano un insieme di possibili sviluppi evolutivi della rete e dell'offerta, costituiti da interventi di riorganizzazione, potenziamento e integrazione dei servizi che potranno essere progressivamente valutati e implementati nel corso della durata contrattuale. Tali progettualità potranno riguardare, ad esempio, il rafforzamento delle connessioni intermodali, la riorganizzazione dei nodi di interscambio, l'attivazione di nuovi servizi nelle aree a domanda debole, il miglioramento dell'accessibilità ai poli attrattori o l'introduzione di soluzioni innovative coerenti con gli obiettivi del PTS e dei Piani di bacino.

L'attivazione di tali scenari evolutivi sarà subordinata alla verifica della loro efficacia trasportistica, valutata attraverso un'analisi critica degli effetti attesi sulla domanda di mobilità, sull'accessibilità ai servizi, sull'integrazione modale, sulla gerarchia della rete, sui tempi di viaggio, sulla copertura territoriale e sul rapporto tra benefici prodotti e risorse impiegate, nonché alla verifica della sostenibilità economico-finanziaria e della disponibilità delle necessarie risorse pubbliche e private. A tal fine, assume particolare rilevanza il ruolo delle Assemblee di Bacino e degli Enti territoriali, chiamati a partecipare ai processi di valutazione e condivisione delle priorità di intervento, affinché le proposte di sviluppo possano essere progressivamente trasformate in programmi operativi condivisi e sostenibili.

In questa prospettiva, le procedure di affidamento non rappresentano soltanto uno strumento per l'individuazione del gestore dei servizi, ma diventano un elemento strutturale della programmazione del TPL, capace di creare un collegamento permanente tra monitoraggio della domanda, pianificazione dei servizi, disponibilità delle risorse e governo evolutivo dei bacini di mobilità. L'ottimizzazione dei servizi non viene pertanto intesa come un processo puntuale concluso con l'aggiudicazione delle gare, ma come un percorso continuo di adattamento e miglioramento, supportato dalle basi dati regionali, dalle attività di monitoraggio e dal confronto costante con i territori.

3.2.2 Linee sospese: opportunità e criticità

Il tema delle linee sospese assume rilevanza nel PTS 2026–2028, perché incrocia obiettivi di riequilibrio territoriale, riattivazione di infrastrutture esistenti, riconnessione dei sistemi vallivi e revisione dell'assetto complessivo dell'offerta regionale. La documentazione sviluppata da AMP individua espressamente un ambito di servizio relativo alle linee attualmente sospese e precisa che, accanto ai servizi SFM, SFR e transfrontalieri, l'assetto ferroviario regionale deve considerare anche i servizi sulle linee sospese e i servizi automobilistici cooperativi con il ferro.

Rispetto al quadro originario delle linee sospese nel periodo 2010–2014, si sono già verificate alcune evoluzioni: il servizio sulle linee Asti-Alba e Casale-Mortara è stato riattivato nel settembre 2023 all'interno del lotto SFR; il servizio della linea Cuneo-Saluzzo-Savigliano e della linea Ceva-Ormea è stato inserito in uno specifico lotto LFS ed è oggi già parzialmente attivo.

Ogni linea sospesa è associata a uno scenario di riferimento definito negli studi AMP e l'eventuale riattivazione va valutata in rapporto ai livelli produttivi, ai costi di esercizio e alla disponibilità dei fattori della produzione. In particolare, è evidenziato che nel PEF del contratto ferroviario la riattivazione delle linee sospese – salvo le eccezioni sopra ricordate – non è automaticamente inclusa e che un incremento di produzione superiore al 2% rispetto alla produzione programmata, pari a circa 240.000 treni*km annui, comporta la revisione del PEF. Questo elemento è particolarmente utile per il PTS, poiché consente di formulare una disciplina chiara: la riattivazione delle linee sospese costituisce una opzione programmatoria ammissibile, ma subordinata a istruttoria tecnico-economica, copertura finanziaria e coerenza con i contratti di servizio vigenti o da aggiornare.

Le linee sospese non devono essere considerate come mera sommatoria di rivendicazioni territoriali, ma come insieme di possibili sviluppi da sottoporre a verifica di utilità trasportistica, compatibilità economica, disponibilità di materiale rotabile e coerenza con la gerarchia complessiva del sistema. In tal senso, la programmazione regionale deve prioritariamente distinguere: le linee già rientrate nel perimetro del servizio attivo; le linee per cui esiste una proposta strutturata di riattivazione; e le linee per cui la riapertura potrà essere valutata solo in presenza di specifiche condizioni trasportistiche e finanziarie.

Occorre inoltre evidenziare che, nell'ambito del presente PTS, la riattivazione dei servizi ferroviari sulle linee attualmente sospese costituisce un indirizzo programmatico subordinato alla concreta fattibilità tecnica e infrastrutturale degli interventi necessari al ripristino dell'esercizio. Tali interventi risultano infatti strettamente connessi alla programmazione infrastrutturale sviluppata attraverso gli Accordi Quadro tra Regione Piemonte e Rete Ferroviaria Italiana (RFI), nei quali sono individuati gli investimenti e le condizioni necessarie per il recupero della piena funzionalità delle linee.

Ne consegue che le eventuali decisioni di riattivazione dovranno essere supportate da un costante coordinamento tra gli strumenti di programmazione dei servizi e quelli di programmazione infrastrutturale, al fine di garantire la coerenza tra disponibilità della rete, interventi di adeguamento, disponibilità del materiale rotabile, sostenibilità economica e effettiva domanda di trasporto. La riattivazione dei servizi ferroviari dovrà pertanto essere valutata come esito di un processo integrato che coinvolge programmazione dei servizi, pianificazione degli investimenti infrastrutturali e verifica della sostenibilità operativa nel medio-lungo periodo.

Tale impostazione risulta coerente con l'approccio adottato nelle Relazioni di affidamento e con la logica di progressività, sostenibilità e integrazione tra programmazione dei servizi e programmazione degli investimenti che caratterizza il presente Programma.

3.2.3 Servizi a chiamata esistenti e previsti nelle ADD e modalità di contribuzione al relativo potenziamento

Nelle aree a domanda debole, la programmazione dei servizi deve muovere dal presupposto – chiaramente richiamato nelle Relazioni dei lotti predisposte da AMP – che il modello tradizionale di linea non sempre è in grado di rispondere in modo

efficace, efficiente ed economicamente sostenibile ai bisogni di mobilità delle comunità locali. Le Relazioni individuano infatti sia i comuni classificati come aree interne intermedie, periferiche o ultraperiferiche sia i territori riconducibili alle Aree a Domanda Debole (ADD) secondo i criteri del D.M. 157/2018, evidenziando come la risposta ai fabbisogni di mobilità debba necessariamente adottare strumenti più flessibili rispetto ai modelli tradizionali di esercizio.

In questo contesto, assumono particolare rilevanza i servizi integrativi, i servizi a chiamata, le forme di trasporto flessibile e le altre modalità innovative di organizzazione dell'offerta, che consentono di adeguare il servizio alla domanda effettiva, migliorando il rapporto tra costi sostenuti e benefici prodotti per i territori. Le stesse Relazioni di affidamento evidenziano la presenza di specifici accordi stipulati con Comuni, Unioni Montane e altri enti territoriali finalizzati alla realizzazione di servizi aggiuntivi o integrativi rispetto ai contratti di servizio ordinari, riconoscendo il valore di tali strumenti nell'assicurare la mobilità dei residenti e l'accessibilità delle aree più periferiche.

Tali servizi sono stati ricompresi nel quadro conoscitivo e programmatico utilizzato per la costruzione dei lotti e per la predisposizione delle procedure di affidamento, al fine di garantire una rappresentazione complessiva delle esigenze espresse dai territori. L'inclusione nel perimetro degli affidamenti non esclude tuttavia la possibilità che specifiche iniziative mantengano, anche in futuro, forme dedicate di regolazione o finanziamento mediante accordi tra AMP e gli enti territoriali interessati, qualora le relative caratteristiche operative, i livelli di domanda, le condizioni di esercizio o la sostenibilità tecnico-economica non ne consentano un adeguato inserimento all'interno dei contratti di lotto.

In tale prospettiva, gli accordi territoriali e i servizi a chiamata non devono essere considerati strumenti residuali o eccezioni rispetto al modello ordinario del TPL, bensì componenti strutturali dell'offerta di mobilità nelle aree periferiche, montane e vallive. Essi consentono infatti di sviluppare modelli di servizio maggiormente aderenti alle caratteristiche della domanda locale, favorendo forme di esercizio basate sulla prenotazione, sull'adattamento dinamico dei percorsi, sull'integrazione con i servizi di linea e sul collegamento ai principali nodi di interscambio.

Box di approfondimento – La regolazione dei servizi nelle Aree a Domanda Debole

Le procedure sviluppate da AMP per la definizione dei lotti di affidamento hanno affrontato in modo puntuale il tema delle Aree a Domanda Debole (ADD), valutando sia gli aspetti trasportistici sia le possibili modalità di regolazione e finanziamento dei servizi. Le analisi svolte hanno consentito di individuare una specifica area a domanda debole per la quale è prevista una gestione mediante affidamento diretto, coerentemente con le caratteristiche del territorio e con la necessità di garantire adeguati livelli di accessibilità anche in presenza di una domanda limitata.

Nel corso delle attività istruttorie, AMP ha tuttavia assunto quale principio generale quello di evitare, ove possibile, la frammentazione del sistema attraverso la proliferazione di Accordi di Programma dedicati. Per tale ragione, l'intero insieme dei servizi attualmente eserciti nei territori interessati è stato ricompreso nelle procedure di gara e posto a base degli affidamenti, in modo da consentire ai concorrenti di sviluppare proposte organizzative capaci di integrare tali servizi all'interno della programmazione complessiva dei lotti e dei bacini.

L'obiettivo perseguito è quello di fare in modo che tutti i servizi che trovino una sostenibile ed efficiente collocazione nell'ambito dei contratti di servizio siano regolati e gestiti all'interno degli affidamenti di bacino, favorendo l'integrazione operativa, l'ottimizzazione dei fattori produttivi e la semplificazione amministrativa.

Resta tuttavia aperta la possibilità di ricorrere a specifici Accordi di Programma nei casi in cui emergano esigenze particolari dei territori e sia contestualmente presente un concreto impegno da parte di Unioni Montane, Unioni di Comuni o altri enti locali interessati alla gestione e al cofinanziamento delle iniziative. In tali situazioni dovrà inoltre essere verificata la disponibilità, sul territorio, di soggetti idonei allo svolgimento dei servizi, non necessariamente coincidenti con i tradizionali operatori del TPL, ma riconducibili anche a forme organizzative tipicamente utilizzate nelle aree a domanda debole, quali operatori di noleggio con conducente, cooperative di trasporto, servizi a chiamata o altre soluzioni di mobilità flessibile.

In questa prospettiva, gli Accordi di Programma non rappresentano la modalità ordinaria di organizzazione dei servizi nelle ADD, ma uno strumento residuale e complementare, destinato a disciplinare quei servizi che, pur rispondendo a reali esigenze di mobilità dei territori, non trovino un'adeguata collocazione all'interno dei

contratti di servizio di bacino ovvero richiedano modelli gestionali e organizzativi specificamente calibrati sulle caratteristiche delle aree interessate.

Il PTS riconosce pertanto la necessità di mantenere un adeguato livello di flessibilità nella programmazione dei servizi nelle Aree a Domanda Debole, favorendo il coordinamento tra contratti di servizio, accordi territoriali e iniziative promosse dagli enti locali. In tale contesto, l'assetto dei servizi nelle ADD può essere sviluppato anche come segmento dedicato della programmazione regionale, caratterizzato da logiche organizzative, modelli operativi e strumenti contrattuali non necessariamente sovrapponibili a quelli propri del servizio di linea ordinario. La capacità di integrare servizi di linea, servizi a chiamata, mobilità condivisa e iniziative territoriali rappresenta infatti una delle condizioni essenziali per garantire accessibilità, sostenibilità e coesione territoriale nelle aree più fragili del Piemonte.

Il PTS promuove la conferma, la razionalizzazione e il possibile potenziamento dei servizi a chiamata già esistenti nelle ADD, subordinandone l'evoluzione a quattro condizioni: chiara individuazione del bacino di utenza e dei poli di attestamento; coordinamento con i servizi di linea e con i nodi ferroviari; monitoraggio della domanda effettiva e della qualità; definizione trasparente dei criteri di contribuzione pubblica. Tale impostazione è coerente con la Delibera ART 48/2017, richiamata dalle relazioni, che richiede di motivare le soluzioni alternative al servizio di linea e di fondare la programmazione su analisi della domanda potenziale, effettiva e debole.

Nell'ambito delle Aree a Domanda Debole, ma anche in specifiche fasce orarie o porzioni di servizio caratterizzate da livelli di utilizzo limitati, i servizi a chiamata rappresentano uno degli strumenti più efficaci per conciliare accessibilità, sostenibilità economica e qualità dell'offerta. La loro applicazione non deve essere limitata alle sole aree periferiche o montane, ma può costituire una componente integrata del sistema di trasporto anche nei bacini a maggiore domanda, ad esempio nelle fasce serali e festive, nei collegamenti di adduzione ai nodi di interscambio, nei servizi destinati a particolari categorie di utenti o nei territori caratterizzati da elevata variabilità della domanda nel corso della giornata.

In questa prospettiva, i servizi a chiamata non sono configurati come sostitutivi del trasporto pubblico di linea, ma come strumenti complementari e integrativi capaci di ottimizzare l'impiego delle risorse disponibili, garantendo al tempo stesso adeguati

livelli di accessibilità ai cittadini. La progressiva digitalizzazione dei sistemi di prenotazione, l'integrazione con le piattaforme MaaS e la disponibilità di dati aggiornati sulla domanda consentono inoltre di sviluppare modelli di esercizio sempre più flessibili, adattabili alle caratteristiche dei territori e ai comportamenti effettivi degli utenti.

La peculiarità dei servizi a chiamata comporta tuttavia la necessità di adottare modelli di compensazione economica differenti rispetto a quelli tradizionalmente utilizzati per i servizi di linea. In tali servizi, infatti, il valore pubblico prodotto non deriva esclusivamente dai chilometri effettuati o dal numero di viaggi realizzati, ma anche dalla disponibilità continuativa del servizio e dalla capacità dell'operatore di garantire la presenza dei fattori produttivi necessari all'erogazione della prestazione nel momento in cui viene richiesta dall'utenza.

Per tale ragione, le modalità di finanziamento e compensazione dei servizi a chiamata dovranno tenere adeguatamente conto della disponibilità garantita di mezzi, personale, sistemi tecnologici e strutture organizzative, riconoscendo che una parte del costo del servizio è associata alla capacità produttiva resa disponibile a favore del territorio indipendentemente dal numero effettivo di corse prenotate. In tale contesto, il parametro di riferimento può essere rappresentato non soltanto dai volumi di servizio effettivamente erogati, ma anche dalle ore di servizio garantito, dalla copertura temporale assicurata e dai livelli di accessibilità messi a disposizione della popolazione.

L'evoluzione dei servizi a chiamata dovrà pertanto essere accompagnata dalla definizione di modelli contrattuali e sistemi di monitoraggio coerenti con tali caratteristiche, in grado di misurare non solo la produzione fisica del servizio, ma anche il contributo effettivamente fornito al raggiungimento degli obiettivi di accessibilità, inclusione territoriale e continuità della mobilità nelle aree interessate.

Sul piano dell'innovazione, il PTS evidenzia il raccordo di tali servizi con l'evoluzione verso sistemi di bigliettazione integrata e MaaS prevedendo formule tariffarie pay-per-use nei futuri affidamenti. In questo senso, il potenziamento dei servizi a chiamata potrà essere favorito non solo da maggiori risorse, ma anche dalla loro inclusione in ecosistemi tariffari e digitali unificati, capaci di superare la frammentazione tra vettori e modalità.

3.2.4 Sviluppo di un modello di mobilità adeguato ai sistemi vallivi e transfrontaliero

Per i sistemi vallivi e per i collegamenti transfrontalieri, la programmazione regionale deve superare un approccio uniforme e riconoscere la specificità di contesti territoriali caratterizzati da forte dispersione insediativa, discontinuità orografica, stagionalità della domanda, incidenza del turismo e frequente sovrapposizione tra esigenze locali e relazioni di attraversamento. Le fonti istruttorie dell'Agenzia dimostrano che tali contesti non sono marginali nell'assetto piemontese ed in particolare per il servizio ferroviario è stato individuato uno specifico ambito transfrontaliero Domodossola-Iselle-(Brig), distinto dagli ambiti SFM e SFR.

Questa distinzione offre una base solida per scrivere che i sistemi vallivi non devono essere trattati soltanto come "residuo" del servizio ordinario, ma come ambiti da programmare con una logica propria, fondata su integrazione modale, attestamenti ai nodi forti della rete, coordinamento con il ferro dove presente, soluzioni flessibili nelle tratte terminali e raccordo con le funzioni essenziali di valle. Nel caso dei territori transfrontalieri, il PTS può inoltre valorizzare il principio di continuità territoriale oltre il confine amministrativo, riconoscendo che la domanda reale di mobilità può eccedere i limiti regionali e richiedere coordinamento con lo Stato, con il MIT e con i sistemi limitrofi.

E' dunque opportuno precisare che nei sistemi vallivi la programmazione dei servizi deve essere costruita non solo sul criterio della domanda immediatamente osservata, ma sulla funzione di accessibilità complessiva garantita al territorio. Ciò significa associare i servizi di linea principali ai poli di valle, utilizzare servizi integrativi e a chiamata per le aree più rarefatte, rafforzare i nodi di interscambio come porte di accesso al sistema e coordinare gli orari con i servizi ferroviari e con i principali servizi di interesse regionale. Questa formulazione è particolarmente coerente con i richiami, presenti sia nel vecchio PTS sia nelle relazioni dei Lotti, all'accessibilità delle fermate, all'organizzazione dei punti di interscambio, all'informazione al pubblico e alla connessione fra programmazione e qualità del servizio.

Quanto al profilo transfrontaliero e interregionale, si può aggiungere che il rafforzamento del ruolo regionale nella concertazione tra contratti di servizio e modalità diverse costituisce una condizione essenziale per evitare disallineamenti di offerta, vuoti di servizio o inefficienze lungo i corridoi di confine; in questo quadro, il

coordinamento con i sistemi esterni al territorio regionale non è un tema aggiuntivo, ma una componente della tenuta complessiva del modello di mobilità.

3.3 Definizione della disciplina contrattuale e criteri di affidamento

Il presente capitolo approfondisce il quadro degli affidamenti e dei contratti di servizio, illustrando le modalità di gara, gli affidamenti in house e i relativi requisiti di efficienza e qualità. La sezione evidenzia il ruolo dei nuovi contratti nel riordino del sistema, con particolare attenzione alle Aree a Domanda Debole, ai meccanismi di premialità e monitoraggio, all'integrazione con le nuove infrastrutture e i modelli MaaS, nonché agli aspetti di sostenibilità economica e rendicontazione dei servizi innovativi.

In continuità con i principi generali in materia di lotti e affidamenti delineati al § 2.7, il presente paragrafo definisce la struttura della disciplina contrattuale applicabile ai servizi di trasporto pubblico regionale, allineando il livello di servizio sia per gli affidamenti mediante procedura competitiva che per gli affidamenti diretti ed a società in house.

