



ALLEGATI

DESCRIZIONE DEI SERVIZI E DEGLI INVESTIMENTI

Indice

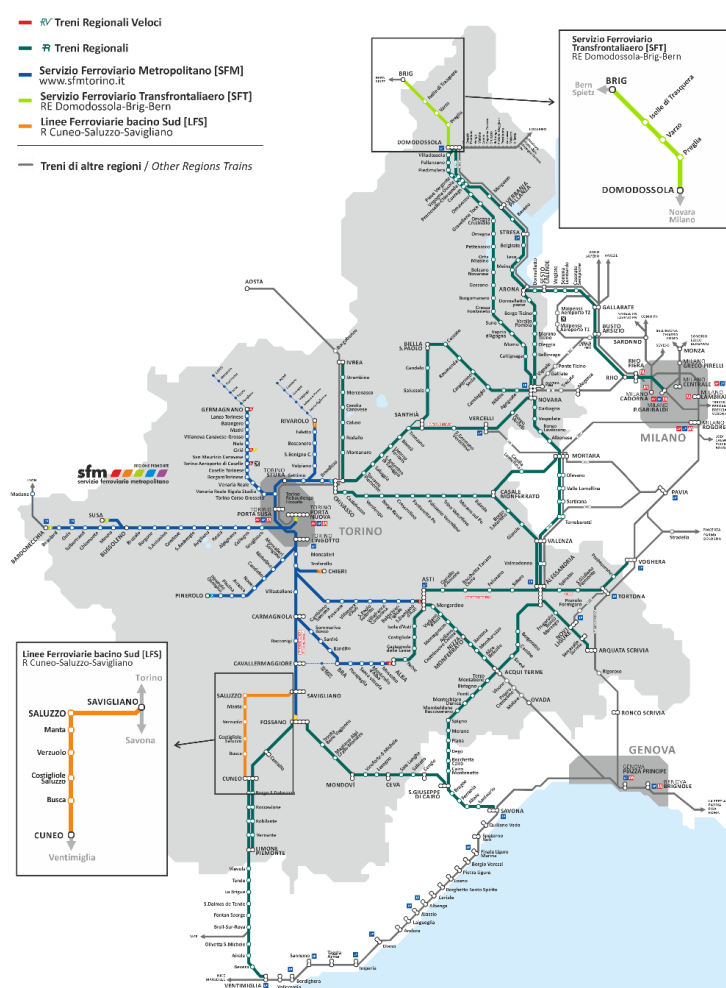
1	SERVIZI FERROVIARI	3
1.1	Servizio Ferroviario Regionale [SFR]	3
1.2	Servizio Ferroviario Metropolitano [SFM]	6
1.3	Altri servizi ferroviari in Piemonte.....	9
1.3.1	Servizi regionali di competenza di altre Regioni	9
1.3.2	Servizi Intercity (IC)	10
1.3.3	Servizi Alta Velocità (AV) e internazionali (EC).....	11
1.3.4	Linea Domodossola–Locarno	11
1.3.5	Linee ferroviarie sospese	11
1.4	SVILUPPO DEI SERVIZI FERROVIARI 2026-2028	12
1.4.1	Principali sviluppi infrastrutturali	12
1.4.2	Evoluzione Servizio Ferroviario Regionale [SFR]	13
1.4.3	Sviluppo dei servizi in coordinamento dei servizi con altre Regioni.....	14
1.4.4	Evoluzione Servizio Ferroviario Metropolitano [SFM].....	15
1.4.5	Evoluzione linee ferroviarie sospese	16
2	SERVIZI GOMMA.....	17
2.1	Bacino metropolitano di Torino	17
2.1.1	Sistema metropolitano	17
2.1.2	Sistema tranviario	17
2.1.3	Sistema Autolinee.....	18
2.1.4	Aree a domanda debole.....	21
2.2	Bacino Nord Est	22
2.2.1	Sistema Autolinee.....	22
2.2.2	Aree a domanda debole.....	25
2.3	Bacino Sud Est.....	26
2.3.1	Sistema Autolinee.....	26
2.3.2	Aree a domanda debole.....	28
2.4	Bacino Sud.....	29
2.4.1	Sistema Autolinee.....	29
2.4.2	Aree a domanda debole.....	31
3	SERVIZI DI NAVIGAZIONE.....	33

4	INVESTIMENTI IN MATERIALE ROTABILE.....	34
4.1	PIANO AUTOBUS 2019-2023	37
4.2	Avvio Nuovo piano autobus regionale.....	52

1 SERVIZI FERROVIARI

In Piemonte il trasporto ferroviario di competenza regionale è organizzato in due sistemi coordinati e complementari:

- Servizio Ferroviario Regionale [SFR], dedicato ai collegamenti tra i principali centri del Piemonte e con le regioni limitrofe;
- Servizio Ferroviario Metropolitano [SFM], dedicato alla mobilità dell'area metropolitana torinese e dei principali corridoi pendolari.



Servizi Ferroviari in Piemonte

1.1 Servizio Ferroviario Regionale [SFR]

Il Servizio Ferroviario Regionale costituisce la rete ferroviaria di interesse regionale. È stato progettato per garantire una rete organica e coordinata di collegamenti sull'intero

territorio piemontese e per assicurare l'interscambio con il sistema metropolitano torinese.

I sistema è articolato in due categorie di servizi:

Treni Regionali Veloci (RV)

I servizi RV collegano Torino con i principali poli regionali ed extraregionali. Sono caratterizzati da:

- fermate limitate nei principali capoluoghi e nodi di interscambio;
- tempi di percorrenza competitivi;
- orario cadenzato e facilmente memorizzabile;
- funzione di collegamento rapido tra i maggiori centri urbani.

Le relazioni RV sono le seguenti:

RV	RV Asti-Milano
RV	RV Torino-Alessandria-Genova
RV	RV Torino-Cuneo
RV	RV Torino-Milano
RV	RV Torino-Savona

Linee Regionali Veloci (RV)

Treni Regionali (R)

I servizi R svolgono invece una funzione di distribuzione territoriale, collegando tutte le principali località servite dalla rete ferroviaria regionale. Sono generalmente organizzati con frequenze orarie o biorarie e consentono l'accesso ai nodi di interscambio con i servizi RV e SFM.

Le linee R sono le seguenti:

R	R Alessandria-Acqui-Savona
R	R Alessandria-Arquata-[Genova]
R	R Asti-Alessandria-Voghera
R	R Arona-Novara
R	R Asti-Acqui
R	R Asti-Alba
R	R Biella-Novara
R	R Casale-Mortara
R	R Chivasso-Casale-Alessandria
R	R Cuneo-Limone-Ventimiglia
R	R Domodossola-Arona-[Milano]
R	R Fossano-Cuneo-Limone
R	R Fossano-San Giuseppe di C.
R	R Ivrea-Chivasso-Novara
R	R Novara-Domodossola
R	R Novara-Mortara-Alessandria
R	R Santhià-Biella
BLS	BLS Domodossola-Iselle-Brig-[Bern]
AW	AW Cuneo-Saluzzo-Savigliano

Linee Regionali (R)

La caratteristica fondamentale del SFR è l'orario cadenzato, basato su:

- stessa origine e destinazione dei treni della medesima linea;
- medesime fermate;
- partenze a minuti fissi;
- frequenze costanti;
- simmetria dei servizi nelle due direzioni.

L'obiettivo è garantire collegamenti veloci tra i poli principali e, contemporaneamente, la distribuzione dei viaggiatori verso tutti i centri serviti dalla rete ferroviaria regionale.

AMP ha affidato i servizi ferroviari regionali attraverso tre distinti contratti di servizio, ciascuno riferito a uno specifico ambito di esercizio:

	CONTRATTO	OPERATORE	DURATA	SERVIZI EFFETTUATI
SFR	Servizio Ferroviario Regionale	Trenitalia S.p.A.	1° luglio 2022 – 30 giugno 2032	treni Regionali (R) e Regionali Veloci (RV) sull'intera rete regionale piemontese.
SFT	Servizio Ferroviario Transfrontaliero	BLS AG	2024 – 2029	collegamento transfrontaliero Domodossola – Iselle – Briga (Brig).
LFT	Linee Ferroviarie del Bacino Sud	Longitude Holding S.r.l.	2025 – 2034	servizi ferroviari regionali nel bacino sud del Piemonte (linea Cuneo-Saluzzo-Savigliano)

*Contratti di servizio linee regionali****Evoluzione dei servizi SFR negli anni 2019-2026***

Nel periodo 2019-2026 il Servizio Ferroviario Regionale del Piemonte ha attraversato una fase di progressivo consolidamento e rilancio. Dopo la riduzione dell'offerta determinata dall'emergenza Covid-19, è stata gradualmente ricostruita la produzione ferroviaria, con la reintroduzione della maggior parte dei servizi sospesi durante la pandemia e con l'avvio di nuovi interventi di potenziamento e riassetto dell'offerta. Un passaggio centrale è stato rappresentato dall'affidamento del nuovo Contratto di Servizio SFR a Trenitalia, con decorrenza dal 1° luglio 2022 al 30 giugno 2032, che ha definito un quadro stabile di programmazione, investimenti e monitoraggio della qualità del servizio.

Tra gli interventi più significativi si segnalano la riapertura delle linee sospese Asti-Alba e Casale-Mortara, previste nel quadro del nuovo contratto SFR, l'attivazione dei collegamenti diretti Biella-Torino e il rafforzamento di alcune relazioni regionali e regionali veloci, tra cui anche i servizi Asti-Milano. Parallelamente, è proseguito il consolidamento dei servizi transfrontalieri del Sempione attraverso il nuovo contratto con BLS per la relazione Domodossola-Iselle-Brig, e si è avviata una nuova fase di valorizzazione delle linee del bacino sud con l'apertura della Cuneo-Saluzzo-Savigliano affidata a Longitude Holding/Arenaways.

1.2 Servizio Ferroviario Metropolitano [SFM]

Il Servizio Ferroviario Metropolitano [SFM] di Torino rappresenta la rete ferroviaria suburbana dell'area metropolitana torinese. È disciplinato da uno specifico contratto di servizio tra Agenzia della Mobilità Piemontese e Trenitalia con validità 2021-2035. Il sistema utilizza il Passante Ferroviario di Torino come asse portante e integra numerose direttrici provenienti dall'intera area metropolitana.

Sistema ferroviario Metropolitano [SFM]

L'SFM è caratterizzato da:

- elevata frequenza dei collegamenti;
- forte integrazione con la metropolitana, i servizi urbani e i servizi regionali;
- attraversamento passante della città di Torino senza necessità di cambio treno;
- servizio orientato agli spostamenti pendolari quotidiani;
- fermate ravvicinate nell'area urbana e suburbana.

Attualmente il sistema comprende le seguenti linee:

SFM	sfm1 Rivarolo-Torino-Chieri
SFM	sfm2 Pinerolo-Torino-Chivasso
SFM	sfm3 Torino-Susa/Bardonecchia
SFM	sfm4 Ceres-Aeroporto-Torino-Alba
SFM	sfm6 Aeroporto-Torino-Asti
SFM	sfm7 Cirié-Aeroporto-Torino-Fossano

Linee Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM)

Il SFM svolge una funzione di distribuzione dei viaggiatori nell'Area Metropolitana di Torino con estensioni anche alle province di Asti e di Cuneo. Consente l'accesso al nodo di Torino, con il collegamento ai treni a lunga percorrenza, al Servizio Ferroviario Regionale e ai servizi urbani di Torino. Collega il territorio all'Aeroporto Sandro Pertini.

AMP ha affidato i servizi delle linee metropolitane di Torino con uno specifico contratto con Trenitalia:

	CONTRATTO	OPERATORE	DURATA	SERVIZI EFFETTUATI
SFM	Servizio Ferroviario Metropolitano	Trenitalia S.p.A.	2021-2035	linee del Servizio Ferroviario Metropolitano di Torino

Contratto di servizio linee metropolitane

Evoluzione dei servizi SFM negli anni 2019-2026

Nel periodo 2019-2026 il Servizio Ferroviario Metropolitano ha consolidato il proprio assetto contrattuale e avviato una fase di progressiva evoluzione dell'offerta. Dopo l'aggiudicazione della concessione a Trenitalia nel 2019 e l'approvazione del contratto aggiornato nel 2020, dal 1° gennaio 2021 è entrato in vigore il nuovo Contratto di Servizio SFM 2021-2035. Tale contratto costituisce il quadro di riferimento per la gestione del servizio e per l'attuazione progressiva dello scenario evolutivo, legato ai rilasci infrastrutturali e all'incremento di capacità del nodo ferroviario di Torino. Nel periodo indicato, l'evoluzione del sistema ha riguardato in particolare l'integrazione delle linee ex-GTT al sistema e il loro progressivo potenziamento. In particolare:

la linea sfm1 è stata potenziata, portando il cadenzamento a 30 minuti per buona parte della giornata;

la direttrice Torino-Ceres con l'apertura del collegamento di corso Grosseto e l'avanzamento dei lavori di adeguamento dell'infrastruttura è stata connessa al resto

del sistema e potenziata con l'attestamento a Ceres della linea sfm4, a Ciriè della linea sfm7 e a Torino Aeroporto di Caselle della linea sfm6;

1.3 Altri servizi ferroviari in Piemonte

Accanto ai servizi ferroviari regionali affidati da AMP, nel territorio piemontese sono presenti anche altri servizi ferroviari che non rientrano direttamente nel perimetro dei contratti di servizio dell'Agenzia. Si tratta, in particolare di:

- servizi regionali riconducibili ad altre Regioni
- servizi IC (Intercity) di competenza statale
- servizi commerciali a lunga percorrenza e ad alta velocità,
- linea internazionale Domodossola–Locarno, nota come Vigezzina/Centovalli.

1.3.1 Servizi regionali di competenza di altre Regioni

Nel territorio piemontese transitano o hanno origine/destinazione anche collegamenti regionali che interessano relazioni interregionali e che non sono ricompresi nei contratti di servizio AMP.

Un primo ambito riguarda i collegamenti con la Lombardia, con servizi gestiti da Trenord nell'ambito del contratto con la Regione Lombardia. SI tratta delle seguenti linee che interessano i bacini Sud-Est e Nord:

- RE Asti-Milano
- RE Novi-Milano
- RE/R Milano–Domodossola
- R Alessandria-Mortara-Milano
- R Vercelli-Pavia
- S6 Novara-

Un secondo ambito riguarda i collegamenti con la Valle d'Aosta. Infatti, la linea Aosta–Chivasso–Torino costituisce il principale collegamento ferroviario della Valle d'Aosta con la rete nazionale, con ingresso nel nodo piemontese attraverso Chivasso e Ivrea.