La definizione dei contratti di servizio si fonda sulle risultanze istruttorie contenute nelle Relazioni sui lotti e nelle Relazioni di affidamento, che costituiscono il presupposto tecnico-giuridico per la scelta delle modalità di gestione, la configurazione dei lotti e l'individuazione degli obblighi di servizio pubblico.

In tale contesto, la disciplina contrattuale è orientata a:

- garantire coerenza tra programmazione (PTS), assetto dei lotti e contratti di servizio;
- assicurare il rispetto del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e delle misure dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART);
- superare la frammentazione storica dell'offerta, promuovendo una gestione integrata a scala di bacino;
- introdurre sistemi evoluti di monitoraggio, qualità e regolazione economica.

Particolare rilievo assume l'integrazione tra disciplina contrattuale e sviluppo del sistema infrastrutturale e tecnologico (SFM, metropolitana Linea 1 e Linea 2), nonché con le evoluzioni legate all'ecosistema MaaS e alla tariffazione integrata.

3.3.1 Affidamenti mediante procedura competitiva

Gli affidamenti mediante procedura ad evidenza pubblica rappresentano lo strumento ordinario per l'assegnazione dei servizi, in coerenza con i principi europei di concorrenza, trasparenza ed efficienza.

Capitolato speciale e struttura della gara

Le procedure di gara sono costruite sulla base delle Relazioni di affidamento che:

- recepiscono integralmente gli obblighi di servizio pubblico individuati nella programmazione regionale;
- definiscono in modo puntuale:
 - livelli di produzione;
 - standard qualitativi;
 - requisiti tecnologici e informativi (incluso il debito informativo verso il sistema regionale);
 - obblighi di integrazione modale e tariffaria.

In coerenza con le indicazioni delle Relazioni dei lotti, la struttura degli scenari di servizio riflette la distinzione tra:

- servizi strutturanti (linee principali e coordinamento con il ferro);
- servizi di adduzione;
- servizi di completamento e copertura territoriale;
- servizi nelle aree a domanda debole.

Criteri di valutazione delle offerte

Le procedure competitive prevedono criteri di aggiudicazione basati sull'offerta economicamente più vantaggiosa, con una forte valorizzazione della componente qualitativa.

Le procedure di affidamento predisposte da AMP attribuiscono un ruolo centrale alla qualità progettuale delle offerte, che viene valutata attraverso criteri riferiti alla programmazione dei servizi, alla mobilitazione, alla digitalizzazione, alla qualità, alla sostenibilità ambientale, alla comunicazione, alla gestione dei fattori produttivi e allo sviluppo di soluzioni innovative per i territori. Tale impostazione conferma come le gare costituiscano non soltanto uno strumento di selezione dell'operatore economico, ma anche un elemento fondamentale per l'attuazione degli obiettivi strategici del Programma Triennale dei Servizi.

In linea con le azioni di piano (Azioni 19, 41 e 42), viene data rilevanza all'**offerta migliorativa**, quale leva per:

- incentivare la competizione qualitativa;
- favorire soluzioni innovative;
- sostenere l'evoluzione del sistema senza compromettere l'equilibrio economico.

Standard, premialità e penalità

La Relazione di Affidamento e gli allegati relativi alle Condizioni Minime di Qualità prevedono un sistema nel quale il monitoraggio degli standard non è finalizzato esclusivamente all'applicazione di penalità nei confronti dell'affidatario, ma è orientato alla generazione di benefici diretti per gli utenti del servizio. In particolare, il modello introdotto da AMP prevede che una quota degli effetti economici derivanti dal mancato raggiungimento degli obiettivi di qualità possa essere destinata a specifici meccanismi di bonus rivolti agli abbonati, rafforzando il collegamento tra performance del servizio e tutela dell'utenza.

Tale impostazione risulta coerente con i principi dei sistemi regolatori di tipo price cap, nei quali il riconoscimento dei ricavi e l'evoluzione delle politiche tariffarie sono strettamente connessi ai livelli di qualità effettivamente garantiti. In questa prospettiva, il mancato raggiungimento degli standard contrattuali non produce esclusivamente effetti correttivi nei confronti dell'impresa affidataria, ma si traduce anche in forme di restituzione di valore agli utenti, contribuendo a rafforzare il principio secondo cui la qualità rappresenta una componente essenziale del rapporto tra sistema tariffario, gestore e cittadino.

Il sistema di bonus agli abbonati previsto nella documentazione di affidamento rappresenta pertanto uno strumento innovativo di accountability del servizio, in grado di collegare in modo diretto la qualità misurata, i diritti degli utenti e gli obiettivi di miglioramento continuo perseguiti dal contratto di servizio.

Flessibilità contrattuale e Aree a domanda debole

Le procedure di affidamento sviluppate da AMP introducono un modello contrattuale caratterizzato da significativi elementi di flessibilità, finalizzati a consentire l'evoluzione dell'offerta nel corso della durata della concessione senza compromettere la stabilità gestionale del servizio. La documentazione di affidamento e gli schemi contrattuali prevedono infatti specifici strumenti che consentono di adeguare

progressivamente la programmazione dei servizi all'evoluzione della domanda, alle indicazioni provenienti dagli Enti territoriali, agli esiti delle attività di monitoraggio e agli indirizzi contenuti nei piani di mobilità di bacino.

Tale impostazione risulta particolarmente rilevante nelle Aree a Domanda Debole, dove le Relazioni di Affidamento evidenziano la necessità di adottare modelli di esercizio maggiormente adattabili alle caratteristiche dei territori e dei comportamenti di mobilità. In tali contesti, il servizio di linea tradizionale può essere affiancato o integrato da forme di trasporto flessibile, servizi a chiamata, servizi a conferma, collegamenti dedicati ai poli generatori di domanda e altre soluzioni innovative capaci di garantire livelli adeguati di accessibilità e sostenibilità economica.

La documentazione di gara prevede inoltre la costruzione di scenari evolutivi dell'offerta, distinti dallo scenario operativo iniziale posto a base dell'affidamento. Tale approccio consente di individuare già in fase progettuale possibili interventi di sviluppo, riorganizzazione o potenziamento dei servizi che potranno essere successivamente attivati attraverso il confronto tra AMP, Regione Piemonte, Assemblee di Bacino, Enti territoriali e operatori affidatari, previa verifica della loro utilità trasportistica e della sostenibilità economico-finanziaria.

In questa prospettiva, la flessibilità contrattuale non rappresenta una deroga alla programmazione, ma uno strumento attraverso cui il sistema regionale può adattarsi ai cambiamenti della domanda, alle esigenze dei territori e alle opportunità offerte dall'innovazione tecnologica, mantenendo nel contempo la coerenza con gli obiettivi del Programma Triennale dei Servizi e con gli equilibri economici del sistema.

Particolare rilevanza assume inoltre la possibilità di sviluppare nelle Aree a Domanda Debole forme organizzative e modelli di servizio non integralmente sovrapponibili a quelli utilizzati nei contesti a domanda forte. La programmazione regionale riconosce infatti che l'obiettivo non è replicare ovunque il medesimo modello di esercizio, ma garantire livelli adeguati di accessibilità attraverso soluzioni proporzionate alle caratteristiche della domanda, valorizzando il ruolo dei servizi flessibili, delle iniziative territoriali e delle sperimentazioni che potranno essere sviluppate nel quadro degli strumenti contrattuali previsti dagli affidamenti.

3.3.2 Affidamenti diretti a società in house

Gli affidamenti in house rappresentano una modalità alternativa alle procedure competitive, adottabile nel rispetto dei requisiti normativi nazionali ed europei e delle condizioni stabilite dalla giurisprudenza e dalle linee guida ART.

Requisiti di conformità

L'affidamento diretto è subordinato alla verifica:

- del controllo analogo da parte dell'ente affidante;
- della partecipazione pubblica integrale o prevalente;
- della prevalenza dell'attività svolta in favore dell'ente controllante.

Le Relazioni di affidamento costituiscono lo strumento attraverso cui tali condizioni sono analiticamente verificate e motivate, assicurando trasparenza e tracciabilità delle scelte.

Struttura del Contratto di Servizio

Anche nei casi di affidamento diretto o mediante modello in house, il contratto di servizio dovrà garantire il conseguimento di livelli di efficienza, efficacia e qualità del servizio non inferiori a quelli previsti per gli affidamenti mediante procedura ad evidenza pubblica, assicurando il rispetto dei medesimi standard prestazionali, degli obblighi di monitoraggio e dei sistemi di misurazione delle performance definiti dall'Agenzia.

Parametri di efficienza e confronto con il mercato

La disciplina contrattuale degli affidamenti diretti e in house deve garantire che:

- i costi riconosciuti siano coerenti con parametri di efficienza verificabili e confrontabili;
- le prestazioni erogate siano almeno equivalenti a quelle ottenibili mediante procedure competitive;
- il servizio soddisfi standard qualitativi oggettivamente misurabili e soggetti a monitoraggio continuo.

A tal fine, AMP e la Regione Piemonte assumono quale riferimento permanente i risultati delle procedure di gara sviluppate nei bacini regionali e gli esiti delle principali gare nazionali del settore, utilizzandoli come benchmark per la valutazione della produttività, dei costi unitari, dei livelli di servizio, della qualità erogata, del grado di digitalizzazione e delle performance complessive degli affidamenti. Il confronto

sistematico con il mercato costituisce pertanto parte integrante del processo di verifica della convenienza e della sostenibilità degli affidamenti non competitivi.

In tale prospettiva, il ricorso all'in house non costituisce una deroga al principio di efficienza né agli obiettivi di miglioramento continuo del servizio, ma rappresenta una diversa modalità di organizzazione degli obblighi di servizio pubblico che deve comunque dimostrare, per tutta la durata dell'affidamento, il mantenimento di livelli prestazionali, qualitativi ed economici almeno equivalenti a quelli conseguibili attraverso il ricorso al mercato.

La comparazione con le migliori pratiche regionali e nazionali assume pertanto carattere permanente e costituisce uno degli strumenti attraverso cui assicurare la coerenza tra programmazione pubblica, tutela dell'utenza, sostenibilità economica e qualità del servizio.

Integrazione con infrastrutture e MaaS

Gli affidamenti in house assumono particolare rilevanza nei contesti ad elevata complessità operativa (es. aree metropolitane), dove è necessario garantire:

- integrazione con infrastrutture complesse (metropolitana, SFM, SFR);
- continuità e stabilità del servizio;
- coordinamento con sistemi digitali e tariffari evoluti.

In tali contesti, il contratto di servizio deve prevedere obblighi specifici in materia di:

- interoperabilità dei dati;
- integrazione tariffaria;
- partecipazione all'ecosistema MaaS.

Rendicontazione e servizi flessibili

In coerenza con le evoluzioni del sistema e con le Azioni 41-42, il PTS introduce criteri specifici per la rendicontazione dei servizi non tradizionali, in particolare:

- servizi a chiamata;
- servizi integrativi in aree a domanda debole;
- servizi sperimentali o innovativi.

Tali servizi devono essere accompagnati da:

- sistemi di tracciamento della domanda effettiva;
- indicatori specifici di utilizzo e qualità;
- modalità di rendicontazione trasparenti e verificabili.

Standard, premialità e penalità

Il PTS indirizza AMP affinché, nell'ambito delle procedure di affidamento dei servizi, definisca un sistema di standard prestazionali e qualitativi coerente con la regolazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e con gli obiettivi regionali di efficacia, affidabilità, accessibilità e qualità del servizio. Gli standard contrattuali dovranno comprendere non solo le Condizioni Minime di Qualità previste dalla normativa e dalla regolazione vigente, ma anche gli ulteriori impegni migliorativi proposti dagli operatori in sede di gara e recepiti nell'offerta aggiudicataria, che assumono carattere vincolante per tutta la durata del contratto.

Dovrà essere previsto un articolato sistema di monitoraggio, controllo e penalità, finalizzato a garantire il rispetto degli standard di qualità, degli impegni contrattuali e delle prestazioni offerte agli utenti. Le penalità non assumono una funzione esclusivamente sanzionatoria, ma costituiscono uno strumento di tutela dell'utenza e di miglioramento continuo del servizio, anche attraverso i meccanismi di ristoro e di bonus agli abbonati previsti dalla documentazione di affidamento e coerenti con i principi dei modelli tariffari orientati alla qualità e alla logica del price cap.

Gli esiti delle procedure di gara e i livelli prestazionali, qualitativi e organizzativi conseguenti costituiscono inoltre il benchmark di riferimento per l'intero sistema regionale. Pertanto, anche nei casi di affidamento diretto o in house, AMP dovrà assicurare che i contratti di servizio prevedano standard, livelli di qualità, sistemi di monitoraggio e obiettivi di performance almeno equivalenti a quelli risultanti dalle procedure competitive svolte nei bacini regionali e, ove opportuno, confrontati con le migliori pratiche del settore.

Sostenibilità economica e assetto istituzionale

La disciplina contrattuale è inoltre strettamente connessa alla sostenibilità economico-finanziaria del sistema.

In questa prospettiva, il PTS introduce una valutazione strategica sull'evoluzione della forma giuridica dell'Agenzia, finalizzata a:

- ottimizzare la gestione fiscale;
- migliorare la detraibilità dell'IVA sui contratti di servizio;

rafforzare l'efficienza complessiva del sistema, senza compromettere l'equilibrio istituzionale e il ruolo degli enti partecipanti.

Chiusura / raccordo

La definizione della disciplina contrattuale rappresenta l'elemento di raccordo tra pianificazione, affidamento e gestione operativa del servizio. Essa consente di tradurre gli indirizzi strategici del PTS in obblighi concreti, misurabili e verificabili.

In tale prospettiva, il sistema contrattuale costituisce la base per l'attuazione degli strumenti di monitoraggio, controllo e miglioramento continuo, oggetto di approfondimento nei capitoli successivi.

Box di approfondimento – Il percorso verso l'adozione dello "smart contract"

Tra le azioni previste dal Piano Regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) assume particolare rilevanza il progressivo sviluppo di modelli di "smart contract", intesi come contratti di servizio sempre più basati sulla disponibilità di dati certificati, sulla misurazione automatizzata delle prestazioni e sul collegamento diretto tra servizio effettivamente erogato e riconoscimento economico.

AMP ha già avviato concretamente tale percorso nell'ambito delle procedure di affidamento attualmente in corso, introducendo nei contratti di servizio obblighi avanzati di digitalizzazione, monitoraggio e trasmissione dei dati. I nuovi affidamenti prevedono infatti che la rendicontazione delle prestazioni sia supportata da sistemi informativi interoperabili e da flussi informativi certificati, in grado di attestare in modo oggettivo la produzione del servizio, la regolarità dell'esercizio, i livelli di affidabilità e il rispetto degli standard contrattuali.

In questa prospettiva, il contratto di servizio evolve progressivamente da strumento basato prevalentemente su rendicontazioni amministrative periodiche a modello fondato sulla disponibilità continua di dati verificabili e condivisi tra affidatario ed ente affidante. Le modalità di fatturazione e liquidazione dei corrispettivi sono pertanto sempre più correlate alla corretta rendicontazione delle prestazioni e alla certificazione del servizio effettivamente erogato, favorendo una maggiore trasparenza nei rapporti contrattuali e una più efficace verifica dell'utilizzo delle risorse pubbliche.

Tale evoluzione è strettamente connessa al modello di "azienda digitale" promosso da AMP nell'ambito delle procedure di affidamento. I nuovi contratti richiedono infatti che gli operatori sviluppino sistemi integrati di monitoraggio, raccolta e trasmissione

dei dati, capaci di alimentare in modo continuo le piattaforme regionali e di rendere immediatamente verificabili le prestazioni rese. L'azienda digitale non viene quindi intesa come mera informatizzazione dei processi amministrativi, ma come un modello organizzativo nel quale esercizio, manutenzione, gestione del personale, informazione all'utenza, bigliettazione elettronica, qualità del servizio e rendicontazione economica condividono un unico ecosistema informativo, in grado di supportare sia la gestione industriale dell'impresa sia le attività di programmazione e controllo dell'Agenzia.

In tale contesto, la disponibilità di dati certificati e interoperabili rappresenta il presupposto indispensabile per l'evoluzione verso forme sempre più avanzate di "smart contract", nelle quali il monitoraggio delle prestazioni, la verifica degli standard di qualità, la rendicontazione e la liquidazione dei corrispettivi risultano progressivamente integrate all'interno di un processo digitale continuo e trasparente.

Affinché il modello di "smart contract" realizzi pienamente i propri obiettivi, esso deve essere concepito come uno strumento di responsabilizzazione reciproca tra affidatario ed ente affidante. Se da un lato il riconoscimento dei corrispettivi deve essere correlato alla corretta rendicontazione, alla certificazione del servizio erogato e al rispetto degli standard contrattuali, dall'altro anche la regolarità e la tempestività dei pagamenti da parte dell'ente affidante devono costituire un elemento qualificante del rapporto contrattuale. La disponibilità di dati certi, condivisi e verificabili consente infatti di ridurre i tempi di verifica, aumentare la trasparenza amministrativa e creare le condizioni affinché il ciclo prestazione-certificazione-fatturazione-pagamento possa svilupparsi secondo procedure digitali, tracciabili e prevedibili, a beneficio sia dell'amministrazione sia dell'impresa affidataria.

In tale prospettiva, lo smart contract non deve essere interpretato esclusivamente come uno strumento per misurare le performance dell'operatore, ma come un modello evoluto di gestione del rapporto contrattuale, nel quale qualità del servizio, disponibilità del dato, correttezza delle verifiche e regolarità dei pagamenti concorrono congiuntamente alla sostenibilità del sistema e alla riduzione dei costi amministrativi di transazione.

L'obiettivo di medio periodo è realizzare un sistema nel quale monitoraggio, rendicontazione, controllo della qualità e gestione economica dei contratti siano progressivamente integrati all'interno di un ecosistema digitale unico, alimentato dai

dati provenienti dai sistemi di esercizio, dal SIRT, dal CSR-BIP e dalle future piattaforme MaaS. In tale contesto, lo smart contract rappresenta l'evoluzione naturale di un modello di gestione orientato ai risultati, alla qualità del servizio e alla piena tracciabilità delle prestazioni rese a favore degli utenti del trasporto pubblico.

3.4 Linee d'azione per il potenziamento della qualità e dell'intermodalità nel TPL

Il presente capitolo illustra le strategie per il miglioramento della qualità e dell'attrattività del trasporto pubblico regionale, attraverso il rinnovo delle infrastrutture e della flotta, la digitalizzazione dei servizi, l'integrazione bici-TPL e lo sviluppo dei nodi di interscambio. La sezione approfondisce inoltre gli interventi per l'accessibilità, la velocità commerciale, la sostenibilità ambientale e l'integrazione multimodale, in coerenza con l'evoluzione verso il modello MaaS.

Il miglioramento della qualità e dell'intermodalità del trasporto pubblico locale costituisce una direttrice strutturale del PTS 2026–2028, in coerenza con gli indirizzi regionali che assegnano priorità all'ammodernamento dei mezzi, degli elementi infrastrutturali funzionali al servizio e degli strumenti di informazione, nonché al miglioramento dell'affidabilità e della competitività del TPL rispetto al mezzo privato. In tale quadro, la qualità non è intesa come semplice sommatoria di standard tecnici, ma come capacità del sistema di offrire un'esperienza di viaggio fluida, accessibile, leggibile e integrata tra modi diversi di trasporto.

Le linee d'azione del capitolo si collocano inoltre nel solco già tracciato nella performance dell'Agenzia, nei quali si richiama il ruolo dei nodi di interscambio gomma-ferro, della micromobilità, del "sistema fermate", dell'integrazione MaaS e della qualità/completezza dei flussi informativi come componenti essenziali del nuovo modello regionale di mobilità. In particolare, tra gli ambiti da rafforzare il programma investimenti sui nodi di interscambio, la micromobilità/bici e il sistema fermate, nonché il presidio della qualità dei flussi BIPEX e dell'unificazione MaaS regionale/metropolitana.

Da questo punto di vista la digitalizzazione traduce in linee di azione le indicazioni già emerse nelle Relazioni dei lotti, nella documentazione di affidamento e negli indirizzi PTS, individuando una traiettoria di miglioramento che tenga insieme nodi, fermate,

velocità commerciale, tecnologie di priorità, rinnovo della flotta e sostenibilità ambientale. Tale impostazione è coerente sia con gli indirizzi della DGR del 22/12/2025 n. 0002060, sia con la regolazione ART sulle condizioni minime di qualità del TPL su strada.

3.4.1 La funzionalità dei nodi e l'inclusione della micromobilità

IL PTS individua nei "Movicentro" i principali nodi strategici del sistema piemontese, infrastrutturati per garantire l'interscambio tra più modi di trasporto, con particolare attenzione al passaggio tra servizi ferroviari e automobilistici, ma anche tra TPL, auto, bicicletta e servizi di sharing. Tali nodi sono qualificati come essenziali nella programmazione dei servizi automobilistici e, nelle relazioni dei lotti e di affidamento di AMP, sono ricondotti ai "nodi rilevanti di primo livello" ai sensi della delibera ART n. 53/2024.

Le stesse relazioni documentano che i nodi presentano caratteristiche molto differenziate quanto a servizi, dotazioni, modalità di gestione e livelli di attrezzaggio.

Da ciò consegue che il PTS assume come linea d'azione prioritaria la digitalizzazione e la qualificazione progressiva dei nodi di interscambio, non solo nella loro componente edilizia o logistica, ma anche nella loro capacità di fornire informazioni multimodali in tempo reale, di supportare l'orientamento dell'utenza e di facilitare il passaggio tra servizi diversi. Gli indirizzi della DGR_22_12_2025_0002060 richiamano esplicitamente la continuità e lo sviluppo della piattaforma regionale dell'infomobilità e della mobilità come servizio (MaaS), nonché la centralità del monitoraggio e controllo come fondamento del modello integrato di servizio.

In questo quadro si colloca anche la micromobilità. Gli indirizzi regionali allegati alla DGR_22_12_2025_0002060 richiamano l'obbligo, in vista dei nuovi affidamenti o proroghe, di valorizzare le connessioni tra modalità diverse nei nodi, includendo la partecipazione delle imprese TPL a sperimentazioni di collaborazione con servizi di sharing mobility e l'obbligo di installare e gestire attrezzature e infrastrutture messe a disposizione per l'interscambio con la modalità bici. Lo stesso documento indica inoltre la necessità di sostenere lo sviluppo di ciclo-posteggi, velo-stazioni e spazi per la micromobilità basati sul rango dei nodi, nonché di collaborare alla definizione di modelli di gestione efficienti e all'eventuale integrazione tariffaria per favorire l'uso delle velo-stazioni.

Pertanto, la linea d'azione del PTS può essere formulata stabilendo che la funzionalità dei nodi dovrà essere progressivamente misurata non solo in termini di esistenza fisica del punto di interscambio, ma anche in termini di qualità dell'accesso, multimodalità, leggibilità, dotazioni informative, integrazione con la bicicletta e la micromobilità, presenza di sistemi digitali interoperabili e tracciabilità dei dati resi disponibili come open data o tramite piattaforme regionali. Questa impostazione trova un ulteriore supporto nella documentazione BIP e BIPforMaaS, che definisce il sistema BIP come infrastruttura regionale di bigliettazione elettronica e il progetto BIPforMaaS come evoluzione strategica verso un ecosistema MaaS regionale fondato su regole, dati e integrazione di servizi pubblici e privati.

Box di approfondimento

Protocollo di Intesa tra Regione Piemonte e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A - "Definizione di un Programma per lo sviluppo dell'intermodalità nelle stazioni ferroviarie di RFI"

A partire dal 2021 RFI ha avviato un percorso di collaborazione con alcune Regioni e Province Autonome, volto alla pianificazione integrata dell'accessibilità multimodale alle stazioni ferroviarie.

In esito alla sottoscrizione di uno specifico Protocollo d'Intesa, l'iniziativa ha progressivamente coinvolto dieci Regioni — tra cui il Piemonte tra le prime ad aderire — ed è destinata a estendersi all'intero territorio nazionale, in un'ottica di armonizzazione delle scelte pianificatorie.

In tale quadro, RFI e gli enti territoriali operano in modo coordinato per analizzare il contesto delle stazioni e predisporre il "Programma Intermodalità", documento che esamina gli aspetti connessi alla mobilità delle persone negli ambiti di stazione e definisce obiettivi, azioni e soluzioni operative per migliorare l'interscambio tra il trasporto ferroviario e gli altri sistemi di trasporto.

Nel febbraio 2026 RFI ha avviato un Gruppo di Lavoro con la partecipazione di 18 Regioni e 2 Province Autonome, finalizzato alla definizione delle Linee di indirizzo per lo sviluppo dell'intermodalità nelle aree interessate dalla presenza di stazioni ferroviarie.

Il documento è concepito quale strumento congiunto di RFI, Regioni e Province Autonome per orientare la revisione del layout delle aree esterne di stazione e della rete viaria circostante, assicurando al contempo un quadro di riferimento unitario, idoneo a garantire coerenza e comparabilità degli interventi su scala nazionale. Per ciascun modo di trasporto sono inoltre individuate soluzioni e indicazioni utili a supportare le scelte di pianificazione e progettazione delle infrastrutture a servizio della mobilità. Le Linee di indirizzo potranno inoltre costituire base di riferimento per eventuali successivi accordi attuativi.

In considerazione del valore di uno strumento in grado di assicurare indirizzi coordinati e coerenti sull'intero territorio nazionale, il Gruppo di Lavoro RFI-Regioni e Province Autonome ha sottoposto le Linee di indirizzo all'esame della Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, ai fini di una possibile approvazione.

3.4.2 Il sistema delle fermate del trasporto pubblico locale su strada

Il sistema delle fermate su strada rappresenta una componente decisiva della qualità del servizio, in quanto costituisce il principale punto di accesso quotidiano al TPL. Gli indirizzi del PTS 2026–2028 richiamano espressamente la necessità di consolidare la coerenza informativa dell'Anagrafica Regionale delle Fermate all'interno del SIRT, completare le procedure di caricamento massivo dei dati, usare strumenti digitali per la pubblicazione degli indicatori chiave del servizio e definire specifiche di adeguamento delle fermate finalizzate alla riconoscibilità univoca del servizio e all'accessibilità delle dotazioni.

Sotto il profilo regolatorio, la delibera ART n. 53/2024 fornisce un riferimento particolarmente rilevante. L'atto di regolazione definisce, tra l'altro, le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto locale su strada e include misure specifiche in materia di integrazione multimodale, accessibilità delle infrastrutture e informazioni all'utenza. Nella documentazione applicativa già predisposta in Agenzia, la misura 16 è tradotta in più indicatori ed in particolare nell'indicatore FPMR – "Fermate accessibili alle PMR", che misura annualmente, per ogni linea, la percentuale di fermate accessibili sul totale delle fermate servite.

Il Piano Operativo per l'Accessibilità già disponibile nelle relazioni di affidamento di AMP precisa inoltre che l'operatore deve collaborare con l'Agenzia per mantenere

aggiornata la banca dati ufficiale delle fermate e dei nodi, contenente almeno il livello di accessibilità, la presenza di rampe, marciapiedi rialzati, segnaletica tattile, dotazioni informative, collegamenti con altri modi di trasporto ed eventuali limitazioni o non conformità; tale banca dati deve essere mantenuta in formato interoperabile e conforme a standard regionali, nazionali o europei, e le informazioni sull'accessibilità devono essere pubblicate preferibilmente in tempo reale tramite sito, app, pannelli informativi, annunci vocali, canali digitali integrati e QR code in fermata.

Su questa base documentale, il PTS può definire una linea d'azione articolata su quattro profili: primo, consolidamento dell'Anagrafica SIRT come base unitaria di governo delle fermate; secondo, classificazione gerarchica delle fermate e dei nodi in funzione del ruolo trasportistico e del livello di servizio; terzo, definizione di standard regionali minimi di comfort, accessibilità e informazione; quarto, messa a regime di un piano di manutenzione e aggiornamento dei dati che assicuri il mantenimento dei livelli qualitativi nel tempo. Gli allegati predisposti per l'attuazione della delibera 53/2024 mostrano inoltre che il Piano di miglioramento e il Piano di accesso al dato devono essere pubblicati periodicamente dall'ente affidante e aggiornati in coerenza con il progresso tecnologico, rafforzando così la natura non episodica ma strutturale dell'azione sulle fermate.

AMP in attuazione degli indirizzi del PTS consolida gli standard di sistema, già presenti nella relazione di performance dell'Agenzia, dove si ricordano, a titolo esemplificativo, il raggio d'influenza di stazioni e fermate, la massima distanza per effettuare interscambi e la concentrazione delle linee in "nodi forti" adeguatamente progettati. Tali standard, pur da adattare alle diverse realtà territoriali, rafforzano l'idea che il sistema fermate non debba essere trattato come elemento residuale, ma come infrastruttura di base della capacità attrattiva del TPL.

A supporto di tale percorso, AMP ha già affidato uno specifico incarico finalizzato alla ricostruzione del quadro esigenziale regionale delle fermate e dei nodi di interscambio e alla predisposizione delle relative linee guida di progettazione, realizzazione e gestione. L'attività non è limitata alla definizione di standard infrastrutturali, ma comprende il coordinamento e la valorizzazione delle diverse basi dati regionali disponibili – a partire dall'Anagrafica Regionale delle Fermate, dal SIRT e dagli ulteriori sistemi informativi di settore – al fine di costruire un quadro conoscitivo unico, aggiornato e interoperabile.

L'incarico è inoltre impostato secondo principi di flessibilità e aggiornabilità, in modo da consentire il recepimento degli esiti delle procedure di affidamento attualmente in corso, delle soluzioni progettuali proposte dai futuri affidatari e delle eventuali evoluzioni tecnologiche, organizzative e regolatorie che emergeranno nel corso dell'attuazione del PTS. Tale approccio consentirà di sviluppare linee guida capaci non solo di definire requisiti minimi e standard di riferimento, ma anche di accompagnare nel tempo l'evoluzione del sistema delle fermate e dei nodi, garantendo coerenza tra pianificazione regionale, contratti di servizio, sistemi informativi e investimenti infrastrutturali.

3.4.3 Velocità commerciale e priorità del TPL

Gli indirizzi della DGR_22_12_2025_0002060 qualificano la competitività del TPL in termini di velocità commerciale come obiettivo strettamente correlato all'uso del territorio e alla pianificazione locale, richiamando la necessità che gli enti locali aderenti all'Agenzia collaborino per l'implementazione delle misure necessarie. Lo stesso documento attribuisce particolare rilievo alla pianificazione della priorità di accesso e della rapidità del TPL, soprattutto verso i nodi ferroviari, quale azione essenziale per incentivare efficacemente lo shift modale dalla vettura privata al trasporto pubblico.

Sempre negli indirizzi regionali si afferma che occorre promuovere interventi infrastrutturali sulla rete viaria all'interno dei bacini per garantire la priorità di accesso e la rapidità del TPL, e monitorare quali comuni con servizio urbano abbiano già implementato dispositivi di rilevazione automatica dei transiti sia per la gestione della priorità semaforica (Traffic Light Priority – TLP), sia per le attività di controllo del servizio. Questa impostazione include tra le principali azioni previste il potenziamento di corsie preferenziali e sistemi di priorità semaforica.

Il PTS richiama il presidio del TPL rapido di massa nell'area metropolitana in coerenza con i rilasci infrastrutturali del sistema SFM/Metro e la necessità di riprogrammare i servizi di bacino per connettere i poli di mobilità ed eliminare concorrenze gomma-gomma e gomma-ferro. Ciò rafforza l'idea che il tema della velocità commerciale non debba essere trattato come mera ottimizzazione gestionale dei singoli contratti, ma come tema di assetto territoriale e di riorganizzazione complessiva della rete.

Il PTS 2026–2028 prevede che la programmazione dei servizi di trasporto pubblico sia sviluppata in modo coordinato con la pianificazione urbanistica, la gestione della

viabilità e la progettazione dello spazio pubblico, promuovendo interventi finalizzati ad aumentare la competitività del TPL rispetto al mezzo privato. In tale ambito, assumono particolare rilevanza il ruolo degli Enti territoriali per la realizzazione di corsie riservate, l'introduzione di sistemi di priorità semaforica, la riorganizzazione della sezione stradale mediante tecniche di road diet (ovvero maggiore spazio alla mobilità collettiva), il miglioramento dell'accessibilità ai nodi di interscambio e tutti gli interventi idonei a ridurre l'incertezza dei tempi di percorrenza e ad aumentare la velocità commerciale dei servizi.

Gli interventi di questo tipo rappresentano una delle principali leve di efficientamento del sistema, in quanto consentono di migliorare contemporaneamente la qualità percepita dagli utenti, l'affidabilità del servizio e la produttività dei fattori di esercizio. Per tale ragione, il PTS individua tali misure come obiettivi prioritari nell'ambito delle politiche di mobilità urbana e di bacino, prevedendo che gli Enti territoriali li considerino parte integrante della programmazione dei servizi e non semplici interventi infrastrutturali accessori.

Particolare rilevanza assume tale impostazione nei casi di affidamento in house. In questi casi, infatti, la dimostrazione della convenienza e dell'efficienza del modello gestionale non può essere affidata esclusivamente alle performance dell'operatore, ma deve essere accompagnata da un concreto impegno dell'ente locale affidante nella realizzazione delle condizioni infrastrutturali e regolatorie necessarie al miglioramento del servizio.

Il PTS prevede pertanto che gli obiettivi più sfidanti in termini di incremento della velocità commerciale, riduzione dei tempi di percorrenza, miglioramento della regolarità e aumento dell'attrattività del trasporto pubblico siano prioritariamente associati agli affidamenti in house, prevedendo che il Comune o l'ente che richiede tale modalità di affidamento assuma contestualmente specifici impegni programmatici e attuativi relativi alla realizzazione di corsie preferenziali, priorità semaforica, riorganizzazione della circolazione, interventi di road diet e altre misure di preferenziamento del TPL.

La verifica periodica del raggiungimento di tali obiettivi dovrà costituire parte integrante del sistema di monitoraggio dell'affidamento, al fine di garantire che il miglioramento delle prestazioni del servizio derivi da un'azione coordinata tra operatore, AMP e amministrazioni territorialmente competenti, secondo il principio

della responsabilità condivisa nel raggiungimento degli obiettivi di mobilità sostenibile. In termini di governance, questa linea d'azione può essere ulteriormente rafforzata prevedendo che l'Agenzia promuova tavoli con i comuni e con i gestori dei servizi per monitorare soluzioni tecnologiche e interventi di priorità, verificare l'impatto sulla velocità commerciale, omogeneizzare la raccolta dei dati e valorizzare, nei futuri contratti di servizio e nei piani di bacino, gli interventi che producono benefici misurabili in termini di rapidità, regolarità e accessibilità ai nodi ferroviari. Il riferimento a sistemi di monitoraggio continuo, qualità dei flussi dati e utilizzo di piattaforme regionali rende coerente anche il collegamento tra priorità infrastrutturale e monitoraggio digitale.

3.4.4 Rinnovo della flotta e sostenibilità ambientale

Il rinnovo della flotta costituisce uno degli assi più rilevanti della strategia regionale di qualità del servizio e di sostenibilità ambientale. Gli indirizzi del PTS 2026–2028 richiamano espressamente tra le principali azioni il rinnovo del materiale rotabile mediante investimenti per l'acquisto di autobus e treni a basse emissioni, con priorità alle flotte elettriche e a idrogeno, nonché il coordinamento tra risorse regionali, nazionali ed europee e i cofinanziamenti locali per assicurare sostenibilità finanziaria al sistema.

Il Piano autobus Regionale 2024-2033 dispone di risorse complessive per il rinnovo del materiale rotabile pari a euro 147.707.456,91, derivanti da Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027, Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile e fondi di cui al decreto interministeriale n. 223/2020. La DD n. 2773 del 20/12/2024 ha approvato il riparto di una quota delle risorse 2025-2028 tra i quattro bacini di mobilità, per un totale di euro 93.320.500,66.

Per quanto riguarda il ferroviario, lo sviluppo del servizio SFM si accompagna all'introduzione di nuovo materiale rotabile e a una riduzione progressiva dell'età media della flotta; il contratto SFM prevede a regime l'inserimento di 29 treni ad alta capacità "Rock" e 17 a media capacità "Pop", fino ad avere una flotta omogenea di ultima generazione, dotata di sistemi informativi moderni, accessibilità per persone a ridotta mobilità e alta disponibilità di posti bici.

La linea d'azione del PTS può perciò essere formulata in termini di coordinamento continuo tra risorse regionali e locali, programmazione dei rinnovi e monitoraggio tecnico-economico degli investimenti, con particolare attenzione sia alla continuità

del servizio durante la transizione tecnologica sia alla coerenza dei cronoprogrammi di attuazione. La DGR_22_12_2025_0002060 richiama infatti, per l'azione 35, la necessità di completare e aggiornare la programmazione del rinnovo parco mezzi, regolare l'immagine del TPL regionale, programmare gli interventi per la distribuzione dei combustibili e sviluppare nuove funzionalità della piattaforma "Parco autobus TPL Piemonte".

Il PTS prevede inoltre che il rinnovo della flotta deve accompagnarsi a una progressiva qualificazione ambientale dell'intero ciclo di vita del servizio, incluse le infrastrutture di supporto e gli strumenti di monitoraggio.

Infine, la sostenibilità ambientale può essere collegata alla qualità del servizio anche attraverso la regolazione ART sulle condizioni minime di qualità e sui contenuti minimi dei contratti di servizio, che già inseriscono il tema tra gli obiettivi contrattuali e nei sistemi di indicatori, monitoraggio e piani di miglioramento. In tal modo il rinnovo della flotta non resta confinato ai programmi di investimento, ma entra nel cuore della disciplina del servizio e dei suoi obiettivi di efficacia, accessibilità e attrattività.

3.5 Monitoraggio dei servizi

Il sistema di monitoraggio dei servizi costituisce uno degli elementi strutturali del Programma Triennale dei Servizi, in quanto consente di raccordare la programmazione con il controllo dell'attuazione, la verifica dell'efficacia dei finanziamenti pubblici e il miglioramento continuo del servizio reso ai cittadini. In tale prospettiva, il Sistema Informativo Regionale dei Trasporti (SIRT) rappresenta l'infrastruttura tecnico-istituzionale di riferimento per l'esercizio delle funzioni di pianificazione, programmazione e monitoraggio della mobilità e del trasporto pubblico locale e regionale, e costituisce la base informativa su cui si fonda la vigilanza regionale sulla generalità dei servizi e delle infrastrutture. Il SIRT è stato istituito con D.G.R. n. 7-4621 del 6 febbraio 2017 e successivamente aggiornato con D.G.R. n. 17-5754 del 7 ottobre 2022, che ha ridefinito l'elenco delle banche dati, le modalità di alimentazione e i criteri di verifica di tempestività, completezza, esattezza e veridicità per le basi dati soggette a Debito Informativo Trasporti.