Un terzo ambito riguarda alcune relazioni con la Liguria, in particolare i treni RV Genova–Milano (che interessano Tortona e Voghera) e la linea R Acqui Terme–Genova.

Un ultimo ambito, più limitato, è costituito dai servizi estivi RV Torino-Pesaro programmati dalla Regione Emilia Romagna.

È opportuno segnalare che, in modo speculare, ci sono diverse linee ferroviarie comprese nei contratti di servizio piemontesi che interessano utenti e territori delle regioni confinanti. Si possono citare, ad esempio, le linee RV Torino-Milano, R Novara-Mortara-Alessandria, R Asti-Alessandria-Voghera, con la Regione Lombardia, le linee RV Torino-Genova e RV Torino Savona e R Alessandria-Acqui-Savona, con la Regione Liguria.

Evoluzione del coordinamento sui servizi regionali di competenza di altre Regioni 2019-2026

Nel periodo indicato si è rafforzato il coordinamento con le regioni confinanti per lo sviluppo dei servizi di interesse comune. In particolare:

Con la Regione Lombardia si è intrapreso una collaborazione sui servizi della direttrice Asti-Alessandria-Milano. In una prima fase sono stati potenziati i servizi RE Alessandria-Milano (2021) e sono stati introdotti i collegamenti R Asti-Alessandria-Voghera (2022). In una seconda fase, la cooperazione è stata ampliata alla Regione Liguria per lo sviluppo coordinato dei collegamenti ferroviari lungo l'asse del Nord-Ovest, con particolare riferimento alle direttrici Asti-Alessandria-Tortona-Milano e Genova-Tortona-Milano. Il cosiddetto "Patto di Tortona", formalizzato con il protocollo sottoscritto a Genova nel luglio 2025, ha previsto una riorganizzazione dell'offerta finalizzata a migliorare il cadenzamento e l'integrazione tra i servizi regionali. Dal cambio orario di dicembre 2025 il nuovo assetto ha introdotto collegamenti diretti biorari Asti-Milano e Novi Ligure-Milano, coordinati con i servizi Genova-Milano, rafforzando il ruolo del Basso Piemonte come cerniera ferroviaria tra le tre regioni.

Con la Regione Liguria è inoltre proseguito il dialogo sulla definizione e lo sviluppo dei servizi per il ponente ligure, la cui programmazione è, in parte, condivisa tra le due regioni

Con la Regione Valle d'Aosta è stata condivisa la progettazione del servizio sostitutivo durante lunga interruzione della tratta Ivrea-Aosta (2024-2027) per i lavori di elettrificazione, oltre che la definizione degli scenari di sviluppo della direttrice.

1.3.2 Servizi Intercity (IC)

Sono presenti inoltre servizi Intercity, di competenza statale, che svolgono una funzione di lunga e media percorrenza in particolare verso la Liguria, la costa tirrenica e altre destinazioni nazionali. I servizi IC sono realizzati da Trenitalia nell'ambito di un contratto di servizio con lo stato valido per il periodo 2017-2026 e prorogato fino al 31 dicembre 2027. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prevede di effettuare un nuovo affidamento per il periodo 2027-2041.

1.3.3 Servizi Alta Velocità (AV) e internazionali (EC)

Sul territorio piemontese sono inoltre presenti servizi ferroviari commerciali, non finanziati nell'ambito dei contratti di servizio regionali AMP. Questi collegamenti rispondono prevalentemente a logiche di mercato o a programmazioni nazionali/internazionali e svolgono una funzione di connessione del Piemonte con il resto del Paese e con l'estero.

Rientrano in questa categoria i servizi ad Alta Velocità, in particolare lungo l'asse Torino-Milano e con principali prosecuzioni ad est verso Lione, Parigi e a ovest/sud verso Bologna, Firenze, Roma e Napoli. Si tratta di servizi gestiti da Trenitalia (Frecciarossa); Italo e SNCF

Un ulteriore elemento è rappresentato dai servizi internazionali EuroCity lungo l'asse del Sempione. Le relazioni internazionali via Domodossola collegano Milano con destinazioni svizzere quali Ginevra e Basilea.

1.3.4 Linea Domodossola-Locarno

Un caso specifico è costituito dalla ferrovia Domodossola-Locarno, conosciuta in Italia come Vigezzina e in Svizzera come Centovallina o ferrovia delle Centovalli. Si tratta di una linea ferroviaria internazionale che collega Domodossola con Locarno, attraversando la Val Vigizzo sul versante italiano e le Centovalli sul versante svizzero. La linea presenta caratteristiche peculiari rispetto alla rete ferroviaria ordinaria: è una ferrovia internazionale a scartamento ridotto con una lunghezza complessiva di circa 52 km. Il tronco italiano è esercito dalla Società Subalpina di Imprese Ferroviarie, mentre quello svizzero è esercito dalle Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi. Il contratto per i servizi OSP è di competenza diretta dello Stato.

1.3.5 Linee ferroviarie sospese

Negli ultimi anni la Regione Piemonte ha avviato un graduale percorso di riattivazione di alcune linee ferroviarie sospese, con l'obiettivo di recuperare infrastrutture per la mobilità locale. Nel 2023 sono state riaperte le linee Asti-Alba e Casale-Mortara e nel

2025 la linea Cuneo-Saluzzo-Savigliano. Delle rimanenti linee sospese, quattro sono attive come linee turistiche per i soli treni storici (Novara-Varallo dal 2015 come "Ferrovia della Valsesia", linea Ceva-Ormea. dal 2016 come "Ferrovia del Tanaro"; linea Asti-Chivasso dal 2022 come "Ferrovia del Basso Monferrato" e la linea Castagnole-Nizza dal 2018 come "Ferrovie delle Langhe Roero e Monferrato"). Altre tre linee sono ancora attive ma non utilizzate per servizi regionali (Bardonecchia-Modane, Bra-Cavallermaggiore e Alessandria-Ovada). Non sono invece utilizzate le linee Santhià-Arona, Pinerolo-Torre Pellice, Asti-Casale, Nizza-Alessandria e Cuneo-Mondovì.

Evoluzione Linee ferroviarie sospese 2019-2026

Per le linee ferroviarie sospese nel periodo 2019-2026 c'è stata una evoluzione caratterizzata da due fasi. Con l'emergenza sanitaria da Covid-19, data la drastica riduzione della domanda, sono stati sospesi i servizi sulle linee Cavallermaggiore-Bra e Bardonecchia-Modane. Successivamente c'è stato un percorso di graduale riattivazione di linee sospese. Il Contratto di Servizio del Servizio Ferroviario Regionale (SFR) affidato a Trenitalia ha previsto la riattivazione dei collegamenti sulle linee Casale Monferrato-Mortara e Asti-Alba. Un ulteriore passo avanti è stato compiuto con il nuovo Contratto di Servizio delle Linee Ferroviarie Sospese (LFS) affidato a Longitude Holding/Arenaways, che ha consentito la riapertura della linea Cuneo-Saluzzo-Savigliano. Lo stesso contratto, in una fase successiva, programma nel 2028 la riattivazione della linea Ceva-Ormea.

1.4 SVILUPPO DEI SERVIZI FERROVIARI 2026-2028

Sulla rete ferroviaria piemontese sono attualmente attivi o previsti vari interventi finalizzati al potenziamento delle infrastrutture esistenti e alla realizzazione di nuove opere. Nel periodo 2026-2028, l'evoluzione dei servizi ferroviari piemontesi sarà correlata ai progressivi avanzamenti infrastrutturali programmati, consentendo la progressiva attuazione dello scenario SFM evolutivo e la revisione nonché il potenziamento dei servizi regionali.

1.4.1 Principali sviluppi infrastrutturali

Nel triennio 2026-2028 è previsto un importante programma di interventi volto al potenziamento del nodo ferroviario torinese e dell'intera rete ferroviaria regionale¹.

Nel nodo di Torino saranno realizzati interventi finalizzati ad aumentare la capacità dell'infrastruttura, tra cui l'attivazione del nuovo sistema di segnalamento nel Passante ferroviario tra Torino Porta Susa e Torino Rebaudengo Fossata, nonché l'entrata in esercizio del nuovo Apparato Centrale Computerizzato (ACC) e del nuovo Piano Regolatore Generale (PRG) di Chivasso.

Per quanto riguarda il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM), è previsto il completamento dell'adeguamento della linea Germagnano-Ceres, con il conseguente ripristino del servizio ferroviario. In una fase successiva saranno inoltre attivati ulteriori interventi di miglioramento dei sistemi di segnalamento e sicurezza lungo la tratta Torino-Ceres.

Saranno altresì completati i lavori di elettrificazione della linea Rivarolo-Pont e gli interventi propedeutici all'attivazione della nuova linea sfm5, che comprendono l'adeguamento dell'impianto di Orbassano e la realizzazione delle nuove fermate di Orbassano Ospedale San Luigi, Torino Lesna e Torino San Paolo. Contestualmente saranno messe in esercizio anche le nuove stazioni di Torino Dora, nel nodo torinese, e di Buttigliera Alta-Ferriera sulla linea sfm3.

Nel loro complesso, questi interventi consentiranno di incrementare la capacità e la regolarità della rete, ampliare le opportunità di accesso e interscambio e creare le condizioni necessarie per il progressivo completamento dello scenario SFM Evolutivo.

Per il Servizio Ferroviario Regionale (SFR) sono inoltre programmati interventi di potenziamento sulle principali direttrici ferroviarie piemontesi. Il completamento dell'elettrificazione della linea Chivasso-Ivrea-Aosta consentirà, sulla tratta regionale, un miglioramento della gestione degli incroci, delle prestazioni di esercizio e dell'accessibilità delle stazioni. Parallelamente saranno realizzate le prime fasi del quadruplicamento della linea Tortona-Voghera, funzionale all'integrazione con il Terzo Valico dei Giovi, nonché gli interventi di velocizzazione della linea Torino-Genova, destinati a migliorare i collegamenti tra il Piemonte e la Liguria.

1.4.2 Evoluzione Servizio Ferroviario Regionale [SFR]

¹ Le informazioni derivano dalla documentazione disponibile, in particolare dal Piano commerciale di RFI (aggiornamento luglio 2026), integrate con i dati forniti direttamente dal gestore dell'infrastruttura

Nel periodo 2026-2028 il Servizio Ferroviario Regionale (SFR) sarà interessato da un percorso di progressivo adeguamento dell'offerta finalizzato a migliorare l'efficacia dei collegamenti e rispondere all'evoluzione della domanda di mobilità.

Saranno valutati interventi di riorganizzazione del servizio Regionale Veloce Torino-Milano, anche in funzione del potenziamento dell'offerta ferroviaria nel nodo di Novara e dei collegamenti con l'aeroporto di Malpensa. Analoga attività di riprogettazione interesserà il servizio Regionale Veloce Torino-Genova, tenendo conto degli interventi infrastrutturali in corso lungo il corridoio e della prevista attivazione della nuova fermata Serravalle Outlet.

Una particolare attenzione sarà dedicata alla revisione dell'assetto dei servizi sull'asse Cuneo-Limone-Ventimiglia, con l'obiettivo di rafforzare l'integrazione transfrontaliera e migliorare la fruibilità della linea alla luce delle prospettive di sviluppo dei collegamenti tra Piemonte, Liguria e Région Sud.

Saranno approfondite le possibili evoluzioni dei servizi ferroviari afferenti al territorio di Biella, con l'obiettivo di rafforzare l'accessibilità del capoluogo e del relativo bacino territoriale incrementando l'integrazione con la rete regionale e migliorando i collegamenti diretti con Torino grazie all'aumento della capacità nel nodo.

Altri interventi sul Servizio Ferroviario regionale, relativi al coordinamento dei servizi tra le diverse regioni, sono indicati al successivo paragrafo 0

1.4.3 Sviluppo dei servizi in coordinamento dei servizi con altre Regioni

Nell'ambito della cooperazione istituzionale con la Regione Lombardia si prevede la revisione e il potenziamento dei servizi ferroviari che interessano il bacino nord valorizzando le opportunità offerte dai nuovi investimenti infrastrutturali e rafforzando l'integrazione tra i sistemi di trasporto delle due Regioni. A tal fine, attraverso la sottoscrizione di uno specifico Accordo di Programma, è prevista l'attivazione, a partire dall'inizio del 2027, di un nuovo collegamento diretto tra Novara, l'aeroporto di Malpensa, Gallarate, Varese e il Cantone Ticino, in grado di migliorare l'accessibilità internazionale e aeroportuale del Piemonte orientale. Saranno inoltre approfondite le opportunità derivanti dall'entrata in esercizio del collegamento ferroviario tra l'aeroporto di Malpensa e la direttrice del Sempione, valutando l'instradamento del servizio regionale Domodossola-Arona verso Malpensa, con eventuale prolungamento verso sud. Parallelamente, saranno analizzate le possibili soluzioni tecniche, operative e amministrative per migliorare il coordinamento dei collegamenti Briga-Domodossola e

Domodossola–Milano, anche mediante interventi finalizzati alla realizzazione di un servizio quanto più possibile privo di discontinuità per l'utenza.

Nello stesso quadro di collaborazione con la Regione Lombardia sarà avviata una revisione del sistema dei collegamenti afferenti al nodo di Mortara, con l'obiettivo di ottimizzare l'impiego delle risorse già destinate dalle due Regioni ai servizi ferroviari di rispettiva competenza e migliorare l'efficacia complessiva dell'offerta interregionale.

In coordinamento con la Regione Liguria, si studierà una revisione del sistema dei treni del mare, finalizzata a adeguarne la struttura alle mutate esigenze di mobilità turistica perseguendo una maggiore efficacia nell'utilizzo della capacità infrastrutturale disponibile.

1.4.4 Evoluzione Servizio Ferroviario Metropolitano [SFM]

Nel periodo di programmazione 2026-2028 il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) proseguirà il proprio percorso di sviluppo attraverso la progressiva attuazione degli interventi previsti nello Scenario SFM Evolutivo, in coerenza con il completamento delle infrastrutture e con l'incremento della capacità del Nodo ferroviario di Torino.

In particolare, è previsto l'ampliamento dell'offerta ferroviaria metropolitana attraverso:

- l'attivazione del servizio ferroviario sulla tratta Germagnano-Ceres (2026)
- la riapertura della tratta Rivarolo-Pont Canavese (2027)
- la realizzazione della nuova linea sfm5 Orbassano-Torino (2027-2028) con le nuove fermate Orbassano Ospedale S.Luigi, Torino Lesna, Torino San Paolo.

Parallelamente, nel periodo considerato e negli anni immediatamente successivi, è previsto il progressivo inserimento di nuove fermate SFM – tra cui Torino Crocetta, Torino Dora, Buttigliera Alta-Ferriere, con l'obiettivo di estendere la copertura territoriale del servizio e incrementarne l'attrattività.

Lo sviluppo dell'offerta dovrà essere accompagnato, nel triennio 2026-2028, da una revisione condivisa con RFI e Trenitalia del disegno complessivo dello Scenario SFM Evolutivo, in vista della conclusione degli interventi abilitanti nel Nodo di Torino, in particolare il potenziamento tecnologico del Nodo e il collegamento diretto Torino Porta Susa–Torino Porta Nuova. In tale contesto, confermando l'attestamento della linea sfm3 Bardonecchia-Torino Aeroporto di Caselle, dovrà essere valutata la possibilità di unificare le previste linee sfm5 (Orbassano-Torino) e sfm8 (Torino-Chivasso) in un unico servizio passante sfm5 Orbassano-Torino-Chivasso, con possibile prolungamento verso Ivrea, al fine di ottimizzare l'utilizzo della capacità disponibile nel nodo e favorire contestualmente lo sviluppo dei servizi ferroviari regionali.

1.4.5 Evoluzione linee ferroviarie sospese

Per quanto riguarda lo sviluppo dei servizi sulle linee ferroviarie attualmente sospese, il relativo indirizzo strategico è disciplinato nel paragrafo 3.2.2 della Redazione del PTS 2026-2028, che individua la riattivazione dell'esercizio ferroviario quale obiettivo programmatico subordinato alla verifica della sostenibilità tecnica, infrastrutturale ed economica degli interventi necessari al ripristino del servizio.

In tale contesto, il Contratto di Servizio del Lotto Ferroviario Sud (LFS) prevedeva l'attivazione nel 2028 del servizio ferroviario sulla linea Ceva-Ormea. Tuttavia, i successivi approfondimenti tecnici condotti da RFI hanno evidenziato la necessità di interventi infrastrutturali particolarmente rilevanti, per un valore stimato di circa 48,6 milioni di euro, nonché tempi di realizzazione dell'ordine di circa quattro anni, rendendo non compatibile l'avvio del servizio prima del 2030. Alla luce di tali elementi, nel periodo di programmazione 2026-2028 sarà pertanto valutata la possibilità di ripristinare l'esercizio ferroviario sulla linea Alessandria-Ovada, quale alternativa potenzialmente in grado di garantire, in tempi coerenti con le previsioni contrattuali, il recupero di un servizio ferroviario su una linea attualmente sospesa, mantenendo livelli di produzione sostanzialmente analoghi a quelli originariamente programmati.

2 SERVIZI GOMMA

2.1 Bacino metropolitano di Torino

2.1.1 Sistema metropolitano

Nell'orizzonte temporale di riferimento del presente Programma Triennale dei Servizi (2026-2028), il sistema metropolitano torinese non è destinato a registrare modifiche sostanziali del proprio assetto. Il prolungamento della Linea 1 verso Cascine Vica, pur rappresentando un intervento strategico per il rafforzamento della rete di forza dell'area metropolitana, entrerà in esercizio in un periodo successivo al 2028, una volta completate le opere in corso. Conseguentemente, anche le ulteriori estensioni previste verso Rivoli si collocano oltre l'orizzonte temporale del presente Programma.

Parallelamente, è in fase di sviluppo il progetto della Linea 2 della metropolitana, destinato a costituire il principale intervento di potenziamento del sistema di trasporto rapido di massa dell'area torinese previsto dal PUMS. Il progetto complessivo prevede un'infrastruttura di circa 28 km e 32 stazioni lungo l'asse San Mauro Torinese-Orbassano; tuttavia, la prima tratta funzionale attualmente finanziata e in fase di avvio realizzativo è quella compresa tra Rebaudengo e Porta Nuova. Anche la sua entrata in esercizio è prevista oltre il periodo di validità del presente Programma.

Alla luce di tali elementi, nel triennio 2026-2028 il servizio metropolitano manterrà sostanzialmente la configurazione attuale, basata sulla sola Linea 1 in esercizio, con uno sviluppo complessivo di circa 15 km e 23 stazioni e con un programma di esercizio coerente con gli attuali livelli di domanda e di produzione.

In tale contesto non si prevedono modifiche strutturali alla rete automobilistica correlate allo sviluppo della rete metropolitana. Eventuali interventi di razionalizzazione e riassetto dei servizi di adduzione e distribuzione, con particolare riferimento ai nodi di interscambio di Fermi e Bengasi, potranno essere valutati nell'ambito delle procedure di affidamento dei nuovi contratti di servizio e dell'attuazione dei futuri scenari evolutivi della rete di trasporto pubblico locale.

2.1.2 Sistema tranviario

Gli sviluppi del sistema tranviario torinese sono orientati al rafforzamento della rete di forza urbana attraverso il rinnovo del materiale rotabile, il potenziamento delle infrastrutture esistenti e la realizzazione di nuovi collegamenti. In coerenza con le indicazioni del PUMS e degli strumenti di pianificazione metropolitana, la rete tranviaria è destinata a svolgere un ruolo sempre più rilevante nell'integrazione con il Servizio

Ferroviario Metropolitano e con il futuro sistema metropolitano costituito dalle linee M1 e M2. Tra gli interventi di maggiore rilievo si segnala l'avanzamento progettuale della nuova linea 12, destinata a collegare il quadrante nord-occidentale della città, le principali polarità urbane e l'area dell'Allianz Stadium mediante il riutilizzo di parte del sedime dell'ex ferrovia Torino-Ceres, la cui realizzazione va però oltre l'orizzonte temporale del PTS.

Nel corso del periodo di validità del presente Programma sono previsti alcuni interventi di miglioramento e completamento della rete esistente. Tra questi si evidenzia il ripristino del collegamento tranviario della linea 3 fino a piazza Hermada, entrato in esercizio il 1° dicembre 2025, che ha consentito il ritorno del servizio sulla sponda destra del Po e il miglioramento dell'accessibilità dell'area precollinare grazie all'utilizzo di tram bidirezionali di nuova generazione.

Sono altresì in fase di completamento gli interventi relativi alla linea 4 presso il capolinea di Falchera, dove la realizzazione del nuovo anello di inversione consentirà l'impiego dell'intera flotta di nuova generazione, comprese le vetture monodirezionali, aumentando la flessibilità operativa e l'efficienza dell'esercizio sulla principale dorsale tranviaria nord-sud della città.

Proseguono inoltre gli interventi infrastrutturali nel nodo di piazza Baldissera, finalizzati al ripristino della linea 10 fino al capolinea di via Massari. Il completamento dell'opera consentirà il recupero della piena funzionalità del collegamento tranviario nel quadrante settentrionale della città e un miglioramento dell'affidabilità complessiva del servizio.

Pur rappresentando interventi significativi per l'ammodernamento e il rafforzamento del sistema tranviario, le opere previste nel triennio 2026-2028 non determineranno sostanziali modifiche all'assetto della rete o ai livelli di produzione programmati. Gli effetti principali saranno riconducibili al progressivo passaggio da esercizi temporaneamente effettuati con autobus sostitutivi al ripristino del servizio tranviario, con benefici in termini di capacità di trasporto. Gli impatti più rilevanti sulla struttura della rete e sull'organizzazione dei servizi sono invece attesi in un orizzonte temporale successivo, a seguito del completamento delle ulteriori infrastrutture previste dai programmi di investimento della Città di Torino e degli enti competenti.

2.1.3 Sistema Autolinee

Ambito urbano

All'interno del Bacino metropolitano sono presenti più reti urbane a servizio dei principali centri urbani quali Torino e cintura, Bardonecchia, Carmagnola, Chivasso, Ivrea e Pinerolo.

Torino e cintura

In particolare, la rete automobilistica di Torino è costituita da un'estesa rete di servizi automobilistici, articolate tra urbani e suburbani. Le linee urbane garantiscono la distribuzione della domanda all'interno dei territori comunali di Torino, Chieri, Settimo, Venaria, Orbassano, Moncalieri, Nichelino, Rivalta, assicurando il collegamento tra quartieri, poli attrattori, servizi pubblici e nodi di interscambio. Le linee suburbane principalmente collegano il capoluogo ai comuni della cintura metropolitana, svolgendo una funzione di adduzione ai sistemi di trasporto rapido di massa costituiti dalla metropolitana, dalla rete tranviaria e dal Servizio Ferroviario Metropolitano. In coerenza con il modello gerarchico delineato dal PUMS e dagli strumenti di pianificazione regionale e metropolitana, la rete automobilistica assume quindi un ruolo complementare e integrato rispetto ai sistemi ferroviari, metropolitani e tranviari.

Per quanto riguarda i servizi urbani di Torino tale configurazione sarà mantenuta nel periodo 2026-2027, mentre nel 2028 a valle del nuovo affidamento in-house all'operatore GTT spa, sarà integrato con tre nuove direttrici, oggi servite con linee extraurbane che assumeranno carattere di linee urbane (Gronda Alpignano – None, Torino – CAAT – Sito Orbassano, Torino – Settimo – Gassino – Chivasso).

Altri Comuni del Bacino metropolitano

Per quanto riguarda i servizi urbani degli altri centri del Bacino Metropolitano, nel periodo 2026-2027 si prevede il mantenimento dell'attuale assetto di esercizio. Eventuali interventi di revisione e riorganizzazione dei servizi potranno essere introdotti a partire dal 2028, in esito all'affidamento dei nuovi contratti di servizio mediante procedura di gara, tenendo conto sia degli indirizzi e delle strategie che saranno definiti nel Piano dell'Accessibilità e dell'Intermodalità (PAINT) della Città Metropolitana di Torino, sia delle proposte migliorative e delle soluzioni organizzative formulate dai nuovi affidatari nell'ambito delle procedure concorsuali.

In tale contesto, i servizi urbani confluiranno nel "Lotto 7 - Nord Torino" e nel "Lotto 8 - Sud Torino" delle procedure di affidamento del TPL regionale. Tale impostazione consentirà di garantire una maggiore integrazione tra i servizi urbani e quelli extraurbani afferenti ai medesimi ambiti territoriali, favorendo il coordinamento della programmazione, l'ottimizzazione dei collegamenti e una più efficace integrazione con il sistema di trasporto pubblico metropolitano e regionale.

Lotto	Direttrici servite
Lotto 7 Nord di Torino	Servizi urbani di Bardonecchia, Chivasso e Ivrea
Lotto 8 Sud di Torino	Servizi urbani di Carmagnola e Pinerolo
Lotto in-house GTT	Servizi urbani e suburbani di Torino

Quadro dei servizi urbani e lotto di riferimento

Ambito extraurbano

All'interno del Bacino Metropolitano i servizi automobilistici di carattere extraurbano sono erogati attraverso una rete di servizi capillare con livelli di servizio variabili in funzione della domanda servita. Tale configurazione sarà mantenuta per il periodo 2026-2027, mentre eventuali interventi di revisione e riorganizzazione dei servizi potranno essere introdotti a partire dal 2028, in esito all'affidamento dei nuovi contratti di servizio mediante procedura di gara, tenendo conto sia degli indirizzi e delle strategie che saranno definiti nel redigendo Piano dell'Accessibilità e dell'Intermodalità (PAINT) della Città Metropolitana di Torino, sia delle proposte migliorative e delle soluzioni organizzative formulate dai nuovi affidatari nell'ambito delle procedure concorsuali.

In particolari sono stati individuati 3 lotti di servizio così strutturati:

Lotto	Direttrici servite
Lotto 7 Nord di Torino	direttrici a servizio della Valli di Susa e di Lanzo, del Canavese ed Eporediese
Lotto 8 Sud di Torino	direttrici a servizio della Valli Chisone e Pellice, del Pinerolese, del Carmagnolese e della Collina di Torino
Lotto in area a domanda debole	Servizi specifici per l'utenza nei Comuni Val Germanasca e Villar Perosa

Quadro dei servizi extraurbani e lotto di riferimento

Servizi non convenzionali

All'interno del Bacino metropolitano sono presenti importanti servizi a chiamata denominati MeBUS, ProviBus attivi da molti anni a servizio delle aree a bassa domanda nell'ambito extraurbano. In particolare, il MeBUS copre tre macroaree (Nord Est, Sud Ovest e Collina Chierese), servendo complessivamente oltre 30 comuni della cintura torinese e della collina di Chieri. Il ProviBus è invece attivo nei territori del Calusiese, Chivassese, Ciriace, Crescentinese, Gassinense, Val Germanasca e Pont Canavese, garantendo collegamenti flessibili fra centri abitati, frazioni e nodi del trasporto pubblico.

Mentre in ambito urbano è presente dal 2024 il servizio Settibus nel comune di Settimo Torinese, quest'ultimo è un servizio a chiamata di ultima generazione che tramite applicazione dedicata, costituisce un modello innovativo di mobilità flessibile orientato a migliorare l'accessibilità al trasporto pubblico nelle aree urbane, anticipando le soluzioni di digitalizzazione e gestione dinamica della domanda che saranno progressivamente estese nell'ambito dei futuri affidamenti dei servizi di TPL. Analogamente a fine 2026 sarà avviato un servizio a chiamata analogo all'interno della conurbazione di Pinerolo denominato "Guido" che sarà attivo nelle ore di morbida in sostituzione del servizio di linea tradizionale.

Tale configurazione dei servizi a chiamata sarà valida per il periodo 2026-2027, mentre per il 2028 servizi potranno essere introdotti delle variazioni, in esito all'affidamento dei nuovi contratti di servizio mediante procedura di gara, tenendo conto sia degli indirizzi e delle strategie che saranno definiti nel Piano dell'Accessibilità e dell'Intermodalità (PAINT) della Città Metropolitana di Torino, sia delle proposte migliorative e delle soluzioni organizzative formulate dai nuovi affidatari nell'ambito delle procedure concorsuali.

Nell'assetto dei nuovi affidamenti, i servizi ProviBus di Caluso, Chivassese, Crescentino, Gassino e Ciriace, il servizio a conferma di Pont Canavese e il MeBUS Nord Est confluiranno nel **Lotto 7 Nord**; il ProviBus Val Germanasca, il MeBUS Sud Ovest e il MeBUS Collina Chierese saranno inclusi nel **Lotto Sud**, mentre il SettiBUS sarà ricompreso nel **lotto in house**, valutandone anche l'eventuale integrazione con il MeBUS operante nell'area limitrofa.