Il quadro delineato dalle disposizioni regionali è inoltre destinato a evolversi ulteriormente alla luce dei processi di digitalizzazione e innovazione tecnologica promossi dalla Regione Piemonte e dall'Agenzia della mobilità piemontese. Le

procedure di affidamento dei servizi e le relative Relazioni di affidamento delineano infatti un sistema progressivamente fondato sulla raccolta strutturata dei dati di esercizio, dei dati di vendita e validazione, dei flussi in tempo reale, dei sistemi di monitoraggio della qualità, delle piattaforme BIP e MaaS e degli strumenti di business intelligence e di intelligenza artificiale.

Nel quadro così delineato, il monitoraggio regionale non si sostituisce al controllo puntuale sugli adempimenti contrattuali esercitato da AMP, ma ne costituisce il livello di raccordo e di interoperabilità. Il SIRT, infatti, integra Anagrafiche Regionali e banche dati soggette a Debito Informativo Trasporti, assicurando coerenza tra dati di esercizio, bigliettazione, frequentazioni, tracciamento mezzi in tempo reale e anagrafi di fermate, programmi di esercizio, contratti e soggetti giuridici. Tale architettura è pensata anche per garantire l'interoperabilità con il sistema di bigliettazione elettronica BIP, che secondo la documentazione regionale costituisce un riferimento obbligato nello scambio dei dati per tutti gli attori del sistema.

In questa prospettiva, il PTS può assumere il monitoraggio non come funzione meramente tecnica, ma come componente di governance, capace di supportare la Regione, l'Agenzia e gli enti del Consorzio nella lettura dei fenomeni di mobilità, nella verifica delle prestazioni contrattuali, nel raccordo con i Piani di bacino e nella definizione delle priorità di intervento. Il sistema di monitoraggio così strutturato è particolarmente rilevante proprio perché consente di fondare le decisioni programmatiche su basi informative unificate e verificabili, superando la frammentazione tra basi dati aziendali, sistemi locali e piattaforme di monitoraggio non interoperabili.

3.5.1 Monitoraggio della domanda

Il Debito Informativo Trasporti costituisce il presupposto operativo del sistema di monitoraggio, in quanto disciplina gli obblighi di alimentazione delle basi dati regionali da parte dei soggetti che producono o detengono informazioni rilevanti per il sistema TPL. La documentazione regionale esplicita che il SIRT ha introdotto il DIT per alcune banche dati e ne ha formalizzato flussi, modalità e tempistiche di trasmissione, includendo tra i flussi soggetti a debito informativo quelli relativi al "preventivato/consuntivato" e alla "tariffazione", da conferire mediante trasmissione automatica attraverso il protocollo BIPEX.

Le attività svolte dall'Agenzia mostrano che, proprio per rendere effettivamente funzionale il sistema, è stato necessario lavorare alla definizione di specifiche tecniche temporanee per l'alimentazione del SIRT alternativa al protocollo BIPEX, alla formalizzazione delle codifiche regionali univoche delle entità chiave del servizio, all'evoluzione del protocollo verso la versione BIPEX 2.0, all'utilizzo del protocollo SIRI per la trasmissione dei dati in tempo reale e alla trasmissione dei dati di contapasseggeri al CSR-BIP. Tali attività sono state condivise con la Regione e con 5T e comunicate alle aziende in specifici incontri tecnici.

Su questa base, il PTS intende chiarire che il pieno funzionamento del Debito Informativo non dipende solo dall'esistenza di obblighi formali di conferimento, ma anche dalla qualità delle specifiche tecniche, dalla univocità delle codifiche regionali, dall'interoperabilità tra i sistemi e dalla capacità dei soggetti conferenti di utilizzare standard condivisi. In questa ottica, il rafforzamento del DIT deve essere letto come condizione necessaria sia per l'efficacia del monitoraggio regionale, sia per la corretta attuazione delle politiche di bigliettazione elettronica, tariffazione integrata, monitoraggio contrattuale e sviluppo MaaS.

Gli indirizzi regionali contenuti nella DGR_22_12_2025_0002060 confermano inoltre che la qualità dei dati e il reporting del CSR-BIP restano centrali anche nell'attuazione del PTS 2026–2028: il documento richiama infatti la migrazione su cloud, lo sviluppo di nuovi cruscotti BI TPL sul CSR-BIP e l'apertura, da aprile 2025, del portale BI ad aziende e consorzi per l'analisi diretta dei dati, a supporto del monitoraggio dei contratti di servizio.

La piena attuazione delle procedure di affidamento e la progressiva digitalizzazione delle imprese di trasporto previste dai nuovi contratti di servizio rappresentano il naturale sviluppo del percorso già avviato dalla Regione e da AMP. La disponibilità sistematica di dati strutturati e interoperabili consentirà infatti di rafforzare ulteriormente le capacità di monitoraggio, programmazione e controllo del sistema regionale della mobilità, rendendo il SIRT e il CSR-BIP gli strumenti di riferimento per la gestione data-driven del trasporto pubblico piemontese.

3.5.2 Confronto tra domanda e offerta

Il monitoraggio della domanda deve essere fondato su un approccio integrato, capace di combinare fonti tradizionali e fonti dinamiche, evitando letture semplificate o univoche dei comportamenti di mobilità. Le Relazioni dei lotti di AMP mostrano infatti

che, nella valutazione della domanda effettiva, potenziale e debole, l'Agenzia ha già utilizzato una pluralità di fonti, tra cui l'indagine IMQ 2022 e i dati provenienti da piattaforme Big Data di operatori telefonici, sottolineando però che tali fonti non sono pienamente sovrapponibili e devono essere integrate criticamente per ottenere un quadro affidabile della mobilità. In particolare, viene evidenziato che le informazioni basate sul tracciamento delle SIM non sono misurate con la stessa metrica delle indagini statistiche tradizionali, che gli algoritmi proprietari non sono di dominio pubblico e che tali dati offrono una rappresentazione indiretta dei fenomeni di mobilità.

Le indagini campionarie sulla mobilità, come l'Indagine sulla Mobilità dei Piemontesi (IMQ), continuano pertanto a rappresentare uno strumento fondamentale per la conoscenza dei comportamenti di spostamento, in quanto consentono di rilevare motivazioni del viaggio, caratteristiche socio-demografiche degli utenti, catene di spostamento e modalità di trasporto utilizzate. Tali attività presentano tuttavia elevati livelli di complessità organizzativa ed economica, richiedendo la realizzazione di campagne di rilevazione su larga scala basate su metodologie statistiche strutturate, quali le interviste CATI (Computer Assisted Telephone Interviewing), che comportano tempi di preparazione, somministrazione ed elaborazione non sempre compatibili con la crescente rapidità con cui evolvono i comportamenti di mobilità.

Per questa ragione, accanto alle tradizionali campagne di indagine estensiva, AMP sta sviluppando un approccio complementare basato su rilevazioni più frequenti e tempestive, in grado di monitorare con continuità i fenomeni emergenti e di supportare le attività di programmazione tra una grande indagine e la successiva. In tale contesto si inserisce il percorso avviato attraverso l'accordo pluriennale 2025–2027 con ISFORT, finalizzato alla sperimentazione e allo sviluppo di strumenti di osservazione più agili e continuativi della domanda di mobilità, capaci di integrare le informazioni provenienti dalle indagini tradizionali con quelle derivanti dai sistemi digitali e dalle altre fonti informative disponibili.

L'obiettivo non è sostituire le indagini strutturate di area vasta, che rimangono indispensabili per la costruzione dei quadri conoscitivi di riferimento, ma costruire un sistema permanente di osservazione della mobilità nel quale grandi indagini campionarie, dati di telefonia mobile, informazioni provenienti dal sistema BIP, dati di validazione, rilevazioni territoriali e monitoraggi periodici possano concorrere alla

formazione di un patrimonio informativo continuamente aggiornato. Tale approccio consentirà di migliorare la capacità dell'Agenzia e della Regione di intercettare tempestivamente l'evoluzione della domanda, supportare la programmazione dei servizi e valutare gli effetti delle politiche pubbliche in materia di mobilità.

Questa impostazione è particolarmente utile nel PTS, perché consente di affermare che il monitoraggio della domanda non può limitarsi al conteggio dei passeggeri o all'uso di un'unica fonte, ma deve costruire una base conoscitiva multilivello, nella quale i dati di validazione, i dati di frequentazione, le indagini campionarie, le analisi di autocontenimento, i Big Data e i dati territoriali si rafforzano reciprocamente. Nelle stesse relazioni sui lotti AMP sottolinea che le nuove generazioni adottano approcci alla mobilità diversi da quelli delle generazioni precedenti, privilegiando servizi di sharing e trasporto pubblico rispetto all'auto privata, e che questo rende necessario rivedere le metodologie di indagine utilizzando tecniche più diversificate e innovative.

Tra le fonti dinamiche già richiamate nelle relazioni sui lotti, deve assumere un rilievo specifico la piattaforma EMMA, non solo come strumento pensato per semplificare il lavoro dei Mobility Manager, raccogliere informazioni sugli spostamenti dei lavoratori tramite questionari, analizzare i dati, valutare l'accessibilità delle sedi, elaborare i dati in forma anonima e produrre report, mappe e grafici utili alla redazione dei PSCL; la piattaforma deve poter essere dotata di funzionalità avanzate, tra cui la possibilità di interrogare e visualizzare i dati, valutarne la significatività sia in confronto alla popolazione residente, sia in confronto ai domiciliati non residenti o city users, e schematizzare in autonomia le criticità e le proposte di sviluppo riguardanti il TPL contenute nei PSCL.

Si ricorda che la Regione Piemonte, dal 2019 al 2025, ha attivato per l'Agenzia un'utenza di accesso a una piattaforma Big Data basata su dati provenienti dalle reti di telefonia mobile che consente l'utilizzo di cruscotti tematici dedicati all'analisi della mobilità. Tale strumento rappresenta una delle principali opportunità disponibili per l'evoluzione del monitoraggio della domanda, poiché consente di osservare fenomeni di mobilità su vasta scala, individuare le principali direttrici di spostamento, monitorare l'evoluzione dei comportamenti degli utenti e valutare gli effetti delle politiche pubbliche e delle modifiche dell'offerta di trasporto.

L'utilizzo dei Big Data provenienti dagli operatori di telefonia mobile non deve tuttavia essere considerato come una semplice disponibilità informativa, ma come

un'infrastruttura conoscitiva che richiede un costante presidio tecnico e metodologico. La piena valorizzazione di tali dati presuppone infatti la definizione condivisa di specifiche esigenze conoscitive da parte della Regione Piemonte e dell'Agenzia, il continuo confronto con gli operatori di telefonia mobile per l'evoluzione dei modelli di analisi e la verifica della qualità dei dati, nonché la capacità di integrare tali fonti con le informazioni provenienti dal SIRT, dai sistemi di bigliettazione elettronica, dalle indagini di mobilità, dai Mobility Manager e dalle altre basi dati regionali.

L'elevata quantità e complessità delle informazioni rese disponibili da tali piattaforme rende inoltre sempre più rilevante il ricorso a strumenti avanzati di analisi dei dati e di intelligenza artificiale, finalizzati a supportare l'interpretazione dei fenomeni osservati, l'individuazione di pattern di mobilità, la costruzione di scenari previsionali e l'identificazione tempestiva di variazioni nei comportamenti di spostamento. In questa prospettiva, i Big Data possono evolvere da semplice strumento di osservazione statistica a componente strutturale del sistema regionale di supporto alle decisioni, contribuendo in modo significativo alla programmazione dei servizi, alla valutazione degli investimenti e al monitoraggio delle politiche di mobilità.

Il PTS riconosce pertanto la necessità di consolidare e sviluppare questa capacità di analisi, prevedendo un progressivo rafforzamento delle competenze, degli strumenti e delle collaborazioni necessarie per trasformare la crescente disponibilità di dati in conoscenza utile al governo del sistema regionale dei trasporti.

3.5.3 Strumenti al servizio del territorio: la dashboard per gli Enti territoriali

Il confronto tra domanda e offerta costituisce il passaggio decisivo attraverso cui la base dati del monitoraggio si traduce in supporto tecnico alla programmazione dei servizi, alla ripartizione delle risorse e alle scelte di riassetto della rete. Le Relazioni dei lotti mostrano che l'integrazione tra IMQ 2022, Big Data telefonici e analisi trasportistiche è stata già utilizzata per identificare dinamiche di mobilità, livelli di autocontenimento e differenziazioni territoriali tali da giustificare l'individuazione di lotti distinti e la presenza di assetti differenziati per le aree a domanda debole.

Questo approccio può essere sistematizzato nel PTS chiarendo che il confronto tra domanda e offerta deve fondarsi su indicatori di efficacia, utilità e copertura, ma anche su misure di efficienza produttiva e di adeguatezza territoriale del servizio. Non si tratta, quindi, soltanto di verificare se una linea trasporta molti o pochi utenti, bensì

di comprendere se la configurazione dell'offerta è coerente con i flussi reali, con i comportamenti emergenti, con i nodi di interscambio, con i poli attrattori e con la struttura gerarchica della rete regionale. In questa chiave, i dati del monitoraggio non servono solo a "fotografare" il sistema, ma a orientare la riprogrammazione dei servizi nei quadranti e nei bacini, in linea con le azioni di riordino già richiamate negli indirizzi PTS.

Gli indirizzi regionali del PTS 2026–2028 e la documentazione di affidamento richiamano in modo esplicito che l'ottimizzazione del TPL nei bacini si basa sul monitoraggio continuo della domanda e della qualità del servizio, proprio per migliorare efficienza e copertura nei bacini territoriali. In questo senso, il PTS rafforza il legame tra monitoraggio e programmazione, chiarendo che la confrontabilità tra le fonti informative e la robustezza delle basi dati costituiscono prerequisiti anche per i processi di riparto tra bacini e per il coordinamento con piani locali e strumenti di bacino.

In tale prospettiva, le nuove procedure di affidamento rappresentano anche un importante fattore abilitante per l'evoluzione del monitoraggio regionale. I programmi di digitalizzazione previsti nei futuri contratti di servizio includono infatti la realizzazione di dashboard condivise e personalizzabili che consentiranno ad AMP, alla Regione, agli enti territoriali e agli operatori di disporre di un accesso costante ai dati e agli indicatori del sistema. La disponibilità di informazioni aggiornate e direttamente fruibili contribuirà a trasformare il monitoraggio da attività periodica di rendicontazione a processo continuo di supporto alle decisioni, rafforzando l'integrazione tra programmazione, controllo e governo del TPL.

3.6 Controllo della qualità dei servizi offerti

Il controllo della qualità dei servizi offerti trova oggi un riferimento regolatorio puntuale nella Delibera n. 53/2024 - Autorità di Regolazione dei Trasporti, che ha introdotto le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto locale su strada connotati da obblighi di servizio pubblico e ha previsto, tra l'altro, specifiche misure in materia di monitoraggio e verifica periodica delle condizioni minime di qualità, trasparenza sull'uso efficiente delle risorse e obbligo di accesso ai dati. L'atto regolatorio definisce indicatori e livelli minimi riferiti a più ambiti, tra cui integrazione intermodale, conformità del materiale rotabile, regolarità, puntualità, affidabilità,

accessibilità commerciale, contrasto all'evasione tariffaria, accessibilità di mezzi e infrastrutture alle PMR, sostenibilità ambientale, informazioni all'utenza, trasparenza, pulizia, comfort e sicurezza del viaggio.

La relazione istruttoria ART specifica, inoltre, che le attività di pianificazione e programmazione dei servizi, finalizzate all'individuazione dei lotti di affidamento, sono strettamente integrate con la delibera n. 48/2017 e che nella Relazione dei Lotti devono essere esplicitati anche i criteri di programmazione del servizio su strada adottati in coerenza con gli obiettivi di qualità da definire mediante i nuovi indicatori. Questo passaggio è particolarmente utile per il PTS, perché consente di affermare che il controllo della qualità non è un livello successivo e separato rispetto alla progettazione dell'offerta, ma ne costituisce una componente originaria, da incorporare sia nella programmazione sia nei contratti di servizio.

Nel concreto, la documentazione predisposta in Agenzia per l'attuazione della delibera n. 53/2024 evidenzia che il sistema dei controlli qualitativi potrà basarsi su strumenti come il Piano di miglioramento, da predisporre a seguito di controlli a campione semestrali, e il Piano di accesso al dato (PAD), che deve definire l'insieme dei dati elementari nella disponibilità dell'ente affidante, le modalità di rilevazione e di accesso, il fornitore del dato e le relative modalità di aggiornamento e pubblicazione. Tale impianto è particolarmente coerente con il ruolo del SIRT e del CSR-BIP, perché rafforza il legame tra monitoraggio, disponibilità del dato, trasparenza e attivazione di eventuali correttivi.

Accanto agli strumenti previsti dalla regolazione ART, AMP sta inoltre sviluppando un approccio innovativo alla misurazione della qualità, fondato sul significato intrinseco degli indicatori e sulla loro effettiva capacità di rappresentare l'esperienza di viaggio degli utenti. In questa prospettiva, la semplice rilevazione di valori medi annuali o di indicatori statici, pur necessaria ai fini della regolazione e del monitoraggio contrattuale, non è di per sé sufficiente a rappresentare il livello di servizio percepito dai cittadini. Le esigenze dell'utenza si manifestano infatti nel momento concreto del viaggio e sono fortemente influenzate dalla capacità del sistema di rispondere tempestivamente a situazioni specifiche quali ritardi, coincidenze mancate, variazioni del servizio, accessibilità delle informazioni o disponibilità di alternative di trasporto.

Per tale ragione, il modello di qualità promosso dall'Agenzia tende a superare una concezione esclusivamente statistica della misurazione, attribuendo crescente

importanza alla capacità dell'impresa affidataria di garantire una risposta efficace alle esigenze del singolo utente nel momento in cui queste si manifestano. In quest'ottica, gli indicatori assumono valore non soltanto per la misura che esprimono, ma anche per la capacità di evidenziare il grado di affidabilità, resilienza e orientamento al cliente del servizio erogato.

L'evoluzione dei sistemi digitali, la disponibilità di dati in tempo reale, l'utilizzo delle piattaforme di monitoraggio, dei sistemi di infomobilità e delle future dashboard previste nei contratti di servizio consentiranno progressivamente di affiancare agli indicatori tradizionali una lettura più dinamica della qualità, maggiormente orientata all'esperienza effettiva dell'utente e alla capacità degli operatori di gestire gli eventi che incidono sul viaggio. In tale prospettiva, la qualità del servizio non viene valutata soltanto come conformità a standard prestabiliti, ma come capacità di garantire continuità, affidabilità e adeguata risposta alle esigenze di mobilità dei cittadini durante l'intero percorso di viaggio.

Il PTS può pertanto stabilire che il controllo della qualità si sviluppi secondo una logica multidimensionale e non limitata ai soli indicatori tradizionali di puntualità o regolarità. In tale logica, le risultanze delle consultazioni, gli standard regolatori ART, i dati di esercizio e i dati qualitativi raccolti tramite i sistemi regionali devono concorrere alla definizione di schemi di verifica innovativi, capaci di misurare in modo integrato accessibilità, affidabilità, informazione, sostenibilità e qualità percepita. Questa impostazione risulta pienamente coerente con la nuova regolazione di settore e con i materiali tecnici già elaborati dall'Agenzia in tema di CMQ, KPI e piani di digitalizzazione.