2.1.4 Aree a domanda debole

All'interno delle Relazioni dei Lotti redatte dall'Agenzia della Mobilità Piemonte nell'ambito del processo di affidamento dei servizi di TPL piemontese sono stati individuati **i comuni classificabili come Aree a Domanda Debole**, ai sensi dei criteri stabiliti dall'art. 4 del D.M. 157/2018, caratterizzati da ridotta consistenza e dispersione della domanda, condizioni nelle quali il trasporto pubblico convenzionale non sempre risulta adeguato alle specifiche esigenze territoriali.

Per il bacino metropolitano sono stati individuati 92 comuni, la rilevanza di tali territori è ulteriormente confermata dal fatto che una parte dei comuni classificati dalla Relazione come ADD, in particolare nell'ambito delle Valli di Lanzo, ricade anche nella perimetrazione della **Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI)**, evidenziando una condizione di fragilità territoriale riconosciuta anche nell'ambito della programmazione nazionale.

Alcuni servizi erogati nei comuni classificati come ADD sono attualmente assicurati mediante Accordi di Programma sottoscritti con Enti Locali e Unioni Montane: in particolare Sestriere; Coassolo Torinese e Monastero di Lanzo, nell'ambito dell'Unione montana Valli di Lanzo, Ceronda e Casternone; Chianocco, nell'ambito dell'Unione montana Valle Susa; Massello, Perrero, Prali, Pramollo e Salza di Pinerolo, nell'ambito dell'Unione montana Valli Chisone e Germanasca; Angrogna e Rorà, nell'ambito dell'Unione montana del Pinerolese.

Tali servizi saranno ricompresi nei lotti a gara ad eccezione dei servizi afferenti all'Accordo di Programma con l'Unione montana dei Comuni delle Valli Chisone e Germanasca, i quali sono stati inseriti in uno specifico lotto a domanda debole.

Nel periodo **2026-2027** sarà mantenuta l'attuale configurazione dei servizi. A partire dal **2028**, con l'avvio dei nuovi contratti, i servizi oggi regolati mediante Accordi di Programma saranno, di norma, integrati nei lotti oggetto delle procedure di gara e potranno essere rimodulati in coerenza con gli indirizzi del PAINT della Città Metropolitana di Torino e con le soluzioni migliorative proposte dai nuovi affidatari. Qualora tale integrazione non risultasse sostenibile o adeguata rispetto ai bisogni di mobilità dei territori, l'Agenzia definirà con gli Enti competenti le modalità gestionali più idonee, anche attraverso la revisione degli Accordi di Programma.

Per il **lotto in Area a Domanda Debole delle Valli Chisone e Germanasca** è invece previsto un affidamento diretto, le cui condizioni saranno definite in condivisione con l'Unione montana, contemplando, ove consentito, la gestione in economia o l'affidamento a operatori locali.

2.2 Bacino Nord Est

2.2.1 Sistema Autolinee

Ambito urbano

All'interno del Bacino Nord Est sono presenti più reti urbane, di dimensioni contenute ed adeguate al livello di domanda a servizio dei principali centri urbani quali Biella, Novara, Verbania e Vercelli, con funzione di collegamento non solo cittadino, ma anche suburbano con i comuni contermini.

Biella

Il servizio urbano di Biella comprende collegamenti interni al capoluogo e relazioni di carattere suburbano con i principali centri contermini. La rete assicura i collegamenti tra il centro cittadino e i quartieri situati a nord fino ad Oropa, ad est fino a Pavignano-

Vaglio e Chiavazza, ad ovest raggiungendo il quartiere Vandorno e a un servizio ad anello urbano che collega all'ospedale nella parte sud della città.

Vercelli

La rete urbana di Vercelli è strutturata attorno a Piazza Roma e all'autostazione e collega il centro cittadino con i principali quartieri, servizi e poli di interesse. Le linee servono, in particolare, l'ospedale, il municipio, Piazza Solferino, i quartieri Cappuccini, Concordia, Isola, Rizzate, e nonché le aree di Larizzate, Campora e Cascina Bargè. Alcuni collegamenti si estendono a Caresanablot e ai poli commerciali e produttivi esterni al nucleo urbano, rafforzando la funzione di raccordo tra la città e la prima cintura.

Novara

Il servizio urbano e suburbano di Novara presenta una configurazione estesa, che integra i collegamenti interni alla città con quelli diretti verso i comuni e le località della cintura. La rete serve i quartieri cittadini con il centro città identificando nella stazione ferroviaria punto strategico di interscambio. Le direttrici suburbane raggiungono Cameri, Galliate, Romentino, Trecate, Cerano, Sozzago, Casalgiate e San Pietro Mosezzo, assicurando la continuità funzionale tra il capoluogo e il sistema insediativo circostante.

Verbania

Il servizio di Verbania si sviluppa attorno ai principali nuclei urbani di Intra e Pallanza e garantisce sia gli spostamenti interni sia i collegamenti con le località della cintura e dell'area del Verbano. La rete comprende il servizio urbano cittadino e le relazioni verso Cavandone, San Bernardino Verbano, Ronco, Gonte, Vignone, Cargiagio e Caronio. Il sistema è completato dai collegamenti con Omegna, Premeno, Piancavallo, Miazzina, Aurano e Intragna e dalle direttrici verso Cannobio e l'alto Verbano, configurandosi come una rete urbana e territoriale integrata, adeguata alla struttura policentrica dell'area.

I servizi delle aree urbane e suburbane sono stati inseriti, su richiesta degli Enti Locali nei Lotti in-house riportati in tabella. Tale configurazione sarà mantenuta per il periodo 2026-2028, a partire dal 2027 l'assetto dei servizi potrà progressivamente subire specifiche riorganizzazioni legate agli indirizzi e alle strategie che saranno definiti nel redigendo Piano Integrato della Mobilità Pubblica e Accessibilità del Bacino. L'integrazione e le eventuali riorganizzazioni saranno condivise con le aziende titolari dei futuri contratti in-house.

Lotto	Direttrici servite
Lotto in-house ATAP	Servizi urbani di Biella e Vercelli
Lotto in-house SUN-VCO Trasporti	Servizi urbani e suburbani di Novara e Verbania

*Quadro dei servizi urbani e lotto di riferimento***Ambito extraurbano**

All'interno del Bacino i servizi automobilistici di carattere extraurbano sono erogati attraverso una rete di servizi capillare con livelli di servizio variabili in funzione della domanda servita. Tale configurazione sarà mantenuta per il periodo 2026-2027, mentre eventuali interventi di revisione e riorganizzazione dei servizi potranno essere introdotti a partire dal 2028, in esito all'affidamento dei nuovi contratti di servizio mediante procedura di gara, tenendo conto sia degli indirizzi e delle strategie che saranno definiti nel redigendo Piano Integrato della Mobilità Pubblica e Accessibilità del Bacino, sia delle proposte migliorative e delle soluzioni organizzative formulate dai nuovi affidatari nell'ambito delle procedure concorsuali per quanto concerne i lotti di servizio che saranno posti a gara.

Lotto	Direttrici servite
Lotto 5 – Cusio Ossola	Direttrici a servizio delle valli dell'Ossola e di collegamento tra Domodossola e Verbania
Lotto 6 – Novara & Val Sesia	Direttrici a servizio degli ambiti extraurbani della Provincia di Novara e della Val Sesia
Lotto in-house ATAP	Servizi extraurbani delle province di Biella e Vercelli, i collegamenti interbacino con l'area eporediese

*Quadro dei servizi extraurbani e lotto di riferimento***Servizi non convenzionali**

Nel Bacino Nord Est i servizi non convenzionali rappresentati da servizi a chiamata o a conferma sono principalmente erogati nell'Ambito degli Accordi di Programma (Treno Chiama Bus di Verbania) e costituiscono collegamenti integrativi attivati nei territori montani e a domanda debole. Tali servizi rispondono a esigenze di mobilità che non possono essere adeguatamente soddisfatte dal trasporto pubblico tradizionale e sono pertanto organizzati con modalità maggiormente adattate alle caratteristiche locali, anche attraverso gestioni in economia o affidamenti diretti a operatori radicati sul territorio.

I servizi a chiamata e/o conferma oggi attivi nel Bacino Nord Est risultano concentrati soprattutto nelle aree montane dell'Alta Ossola, della Valsesia, della Valle Strona, del Verbano e del Cusio,

Nell'assetto dei nuovi affidamenti, tali servizi sono stati ricompresi nel lotto di gara denominato Lotto 5 – Cusio Ossola e saranno coordinati con i servizi ordinari così da favorire una programmazione unitaria e una maggiore integrazione con la rete principale.

La configurazione dei servizi a chiamata sarà valida per il periodo 2026-2027, mentre per il 2028 i servizi potranno essere introdotti delle variazioni, in esito all'affidamento dei nuovi contratti di servizio mediante procedura di gara, tenendo conto sia degli indirizzi e delle strategie che saranno definiti nel redigendo Piano Integrato della Mobilità Pubblica e Accessibilità del Bacino, sia delle proposte migliorative e delle soluzioni organizzative formulate dai nuovi affidatari nell'ambito delle procedure concorsuali. Qualora tale integrazione non risultasse sostenibile o adeguata rispetto ai bisogni di mobilità dei territori, l'Agenzia definirà con gli Enti competenti le modalità gestionali più idonee, anche attraverso la revisione degli Accordi di Programma.

2.2.2 Aree a domanda debole

Nel Bacino Nord Est le aree a domanda debole si concentrano prevalentemente nei territori montani e collinari del Verbano Cusio Ossola e della Valsesia, caratterizzati da bassa densità abitativa, elevata dispersione insediativa e significativa distanza dai principali poli di servizio. Una quota rilevante dei Comuni classificati come aree a domanda debole ricade all'interno di aree interessate dalla Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI), evidenziando una forte coincidenza tra criticità di accessibilità e fragilità territoriale (SNAI delle Valli d'Ossola e SNAI della Val Sesia).

Alcuni servizi erogati nei comuni classificati come ADD sono attualmente assicurati mediante Accordi di Programma sottoscritti con Enti Locali e Unioni Montane quali: i Comuni di Crodo, Pieve Vergonte, Piedimulera, Druogno, Varallo e Ronsecco, nonché l'Unione Montana Alta Ossola e l'Unione Montana dei Comuni della Valsesia.

Tali servizi saranno ricompresi nella gara del lotto 5 Cusio-Ossola ad eccezione dei servizi afferenti all'Accordo di Programma con il Comune di Ronsecco i quali sono stati inseriti nei servizi dell'affidamento in-house di ATAP spa.

2.3 Bacino Sud Est

2.3.1 Sistema Autolinee

Ambito urbano

All'interno del Bacino Sud Est sono presenti più reti urbane, di dimensioni variabili ed adeguate al livello di domanda a servizio dei principali centri urbani quali Asti, Alessandria, Acqui Terme, Casale Monferrato, Novi Ligure, Ovada e Tortona con funzione di collegamento non solo cittadino, ma anche suburbano con i comuni contermini.

In particolare:

Alessandria

Il servizio urbano di Alessandria, gestito da AMAG Mobilità, svolge una funzione strategica di collegamento tra il centro cittadino, la stazione ferroviaria, l'ospedale, i quartieri periferici, le frazioni e i principali poli attrattori dell'area urbana. La rete è costituita da linee urbane e suburbane che consentono l'accessibilità sia ai quartieri interni sia alle località esterne al nucleo urbano principale, quali Spinetta Marengo, Castelceriolo, Mandrogne, San Giuliano Nuovo, San Giuliano Vecchio, Cantalupo e Valle San Bartolomeo. Il sistema presenta inoltre una forte integrazione con il nodo ferroviario di Alessandria, riconosciuto come uno dei principali poli di interscambio del Bacino Sud Est, e con i servizi extraurbani provinciali e regionali. Infine, all'interno del sistema è ricompreso anche il collegamento con il contiguo comune di Valenza.

Asti

Il servizio urbano di Asti, gestito da Asti Servizi Pubblici (ASP), costituisce l'ossatura della mobilità collettiva del capoluogo astigiano e garantisce il collegamento tra il centro cittadino, la stazione ferroviaria, i quartieri residenziali, le principali aree produttive e i poli di interesse sanitario, scolastico e amministrativo. La rete è organizzata su linee radiali e diametrali che convergono sul nodo della stazione e del Movicentro, favorendo l'interscambio con i servizi extraurbani e ferroviari.

Per quanto riguarda i servizi urbani del Bacino Sud Est, nel periodo 2026-2027 si prevede il mantenimento dell'attuale assetto di esercizio. Eventuali interventi di revisione e riorganizzazione dei servizi potranno essere introdotti a partire dal 2028, in esito all'affidamento dei nuovi contratti di servizio mediante procedura di gara, tenendo conto sia degli indirizzi e delle strategie formulati nel Piano Integrato della Mobilità Pubblica e Accessibilità di Bacino, sia delle proposte migliorative e delle soluzioni organizzative formulate dai nuovi affidatari nell'ambito delle procedure concorsuali.

In tale contesto, i servizi urbani confluiranno nel "Lotto 3 - Asti" e nel "Lotto 4 - Alessandria" delle procedure di affidamento del TPL regionale. Tale impostazione consentirà di garantire una maggiore integrazione tra i servizi urbani e quelli extraurbani afferenti ai medesimi ambiti territoriali, favorendo il coordinamento della programmazione, l'ottimizzazione dei collegamenti e una più efficace integrazione con il sistema di trasporto pubblico metropolitano e regionale.

Lotto	Direttrici servite
Lotto 3 Asti	Servizi urbani Asti
Lotto 4 Alessandria	Servizi urbani Alessandria, Acqui Terme, Casale Monferrato, Novi Ligure, Ovada, Tortona

Quadro dei servizi urbani e lotto di riferimento

Ambito extraurbano

All'interno del Bacino i servizi automobilistici di carattere extraurbano sono distribuiti capillarmente in contesti molto differenti fra loro; infatti, si passa dal territorio prettamente collinare dell'astigiano e del casalese, a ampie zone di pianura dell'alessandrino fino ad arrivare ad aree preappenniniche e montane al confine con la Liguria. I livelli di servizio sono di conseguenza variabili in funzione del territorio e della domanda servita. Tale configurazione sarà mantenuta per il periodo 2026-2027, mentre eventuali interventi di revisione e riorganizzazione dei servizi potranno essere introdotti a partire dal 2028, in esito all'affidamento dei nuovi contratti di servizio mediante procedura di gara, tenendo conto sia degli indirizzi e delle strategie formulati nel Piano Integrato della Mobilità Pubblica e Accessibilità del Bacino, sia delle proposte migliorative e delle soluzioni organizzative formulate dai nuovi affidatari nell'ambito delle procedure concorsuali per quanto concerne i lotti di servizio che saranno posti a gara.

Lotto	Direttrici servite
Lotto 3 Asti	Direttrici a servizio degli ambiti extraurbani della Provincia di Asti e i collegamenti interbacino verso Torino e la collina Chierese.
Lotto 4 Alessandria	Direttrici a servizio degli ambiti extraurbani della Provincia di Alessandria e i collegamenti interbacino verso Torino e la collina Chierese, nonché verso Vercelli.

Lotto in area a domanda debole	Servizi specifici per l'utenza nei Comuni della Valborbera
--------------------------------	--

Quadro dei servizi extraurbani e lotto di riferimento

Servizi non convenzionali

Nel Bacino Sud Est sono attualmente presenti alcuni servizi non convenzionali riconducibili a forme di trasporto a chiamata, attivi nei Comuni di Asti, Alessandria e Novi Ligure. Tali servizi rispondono principalmente a esigenze di mobilità caratterizzate da domanda debole o distribuita in modo discontinuo nell'arco della giornata, garantendo il collegamento delle aree meno servite dalla rete di linea tradizionale. Nel caso di Novi Ligure, il servizio è erogato in particolare nelle ore di morbida dove la domanda risulta limitata e frammentata, mentre nei capoluoghi di provincia ha lo scopo di servire le aree a bassa densità abitativa e più isolate.

È inoltre presente un servizio a chiamata sperimentale dedicato all'accessibilità dei poli ospedalieri di Ovada, Novi Ligure e Casale denominato MOVE CARE, finalizzato a facilitare gli spostamenti non emergenziali tra i Comuni più periferici e le principali strutture sanitarie del territorio.

Tali servizi nel periodo 2026-2027 saranno mantenuti con l'attuale assetto di esercizio. A partire dal 2028, nell'ambito dei nuovi affidamenti conseguenti alle procedure di gara, tali servizi potranno essere mantenuti, integrati o riorganizzati in coerenza con gli indirizzi del Piano Integrato della Mobilità Pubblica e dell'Accessibilità del Bacino Sud Est e con le eventuali proposte migliorative formulate dagli affidatari, al fine di garantire una maggiore efficacia dei servizi.

2.3.2 Aree a domanda debole

Nel Bacino Sud Est le aree a domanda debole sono costituite da 59 Comuni, prevalentemente localizzati nei territori collinari e appenninici dell'Acquese, dell'Ovadese, della Val Borbera, della Langa Astigiana e del Monferrato. Una parte di tali comuni rientrano nei territori individuati dalla Strategia Nazionale aree Interne come particolarmente svantaggiate (Val Bormida e Terre del Giarolo), confermando l'assetto di fragilità di tali aree. I tali contesti si concentrano principalmente gli Accordi di Programma che l'Agenzia ha stretto con gli Enti Locali per garantire un servizio anche nei territori più marginali.

Tali servizi saranno ricompresi nella gara del lotto 3 Asti per quanto riguarda gli Accordi di programma di tale ambito provinciale, mentre per le aree a domanda debole delle Terre del Giarolo è stato individuato uno specifico lotto a domanda debole.

2.4 Bacino Sud

2.4.1 Sistema Autolinee

Ambito urbano

All'interno del Bacino Sud sono presenti diverse reti urbane, dimensionate in funzione delle caratteristiche insediative e dei livelli di domanda dei principali centri urbani del territorio, tra cui Alba, Bra, Cuneo, Fossano, Mondovì, Saluzzo e Savigliano. Tali reti svolgono un ruolo fondamentale nel garantire l'accessibilità ai principali poli urbani, scolastici, sanitari e produttivi e risultano strettamente integrate con il sistema ferroviario regionale. In tutti i principali centri, le stazioni ferroviarie e i relativi Movicentro costituiscono i nodi centrali della rete, assicurando l'interscambio tra i servizi urbani, i collegamenti extraurbani e il trasporto ferroviario e rappresentando il principale punto di accesso al sistema della mobilità pubblica del Bacino.

Cuneo

Il servizio urbano di Cuneo costituisce la rete portante della mobilità della conurbazione cuneese, che comprende il capoluogo e numerosi comuni dell'area circostante. La rete è organizzata su direttrici urbane e suburbane che collegano il centro cittadino, la stazione ferroviaria, il Movicentro, i quartieri residenziali, le aree produttive e i principali comuni della cintura, tra cui Borgo San Dalmazzo, Cervasca, Bernezzo, Busca, Centallo, Roccavione e Tarantasca.

Servizi urbani a fune

Il Bacino Sud presenta inoltre la peculiarità di includere, all'interno dei propri sistemi di trasporto urbano, anche servizi eserciti mediante impianti a fune che svolgono una funzione integrante rispetto alla rete automobilistica. In particolare, l'ascensore inclinato di Cuneo e la funicolare di Mondovì consentono di superare specifiche discontinuità orografiche e urbane, garantendo collegamenti rapidi ed efficienti tra aree cittadine che risulterebbero altrimenti meno facilmente accessibili mediante il solo trasporto su gomma. Tali infrastrutture costituiscono pertanto parte integrante del sistema di trasporto pubblico locale e ne rafforzano l'accessibilità complessiva.

L'ascensore inclinato di Cuneo collega il centro cittadino con l'area del Parco della Resistenza e con il livello inferiore dell'altopiano urbano, facilitando gli spostamenti pedonali tra parti della città poste a quote differenti. La funicolare di Mondovì collega

invece il rione storico di Mondovì Piazza con il quartiere di Breo, assicurando il collegamento tra i due principali poli urbani della città e favorendo l'integrazione con i servizi di trasporto pubblico e con le principali funzioni urbane.

Per quanto riguarda i servizi urbani degli altri centri del Bacino Sud, nel periodo 2026-2027 si prevede il mantenimento dell'attuale assetto di esercizio. Eventuali interventi di revisione e riorganizzazione dei servizi potranno essere introdotti a partire dal 2028, in esito all'affidamento dei nuovi contratti di servizio mediante procedura di gara, tenendo conto sia degli indirizzi e delle strategie formulate nel Piano Integrato della Mobilità Pubblica e Accessibilità del Bacino, sia delle proposte migliorative e delle soluzioni organizzative formulate dai nuovi affidatari nell'ambito delle procedure concorsuali.

In tale contesto, i servizi urbani confluiranno nel "Lotto 1 - Est" e nel "Lotto 2 - Ovest" delle procedure di affidamento del TPL regionale. Tale impostazione consentirà di garantire una maggiore integrazione tra i servizi urbani e quelli extraurbani afferenti ai medesimi ambiti territoriali, favorendo il coordinamento della programmazione, l'ottimizzazione dei collegamenti e una più efficace integrazione con il sistema di trasporto pubblico metropolitano e regionale.

Lotto	Direttrici servite
Lotto 1 Est	Servizi urbani e suburbani di Alba, Bra, Fossano, Savigliano, Mondovì
Lotto 2 Ovest	Servizi urbani e suburbani di Cuneo e il servizio urbano di Saluzzo

Quadro dei servizi urbani e lotto di riferimento

Ambito extraurbano

All'interno del Bacino i servizi automobilistici di carattere extraurbano sono erogati attraverso una rete di servizi capillare con livelli di servizio variabili in funzione della domanda servita. Tale configurazione sarà mantenuta per il periodo 2026-2027, mentre eventuali interventi di revisione e riorganizzazione dei servizi potranno essere introdotti a partire dal 2028, in esito all'affidamento dei nuovi contratti di servizio mediante procedura di gara, tenendo conto sia degli indirizzi e delle strategie formulate nel redigendo Piano Integrato della Mobilità Pubblica e Accessibilità del Bacino, sia delle proposte migliorative e delle soluzioni organizzative formulate dai nuovi affidatari nell'ambito delle procedure concorsuali per quanto concerne i lotti di servizio che saranno posti a gara.

Lotto	Direttrici servite
Lotto 1 Est	Direttrici a servizio degli ambiti extraurbani delle aree collinari e sud est della Provincia di Cuneo e i collegamenti verso il capoluogo e la zona sud della Provincia di Torino
Lotto 2 Ovest	Direttrici a servizio tra Valli e la pianura orientale della Provincia di Cuneo, e di collegamento tra la provincia e le aree del Cavourese-Pienrolese.

Quadro dei servizi extraurbani e lotto di riferimento

Servizi non convenzionali

Nel Bacino Sud sono attualmente presenti in ambito urbano alcuni servizi non convenzionali riconducibili a forme di trasporto a chiamata, attivi nella conurbazione di Cuneo e nel comune di Saluzzo. Tali servizi rispondono principalmente a esigenze di mobilità caratterizzate da domanda debole o distribuita in modo discontinuo nell'arco della giornata, garantendo il collegamento delle aree meno servite dalla rete di linea tradizionale. Nel caso di Saluzzo, il servizio è erogato in particolare nelle ore di morbida dove la domanda risulta limitata e frammentata, mentre nel capoluogo di provincia il servizio ha lo scopo di servire le aree a bassa densità abitativa e più isolate.

Tali servizi nel periodo 2026-2027 saranno mantenuti con l'attuale assetto di esercizio. A partire dal 2028, nell'ambito dei nuovi affidamenti conseguenti alle procedure di gara, tali servizi potranno essere mantenuti, integrati o riorganizzati in coerenza con gli indirizzi del Piano Integrato della Mobilità Pubblica e dell'Accessibilità del Bacino Sud e con le eventuali proposte migliorative formulate dagli affidatari, al fine di garantire una maggiore efficacia dei servizi.

2.4.2 Aree a domanda debole

Nel Bacino Sud sono individuati **74 Comuni classificati come aree a domanda debole**, localizzati prevalentemente nei territori montani delle Alpi Cuneesi e nelle aree collinari delle Langhe, dell'Alta Langa e dell'Alta Valle Bormida.

In particolare i Comuni della Val Grana e della Val Maira classificati come aree a domanda debole ricadono anche all'interno di aree interessate dalla Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI), evidenziando una forte coincidenza tra criticità di accessibilità e fragilità territoriale.

Alcuni servizi erogati nei Comuni classificati come Area a Domanda Debole sono attualmente assicurati mediante Accordi di Programma sottoscritti con Enti Locali e Unioni Montane quali il Comune di Brossasco, l'Unione Montana Mondolè, l'Unione

Montana Valle Maira, l'Unione Montana Valle Grana, l'Unione Montana dei Comuni del Monviso, l'Unione Montana Alta Langa e l'Unione Montana dei Comuni delle Valli Mongia e Cevetta, Langa Cebana e Alta Valle Bormida. Tali servizi integrano l'offerta di trasporto pubblico nelle aree montane e collinari del Bacino, garantendo collegamenti di prossimità a favore dei territori caratterizzati da domanda ridotta e forte dispersione insediativa.

Tali servizi saranno ricompresi nei lotti di gara come di seguito riportato.

Lotto	Aree servite e relativi servizi
Lotto 1 Est	Unione Montana Mondolè, Unione Montana Alta Langa e Unione Montana dei Comuni delle Valli Mongia e Cevetta, Langa Cebana e Alta Valle Bormida
Lotto 2 Ovest	Comune di Brossasco, Unione Montana Valle Maira, Unione Montana Valle Grana, Unione Montana dei Comuni del Monviso

Quadro dei servizi urbani in ADD e lotto di riferimento

3 SERVIZI DI NAVIGAZIONE

Il servizio di navigazione del Lago d'Orta costituisce una componente peculiare del sistema di trasporto pubblico del Bacino Nord Est, in quanto garantisce collegamenti lacuali di linea tra i principali centri rivieraschi e l'Isola di San Giulio. Il servizio è programmato dall'Agenzia della Mobilità Piemontese ed è esercito da un raggruppamento formato da Navigazione Lago d'Orta S.r.l. e VCO Trasporti S.r.l. mediante tre linee principali: Orta - Isola - Pella - Isola - Orta, Omegna - Orta e Orta - Gozzano. Il servizio, caratterizzato da una forte componente turistica ma con funzioni anche di mobilità locale, integra l'offerta del trasporto pubblico del Bacino Nord Est e costituisce un elemento qualificante dell'accessibilità al territorio.

Il servizio viene svolto prevalentemente nel periodo compreso tra marzo e ottobre e rappresenta un importante elemento di integrazione dell'offerta di trasporto del territorio, favorendo l'accessibilità alle località lacustri e ai principali poli di interesse turistico. La programmazione più recente dell'Agenzia prevede inoltre il rafforzamento dell'integrazione con gli altri servizi di trasporto con l'obiettivo di rendere il servizio più efficiente, sostenibile e attrattivo per l'utenza.

Nel periodo di programmazione 2026-2028 si prevedono sostanziali modifiche all'impostazione del servizio.