3.7 Controllo sulla gestione dei trasporti e sulle infrastrutture

Il controllo sulla gestione dei trasporti e sulle infrastrutture costituisce il completamento operativo del sistema di monitoraggio e qualità delineato nei paragrafi precedenti. La normativa regionale richiamata nella documentazione sul SIRT attribuisce infatti alla Regione competenze di controllo, monitoraggio e vigilanza sulla generalità dei servizi del TPL, demandando a un apposito sistema informativo la definizione delle basi dati, delle specifiche di sistema e delle modalità di pubblicizzazione dei dati. In questo senso, il controllo non riguarda soltanto

l'esecuzione del servizio da parte degli operatori, ma anche lo stato informativo e funzionale delle infrastrutture rilevanti ai fini del servizio, quali fermate, nodi, programmi di esercizio, beni strumentali e flussi digitali di supporto all'utenza e alla governance.

Gli stessi strumenti introdotti dalle procedure di gara di AMP rafforzano questa lettura: il PAD, i controlli a campione, il Piano di miglioramento, gli indicatori di accessibilità delle infrastrutture e i flussi informativi previsti per l'ente affidante impongono infatti una visione del controllo che integra gestione del servizio e presidio delle infrastrutture funzionali, comprese le infrastrutture informative. L'esempio dell'indicatore che richiede il monitoraggio dello stato di accessibilità delle fermate e il trasferimento tempestivo delle informazioni tra enti competenti, ente affidante e imprese affidatarie, mostra bene come la vigilanza sulle infrastrutture sia strettamente intrecciata alla qualità del servizio erogato.

In tale prospettiva, il PTS chiarisce che il controllo sulla gestione dei trasporti e sulle infrastrutture si articola su tre livelli: un primo livello regionale, fondato sul SIRT come piattaforma di raccolta, integrazione e verifica dei dati; un secondo livello contrattuale, esercitato sugli adempimenti del gestore e sugli standard di servizio; un terzo livello territoriale e coordinato, che riguarda fermate, nodi, infrastrutture di interscambio e sistemi tecnologici necessari all'esercizio e al monitoraggio del servizio. Così configurato, il controllo non ha una funzione meramente sanzionatoria, ma costituisce strumento di apprendimento istituzionale e di governo evolutivo del sistema, in linea con la progressiva digitalizzazione del settore e con la necessità di garantire qualità, trasparenza e uso efficiente delle risorse pubbliche.

Box di approfondimento

Il SIRT (Sistema Informativo Regionale dei Trasporti) costituisce l'infrastruttura autoritativa regionale per il governo del Debito Informativo Trasporti (DIT) e il pilastro tecnico-giuridico su cui si fonda l'intero sistema di monitoraggio. Coerentemente con la L.R. 1/2000 e la DGR 8-6436/2023, il SIRT assicura alla Regione l'esercizio delle funzioni di controllo e vigilanza sulla generalità dei servizi e delle infrastrutture, garantendo l'acquisizione dei dati necessari per accertare l'efficacia nell'utilizzo dei finanziamenti pubblici. Tale funzione si raccorda e coordina con l'attività di

monitoraggio che gli Enti affidanti esercitano puntualmente sugli adempimenti contrattuali e sulle relative procedure sanzionatorie.

In questo quadro, va approfondito il Monitoraggio della Domanda (Azione 19), prevedendo che l'architettura del SIRT integri oggi nuove fonti dinamiche — quali la piattaforma EMMA, i Big Data da telefonia, le indagini IMQ e i progetti come Trasporto P.4 — unitamente all'impiego del software REMIX. A tale base informativa si aggiungono i dati arricchiti forniti dai Mobility Manager (salute/ambiente) e il database georeferenziato della rete ciclabile per una programmazione realmente intermodale.

Parallelamente, si affrontano le residue criticità nel conferimento dei dati aziendali, elemento essenziale per garantire la piena funzionalità del sistema CSR-BIP nel rispetto dei protocolli standard BIPEX 2.0 e SIRI (Azione 30). Si sottolinea l'importanza di assicurare alle Aziende TPL il pieno accesso ai cruscotti di analisi per una gestione informata e di consolidare la partecipazione strategica alla governance SmartBIP e ai tavoli MaaS (inclusa la Cabina di Regia di cui al Protocollo per l'innovazione tecnologica e MaaS siglato tra Regione Piemonte, AMP, Città di Torino e Città Metropolitana di Torino) orientando lo sviluppo verso l'unificazione dei sistemi regionali e metropolitani.

Tale base dati permette il confronto tra Domanda e Offerta tramite indicatori di efficacia ed efficienza, fornendo il supporto tecnico per la ripartizione dei fondi tra i Bacini (Azioni 41-42) e raccordandosi con le pianificazioni locali (PUMS e Piani di Bacino). Sul piano istituzionale, il paragrafo dettaglia la revisione dello Statuto e dei regolamenti per formalizzare le Assemblee di Bacino e la dashboard dedicata agli Enti consorziati per una governance condivisa.

Infine, il processo di controllo di qualità integra le risultanze delle consultazioni periodiche e gli esiti dell'Azione 38, focalizzandosi sugli standard internazionali. Tale attività trova la sua sintesi operativa nella partecipazione all'Osservatorio Regionale della Mobilità e nell'implementazione delle procedure di controllo tramite il sistema SIRT, definendo schemi di verifica della qualità innovativi e multidimensionali.

3.8 Politica tariffaria

Il presente capitolo illustra le politiche tariffarie e gli strumenti per favorire l'integrazione e la sostenibilità del sistema di trasporto regionale. La sezione approfondisce lo sviluppo dei modelli pay-per-use, la digitalizzazione dei titoli e delle agevolazioni di viaggio attraverso il sistema BIP, l'integrazione tariffaria tra servizi e operatori e le misure volte a contrastare l'elusione tariffaria, con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità e l'efficienza del servizio.

La politica tariffaria costituisce uno degli strumenti fondamentali attraverso cui il Programma Triennale dei Servizi concorre al raggiungimento degli obiettivi di incremento dell'utilizzo del trasporto pubblico, integrazione modale, semplificazione dell'accesso ai servizi e sostenibilità economica del sistema.

In coerenza con il percorso di digitalizzazione avviato dalla Regione Piemonte e con l'evoluzione del sistema BIP – Biglietto Integrato Piemonte, la politica tariffaria regionale è orientata al progressivo superamento delle logiche tradizionali basate sul titolo cartaceo e sulla separazione tra vettori, favorendo modelli integrati, interoperabili e user-centric. Le Relazioni dei lotti e la documentazione di affidamento di AMP evidenziano che i futuri affidamenti dovranno garantire l'applicazione delle tariffe regionali BIP, l'interoperabilità dei titoli di viaggio, l'adesione ai sistemi MaaS e la progressiva introduzione di meccanismi di tariffazione a consumo (pay-per-use).

In questa prospettiva, la politica tariffaria non è più considerata esclusivamente come strumento di finanziamento del servizio, ma come leva di governo della mobilità, capace di influenzare i comportamenti degli utenti, promuovere l'intermodalità e migliorare l'equità nell'accesso ai servizi. Tale evoluzione è coerente con gli indirizzi regionali sullo sviluppo dell'ecosistema MaaS, sulla diffusione della bigliettazione elettronica e sull'unificazione progressiva dei sistemi regionali e metropolitani, supportata dalle attività della Cabina di Regia MaaS e dai progetti SmartBIP e BIPforMaaS.

Un ruolo centrale in tale percorso sarà svolto dal soggetto destinato a gestire il sistema regionale di tariffazione integrata, la vendita dei titoli di viaggio, i processi di clearing e la redistribuzione dei ricavi tra gli operatori del trasporto pubblico. Le future procedure di affidamento prevedono infatti l'adesione obbligatoria degli affidatari ad un consorzio regionale incaricato della gestione, del clearing e della vendita delle tariffe regionali, quale elemento abilitante per l'attuazione del sistema BIP, delle

logiche pay-per-use e del futuro ecosistema MaaS. Attraverso tale modello sarà possibile garantire una gestione unitaria delle politiche tariffarie regionali, assicurare regole omogenee per la ripartizione dei ricavi, favorire l'interoperabilità tra operatori e modalità di trasporto e sviluppare prodotti tariffari sempre più integrati e orientati all'utente.

La progressiva costituzione di tale soggetto, cui aderiranno tutti le imprese concessionarie del tpl, consentirà inoltre di gestire in modo sempre più efficace le funzioni di programmazione e regolazione tariffaria dalle attività operative di vendita e clearing, favorendo una governance più trasparente del sistema e creando le condizioni per l'evoluzione verso modelli regionali di mobilità integrata basati su dati certi, regole condivise e piena interoperabilità tra tutti gli operatori aderenti.

L'attuazione della politica tariffaria dovrà inoltre contribuire alla sostenibilità economica del sistema, attraverso una più corretta attribuzione dei ricavi, una maggiore capacità di contrasto all'elusione tariffaria e una migliore conoscenza della domanda effettiva, resa possibile dall'utilizzo delle piattaforme digitali e dei dati di validazione.

Box di approfondimento

In richiamo alla L.R. n. 1/2000, i Comuni — nell'esercizio delle proprie facoltà regolatorie in materia tariffaria — qualora deliberino, per la totalità dell'utenza o per specifiche categorie di beneficiari, tariffe per i titoli di corsa semplice e abbonamenti mensili inferiori ai valori minimi regionali previsti per lo scaglione fino a 5 km, sono tenuti a individuare e garantire la completa copertura finanziaria dei relativi mancati ricavi d'intesa con l'Agenzia della Mobilità Piemontese, al fine di preservare l'equilibrio del Piano Economico e Finanziario (PEF) del contratto di servizio, evitare l'impiego improprio delle risorse del Fondo Regionale Trasporti ed impedire qualsiasi forma di perequazione discriminatoria tra Enti.

Anche le aziende affidatarie possono proporre tariffe inferiori rispetto a quelle regionali per determinate categorie di utenza e/o determinati periodi temporali. Tali proposte saranno oggetto di opportuna valutazione e approvazione da parte di AMP; in caso di approvazione il rischio economico derivante da tale iniziativa ricade sull'azienda proponente.

3.8.1 Tariffa pay-per-use

La tariffazione pay-per-use rappresenta una delle principali innovazioni del sistema tariffario regionale e costituisce l'evoluzione naturale del percorso avviato con il sistema BIP e con le sperimentazioni sviluppate nell'ambito dei progetti SmartBIP e MaaS.

Come noto il sistema regionale ha già introdotto modalità di pagamento a consumo attraverso un credito trasporti associato alla carta BIP, che consente agli utenti di effettuare il check-in e il check-out del viaggio e di vedersi attribuire automaticamente la tariffa corrispondente al servizio effettivamente utilizzato.

L'evoluzione della tariffazione a consumo trova inoltre origine nelle sperimentazioni già previste dal precedente Programma Triennale dei Servizi 2019-2021, che aveva individuato un modello di tariffazione regionale basato sull'utilizzo effettivo del servizio e supportato da un algoritmo di calcolo in grado di determinare automaticamente il corrispettivo dovuto dall'utente sulla base delle validazioni effettuate e delle caratteristiche dello spostamento. L'obiettivo era superare progressivamente la logica del titolo di viaggio preacquistato, orientando il sistema verso modelli nei quali l'utente utilizza liberamente i servizi e il sistema applica successivamente la tariffa più adeguata e conveniente, secondo criteri di equità, integrazione tariffaria e semplicità d'uso.

Le evoluzioni tecnologiche intervenute negli ultimi anni attraverso il sistema BIP, le piattaforme SmartBIP e i progetti MaaS consentono oggi di riprendere e sviluppare ulteriormente tale impostazione, ampliandone l'applicazione a tutte le modalità di trasporto e rendendo concretamente realizzabili meccanismi avanzati di tariffazione basati sui comportamenti effettivi di mobilità degli utenti.

Nel triennio 2026–2028 il PTS promuove l'estensione progressiva di tali logiche a tutte le modalità di trasporto pubblico regionale, prevedendo l'applicabilità della tariffazione pay-per-use nei nuovi contratti di servizio e nei futuri sistemi di vendita digitale. In tale ambito, potranno essere sviluppate differenti configurazioni operative, tra cui:

- tariffazione basata sulla distanza percorsa;
- tariffazione basata sul numero di viaggi effettuati;

- modelli integrati multi-operatore e multimodali;
- formule best fare, in grado di applicare automaticamente la tariffa più conveniente;
- modelli pre-paid e post-paid, in funzione delle caratteristiche dei diversi utenti e servizi.

L'obiettivo è favorire un sistema più equo, nel quale il prezzo corrisposto dall'utente sia maggiormente correlato all'effettivo utilizzo del servizio e alla qualità dell'offerta disponibile.

Particolare attenzione dovrà essere rivolta agli effetti redistributivi della nuova struttura tariffaria. L'introduzione della tariffazione a consumo dovrà infatti essere accompagnata da specifiche analisi sugli impatti per:

- utenti abituali;
- utenti occasionali;
- residenti nelle aree a domanda debole;
- pendolari ferroviari;
- utilizzatori di servizi integrati ferro-gomma.

In tale contesto, il PTS prevede che ogni evoluzione del sistema tariffario sia supportata da specifiche simulazioni e monitoraggi, al fine di garantire il mantenimento degli obiettivi di equità territoriale e sociale.

La tariffazione pay-per-use assume inoltre particolare rilevanza nelle Aree a Domanda Debole (ADD) e nei comuni minori, dove può favorire modelli più flessibili di utilizzo dei servizi a chiamata e delle forme innovative di mobilità collettiva, garantendo una migliore correlazione tra utilizzo effettivo e sostegno pubblico. Tale approccio è coerente con la possibilità, richiamata nelle Relazioni dei lotti, di sviluppare servizi differenziati e maggiormente adattabili alle caratteristiche della domanda locale.

3.8.2 Integrazione e promozione dei servizi

L'integrazione tariffaria rappresenta uno dei presupposti fondamentali per la costruzione di un sistema di mobilità realmente intermodale e costituisce una delle principali leve attraverso cui favorire l'utilizzo del trasporto pubblico e la semplificazione dell'esperienza di viaggio.

AMP ha già previsto nelle Relazioni dei lotti che l'applicazione delle tariffe regionali BIP, l'interoperabilità dei titoli di viaggio e la partecipazione all'ecosistema MaaS

costituiscano obblighi di servizio da recepire nei futuri affidamenti. In particolare, i concessionari dovranno adottare il sistema regionale BIP, garantire la piena interoperabilità dei titoli di viaggio, aderire ai canali di vendita digitali e agli operatori MaaS, nonché partecipare ai sistemi regionali di clearing e redistribuzione dei ricavi.

In tale prospettiva, il PTS individua come obiettivo prioritario la progressiva estensione della digitalizzazione a tutte le categorie tariffarie e ai titoli agevolati, favorendone la completa integrazione all'interno dell'ecosistema BIP. Particolare rilievo assume il processo di digitalizzazione delle tessere di libera circolazione, delle agevolazioni tariffarie regionali, delle agevolazioni per gli studenti, della Carta Tutto Treno e delle ulteriori agevolazioni eventualmente promosse dagli enti territoriali.

L'obiettivo è realizzare un sistema unificato che consenta ai cittadini di accedere ai servizi mediante un'unica identità digitale della mobilità, progressivamente sostitutiva dei supporti cartacei e pienamente interoperabile tra modalità di trasporto, operatori e sistemi di vendita.

Parallelamente, la politica tariffaria regionale continuerà a perseguire gli obiettivi di integrazione tra ferro e gomma, di miglioramento dell'accessibilità delle aree periferiche e a domanda debole, di promozione dell'intermodalità con i servizi di micromobilità e di valorizzazione dei nodi di interscambio come punti di accesso privilegiati alla rete regionale.

In tale quadro, i principi fondativi della Comunità MaaS regionale — centralità dell'utente, accessibilità, trasparenza, neutralità e contendibilità del mercato — costituiscono il riferimento per l'evoluzione del sistema tariffario piemontese, favorendo il progressivo passaggio da una logica basata sul singolo servizio ad una logica orientata alla mobilità complessiva dell'utente.

La progressiva digitalizzazione del sistema tariffario e l'evoluzione verso modelli pay-per-use consentiranno inoltre di sviluppare politiche tariffarie maggiormente flessibili e aderenti alle caratteristiche dei servizi e dei territori. In questa prospettiva, la tariffa non dovrà essere considerata esclusivamente come strumento di finanziamento del sistema, ma anche come leva di regolazione della domanda e di incentivazione dell'utilizzo del trasporto pubblico.

Il PTS promuove pertanto la possibilità di sviluppare, all'interno del sistema tariffario regionale integrato, formule differenziate in funzione delle caratteristiche dell'offerta e degli obiettivi perseguiti. Potranno essere valutate, ad esempio, modalità tariffarie

dedicate ai sistemi urbani di minori dimensioni, caratterizzati da livelli di domanda e strutture di costo differenti rispetto alle grandi aree metropolitane, nonché prodotti specifici per gli spostamenti di breve distanza, finalizzati ad incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico anche per percorrenze attualmente effettuate prevalentemente con il mezzo privato.

Analoga attenzione potrà essere dedicata allo sviluppo di prodotti tariffari rivolti alla mobilità turistica e occasionale, particolarmente rilevante nelle aree montane, lacuali e nei territori a maggiore vocazione turistica della regione. In tali contesti, l'integrazione tra servizi ferroviari, autobus, impianti di risalita, servizi di micromobilità e attrattori territoriali potrà favorire la realizzazione di formule innovative di accesso ai servizi, anche attraverso logiche di pacchetto, best fare, tariffazione a consumo o integrazione con le piattaforme MaaS.

La disponibilità di strumenti digitali avanzati, di sistemi di pagamento posticipato e di basi dati sempre più complete consentirà inoltre di valutare nel tempo politiche tariffarie dinamiche e sperimentali, finalizzate a promuovere l'utilizzo del trasporto pubblico nei contesti territoriali, nelle fasce orarie o nei segmenti di utenza dove tali strumenti risultino maggiormente efficaci per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, riequilibrio modale e accessibilità dei servizi.

In tale contesto, assume particolare rilevanza anche il contrasto all'elusione e all'evasione tariffaria. La progressiva digitalizzazione dei titoli di viaggio e l'utilizzo generalizzato dei sistemi di validazione elettronica consentiranno infatti di migliorare la tracciabilità dei viaggi, rafforzare i controlli e aumentare la trasparenza complessiva del sistema. Il PTS promuove pertanto l'adozione e il coordinamento di specifici Piani anti-elusione, integrati con i sistemi di monitoraggio regionale e con gli indicatori di qualità previsti dalla regolazione ART, al fine di tutelare l'equità del sistema tariffario, migliorare la distribuzione dei ricavi e contribuire alla sostenibilità economica complessiva del trasporto pubblico regionale.

3.9 Informazione e comunicazione per incentivare l'intermodalità

Il presente capitolo approfondisce il ruolo dell'informazione e della digitalizzazione come fattori abilitanti per l'integrazione dei servizi e lo sviluppo del modello MaaS. La sezione analizza l'evoluzione del sistema BIP, il miglioramento dell'informazione

all'utenza e l'accessibilità dei nodi e delle fermate, nonché le misure a supporto dell'intermodalità, con particolare attenzione all'integrazione tra trasporto pubblico e mobilità ciclabile.

L'informazione e la comunicazione rappresentano due componenti complementari ma distinte delle politiche di mobilità. Sebbene entrambe concorrano a rendere il trasporto pubblico più accessibile, attrattivo e integrato, esse rispondono a finalità differenti e richiedono strumenti specifici di attuazione.