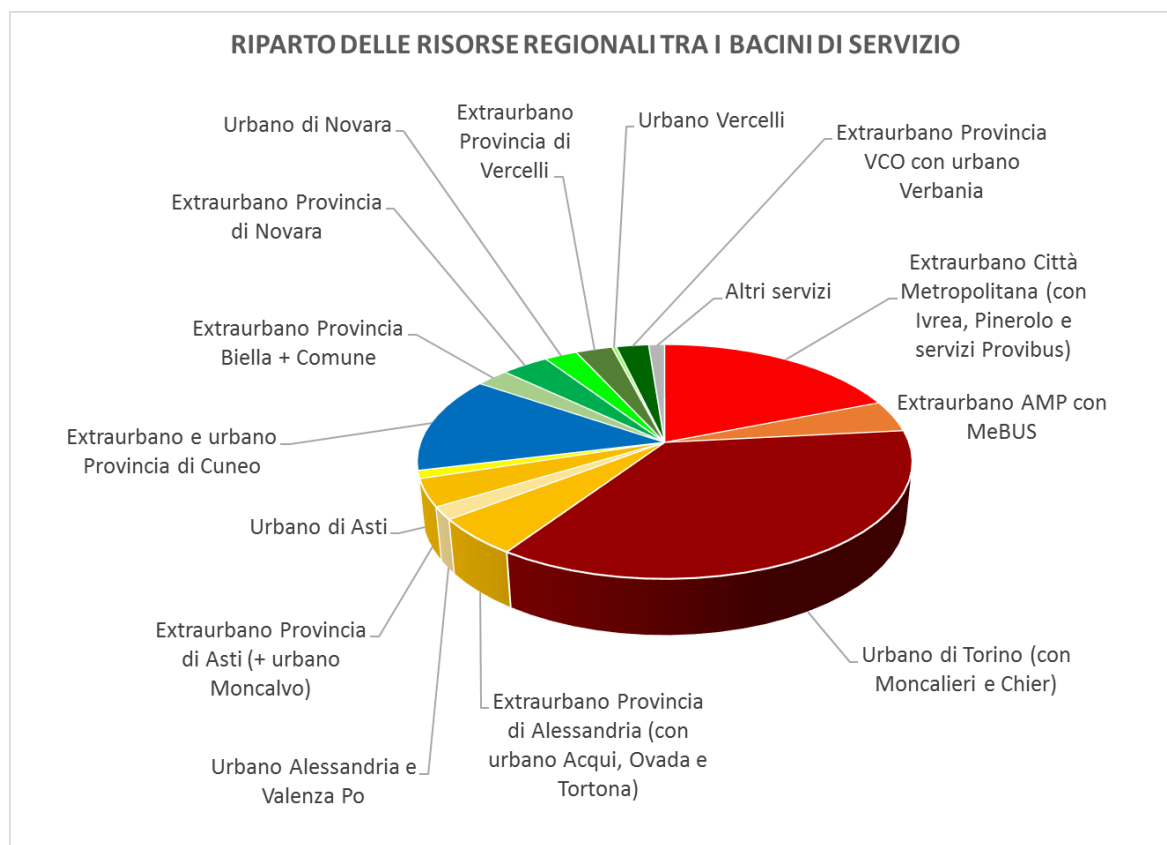
Servizi di navigazione

4 INVESTIMENTI IN MATERIALE ROTABILE

Dopo aver effettuato il calcolo del MIV e averne pubblicato le risultanze con le D.D. n. 273 del 21/06/2017 e n. 517 del 25/10/2017 l'Agenzia ha proceduto al riparto delle risorse del piano autobus regionale 2017-2019 le quali, si richiama, ammontavano ad **€ 55.536.336,38**.

Le quote e gli importi risultanti da tale riparto, suddivisi per ambiti ottimali, per bacino oggetto di contratto di servizio e, in via transitoria, per singola azienda, sono stati pubblicati nella D.D. n. 642 del 19/12/2017 e nei relativi allegati. Nel provvedimento è anche illustrata nel dettaglio la metodologia adottata per operare il riparto che, come previsto dalla D.G.R. 40-5004/2017, è stato effettuato, per ogni bacino oggetto di contratto di servizio per il 50% secondo il criterio della vetustà del parco autobus MIV e per il 50% in misura proporzionale alla produzione di servizi.

La suddivisione delle risorse sui differenti contratti di servizio è illustrata in Figura



Riparto delle risorse regionali 2017-2029 tra i bacini di servizio

il Piano autobus 2017-2019 è stato portato a conclusione nel corso del 2024.

Le risorse del Piano, destinate al rinnovo del parco autobus TPL del Piemonte con le D.G.R. n. 40-5004 dell'8 maggio 2017 e n. 18-2067 del 9 ottobre 2020, ammontavano originariamente ad **Euro 55.536.336,38**. A tale somma devono essere sottratti **€ 14.670,00**, in quanto delle risorse derivanti dal Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) per il periodo 2014-2020 per effetto delle Delibere CIPE n. 25/2016 e n. 54/2016, corrispondenti ad **€ 5.164.000,00**, sono stati erogati all'Agenzia **€ 5.149.330,00**, mentre le risorse residue, insufficienti per la contribuzione di un mezzo anche di piccole dimensioni, sono stati ridestinati sul nuovo Piano autobus regionale 2019-2023. Ciò premesso, in ultimo con l'atto di liquidazione predisposto a seguito della D.D. Regionale n. 2742/A1811B del 07/11/2023 ed effettivamente accreditato sul conto dell'Agenzia nella primavera 2024, la Regione Piemonte ha completato il trasferimento all'Ente di tutte le risorse destinate all'Attuazione del Piano autobus 2017-2019, per complessivi **Euro 55.521.666,38**.

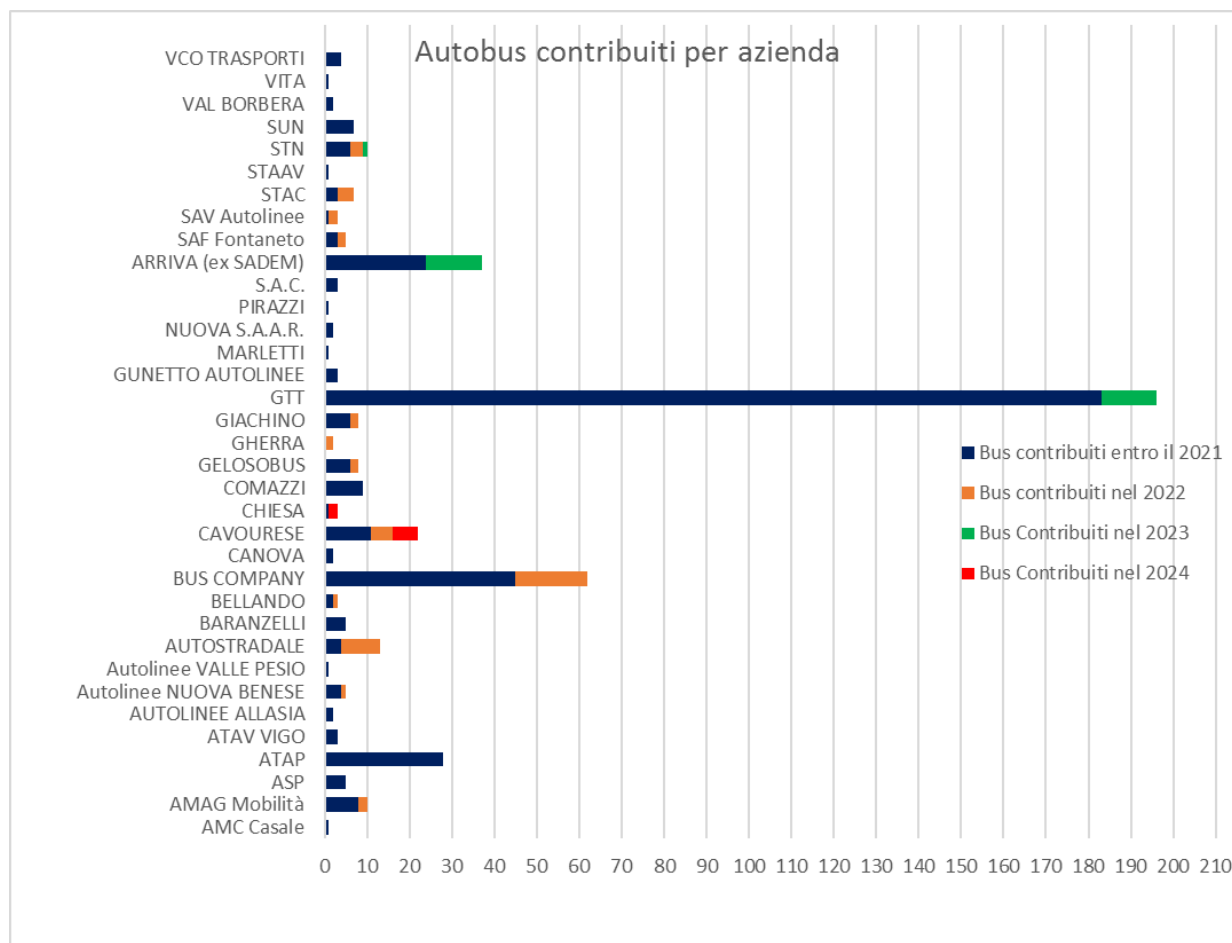
Non sono previste ulteriori erogazioni e, dal momento che la Regione Piemonte, con nota denominata "*Programmazione investimenti TPL 2017-2019. Fissazione data ultima per ordini di acquisto autobus a valere sulle risorse di cui alle D.G.R. n. 40-5004 dell'8 maggio 2017 e n. 18-2067 del 9 ottobre 2020*", trasmessa a tutte le aziende TPL assegnatarie di risorse nell'ambito del Piano autobus regionale 2017-2019 con nota prot. AMP n. 13068 del 06/10/2023, fissava al 31/12/2023 la data ultima per la trasmissione degli ordini d'acquisto dei mezzi destinati alla contribuzione nell'ambito del piano, la somma di **Euro 1.094.275,01** costituisce residuo d'attuazione del Piano autobus regionale 2017-2019 riferibile ai 9 milioni di Euro di risorse regionali.

Gli atti di liquidazione adottati dall'Agenzia per l'attuazione del Piano autobus sono schematicamente richiamati nella tabella seguente e nel sottostante grafico:

Tabella 1 - atti di liquidazione adottati dall'Agenzia in attuazione del Piano autobus regionale 2017-2019

Lotto di contribuzione	Provvedimento di liquidazione	Numero di autobus contribuiti	Contributi erogati alle aziende
Lotto I	D.D. 629 del 06/12/2018	41	€ 4.085.156,05
Lotto II	D.D. 669 del 14/12/2018	7	€ 599.569,18
Lotto III	D.D. 216 del 24/04/2019	18	€ 1.884.590,84

Lotto IV	D.D. 404 del 09/07/2019	14	€ 1.092.404,50
Lotto V	D.D. 539 del 20/09/2019	19	€ 1.994.010,84
Lotto VI	D.D. 703 del 20/11/2019	21	€ 2.166.005,84
Lotto VII	D.D. 757 del 11/12/2019	38	€ 4.720.350,00
Lotto VIII	D.D. 789 del 20/12/2019	26	€ 3.997.850,00
Lotto IX	D.D. 92 del 27/02/2020	24	€ 2.968.326,11
Lotto X	D.D. 242 del 30/04/2020	2	€ 246.869,25
Lotto XI	D.D. 428 del 15/07/2020	8	€ 944.969,25
Lotto XII	D.D. 430 del 15/07/2020	33	€ 4.039.200,00
Lotto XIII	D.D. 745 del 22/12/2020	7	€ 709.500,00
Lotto XIV	D.D. 224 del 12/02/2021	10	€ 867.440,00
Lotto XV	D.D. 388 del 15/07/2021	23	€ 2.339.330,00
Lotto XVI	D.D. 400 del 19/07/2021	27	€ 3.548.205,00
Lotto XVII	D.D. 529 del 17/09/2021	59	€ 7.674.291,12
Lotto XVIII	D.D. 754 del 14/12/2021	11	€ 1.378.851,68
Lotto XIX	D.D. 352 del 27/05/2022	19	€ 2.077.379,00
Lotto XX	D.D. 489 del 15/07/2022	16	€ 1.766.445,92
Lotto XXI	D.D. 482 dell'11/07/2022	9	€ 941.400,00
Lotto XXII	D.D. 772 del 17/11/2022	5	€ 574.240,80
Lotto XXIII	D.D. 868 del 19/12/2022	3	€ 340.640,00
Lotto XXIV	D.D. 283 del 17/04/2023	4	€ 420.000,00
Lotto XXV	D.D. 536 del 13/07/2023	8	€ 981.024,00
Lotto XXVI	D.D. 708 del 03/10/2023	15	€ 1.591.618,00
Lotto XXVII	D.D. 682 del 19/09/2024	4	€ 307.500,00
Lotto XXVIII	D.D. 864 del 13/11/2024	4	€ 260.224,00
TOTALE		475	€ 54.427.391,38



Autobus contribuiti per azienda a piano autobus 2019-2023 concluso. In arancione gli autobus che sono stati oggetto di contribuzione nel corso del 2022, in verde gli autobus contribuiti nel 2023, in rosso quelli contribuiti nel corso del 2024.

Le Società che hanno maggiormente beneficiato dei contributi sono anche quelle che effettuano le maggiori percorrenze, ossia GTT, Bus Company, Arriva (ex Sadem) e ATAP.

4.1 PIANO AUTOBUS 2019-2023

La Regione Piemonte, con D.G.R. 5-2912 del 26 febbraio 2021 ha approvato il nuovo programma regionale degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma per gli anni 2019-2023, destinandovi preliminarmente, nel triennio 2021-2023, **Euro 111.909.965,03** derivanti per:

- **Euro 24.000.000,00** dal Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC), periodo 2014-2020, per effetto della Delibera CIPE n. 98 del 22 dicembre 2017;
- **Euro 36.000.000,00** dal Fondo per le Regioni del Bacino Padano 2018-2022 per la realizzazione di interventi di mobilità sostenibile di cui al D.P.C.M. 28 novembre 2018 e al decreto RINDEC-2019-0000207 del 27/12/2019 del MATTM;

- **Euro 4.515.634,03** dal Decreto Interministeriale 29 maggio 2020, n. 223 - annualità 2022-2023;
- **Euro 47.394.331,00** dal Decreto Interministeriale 14 febbraio 2020, n. 81, di attuazione del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile ex D.P.C.M. 24 aprile 2019 n. 1360 - annualità 2019-2023.

Su espressa richiesta proveniente dall'Assessorato, l'Agenzia ha pubblicato il riparto delle risorse del Piano Autobus Regionale 2019-2023, distintamente per ogni fonte di contribuzione, come segue:

- Con D.D. n. 491 del 03/09/2021 l'Agenzia ha ripartito tra le imprese TPL della regione le risorse del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) per il periodo 2014-2020 per effetto della Delibera CIPE n. 98 del 22 dicembre 2017 per complessivi **Euro 24.000.000,00**;
- Con D.D. n. 494 del 06/09/2021 l'Agenzia ha ripartito tra le imprese TPL della regione le risorse del Fondo per le Regioni del Bacino Padano 2018-2022 per la realizzazione di interventi di mobilità sostenibile di cui al D.P.C.M. 28 novembre 2018 e al Decreto RINDEC-2019-207 del 27/12/2019 del MATTM, per complessivi **Euro 36.000.000,00**;
- Con D.D. n. 495 del 06/09/2021 l'Agenzia ha ripartito tra le imprese TPL della regione i fondi assegnati alla Regione Piemonte con Decreto Ministeriale MIT n. 223 del 29 maggio 2020\ annualità 2022-2023, per complessivi **Euro 4.515.634,03**;
- Con D.D. n. 496 del 06/09/2021 l'Agenzia ha ripartito tra le imprese TPL della regione i fondi del Decreto Interministeriale n. 81 del 14 febbraio 2020, di attuazione del piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS) ex DPCM n. 1360 del 24 aprile 2019. Annualità 2019-2023, per complessivi **Euro 47.394.331,00**.

Con la D.G.R. 78-4445 del 22/12/2021 la Regione, preso atto che la gestione del nuovo Piano Autobus 2019-2023, così come delineata dalla D.G.R. 5-2912 del 26/02/2021 presentava alcuni aspetti di parziale incompatibilità con le regole di gestione e rendicontazione previste dalle varie fonti di finanziamento statali ed europee, ne ha parzialmente modificato e integrato il contenuto, elevando per altro l'ammontare delle risorse disponibili ad **Euro 114.002.031,15**.

Con D.D.R. 3945/A1811B/2021 la Regione ha poi preso atto dei riparti effettuati dall'Agenzia e ne ha pubblicato una versione aggiornata secondo quanto indicato dalla nuova D.G.R. 78-4445/2021, escludendo fin dall'origine dalla ripartizione le aziende

subaffidatarie e tenendo conto dell'intera somma messa a disposizione delle aziende, elevata ad **Euro 114.002.031,15** in considerazione dell'indicazione recepita dal Ministero di gestire su base triennale (e non biennale) i fondi ex D.M. n. 223 del 29/05/2020 a valere sulle annualità successive al 2021.

Nella primavera 2022 la Regione ha dato mandato al CSI per realizzare un nuovo modulo del Database Parco autobus TPL per la rendicontazione delle risorse da erogare nell'ambito del nuovo Piano autobus 2019-2023 (vedasi paragrafo 5.9.2).

Successivamente, con la D.G.R. n. 9-5232 del 21 giugno 2022, ulteriori **€ 29.213.637,00**, assegnati alla Regione Piemonte con il D.M. MIT n. 315 del 02/08/2021 per le annualità 2022-2023-2024-2025-2026 a valere sul Piano Nazionale Complementare (**PNC**) al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (**PNRR**) sono stati destinati al rinnovo del materiale rotabile nell'ambito del Piano autobus 2019-2023 ex D.G.R. 5-2912/2021 e D.G.R. 78-4445/202.

Pertanto, non tenendo conto del fatto che circa un quarto delle risorse del PNC possono essere impiegate dalle aziende anche per il co-finanziamento degli impianti di alimentazione, si può considerare che, all'inizio del 2024, l'ammontare delle risorse destinate alla contribuzione del rinnovo del materiale rotabile nell'ambito del Piano autobus 2019-2023, sulle 5 fonti di finanziamento **PSC, RINDEC, DM 223/2000, PSNMS e PNC** fosse pari ad **€ 143.215.668,15**.

Tuttavia, sulla base del quadro normativo e finanziario delineatosi per quanto disposto dai Decreti Legge n. 19/2024 e n. 113/2024, a seguito della ricognizione effettuata con nota MIT – DG TPL n. 2159 dell'11 marzo 2024 e sulla base delle informazioni desumibili dal sistema di monitoraggio BDAP (Banca dati amministrazioni pubbliche) del MEF, con D.M. n. 335 del 23/12/2024 e con D.M. n. 226 del 19/09/2025 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha provveduto ad operare due successive rimodulazioni delle risorse di cui al D.M. n. 315/2021. In particolare, per quanto riguarda il Piemonte, preso atto che le risorse spettanti alle aziende TPL sulla base degli ordini effettuati risultavano inferiori ai fondi assegnati con D.M. 315/2021 di **€ 9.636.009,00**, il MIT ha proceduto a ridurre gli importi assegnati all'Ente in una prima fase ad **€ 24.636.624,00** e successivamente ad **€ 21.810.874,00** invece degli **€ 29.213.637,00** ex D.M. n. 315/2021 (per un decremento complessivo, tenuto conto di entrambi i provvedimenti pari a **-€ 7.402.763,00**).

Una volta che la Regione abbia preso atto delle rimodulazioni operate dal Ministero, le risorse destinate alla contribuzione del rinnovo del materiale rotabile nell'ambito del

Piano autobus 2019-2023 sulle 5 fonti di finanziamento **PSC, RINDEC, DM 223/2000, PSNMS e PNC** risulteranno ammontare ad **€ 135.812.905,15**.

Occorre però specificare anche che la fase attuativa del Piano autobus 2017-2019 si avvia verso la conclusione e che non tutte le risorse assegnate alle aziende potranno essere erogate alle stesse, sia perché una parte degli acquisti sono costati meno di quanto preventivato, sia perché non tutte le imprese hanno rispettato gli impegni d'acquisto che avevano assunto, o non sono state in grado di presentare tutta la documentazione necessaria per poter accedere al contributo.

In particolare, oltre ovviamente alle risorse liquidate con il presente atto:

- per le risorse di fonte MATTM RINDEC 207/2019 (RINDEC), la Regione Piemonte - Settore Qualità dell'aria e innovazione tecnologica per l'ambiente ha già trasmesso al Ministero il quadro definitivo delle risorse spettanti alle imprese, per complessivi **€ 31.284.118,38**, per cui risultano non utilizzati **€ 4.715.881,62**, che verranno presumibilmente destinati al nuovo Piano autobus regionale 2024-2028;
- per le risorse di fonte MIT-DM 223/2020 (DM223/2020), degli **€ 6.593.030,15** originariamente destinati al rinnovo del materiale rotabile su questa fonte ne risultano non utilizzati **€ 524.156,70**, che verranno auspicabilmente destinati al nuovo Piano autobus regionale 2024-2028;

Le risorse che potrebbero incrementare le disponibilità per il nuovo piano autobus 2024-2028 possono pertanto, al momento, esse quantificate in **€ 5.240.038,32**, mentre le risorse per il finanziamento del Piano autobus 2019-2023 risulteranno ridotte di un pari ammontare, e pari quindi ad **€ 130.572.866,83**.

Si specifica sin d'ora che anche le risorse assegnate alle imprese di fonte FSC, PSNMS e PNC non verranno spese integralmente e che, anzi, le risorse PNC potrebbero essere ulteriormente ridotte per intervento di ri-pianificazione ministeriale.

In ogni caso, tutte le risorse disponibili entro il 2025 del Piano autobus 2019-2023, ammontanti ad **€ 129.818.537,65** sono state accertate dalla Regione Piemonte e impegnate in favore dell'Agenzia e, inoltre, sono stati impegnati in favore dell'Ente ulteriori **€ 7.348.933,50**, destinati al rinnovo del materiale rotabile o per l'acquisto di infrastrutture di ricarica o di supporto, mentre ulteriori **€ 6.048.197,00** a valere sul PNC al PNRR, per i quali sono state registrate nel 2022 le annotazioni contabili per l'annualità 2026 sono in corso d'accertamento.

Tuttavia, come già accennato, la Regione Piemonte dovrà procedere alla rimodulazione delle risorse PNC destinate al rinnovo dei parchi autobus aziendali in considerazione della riduzione delle stesse operata dal MIT con D.M. 335 del 23/12/2024. Tale riduzione

è pari per il Piemonte, a **-€ 4.577.013,00**, imputata sulle annualità 2024 (- **1.560.421,00**) e 2025 (- **5.842.342,00**),

Di tali risorse, alla fine del 2025 la Regione aveva liquidato all'Agenzia complessivamente **€ 105.038.455,93**, ma all'ultima liquidazione (Atto n. 2025/2938/ALG V.0 del 10/04/2025 relativa a risorse afferenti il PSNMS per **€ 9.478.866,20**) non aveva fatto seguito l'emissione dei mandati di pagamento e, conseguentemente, non erano state ancora rimosse dall'Ente le relative risorse, liquidate dalla Regione Piemonte all'Agenzia su cap. 273508/0, Impegno 2024/12177. Le risorse che l'Agenzia ha potuto riscuotere al 31/12/2025 ammontano ad **€ 95.559.589,73**, e sono suddivise per fonti come da tabella seguente:

Fonte di finanziamento	Risorse fatte oggetto di atto di liquidazione da parte della Regione	Risorse effettivamente trasferite dalla Regione all'Agenzia
PSC (CIPE98)	€ 24.014.670,00	€ 24.014.670,00
RINDEC	€ 31.284.118,38	€ 31.284.118,38
MIT-DM223	€ 6.593.030,15	€ 6.593.030,15
PSNMS	€ 28.436.598,60	€ 18.957.732,40
PNC	€ 14.710.038,80	€ 14.710.038,80
TOTALI	€ 105.038.455,93	€ 95.559.589,73

Oltre a trasmettere all'Agenzia le risorse necessarie per l'attuazione del Piano autobus 2019-2023, la Regione Piemonte ha reso disponibile all'Ente l'applicativo attraverso cui è richiesto alle aziende di procedere alla rendicontazione degli investimenti posti in essere, e con e-mail del 10/10/2022, facendo riferimento alla nota prot. n. 121381/A1602B del 07/10/2022 e all'incontro del 25/08/2022, la Regione Piemonte - Settore Emissioni e Rischi Ambientali, ha trasmesso all'Agenzia e a tutte le aziende destinatarie di fondi nell'ambito del Piano autobus in oggetto il file editabile del facsimile da utilizzare per la richiesta dell'anticipo e del saldo del co-finanziamento previsto a fronte dell'acquisto di uno o più nuovi autobus.

A partire dal secondo trimestre 2023 l'Agenzia è stata messa in condizione di avviare le verifiche dei requisiti amministrativi, di allestimento, tecnici e d'immagine per il co-finanziamento degli acquisti effettuati dalle aziende.

con la Determinazione Dirigenziale n. **285** del 17/04/2023 (**Lotto I** di Contribuzione - Piano autobus 2019-2023) è stata impegnata e liquidata in favore delle Società ATAV Vigo, Bus Company, Giachino e Nuova SAAR la somma complessiva di **Euro 5.200.247,04**, a titolo di contribuzione integrale (prima rata + saldo) delle spese sostenute per l'acquisto di n. 33 autobus e a titolo di acconto pari all'80% del contributo spettante per l'acquisto di ulteriori n. 13 autobus.

con la Determinazione Dirigenziale n. **467** del 23/06/2023 (**Lotto II** di Contribuzione - Piano autobus 2019-2023) è stata impegnata e liquidata in favore delle Società AMAG Mobilità, ATAV Vigo, Bus Company, Cavourese, Giachino, Nuova BENESE, Nuova SAAR, SAC la somma complessiva di **Euro 2.819.895,56**, a titolo di contribuzione integrale (prima rata + saldo), delle spese sostenute per l'acquisto di n. 20 autobus, a titolo di acconto pari all'80% del contributo spettante per l'acquisto di altri n. 5 autobus e a titolo di saldo pari al 20% del contributo spettante per ulteriori n. 11 autobus per i quali era già stato versato l'acconto con la D.D. n. 285 del 17/04/2023 (Lotto I di contribuzione).

con la Determinazione Dirigenziale n. **542** del 14/07/2023 (**Lotto III** di Contribuzione - Piano autobus 2019-2023) è stata impegnata e liquidata in favore delle Società ACTP, ATAP, GTT, GUNETTO Autolinee e Nuova BENESE la somma complessiva di **Euro 4.384.980,00**, a titolo di contribuzione integrale (prima rata + saldo), delle spese sostenute per l'acquisto di n. **8** autobus, a titolo di acconto pari all'80% del contributo spettante per l'acquisto di altri n. **34** autobus.

con la Determinazione Dirigenziale n. **709** del 05/10/2023 (**Lotto IV** di Contribuzione - Piano autobus 2019-2023) è stata impegnata e liquidata in favore delle Società ACTP, ATAP, BUS COMPANY, GELOSOBUS, GTT, Nuova SAAR e SAC la somma complessiva di **Euro 5.157.597,45**, a titolo di contribuzione integrale (prima rata + saldo), delle spese sostenute per l'acquisto di n. **38** autobus, a titolo di acconto pari all'80% del contributo spettante per l'acquisto di altri n. **9** autobus e a titolo di saldo pari al 20% del contributo spettante per ulteriori n. **4** autobus per i quali l'acconto era già stato versato.

con la Determinazione Dirigenziale n. **944** del 28/12/2023 (Impegno di spesa per liquidazioni previste nei primi mesi dell'anno 2024 - Piano autobus 2019-2023) è stata impegnata in favore delle Società ARRIVA Italia, ASP, ATAP, BARANZELLI, BELLANDO, BUS COMPANY, CAVOURESE, CHIESA, COMAZZI, DEMARCHI, GELOSOBUS, GIACHINO,

GTT, Nuova BENESE, PIRAZZI, SAC, VAL BORBERA, VCO Trasporti, Viaggi MUNARO e VITA la somma complessiva di **Euro 18.139.208,08** in previsione della contribuzione integrale (prima rata + saldo), nella misura prevista dalla D.G.R. n. 78-4445/2021, delle spese sostenute per l'acquisto di n. **67** autobus, in previsione della liquidazione a titolo di acconto pari all'80% del contributo spettante per le spese sostenute per l'acquisto di altri n. **76** autobus e in previsione del versamento del saldo pari al 20% del contributo spettante per ulteriori n. **46** autobus, per i quali l'acconto è già stato versato.

Le liquidazioni effettuate in favore delle aziende nel corso del 2023 nell'ambito del nuovo Piano autobus 2019-2023 ammontano pertanto ad **€ 17.562.720,05**, a fronte dell'acquisto di n. **160** nuovi autobus, per n. **114** dei quali alle aziende è stato versato l'intero contributo spettante (acconto + saldo), mentre per i restanti **46** è stato versato in acconto l'80% del contributo assegnato, in attesa che le fatture emesse vengano quietanzate dai fornitori..

Alla fine del 2023 l'Agenzia aveva ricevuto molte richieste di contribuzione per le quali era in attesa di integrazioni della documentazione amministrativa o di una proposta di data per la visita di collaudo, con previsione di procedere alla liquidazione delle risorse spettanti alle aziende nei primi mesi del 2024, tenuto conto del fatto che gli impegni di spesa, trattandosi di spese in conto capitale, non avrebbero potuto essere assunti nei primi mesi del 2024 almeno fino all'approvazione del bilancio previsionale da parte del CdA dell'Agenzia, con la sopra richiamata n. 944 del dicembre 2023 venivano impegnati in favore delle aziende **Euro 18.139.208,08**, destinati ad essere liquidati nel corso del 2024.