L'**informazione** è orientata a supportare il viaggio e la fruizione dei servizi, mettendo a disposizione degli utenti dati affidabili, tempestivi e aggiornati relativi a orari, percorsi, coincidenze, tariffe, eventuali perturbazioni del servizio e opportunità di intermodalità. Essa costituisce una componente essenziale della qualità del servizio e uno degli elementi abilitanti dell'evoluzione verso i modelli MaaS e di mobilità integrata.

La **comunicazione** assume invece una funzione più ampia di accompagnamento delle politiche pubbliche della mobilità. Attraverso campagne informative, attività di promozione del trasporto pubblico, iniziative di sensibilizzazione e azioni di marketing territoriale, essa contribuisce a favorire il cambiamento dei comportamenti di mobilità, ad aumentare la conoscenza dei servizi disponibili e a supportare i processi di trasformazione del sistema, quali l'attuazione delle nuove gare, l'introduzione di nuovi modelli tariffari, la digitalizzazione dei servizi e lo sviluppo dell'intermodalità.

In questa prospettiva, il PTS dedica specifica attenzione sia ai sistemi di informazione all'utenza sia alle strategie di comunicazione e promozione della mobilità sostenibile, riconoscendo il ruolo di entrambe le componenti nel miglioramento della qualità percepita del servizio e nel raggiungimento degli obiettivi di riequilibrio modale e sostenibilità del sistema regionale dei trasporti.

3.9.1 Informazione all'utenza ed infomobilità

L'informazione all'utenza costituisce una componente essenziale della qualità del servizio e rappresenta uno dei principali fattori abilitanti dell'intermodalità. La possibilità di conoscere in modo semplice, tempestivo e affidabile le opzioni di viaggio disponibili, gli orari, le coincidenze, le tariffe applicabili e le eventuali alternative di percorso incide infatti direttamente sulla capacità del sistema di trasporto pubblico di competere con il mezzo privato e di favorire scelte di mobilità sostenibile.

In tale prospettiva, il Programma Triennale dei Servizi assume l'informazione come infrastruttura immateriale del sistema regionale della mobilità, strettamente integrata con i processi di digitalizzazione, con il sistema di bigliettazione elettronica BIP e con la progressiva evoluzione verso il paradigma MaaS (Mobility as a Service). Già il programma triennale 2019-2021, ripreso dalle Relazioni dei lotti di AMP, evidenzia infatti come il sistema BIP sia destinato a evolvere verso modelli basati sull'integrazione dei servizi, sulla tariffazione a consumo, sull'interoperabilità dei dati e sulla partecipazione degli operatori all'ecosistema MaaS regionale.

La politica dell'informazione si inserisce pertanto nel più ampio processo di integrazione e interoperabilità dei servizi, favorendo l'accesso a informazioni multimodali complete e aggiornate, capaci di accompagnare l'utente durante l'intero viaggio e non soltanto nella fase di pianificazione dello spostamento. L'obiettivo è consentire una fruizione unitaria del sistema, indipendentemente dal numero di operatori coinvolti, dalle modalità utilizzate o dal territorio attraversato.

Particolare rilevanza assume il ruolo dei nodi di interscambio, che nel modello di rete regionale rappresentano i punti di connessione tra ferro, gomma, mobilità attiva e servizi condivisi. Gli indirizzi regionali per il PTS richiamano espressamente la necessità di sviluppare i servizi MaaS affinché le regole e le piattaforme future consentano una piena integrazione tra servizi di linea, servizi non di linea e altre forme di mobilità.

In tale contesto, l'informazione assume anche una funzione di supporto ai modelli di gestione dei nodi e delle fermate, contribuendo a rendere immediatamente riconoscibile il servizio pubblico e a facilitare le operazioni di interscambio. Il sistema informativo regionale dovrà quindi evolversi verso una logica di continuità informativa, garantendo agli utenti la disponibilità di informazioni affidabili sia attraverso i canali digitali sia mediante le infrastrutture fisiche presenti sul territorio.

La strategia regionale di informazione si raccorda inoltre alle politiche di promozione dell'intermodalità bici-TPL e alla diffusione di nuovi modelli tariffari integrati. La progressiva integrazione dei servizi di mobilità ciclistica, delle velo-stazioni, dei parcheggi bici e dei servizi di sharing all'interno del sistema BIP e delle piattaforme MaaS consentirà infatti di offrire agli utenti percorsi completi e personalizzati, favorendo il ricorso a modalità di trasporto sostenibili e contribuendo alla riduzione dell'uso dell'automobile privata.

Parallelamente, il PTS promuove il rafforzamento delle dotazioni fisiche al servizio dell'informazione, attraverso la progressiva qualificazione delle fermate e dei nodi secondo standard uniformi di accessibilità, leggibilità e fruibilità. In coerenza con le condizioni minime di qualità definite dalla Delibera ART n. 53/2024, le fermate e le infrastrutture di accesso al servizio dovranno garantire informazioni aggiornate, facilmente accessibili e comprensibili anche alle persone con esigenze specifiche di accessibilità.

L'attuazione di tale strategia richiede il pieno utilizzo delle potenzialità offerte dal Sistema Informativo Regionale dei Trasporti (SIRT), dalle anagrafiche regionali delle fermate e dai flussi di esercizio e monitoraggio trasmessi attraverso gli standard regionali. In questo modo, l'informazione all'utenza potrà essere alimentata da basi dati uniche e certificate, garantendo coerenza tra programmazione dei servizi, monitoraggio, comunicazione al pubblico e strumenti digitali di mobilità.

3.9.2 Comunicazione, promozione dei servizi e gestione del cambiamento

Accanto all'informazione all'utenza, il PTS attribuisce un ruolo strategico alla comunicazione quale strumento di promozione del trasporto pubblico, accompagnamento dei processi di cambiamento e valorizzazione degli investimenti realizzati nel sistema della mobilità regionale.

La comunicazione non è infatti finalizzata esclusivamente a diffondere informazioni, ma a favorire una maggiore conoscenza delle opportunità offerte dal trasporto pubblico, promuovere comportamenti di mobilità sostenibile e supportare la progressiva integrazione tra le diverse modalità di spostamento.

In tale prospettiva, le future procedure di affidamento prevedono una specifica componente progettuale dedicata alla comunicazione, alla promozione dei servizi e al marketing della mobilità. Gli operatori saranno pertanto chiamati a sviluppare programmi strutturati di informazione e comunicazione finalizzati a migliorare la riconoscibilità del servizio, incrementare l'utilizzo del TPL e supportare l'attuazione delle politiche regionali in materia di digitalizzazione, integrazione tariffaria e MaaS.

Un ruolo particolarmente rilevante sarà svolto nella fase di mobilitazione dei nuovi contratti di servizio. L'attuazione delle gare comporterà infatti una significativa evoluzione dell'assetto del trasporto pubblico regionale, con l'introduzione di nuovi

lotti di affidamento, la riorganizzazione degli operatori, la riprogrammazione dell'offerta e la progressiva attivazione di nuovi strumenti digitali e tariffari.

La comunicazione dovrà pertanto accompagnare il cambiamento, illustrando ai cittadini le nuove modalità di utilizzo dei servizi, i nuovi canali di vendita, le opportunità offerte dall'integrazione tariffaria, i sistemi di pagamento innovativi e le modalità di accesso ai servizi MaaS regionali.

Saranno inoltre promosse campagne di comunicazione coordinate tra Regione Piemonte, Agenzia della mobilità piemontese, enti territoriali e operatori affidatari, finalizzate a valorizzare l'intermodalità, l'utilizzo dei nodi di interscambio, l'integrazione bici-TPL e le nuove opportunità di mobilità sostenibile disponibili nei diversi territori regionali.

La comunicazione assume quindi una funzione strategica di accompagnamento delle politiche pubbliche della mobilità, contribuendo ad aumentare l'efficacia degli investimenti realizzati e ad accelerare il raggiungimento degli obiettivi di riequilibrio modale e sostenibilità perseguiti dal Programma.

4 RISORSE FINANZIARIE E SCENARI DI OTTIMIZZAZIONE

Il presente capitolo definisce il quadro economico-finanziario del PTS, illustrando la ripartizione delle risorse destinate all'esercizio e agli investimenti nel triennio 2026-2028. La sezione approfondisce le strategie per migliorare l'efficienza della spesa, l'evoluzione dei criteri di finanziamento verso Costi Standard e LAS, il rinnovo delle flotte e delle infrastrutture e le possibili misure di ottimizzazione fiscale, con l'obiettivo di garantire sostenibilità, qualità ed efficacia del servizio.

Il Programma Triennale dei Servizi definisce il quadro delle risorse finanziarie necessarie a garantire la continuità, la qualità e l'evoluzione del sistema di trasporto pubblico regionale, distinguendo tra risorse destinate all'esercizio e risorse destinate agli investimenti, in attuazione di quanto previsto dall'articolo 4 della L.R. 1/2000. Tale funzione assume oggi una rilevanza ancora maggiore alla luce della profonda trasformazione che sta interessando il sistema del TPL piemontese, caratterizzata dall'avvio delle nuove procedure di affidamento, dall'evoluzione delle politiche tariffarie, dal rinnovo del materiale rotabile e dall'introduzione di nuovi strumenti di monitoraggio e programmazione dei servizi.

La lettura delle risorse previste dalla normativa regionale richiede tuttavia un'interpretazione coerente con l'attuale assetto istituzionale e organizzativo del sistema. L'articolo 4, comma 5, lettera c) della L.R. 1/2000 prevede infatti che il Programma specifichi l'entità delle risorse relative al trasporto ferroviario, la ripartizione tra servizi urbani ed extraurbani e la successiva attribuzione agli enti soggetti di delega. Tale impostazione riflette un contesto profondamente diverso da quello attuale, caratterizzato dalla presenza di una pluralità di enti affidanti e da una netta separazione tra servizi urbani ed extraurbani.

L'evoluzione del quadro normativo e organizzativo ha invece portato alla concentrazione delle funzioni di programmazione e finanziamento in capo all'Agenzia della Mobilità Piemontese, che costituisce oggi il principale soggetto destinatario delle risorse regionali per il trasporto pubblico locale. Parallelamente, il processo di integrazione delle reti e di aggregazione dei servizi avviato negli ultimi anni ha progressivamente ridotto la distinzione tra componenti urbane ed extraurbane dell'offerta. Attualmente permangono contratti urbani autonomi nei comuni di

Alessandria, Asti, Torino, Novara, Vercelli e Casale Monferrato, mentre negli altri territori regionali i servizi urbani risultano già inseriti all'interno dei rispettivi affidamenti di bacino. Le future gare consolideranno ulteriormente tale evoluzione, dando luogo a contratti e lotti integrati nei quali la tradizionale separazione tra servizio urbano ed extraurbano assumerà un rilievo prevalentemente statistico e conoscitivo.

In tale contesto, il presente capitolo assume una duplice funzione. Da un lato, ricostruisce in modo trasparente il quadro delle risorse disponibili per l'esercizio e per gli investimenti, distinguendo il trasporto ferroviario dal TPL non ferroviario e mantenendo, ove possibile, la rappresentazione delle componenti urbane ed extraurbane richiesta dalla normativa regionale. Dall'altro lato, introduce scenari evolutivi di ottimizzazione finalizzati a migliorare l'efficienza della spesa, la qualità del servizio, la sostenibilità economica del sistema e la coerenza tra domanda di mobilità e offerta di trasporto.

A tale scopo, il PTS assume come elemento centrale la disponibilità di basi dati e strumenti di monitoraggio oggi significativamente più evoluti rispetto al passato. Il Sistema Informativo Regionale dei Trasporti (SIRT), i dati di validazione e vendita dei titoli di viaggio, i sistemi di monitoraggio dei servizi, le analisi della mobilità, le informazioni provenienti dai Mobility Manager e gli strumenti sviluppati nell'ambito del sistema BIP e delle future piattaforme MaaS consentono infatti di costruire una conoscenza sempre più accurata dei fabbisogni di mobilità e delle performance dei servizi.

Il quadro di riferimento è inoltre caratterizzato da una significativa discontinuità metodologica. Il progressivo superamento della spesa storica come principale criterio di allocazione delle risorse e la futura introduzione dei Livelli Adeguati di Servizio (LAS), unitamente ai costi standard e agli ulteriori indicatori che saranno definiti a livello nazionale o condivisi in ambito regionale, aprono infatti la possibilità di sviluppare scenari redistributivi fondati su criteri oggettivi e misurabili. Tale evoluzione dovrà consentire nel tempo un più efficace allineamento tra risorse impiegate, domanda di mobilità, qualità del servizio e obiettivi di programmazione, nel rispetto dei principi di equità territoriale, accessibilità e sostenibilità economica che caratterizzano il sistema regionale del trasporto pubblico locale.

4.1 Le risorse finanziarie disponibili per l'esercizio

Le risorse per l'esercizio costituiscono la componente fondamentale per assicurare l'erogazione dei servizi di trasporto pubblico nel triennio di riferimento. Esse comprendono i finanziamenti destinati alla copertura dei contratti di servizio e degli obblighi di servizio pubblico, nonché le ulteriori risorse necessarie a sostenere la continuità operativa del sistema, nel rispetto degli indirizzi regionali e del quadro normativo nazionale. Gli indirizzi regionali richiamano espressamente la necessità di garantire la sostenibilità finanziaria del sistema mediante il coordinamento tra fondi regionali, nazionali, europei e cofinanziamenti locali.

La stessa D.G.R. del 22 dicembre 2025 evidenzia che, nel triennio 2023–2025, la mancata approvazione del precedente PTS non ha impedito la continuità operativa dei servizi, che è stata comunque assicurata attraverso la gestione ordinaria dei contratti di servizio in essere, sulla base degli stanziamenti previsti dalle leggi regionali di bilancio e dalla programmazione economico-finanziaria precedente. Questo elemento rafforza l'esigenza, nel PTS 2026–2028, di esplicitare in modo ordinato e leggibile il quadro finanziario dell'esercizio, anche al fine di rendere trasparente la distribuzione delle risorse e i relativi criteri di allocazione.

4.1.1 Ripartizione storica delle risorse

La ricostruzione della ripartizione storica delle risorse per l'esercizio deve avere una funzione conoscitiva e comparativa. Essa consente infatti di evidenziare il peso relativo delle diverse componenti del sistema – trasporto ferroviario, servizi automobilistici urbani, servizi automobilistici extraurbani, servizi in aree a domanda debole, eventuali accordi di programma – e di leggere in prospettiva l'evoluzione del sistema di finanziamento regionale.

I materiali disponibili ricordano, con riferimento al PTS 2019–2021, che il programma definiva il quadro dei finanziamenti per le compensazioni degli obblighi di servizio nel triennio e che la relativa componente finanziaria è stata annualmente estesa in continuità fino al 2024. Essi richiamano inoltre che la programmazione del TPL in Piemonte è sempre stata strutturata in modo da distinguere le risorse destinate al trasporto ferroviario e la ripartizione tra servizi urbani ed extraurbani.

Ai fini del PTS 2026–2028, la tabella seguente può essere utilizzata per ricostruire la serie storica delle risorse di esercizio.

Tabella 1 – Ripartizione storica delle risorse di esercizio (accertamenti AMP)

Annualità	Totale risorse esercizio (€)	Trasporto Ferroviario(€)	TPL (€)	CCNL (€) L.47-55-296	Spese di funzionamento (€)
2019	536.862.000,00	221.244.401,00	270.717.599,00	40.000.000,00	4.900.000,00
2020	536.501.040,20	220.883.441,20	270.717.599,00	40.000.000,00	4.900.000,00
2021	541.300.000,00	222.782.401,00	274.617.599,00	39.000.000,00	4.900.000,00
2022	548.003.128,54	237.495.118,25	268.608.010,29	37.000.000,00	4.900.000,00
2023	566.293.582,85	240.143.020,85	283.250.562,00	38.000.000,00	4.900.000,00
2024	550.870.465,49	225.178.903,49	282.791.562,00	38.000.000,00	4.900.000,00
2025	576.253.599,24	252.143.512,73	281.669.086,51	37.541.000,00	4.900.000,00

La tabella riporta, per ciascun esercizio di riferimento, gli impegni assunti dalla Regione Piemonte e i corrispondenti accertamenti iscritti dall'Agenzia della Mobilità Piemontese per competenza, evidenziando il quadro delle risorse destinate al finanziamento del sistema del trasporto pubblico locale.

4.1.2 Ammontare disponibile nel triennio 2026-2028

Per il triennio 2026-2028 il PTS dovrà riportare in modo esplicito l'ammontare disponibile per l'esercizio, distinguendo le risorse già allocate o programmabili per ciascuna annualità.

Tabella 2 – Ammontare disponibile per l'esercizio nel triennio 2026-2028

Annualità	Risorse regionali (€)	Fondo Nazionale Trasporti (€)	Altre fonti nazionali (€)	Totale (€)	Di cui ferroviario (€)	Di cui automobilistico (€)	Di cui spese di funzionamento (€)
2026	50.000.000	503.000.000	25.000.000	578.000.000	233.000.000	340.100.000	4.900.000
2027	50.000.000	503.000.000	25.000.000	578.000.000	233.000.000	340.100.000	4.900.000
2028	50.000.000	503.000.000	25.000.000	578.000.000	233.000.000	340.100.000	4.900.000

La tabella riporta il quadro previsionale delle risorse destinate al trasporto pubblico locale per il triennio 2026-2028, costruito sulla base degli stanziamenti iscritti nel bilancio regionale e in coerenza con i livelli storicamente assegnati al settore. Le

risorse considerate comprendono i trasferimenti regionali, la quota del Fondo Nazionale Trasporti e le ulteriori fonti di finanziamento statali destinate al sistema del TPL, consentendo di rappresentare il quadro economico di riferimento per la programmazione dei servizi.

Nella voce "Altre fonti nazionali" sono ricomprese, in particolare, le risorse previste per la copertura degli oneri derivanti dal rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri 2024–2026, nonché la quota di contributo IVA riconosciuta ai sensi della legge n. 472/1999 e direttamente acquisita da AMP quale componente del finanziamento del sistema.

I valori riportati non comprendono le risorse destinate agli interventi relativi al materiale rotabile "Minuetto", che saranno contabilizzate nella parte corrente in funzione dello stato di attuazione degli interventi, né lo stanziamento straordinario previsto per la sola annualità 2026 pari a circa 19 milioni di euro destinato al piano di rientro del settore ferroviario. Tali poste, per la loro natura specifica e non strutturale, sono state rappresentate separatamente rispetto al quadro ordinario delle risorse utilizzato per la costruzione degli scenari previsionali del Programma Triennale dei Servizi.

Il quadro riportato rappresenta pertanto la base economica di riferimento per la gestione dei contratti di servizio nel triennio e costituisce il presupposto per le successive valutazioni relative all'evoluzione dei servizi, agli investimenti e agli scenari di ottimizzazione previsti dal PTS.

La ripartizione tra componente ferroviaria, componente automobilistica e spese di funzionamento consente di evidenziare le principali destinazioni delle risorse disponibili. Le spese di funzionamento comprendono gli oneri necessari per l'esercizio delle funzioni attribuite all'Agenzia della mobilità piemontese, incluse le attività di programmazione, affidamento, monitoraggio, controllo e gestione dei contratti di servizio, nonché le connesse spese di personale.

La tabella seguente riporta il dettaglio della ripartizione delle risorse della componente automobilistica per ciascun bacino di mobilità, già aggiornata con le stime effettuate per le gare in corso, in tale componente sono ricomprese anche altre tipologie di servizio residuali quali ad esempio il servizio di navigazione e servizi a fune.

La Tabella comprende gli importi relativi all'IVA applicata alle compensazioni riconosciute nell'ambito dei Contratti di Servizio, nonché ai trasferimenti erogati agli

Enti sottoscrittori degli Accordi di Programma (AdP). Sono altresì inclusi i contributi CCNL (L. 47/2004, L. 58/2005, L. 296/2006), distinti per bacino, comprensivi della relativa IVA ove applicabile, nonché le risorse trasferite da altri Enti del bacino per il finanziamento dei servizi di TPL e delle misure di agevolazione tariffaria.

Tabella 3 – Ammontare disponibile per Bacino per i servizi esclusi i ferroviari 2026–2028 (espressi in milioni)

Bacino	2026		2027		2028	
	Totale	di cui EELL	Totale	di cui EELL	Totale	di cui EELL
SUD	36,30 €	0,13 €	36,30 €	0,13 €	36,30 €	0,13 €
SUD EST	32,04 €	2,44 €	32,04 €	2,44 €	32,04 €	2,44 €
NORD EST	37,14 €	2,97 €	37,14 €	2,97 €	37,14 €	2,97 €
METROPOLITANO	42,22 €	2,12 €	42,22 €	2,12 €	42,22 €	2,12 €
METROPOLITANO Urbano e suburbano di Torino	193,67 €	5,23 €	193,67 €	5,23 €	193,67 €	5,23 €

Le spese di funzionamento dell'Agenzia della Mobilità Piemontese sono finanziate dalla Regione Piemonte ai sensi dell'art. 26, comma 3, della L.R. 1/2000, che pone a carico del bilancio regionale gli oneri connessi all'esercizio delle funzioni delegate in materia di trasporto pubblico locale.

Le risorse trasferite dalla Regione hanno natura vincolata alle finalità del trasporto pubblico locale e sono destinate a coprire i costi necessari all'esercizio delle funzioni attribuite all'Agenzia, comprese le spese per il personale. Le eventuali economie non utilizzate nell'esercizio possono essere riportate agli esercizi successivi o destinate al finanziamento dei servizi di TPL secondo le modalità previste dalla normativa vigente, restando in ogni caso vincolate alle finalità istituzionali dell'Ente.

La Regione Piemonte riconosce annualmente all'Agenzia un importo pari a € 4.900.000 destinato alle spese di funzionamento, comprensivo sia delle risorse necessarie all'acquisizione di beni e servizi sia di quelle destinate alla copertura del costo del personale. Tale finanziamento è funzionale all'esercizio delle attività di programmazione, pianificazione, affidamento, monitoraggio e controllo del trasporto pubblico locale e regionale, nonché alla gestione dei sistemi informativi e degli

strumenti di integrazione tariffaria e digitale del sistema della mobilità piemontese e tiene conto dell'ampliamento delle competenze attribuite all'Agenzia a seguito della riforma regionale del 2015.

Tabella 4 – Spese di funzionamento e spese del personale nel triennio 2026–2028

Annualità	Spesa Funzionamento (€)	Di cui plafond spesa personale
2026	4.900.000	2.938.857,23
2027	4.900.000	2.938.857,23
2028	4.900.000	2.938.857,23

Rientrano nelle spese di funzionamento finanziate dalla Regione Piemonte:

- le spese per il personale dipendente, comprese le componenti fisse e accessorie della retribuzione;
- le eventuali indennità connesse all'attribuzione di funzioni aggiuntive o di direzione;
- le spese per consulenze, servizi strumentali e funzionamento degli organi;
- ogni altra spesa necessaria all'esercizio delle funzioni istituzionali attribuite all'Agenzia.

L'Agenzia ha continuato ad applicare in via prudenziale il parametro di riferimento derivante dall'art. 1, comma 562, della L. 296/2006, rideterminato nel 2018 in € 2.938.857,23 al fine di garantire l'invarianza della spesa pubblica connessa alle funzioni trasferite. Tuttavia, tale valore risulta oggi riferito ad una realtà organizzativa, funzionale ed economica profondamente diversa da quella attuale, non considerando le ulteriori funzioni attribuite all'Agenzia, il trasferimento delle competenze regionali in materia ferroviaria, il mancato completamento del processo di riallocazione del personale previsto dalla riforma del 2015 e la significativa evoluzione dei costi intervenuta nell'ultimo decennio.

Permane inoltre un significativo disallineamento tra la dotazione organica prevista a seguito della riforma regionale (53 dipendenti) e quella effettivamente disponibile presso l'Agenzia (consistenza media 22,8 dip.), con la conseguenza che una parte delle funzioni trasferite viene tuttora svolta in condizioni di sottodimensionamento organizzativo rispetto agli assetti originariamente programmati con conseguente

riduzione della capacità amministrativa necessaria per l'esercizio delle funzioni assegnate.

La spesa del personale dell'Agenzia presenta inoltre carattere integralmente eterofinanziato, essendo coperta mediante risorse regionali specificamente destinate all'esercizio delle funzioni delegate. Tale peculiarità è stata più volte valorizzata dalla giurisprudenza contabile¹, che ha evidenziato come le spese sostenute per l'esercizio di funzioni delegate e integralmente finanziate dall'ente delegante non possano essere assimilate automaticamente alla spesa ordinaria dell'ente utilizzatore.

Analogo principio trova applicazione con riferimento al trattamento accessorio del personale. Le risorse regionali destinate alle spese di funzionamento comprendono infatti anche la copertura dei relativi oneri e risultano integralmente finanziate da trasferimenti esterni. In conformità ai principi espressi dalla Corte dei Conti e dalla Sezione delle Autonomie², tali somme non determinano un incremento della spesa pubblica a carico dell'Agenzia e non possono essere assimilate a risorse proprie dell'Ente ai fini dell'applicazione dei limiti costruiti per contesti ordinamentali differenti.

Alla luce dell'evoluzione normativa e istituzionale intervenuta dopo la riforma regionale del 2015, i parametri storici utilizzati ai fini del contenimento della spesa del personale non risultano più pienamente rappresentativi dell'attuale dimensione organizzativa e funzionale dell'Agenzia. Essi possono costituire esclusivamente un riferimento prudenziale nella programmazione del fabbisogno, ma non possono tradursi in un limite che impedisca l'utilizzo delle risorse regionali specificamente assegnate per l'esercizio delle funzioni delegate.

Le risorse regionali destinate al personale e al trattamento accessorio devono pertanto essere considerate parte integrante del finanziamento del sistema regionale del trasporto pubblico locale e strumento indispensabile per garantire l'effettivo esercizio delle funzioni di programmazione, affidamento, monitoraggio, controllo e

¹ Corte dei conti – Sezione delle Autonomie, deliberazioni n. 20/SEZAUT/2017/QMIG e n. 23/SEZAUT/2017/QMIG, nelle quali viene affermato il principio secondo cui le spese integralmente finanziate mediante risorse esterne vincolate non determinano effetti espansivi sulla spesa dell'ente beneficiario e possono essere escluse dai limiti finanziari previsti per la spesa di personale, purché sia dimostrata la completa copertura esterna del relativo onere.

² Corte dei conti – Sezione regionale di controllo per la Lombardia, deliberazione n. 111/2022/PAR, che ha riconosciuto la non rilevanza ai fini dell'art. 23, comma 2, del D.Lgs. 75/2017 delle risorse integralmente eterofinanziate e destinate alla copertura del trattamento accessorio del personale, in quanto prive di effetti incrementali sul bilancio dell'ente utilizzatore. In termini analoghi, Corte dei conti – Sezione regionale di controllo per l'Umbria, deliberazione n. 39/2026/PAR, con riferimento alle spese sostenute per l'esercizio di funzioni delegate e finanziate dall'ente delegante.

innovazione attribuite all'Agenzia. Il loro utilizzo non costituisce pertanto un incremento organizzativo dell'Ente, ma l'attuazione delle scelte di governance e delle funzioni che la Regione Piemonte ha progressivamente trasferito e finanziato nel corso degli anni.

4.1.3 Ripartizione delle risorse nel triennio 2026-2028

La ripartizione delle risorse nel triennio 2026–2028 dovrà esplicitare, in coerenza con la L.R. 1/2000, l'entità delle risorse destinate al trasporto ferroviario e la distribuzione tra servizi urbani ed extraurbani, nonché la relativa attribuzione agli enti soggetti di delega. Questo livello di dettaglio assume una funzione decisiva, in quanto consente di rendere trasparente sia la struttura della spesa sia la coerenza tra programmazione, contratti di servizio e assetto dei bacini.

Nel corso del triennio 2026–2028 sarà necessario sviluppare un quadro di raccordo tra l'attuale modalità di ripartizione delle risorse e il nuovo modello organizzativo derivante dalle procedure di affidamento avviate da AMP. Le gare regionali ridefiniscono infatti in modo significativo l'assetto dei servizi, superando in larga misura la separazione tra componenti urbane ed extraurbane e introducendo una programmazione integrata articolata in otto lotti di gara, cui si aggiungono il lotto relativo alle aree a domanda debole, gli affidamenti in house e le ulteriori forme di regolazione previste per particolari contesti territoriali.

In tale scenario, la rappresentazione delle risorse richiesta dalla L.R. 1/2000 dovrà progressivamente evolvere verso una lettura coerente con il nuovo assetto contrattuale e con la struttura dei bacini di mobilità, mantenendo nel contempo una adeguata confrontabilità con le classificazioni storicamente utilizzate. La quantificazione delle componenti urbane ed extraurbane assumerà pertanto sempre più una funzione conoscitiva e statistica, basata su criteri tecnici e parametrici, mentre la programmazione e la gestione delle risorse saranno progressivamente riferite ai nuovi ambiti contrattuali e ai livelli di servizio effettivamente erogati.

Anche il ruolo degli Accordi di Programma è destinato a essere significativamente ridimensionato rispetto al passato. Le procedure di affidamento sono infatti costruite con l'obiettivo di ricomprendere all'interno dei contratti di servizio la maggior parte delle attività oggi finanziate attraverso strumenti separati, favorendo una gestione unitaria e integrata dei servizi. Gli Accordi di Programma manterranno una funzione complementare e residuale, prevalentemente rivolta a quei servizi che, per le loro

specifiche caratteristiche organizzative o per la necessità di coinvolgere soggetti diversi dagli operatori tradizionali del TPL, non trovino un'adeguata collocazione nell'ambito dei contratti di lotto e richiedano modelli dedicati tipici delle aree a domanda debole.

Il processo di transizione verso il nuovo assetto costituirà pertanto uno degli elementi centrali del PTS e richiederà un costante coordinamento tra programmazione economico-finanziaria, contratti di servizio, politiche tariffarie e monitoraggio del sistema, al fine di garantire continuità amministrativa, trasparenza nella ripartizione delle risorse e coerenza con l'evoluzione dell'offerta di trasporto.

4.2 Le risorse finanziarie disponibili per gli investimenti

Le risorse per gli investimenti rappresentano la componente attraverso cui il PTS sostiene l'ammodernamento del sistema, il rinnovo del parco mezzi, il miglioramento della qualità e il raggiungimento degli standard ambientali e prestazionali fissati dalla programmazione regionale e dalla regolazione di settore. Gli indirizzi regionali 2026–2028 attribuiscono particolare rilievo al rinnovo dei mezzi e al miglioramento degli elementi infrastrutturali funzionali al servizio, con priorità per autobus e treni a basse emissioni e per gli interventi necessari a garantire qualità, accessibilità e affidabilità.

4.2.1 Investimenti per il trasporto pubblico locale non ferroviario

I materiali di affidamento disponibili riportano che, al 31 dicembre 2025, le risorse complessivamente destinate al rinnovo del materiale rotabile del TPL non ferroviario nell'ambito del Piano autobus regionale 2024–2033 ammontano a **147.707.456,91 euro**, derivanti da tre principali fonti: **40.000.000,00 euro** dal Fondo Sviluppo e Coesione 2021–2027, **101.559.288,00 euro** dal Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile e **6.148.168,91 euro** dai fondi assegnati con il decreto interministeriale n. 223 del 29 maggio 2020, come modificato dal D.M. 80 del 31/03/2022.

Per la fonte MIT-DM 223/2020, dei **6.593.030,15 euro** originariamente destinati al rinnovo del materiale rotabile risultano non utilizzati **524.156,70 euro**, prospetticamente destinabili al nuovo Piano autobus regionale 2024–2028.

La medesima documentazione evidenzia inoltre che, con DD n. 2773 del 20 dicembre 2024, la Regione Piemonte ha approvato il riparto di quota parte delle risorse previste

dal programma regionale degli investimenti tra i quattro bacini di mobilità, per un totale di **93.320.500,66 euro**, limitatamente alle annualità 2025–2028. Nello specifico, la sintesi riportata nei materiali indica la seguente distribuzione: **Bacino Sud** 13.340.493,50 euro, **Bacino Sud Est** 11.753.065,45 euro, **Bacino Nord Est** 14.069.839,75 euro e **Bacino Metropolitano** 54.126.101,96 euro.

In coerenza con le Azioni 26 e 35 richiamate dall'impostazione del capitolo, il PTS può inoltre prevedere una linea di investimento dedicata alle attrezzature per la micromobilità, da considerare come componente integrata del rinnovo del parco mezzi e della qualificazione del servizio, in particolare per il trasporto delle biciclette, la predisposizione di supporti dedicati e le dotazioni funzionali all'interscambio. Nei materiali fin qui disponibili non emergono però importi puntuali già quantificati per tale specifica voce, che potrà pertanto essere esplicitata come linea programmatica da valorizzare nelle tabelle di dettaglio.

Tabella 5 – Investimenti TPL non ferroviario: quadro risorse disponibili

Fonte finanziaria	Importo (€)	Orizzonte temporale	Note
FSC 2021–2027	40.000.000,00	2025–2028	Programma regionale investimenti autobus
PSNMS	101.559.288,00	2024–2033	Piano autobus regionale
DM 223/2020 e s.m.i.	6.148.168,91	2024–2028	Fondi dedicati al rinnovo mezzi
Totale	147.707.456,91		

4.2.2 Investimenti per il trasporto ferroviario

Lo sviluppo del servizio si accompagna all'introduzione di nuovo materiale rotabile e alla progressiva riduzione dell'età media della flotta. In particolare, per il sistema SFR il contratto prevede a regime l'inserimento di 9 treni ad alta capacità ROCK e 24 treni a media capacità POP; per SFM il contratto prevede a regime l'inserimento di 29 treni ad alta capacità ROCK e 9 treni a media capacità POP, con l'obiettivo di ottenere una flotta omogenea di ultima generazione, dotata di sistemi informativi moderni, accessibilità per le persone a ridotta mobilità e elevata disponibilità di posti bici.

Tabella 6 – Investimenti per il trasporto ferroviario: quadro risorse disponibili

Intervento / programma	Quantità / consistenza	Periodo	Stato / note
Treni ROCK (SFM)	29 unità	a regime contrattuale	Flotta ad alta capacità
Treni POP (SFM)	9 unità	a regime contrattuale	Flotta a media capacità
Treni ROCK (SFR)	9 unità	a regime contrattuale	Flotta ad alta capacità
Treni POP (SFR)	24 unità	a regime contrattuale	Flotta ad alta capacità

4.2.3 Risorse per gli investimenti

Il quadro complessivo delle risorse per gli investimenti deve essere presentato in modo unificato, rendendo leggibile il raccordo tra programmi per il TPL non ferroviario, programmi per il trasporto ferroviario e ulteriori componenti di investimento connesse alla qualità del servizio, alla digitalizzazione, all'intermodalità e alla micromobilità. Gli indirizzi regionali richiamano infatti non solo il rinnovo dei mezzi, ma anche il potenziamento delle infrastrutture e dei sistemi tecnologici a supporto del servizio.

Tabella 7 – Tabella Quadro riepilogativo delle risorse per investimenti

Macro-ambito	Fonte / programma	Importo (€)	Orizzonte temporale	Note
TPL non ferroviario	FSC	40.000.000,00	2025–2028	
TPL non ferroviario	PSNMS	101.559.288,00	2024–2033	
TPL non ferroviario	DM 223/2020	6.148.168,91	2024–2028	
Trasporto ferroviario	Rinnovo flotta SFM	181.993.321,52	2021-2035	Fondi propri Trenitalia
Trasporto ferroviario	Rinnovo flotta SFR	202.700.123,52	2022 - 2032	
Trasporto ferroviario	Manutenzione treni	44.364.616,50	2022-2027	

Dei suddetti importi, 181,2 milioni di euro riguardano investimenti sostenuti con risorse proprie di Trenitalia per il Contratto di Servizio SFM 2021-2035, il cui ammortamento è riconosciuto nell'ambito della compensazione annuale corrisposta dall'Ente, in conformità alle previsioni contrattuali e del Piano Economico Finanziario.

Dei suddetti importi, la cifra di 44,3 milioni di euro riguardano gli investimenti sostenuti per la manutenzione di n.3 treni ETR 234 per la somma di 6,4 milioni di euro mantenuti presso Alstom Ferroviaria e consegnati nel 2025, attualmente in servizio sulle linee gestite dai Contratti di Servizio con Trenitalia S.p.A.; di n.19 minuetti TTR ex GTT per la somma pari a 37,9 milioni di euro, attualmente in manutenzione presso gli stabilimenti di Trenitalia S.p.A. di Foligno e Foggia per la rimessa in esercizio.

4.3 Scenari per ottimizzare le risorse

Il PTS non deve limitarsi a fotografare il quadro delle risorse disponibili, ma deve anche introdurre scenari evolutivi in grado di orientare le decisioni pubbliche verso un miglior valore pubblico della spesa, una maggiore coerenza tra risorse e domanda, un innalzamento della qualità del servizio e una sostenibilità finanziaria di medio periodo. Gli indirizzi regionali e le relazioni dei lotti e di affidamento di AMP richiamano esplicitamente l'esigenza di migliorare efficienza e sostenibilità economica, di introdurre criteri premianti per qualità e sostenibilità e di adottare scelte data-driven fondandole su un monitoraggio continuo della domanda, dell'offerta e della qualità del servizio.

4.3.1 Scenari di ottimizzazione della distribuzione delle risorse per i servizi sulla base delle banche dati

Un primo esercizio di riequilibrio nell'utilizzo delle risorse è già stato sviluppato nell'ambito delle Relazioni dei Lotti predisposte da AMP a supporto delle procedure di affidamento dei servizi. In tale contesto, la determinazione delle risorse attribuibili ai singoli lotti è stata infatti effettuata facendo riferimento ai costi standard dei servizi, superando almeno in parte la logica della mera riproposizione delle assegnazioni storiche e introducendo criteri maggiormente orientati all'efficienza produttiva e all'omogeneità delle condizioni economiche poste a base degli affidamenti.

Tale approccio ha consentito di costruire una prima rappresentazione comparabile dei fabbisogni economici associati ai diversi ambiti di servizio e di definire basi economiche coerenti con il nuovo assetto dei lotti e dei relativi contratti di servizio. Esso rappresenta pertanto un importante passaggio evolutivo verso modelli di allocazione delle risorse maggiormente basati su elementi oggettivi e misurabili.

Occorre tuttavia evidenziare che la metodologia adottata nelle Relazioni dei Lotti risponde principalmente all'esigenza di stimare i costi dei servizi oggetto di affidamento e non è stata progettata per rappresentare compiutamente tutti i fattori che dovranno concorrere, in futuro, alla definizione dei criteri di distribuzione delle risorse di esercizio. Essa non considera infatti, se non indirettamente, ulteriori elementi quali i livelli della domanda espressa e potenziale, gli obiettivi di copertura territoriale, le esigenze di accessibilità delle aree a domanda debole, il ruolo dei servizi nella gerarchia della rete regionale, gli obiettivi di integrazione modale o gli eventuali Livelli Adeguati di Servizio (LAS) che saranno definiti a livello nazionale e successivamente declinati in ambito regionale.

Per tale ragione, i valori economici elaborati nell'ambito delle Relazioni dei Lotti rappresentano una prima base di riferimento utile per l'evoluzione dei criteri di allocazione delle risorse, ma non possono essere considerati, da soli, un modello completo di riparto. La futura disponibilità dei LAS, dei costi standard nazionali e delle informazioni rese disponibili dal SIRT e dai sistemi di monitoraggio potrà consentire la costruzione di modelli più articolati, capaci di coniugare efficienza economica, qualità del servizio, equità territoriale e risposta ai reali fabbisogni di mobilità dei cittadini. Il primo scenario evolutivo riguarda la distribuzione delle risorse di esercizio e la loro possibile riallocazione sulla base delle informazioni progressivamente rese disponibili dal Sistema Informativo Regionale dei Trasporti (SIRT), dal monitoraggio della domanda, dai sistemi di bigliettazione elettronica, dai dati di esercizio e dagli altri strumenti di conoscenza sviluppati a livello regionale.

Le Relazioni dei lotti e i capitoli del presente Programma evidenziano infatti come il sistema regionale disponga oggi di basi informative significativamente più strutturate rispetto al passato. Il monitoraggio della domanda, i dati di vendita e validazione dei titoli di viaggio, le informazioni provenienti dai sistemi AVL e di tracciamento dei mezzi, gli indicatori di qualità del servizio, le fonti esterne di analisi della mobilità e i contributi dei Mobility Manager consentono oggi di rappresentare in maniera più accurata le esigenze di spostamento della popolazione e le caratteristiche dei diversi territori.

In tale contesto, il progressivo superamento dei criteri storici di distribuzione delle risorse e la futura introduzione dei Livelli Adeguati di Servizio (LAS), una volta definiti a livello nazionale e recepiti nell'ordinamento regionale, potranno consentire

l'evoluzione verso modelli di allocazione maggiormente orientati ai fabbisogni di mobilità, all'efficacia del servizio e al raggiungimento degli obiettivi di programmazione.

Nelle more della completa definizione del quadro regolatorio nazionale relativo ai LAS, il PTS individua alcuni indicatori potenzialmente idonei a supportare le future valutazioni sulla distribuzione delle risorse. Tali indicatori non assumono carattere prescrittivo, ma costituiscono una prima base di lavoro suscettibile di aggiornamento e integrazione sulla base dell'evoluzione normativa e del confronto con gli Enti Consorziati, i Bacini di mobilità e la Regione Piemonte.

L'obiettivo non è quello di ridurre meccanicamente la spesa o di introdurre automatismi redistributivi, ma di costruire strumenti di supporto alle decisioni capaci di allineare progressivamente l'offerta ai fabbisogni effettivi, alle caratteristiche dei diversi bacini e alla gerarchia della rete regionale, garantendo nel contempo equità territoriale, accessibilità dei servizi e sostenibilità economica del sistema.

Tabella 8 – Scenario redistributivo basato su dati di domanda, qualità e performance

<i>Ambito di valutazione</i>	<i>Possibili indicatori di riferimento</i>
<i>Domanda di mobilità</i>	<i>Passeggeri trasportati; validazioni BIP; spostamenti sistematici; domanda potenziale rilevata dalle indagini di mobilità; indicatori derivanti da Big Data e Mobility Manager</i>
<i>Adeguatezza domanda/offerta</i>	<i>Passeggeri/km; coefficiente di riempimento; utilizzo medio delle corse; rapporto tra domanda servita e capacità offerta</i>
<i>Copertura territoriale</i>	<i>Popolazione servita; partenze per comune/giorno, accessibilità ai nodi; copertura dei poli attrattori; indicatori riferiti alle aree a domanda debole</i>
<i>Qualità del servizio</i>	<i>Regolarità; puntualità; affidabilità; soddisfazione dell'utenza; indicatori ART</i>
<i>Dotazione Infrastrutturale</i>	<i>Dotazione impianti fissi e load factor, rete di ricarica e numero di bus per impianto</i>
<i>Efficienza economica</i>	<i>Ricavi da traffico; rapporto ricavi/costi; costo per passeggero trasportato; costo per km prodotto</i>
<i>Intermodalità e integrazione</i>	<i>Accessibilità ai nodi di interscambio; integrazione ferro-gomma; utilizzo dei sistemi MaaS e BIP; livelli di integrazione tariffaria</i>
<i>Sostenibilità ambientale</i>	<i>Emissioni per passeggero trasportato; quota di flotta a basse emissioni; consumo energetico del servizio</i>
<i>Obiettivi regionali e LAS</i>	<i>Indicatori che saranno definiti dalla disciplina nazionale sui Livelli Adeguati di Servizio o eventuali indicatori condivisi a livello regionale</i>

Il completamento del quadro nazionale relativo ai Costi Standard e ai Livelli Adeguati di Servizio potrà comportare l'adozione di ulteriori indicatori o l'adeguamento di quelli

sopra richiamati. In ogni caso, il principio guida dovrà rimanere quello di garantire una distribuzione delle risorse trasparente, oggettiva e coerente con gli obiettivi di mobilità, qualità ed equità territoriale definiti dal Programma Triennale dei Servizi.

4.3.2 Scenari relativi agli investimenti per il trasporto pubblico locale non ferroviario

Per il trasporto pubblico locale non ferroviario, gli scenari di ottimizzazione riguardano prioritariamente il presidio dell'attuazione dei programmi di investimento destinati al rinnovo del parco mezzi, al miglioramento delle dotazioni tecnologiche e all'innalzamento degli standard di qualità, accessibilità e sostenibilità ambientale del servizio. In tale prospettiva, particolare rilevanza assume il monitoraggio dell'avanzamento fisico e contabile degli interventi finanziati, la verifica del rispetto dei cronoprogrammi approvati e il controllo delle procedure di rendicontazione necessarie per l'erogazione dei contributi regionali, nazionali ed europei destinati al settore.

Il PTS individua, pertanto, nel monitoraggio continuo dello stato di avanzamento degli investimenti uno strumento essenziale per garantire il pieno utilizzo delle risorse disponibili, il rispetto delle tempistiche previste dai programmi di finanziamento e la capacità del sistema di trasformare le disponibilità finanziarie in investimenti effettivamente realizzati e messi a disposizione dell'utenza. Il presidio congiunto dell'avanzamento fisico delle forniture, dell'avanzamento della spesa certificata e dell'erogazione dei contributi consente inoltre di individuare tempestivamente eventuali criticità attuative, ridurre il rischio di perdita o definanziamento delle risorse assegnate e massimizzare la capacità di assorbimento dei fondi disponibili.

In questo contesto, la possibilità di riallocare eventuali economie, residui o risorse non utilizzate verso interventi coerenti con gli indirizzi regionali rappresenta un importante elemento di flessibilità gestionale, che dovrà essere costantemente monitorato al fine di assicurare il più efficace impiego delle risorse pubbliche destinate al TPL.

Sulla base dei contenuti e delle priorità individuate nel presente Programma o conseguentemente all'aggiudicazione delle gare, la Regione potrà inoltre valutare, nell'ambito dei successivi documenti di programmazione economico-finanziaria e compatibilmente con le risorse che si renderanno disponibili, il finanziamento di ulteriori interventi infrastrutturali a supporto del trasporto pubblico locale. In

particolare, potranno essere oggetto di attenzione il potenziamento e la riqualificazione delle fermate, dei nodi di interscambio, dei Movicentro e delle altre infrastrutture funzionali all'integrazione modale, all'accessibilità del servizio e all'attuazione delle strategie regionali in materia di intermodalità e mobilità sostenibile.

Particolare interesse potranno assumere anche le proposte di investimento eventualmente formulate dagli affidatari nell'ambito delle procedure di gara, soprattutto qualora risultino coerenti con gli obiettivi del PTS e siano suscettibili di attivare forme di cofinanziamento o di collaborazione tra operatori, Regione ed enti territoriali, contribuendo ad ampliare gli effetti degli investimenti pubblici e ad accrescere il valore generato per il sistema della mobilità regionale.

4.3.3 Scenari relativi agli investimenti per il trasporto ferroviario

Per il trasporto ferroviario, gli scenari di ottimizzazione riguardano principalmente il presidio dell'attuazione dei programmi di investimento già avviati e la capacità di garantirne il completo e tempestivo utilizzo. In tale prospettiva, assume particolare rilevanza il monitoraggio dell'avanzamento fisico e contabile degli interventi, la verifica del rispetto dei cronoprogrammi approvati e il controllo dei processi di rendicontazione necessari all'erogazione dei contributi regionali, nazionali ed europei destinati al settore ferroviario.

L'attenzione del PTS è pertanto rivolta non soltanto alla programmazione delle risorse, ma soprattutto alla capacità del sistema di trasformare le disponibilità finanziarie in investimenti effettivamente realizzati, nel rispetto delle tempistiche previste e delle condizioni poste dagli enti finanziatori. Il monitoraggio continuo dello stato di attuazione degli interventi consente infatti di individuare tempestivamente eventuali criticità, ritardi procedurali o scostamenti rispetto agli obiettivi programmati, favorendo l'adozione delle necessarie azioni correttive.

Particolare attenzione dovrà essere dedicata alla correlazione tra avanzamento fisico delle forniture e delle opere, avanzamento della spesa certificata ed erogazione dei contributi, al fine di massimizzare la capacità di assorbimento delle risorse disponibili e ridurre il rischio di definanziamento o di mancato utilizzo dei fondi assegnati. In tale quadro, il presidio dei programmi di investimento costituisce uno strumento essenziale per garantire la piena attuazione degli interventi previsti e la sostenibilità finanziaria del sistema nel medio e lungo periodo.

La possibilità di riallocare eventuali economie, residui o risorse non utilizzate verso programmi coerenti con gli indirizzi regionali rappresenta inoltre un elemento di flessibilità gestionale che dovrà essere costantemente monitorato, al fine di assicurare il più efficace impiego delle risorse pubbliche destinate allo sviluppo del trasporto ferroviario regionale.

4.3.4 Ottimizzazione fiscale: nuovi assetti dell'Agenzia

Un ulteriore scenario di ottimizzazione riguarda la struttura fiscale del sistema e, in particolare, la possibilità di valutare assetti giuridici e organizzativi dell'Agenzia in grado di migliorare l'efficienza complessiva del finanziamento dei contratti di servizio e l'impiego delle risorse pubbliche destinate al trasporto pubblico locale.

Gli indirizzi per la redazione del Programma Triennale dei Servizi individuano infatti, tra le possibili evoluzioni della governance regionale, l'opportunità di approfondire soluzioni che consentano una maggiore efficienza fiscale, con particolare riferimento al trattamento dell'IVA applicata ai contratti di servizio, mantenendo al contempo inalterate le funzioni di programmazione, coordinamento e governo esercitate dall'Agenzia e dagli Enti consorziati.

La riflessione non assume pertanto carattere meramente organizzativo, ma si inserisce in una più ampia valutazione strategica finalizzata a verificare se differenti configurazioni giuridiche e/o gestionali possano contribuire ad aumentare la quota di risorse effettivamente destinabili ai servizi, riducendo componenti di costo oggi non recuperabili e migliorando l'efficienza complessiva del sistema di finanziamento del TPL piemontese.

Il percorso di valutazione dei possibili assetti evolutivi dell'Agenzia si intreccia inoltre con la progressiva realizzazione del sistema regionale di tariffazione integrata e con la costituzione del soggetto deputato alla gestione delle tariffe regionali, dell'integrazione tariffaria e delle attività di clearing tra gli operatori del trasporto pubblico. Le procedure di affidamento e i relativi contratti di servizio prevedono infatti l'adesione degli operatori ad un consorzio incaricato della gestione, del clearing e della vendita delle tariffe regionali, quale elemento abilitante per l'attuazione del sistema BIP, delle logiche pay-per-use e dell'evoluzione verso l'ecosistema MaaS regionale.

La definizione dei futuri assetti organizzativi dell'Agenzia dovrà pertanto essere valutata in modo coordinato con l'evoluzione di tale soggetto, considerando le possibili sinergie, le interazioni tra le rispettive funzioni e il ruolo che ciascun organismo sarà chiamato a svolgere nella futura governance regionale della mobilità. La gestione delle politiche tariffarie, la redistribuzione dei ricavi derivanti dai sistemi integrati, l'attuazione delle logiche di pay-per-use, l'interoperabilità tra operatori e le future evoluzioni MaaS rappresentano infatti elementi strettamente connessi alla programmazione dei servizi e alla sostenibilità economica del sistema.

La riflessione sugli assetti futuri dell'Agenzia non deve pertanto essere letta come un intervento di natura esclusivamente organizzativa, ma come parte integrante del processo di trasformazione del sistema regionale della mobilità che, nel periodo di validità del presente Programma, vedrà la contemporanea attuazione delle nuove gare per il TPL, l'avvio del sistema tariffario regionale integrato, la costituzione del soggetto di clearing regionale e l'ingresso di nuovi investimenti a supporto degli obiettivi pubblici di mobilità sostenibile. In questo contesto, l'eventuale evoluzione dell'assetto dell'Agenzia dovrà essere valutata in funzione della sua capacità di contribuire alla creazione di valore pubblico ed all'utilizzo più efficiente delle risorse disponibili.

4.3.5 CONCLUSIONI

Il quadro delle risorse finanziarie e degli scenari di ottimizzazione assume nel PTS 2026–2028 una valenza che va oltre la mera rappresentazione contabile delle disponibilità per l'esercizio e gli investimenti. Il triennio considerato coincide infatti con la progressiva attuazione delle nuove procedure di affidamento dei servizi di TPL, destinate a ridisegnare in modo significativo l'impiego delle risorse pubbliche e a mobilitare rilevanti investimenti da parte degli operatori economici affidatari.

In questa prospettiva, il Programma Triennale dei Servizi rappresenta il ponte tra il sistema attuale, caratterizzato dagli assetti contrattuali ereditati dal passato, e il nuovo assetto che emergerà dall'attuazione delle gare e dei futuri contratti di servizio. Il PTS fornisce quindi il quadro di riferimento entro il quale valutare gli effetti economici, finanziari e patrimoniali della transizione, verificando come le risorse pubbliche, gli investimenti privati e i nuovi meccanismi di regolazione concorrano al miglioramento della qualità, dell'accessibilità, della sostenibilità ambientale e dell'integrazione modale del sistema regionale dei trasporti.

L'apertura al mercato e l'affidamento dei servizi mediante procedure competitive consentono infatti di attivare una significativa capacità di investimento privata a supporto degli obiettivi pubblici, accelerando il rinnovo delle flotte, la diffusione delle tecnologie digitali, l'adeguamento delle infrastrutture di supporto, l'integrazione tariffaria e l'evoluzione verso il paradigma MaaS. In tale contesto, il valore degli investimenti realizzati dagli affidatari costituisce uno degli elementi attraverso cui misurare il valore pubblico aggiunto generato dalle nuove gare, in termini di benefici per gli utenti, per i territori e per l'intero sistema regionale della mobilità.

Particolare attenzione dovrà essere dedicata agli investimenti che i futuri affidatari potranno proporre nell'ambito delle procedure di gara con riferimento ai nodi di interscambio, alle fermate e più in generale agli elementi infrastrutturali funzionali all'accessibilità e alla qualità del servizio. In coerenza con gli indirizzi del PTS relativi all'intermodalità, ai nodi della rete e alla qualificazione del sistema delle fermate, le offerte potranno infatti contenere proposte migliorative finalizzate a potenziare l'interscambio tra modalità di trasporto, migliorare l'accessibilità delle infrastrutture, rafforzare l'informazione all'utenza, integrare i servizi di micromobilità e incrementare l'attrattività complessiva del trasporto pubblico.

Qualora tali proposte presentino caratteristiche di particolare interesse sotto il profilo della funzionalità trasportistica, della sostenibilità economica e dei benefici generati per il territorio, esse potranno costituire la base per la costruzione di programmi di investimento condivisi tra soggetti affidatari, Regione Piemonte, Agenzia della Mobilità Piemontese ed enti territoriali interessati. In tale prospettiva, il ricorso alle procedure competitive non rappresenta soltanto uno strumento per l'affidamento dei servizi, ma anche un'occasione per individuare e selezionare progettualità innovative capaci di attrarre ulteriori risorse pubbliche e private, accelerando la modernizzazione delle infrastrutture di supporto al TPL e massimizzando il valore pubblico generato dagli investimenti.

Il PTS riconosce pertanto che l'evoluzione del sistema dei nodi e delle fermate non dipenderà esclusivamente dalle risorse già programmate dagli enti pubblici, ma potrà beneficiare anche delle proposte e della capacità progettuale degli operatori economici, favorendo modelli di partenariato e cofinanziamento orientati al miglioramento della qualità del servizio e alla valorizzazione del ruolo del trasporto pubblico quale infrastruttura strategica per lo sviluppo dei territori.

Il quadro finanziario del triennio dovrà inoltre essere letto tenendo conto di alcuni rilevanti fattori evolutivi oggi non ancora completamente quantificabili. Tra questi assumono particolare rilievo sia il progressivo aggiornamento dei criteri di riparto del Fondo Nazionale Trasporti in relazione all'attuazione dei Livelli Adeguati di Servizio (LAS) e dei metodi di stima del costo standard, sia le risorse aggiuntive che potranno derivare dagli interventi statali di sostegno connessi al rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale Autoferrotranvieri 2024–2026. Trattandosi di processi normativi e finanziari ancora in fase di definizione o consolidamento, i relativi effetti non risultano allo stato pienamente stimabili e dovranno essere oggetto di successivi aggiornamenti e monitoraggi nell'ambito dell'attuazione del Programma.

Il presente capitolo costituisce pertanto lo strumento attraverso cui valutare non soltanto la sostenibilità delle risorse disponibili, ma anche la capacità del nuovo sistema di affidamenti di generare efficienza, attrarre investimenti, sostenere l'innovazione e accrescere il valore pubblico prodotto dal trasporto pubblico locale piemontese.

5 Elenco Allegati

Allegato A - Descrizione dei servizi e degli investimenti

Allegato B – Cartografie dei sistemi di interesse regionale e sovraregionale

Allegato C - Esempi di finanziamenti attivi o di prossima attivazione

Allegato D – Strumenti di pianificazione

Allegato E – Piano adeguamento fermate

GLOSSARIO

ADD - Aree a Domanda Debole

AMP - Agenzia della Mobilità Piemontese

ART - Autorità di Regolazione dei Trasporti

BIP - Biglietto Integrato Piemonte

CSR-BIP - Centro Servizi Regionale del sistema BIP

DIT - Debito Informativo Trasporti

FNT - Fondo Nazionale Trasporti

LAS - Livelli Adeguati di Servizio

MaaS - Mobility as a Service

PEF - Piano Economico Finanziario

PrMoP - Piano Regionale della Mobilità delle Persone

PRMT - Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti

PTS - Programma Triennale dei Servizi

SFM - Servizio Ferroviario Metropolitano

SFR - Servizio Ferroviario Regionale

SIRT - Sistema Informativo Regionale dei Trasporti

TPL - Trasporto Pubblico Locale