Nel corso del 2024, le risorse impegnate e liquidate in favore delle aziende sono state le seguenti:

con la Determinazione Dirigenziale n. **115** del 05/02/2024 (**Lotto V** di Contribuzione - Piano autobus 2019-2023) è stata liquidata sulla base degli impegni di spesa assunti con la D.D. n. 944/2023 in favore delle Società ARRIVA Italia, BUS COMPANY (ex GELOSOBUS), CHIESA, COMAZZI, GIACHINO, GTT, Nuova BENESE, SAC e VAL BORBERA la somma complessiva di **Euro 12.815.279,65**, a titolo di contribuzione integrale (prima rata + saldo), delle spese sostenute per l'acquisto di n. **45** autobus, a titolo di acconto pari all'80% del contributo spettante per l'acquisto di altri n. **56** autobus e a titolo di saldo pari al 20% del contributo spettante per ulteriori n. **9** autobus per i quali l'acconto era già stato versato.

con la Determinazione Dirigenziale n. **255** del 12/04/2024 (**Lotto VI** di Contribuzione - Piano autobus 2019-2023) è stata liquidata sulla base degli impegni di spesa assunti contestualmente al provvedimento (per **Euro 17.338.732,20**) oppure con la D.D. n. 944/2023 (per **Euro 719.128,00**) in favore delle Società ACTP, ASP, BELLANDO, BUS COMPANY, CHIESA, GIACHINO, GTT, PIRAZZI, SAC, SAV, VAL BORBERA e VALLE PESIO la somma complessiva di **Euro 18.057.860,20**, a titolo di contribuzione integrale (prima rata + saldo), delle spese sostenute per l'acquisto di n. **11** autobus, a titolo di acconto pari all'80% del contributo spettante per l'acquisto di altri n. **52** autobus e a titolo di saldo pari al 20% del contributo spettante per ulteriori n. **51** autobus per i quali l'acconto era già stato versato.

con la Determinazione Dirigenziale n. **448** del 25/06/2024 (**Lotto VII** di Contribuzione - Piano autobus 2019-2023) è stata liquidata sulla base degli impegni di spesa assunti contestualmente al provvedimento (per **Euro 3.151.859,43**) oppure con la D.D. n. 944/2023 (per **Euro 861.020,80**) in favore delle Società AMAG Mobilità, BARANZELLI, CAVOURESE, GIACHINO, NUOVA SAAR, SAC, SAF FONTANETO la somma complessiva di **Euro 4.012.880,23**, a titolo di contribuzione integrale (prima rata + saldo), nella misura prevista dalla D.G.R. n. 78-4445/2021, delle spese sostenute per l'acquisto di n. **25** autobus, a titolo di acconto pari all'80% del contributo spettante per le spese sostenute per l'acquisto di altri n. **11** autobus e a titolo di saldo pari al 20% del contributo spettante per ulteriori n. **2** autobus, per i quali l'acconto era già stato versato.

con la Determinazione Dirigenziale n. **500** del 11/07/2024 (**Lotto VIII** di Contribuzione - Piano autobus 2019-2023) è stata liquidata sulla base degli impegni di spesa assunti contestualmente al provvedimento (per **Euro 2.684.700,00**) oppure con la D.D. n. 944/2023 (per **Euro 263.840,00**) in favore delle Società ARRIVA, DEMARCHI, Nuova BENESE, SAC, STAC, Viaggi Munaro (VI-MU), la somma complessiva di **Euro 2.948.540,00**, a titolo di contribuzione integrale (prima rata + saldo), nella misura prevista dalla D.G.R. n. 78-4445/2021, delle spese sostenute per l'acquisto di n. **20** autobus, a titolo di acconto pari all'80% del contributo spettante per le spese sostenute per l'acquisto di altri n. **6** autobus e a titolo di saldo pari al 20% del contributo spettante per ulteriori n. **4** autobus, per i quali l'acconto era già stato versato.

con la Determinazione Dirigenziale n. **639** del 11/09/2024 (**Lotto IX** di Contribuzione - Piano autobus 2019-2023) è stata liquidata sulla base degli impegni di spesa assunti contestualmente al provvedimento (per **Euro 8.350.634,76**) oppure con la D.D. n.

944/2023 (per **Euro 1.970.735,37**) in favore delle Società ATAP, BELLANDO, GIACHINO, GTT, NUOVA BENESE, SAC, STAC della somma complessiva di **Euro 10.321.370,13**, a titolo di contribuzione integrale (prima rata + saldo), nella misura prevista dalla D.G.R. n. 78-4445/2021, delle spese sostenute per l'acquisto di n. **23** autobus, a titolo di acconto pari all'80% del contributo spettante per le spese sostenute per l'acquisto di altri n. **24** autobus e a titolo di saldo pari al 20% del contributo spettante per ulteriori n. **52** autobus, per i quali l'acconto era già stato versato.

con la Determinazione Dirigenziale n. **788** del 17/10/2024 (**Lotto X** di Contribuzione - Piano autobus 2019-2023) è stata liquidata sulla base degli impegni di spesa assunti contestualmente al provvedimento in favore delle Società ACTP, BUS COMPANY, CAVOURESE, DEMARCHI, GIACHINO, GTT, NUOVA BENESE, STAC e VAL BORBERA la somma complessiva di **Euro 7.454.801,49**, a titolo di contribuzione integrale (prima rata + saldo), nella misura prevista dalla D.G.R. n. 78-4445/2021, delle spese sostenute per l'acquisto di n. **24** autobus, a titolo di acconto pari all'80% del contributo spettante per le spese sostenute per l'acquisto di altri n. **18** autobus e a titolo di saldo pari al 20% del contributo spettante per ulteriori n. **13** autobus, per i quali l'acconto era già stato versato.

con la Determinazione Dirigenziale n. **877** del 20/10/2024 (**Lotto XI** di Contribuzione - Piano autobus 2019-2023) è stata impegnata e liquidata in favore delle Società ASP, BUS COMPANY, GIACHINO, GTT, NUOVA BENESE, NUOVA SAAR, PIRAZZI e SAC la somma complessiva di **Euro 4.853.271,09**, a titolo di contribuzione integrale (prima rata + saldo), nella misura prevista dalla D.G.R. n. 78-4445/2021, delle spese sostenute per l'acquisto di n. **5** autobus, a titolo di acconto pari all'80% del contributo spettante per le spese sostenute per l'acquisto di altri n. **20** autobus e a titolo di saldo pari al 20% del contributo spettante per ulteriori n. **16** autobus, per i quali l'acconto era già stato versato. Tuttavia, a causa dell'indisponibilità delle necessarie risorse alla data del provvedimento, l'Agenzia ha potuto completare tutte le liquidazioni con l'emissione dei mandati di pagamento solo nel luglio 2025 (in particolare, nell'ottobre 2024 non erano stati emessi i mandati in favore delle Società **BUS COMPANY** per quanto riguarda le risorse PNC e **GTT** per quanto riguarda le risorse RINDEC).

Inoltre, con la Determinazione Dirigenziale n. **904** del 03/12/2024 le risorse che erano state impegnate in favore delle imprese con la **D.D. 944/2023** ma, a dicembre,

non erano state ancora erogate, per semplificare le operazioni di liquidazione e per le ragioni meglio specificate a seguito sono state dichiarate economia di spesa.

con la Determinazione Dirigenziale n. **989** del 19/12/2024 (**Lotto XII**) è stata impegnata e liquidata in favore delle Società ATAP, BUS COMPANY, CAVOURESE, GIACHINO, GTT, NUOVA SAAR, STAC, VAL BORBERA e VI-MU la somma complessiva di **€ 11.344.560,49**, a titolo di contribuzione integrale (prima rata + saldo), nella misura prevista dalla D.G.R. n. 78-4445/2021, delle spese sostenute per l'acquisto di n. **13** autobus, a titolo di acconto pari all'80% del contributo spettante per le spese sostenute per l'acquisto di altri n. **48** autobus e a titolo di saldo pari al 20% del contributo spettante per ulteriori n. **22** autobus, per i quali l'acconto era già stato versato. Tuttavia, a causa dell'indisponibilità delle necessarie risorse, non è stato possibile completare tutte le liquidazioni con l'emissione dei mandati di pagamento contestualmente alle liquidazioni. L'intera somma di **€ 11.344.560,49** è stata in ogni caso accreditata alle aziende negli scorsi mesi di giugno e luglio 2025.

con la Determinazione Dirigenziale n. **228** del 10/03/2025 (**Lotto XIII**) è stata impegnata e liquidata in favore delle Società ARRIVA Italia, ATAP, BELLANDO Tours, BUS COMPANY, CAVOURESE, GIACHINO, GTT, MAESTRI e STAC la somma complessiva di **€ 6.140.486,92**, a titolo di contribuzione integrale (prima rata + saldo), nella misura prevista dalla D.G.R. n. 78-4445/2021, delle spese sostenute per l'acquisto di n. **26** autobus, a titolo di acconto pari all'80% del contributo spettante per le spese sostenute per l'acquisto di altri n. **21** autobus e a titolo di saldo pari al 20% del contributo spettante per ulteriori n. **13** autobus, per i quali l'acconto era già stato versato.

Tuttavia, a causa dell'indisponibilità delle necessarie risorse, non è stato possibile completare tutte le liquidazioni con l'emissione dei mandati di pagamento e, in particolare, in un primo tempo è stata predisposta l'emissione dei mandati solo per le risorse relative ai fondi PSC e DM MIT 223/2020. Poi nello giugno 2025, in considerazione dell'imminenza della scadenza del termine concordato tra il Ministero dell'Ambiente e il Settore Emissioni e Rischi Ambientali della Regione per la rendicontazione degli acquisti oggetto di contribuzione, si è ritenuto di procedere all'emissione dei mandati di pagamento anche per la fonte RINDEC, sulla quale era assegnato il cofinanziamento di alcuni autobus alle Società ATAP e Cavourese.

con la Determinazione Dirigenziale n. **342** del 18/04/2025 (**Lotto XIV**) è stata impegnata e liquidata in favore delle Società ATAP, BELLANDO Tours, STAC e STN la somma complessiva di **€ 1.219.083,54**, a titolo di contribuzione integrale (prima

rata + saldo), nella misura prevista dalla D.G.R. n. 78-4445/2021, delle spese sostenute per l'acquisto di n. **3** autobus, a titolo di acconto pari all'80% del contributo spettante per le spese sostenute per l'acquisto di altri n. **4** autobus e a titolo di saldo pari al 20% del contributo spettante per ulteriori n. **2** autobus, per i quali l'acconto era già stato versato.

Tuttavia, a causa dell'incapienza delle risorse rimosse, pur attingendo ai fondi residui dei precedenti piani autobus, l'Agenzia non ha potuto completare tutte le liquidazioni con l'emissione dei mandati di pagamento e, in particolare, ha predisposto l'emissione degli stessi solo per le risorse relative ai fondi DM MIT 223/2020. Poi, nel giugno 2025, in considerazione dell'imminenza della scadenza del termine concordato tra il Ministero dell'Ambiente e il Settore Emissioni e Rischi Ambientali della Regione per la rendicontazione degli acquisti oggetto di contribuzione, si è ritenuto di procedere all'emissione dei mandati di pagamento anche per la fonte RINDEC.

con la Determinazione Dirigenziale n. **493** del 16/06/2025 (**Lotto XV**) è stata impegnata e liquidata in favore delle Società CAVOURESE, GIACHINO, GTT, STN, SUN e VCO Trasporti la somma complessiva di **€ 6.422.508,60**, a titolo di contribuzione integrale (prima rata + saldo), nella misura prevista dalla D.G.R. n. 78-4445/2021, delle spese sostenute per l'acquisto di n. **11** autobus, a titolo di acconto pari all'80% del contributo spettante per le spese sostenute per l'acquisto di altri n. **23** autobus e a titolo di saldo pari al 20% del contributo spettante per ulteriori n. **20** autobus, per i quali l'acconto era già stato versato.

Tuttavia, a causa dell'incapienza delle risorse rimosse l'Agenzia non ha potuto completare tutte le liquidazioni con l'emissione dei mandati di pagamento e, in particolare, ha predisposto l'emissione degli stessi solo per le risorse relative ai fondi DM MIT 223/2020. Successivamente, in considerazione dell'imminenza della scadenza del termine concordato tra il Ministero dell'Ambiente e il Settore Emissioni e Rischi Ambientali della Regione per la rendicontazione degli acquisti oggetto di contribuzione, si è ritenuto di procedere all'emissione dei mandati di pagamento anche per la fonte RINDEC, sulla quale avevano assegnato il cofinanziamento di alcuni autobus le Società GTT e STN e, nel luglio 2025, si è anche provveduto all'emissione dei mandati in favore della Società SUN.

Nelle seconda settimana di luglio la Regione Piemonte ha emesso i mandati di pagamento relativi alle risorse di cui all'atto di liquidazione n. 2024/11157/ALG V.1 del Settore Emissioni e Rischi Ambientali della Regione (fondi RINDEC), e le risorse

di cui all'atto di liquidazione n. 2025/2959/ALG V.0 del Settore Investimenti, trasporti e infrastrutture della Regione, (fonte PNC) per complessivi **€ 16.002.868,10**.

con la Determinazione Dirigenziale n. **594** del 21/07/2025 (**Lotto XVI**) è stata impegnata e liquidata in favore delle Società ARRIVA, BUS COMPANY, CAVOURESE, GIACHINO, MAESTRI, Nova BENESE, STAC e AUTOSTRADALE la somma complessiva di **€ 2.368.388,50**, a titolo di contribuzione integrale (prima rata + saldo), nella misura prevista dalle D.G.R. n. 78-4445/2021 e n. 9-5232/2022, delle spese sostenute per l'acquisto di n. **11** autobus e a titolo di saldo pari al 20% del contributo spettante per ulteriori n. **35** autobus, per i quali l'acconto era già stato versato.

Tuttavia, a causa dell'incapienza delle risorse rimosse, pur attingendo ai fondi residui dei precedenti piani autobus, l'Agenzia non ha potuto completare tutte le liquidazioni con l'emissione dei mandati di pagamento e, in particolare, ha predisposto l'emissione degli stessi solo per le risorse relative ai fondi PSC, DM MIT 223/2020 e RINDEC. Invece, non è stato possibile emettere i mandati per le risorse PNC per complessivi **€ 544.680,00** in favore delle Società BUS COMPANY e GIACHINO.

con la Determinazione Dirigenziale n. **794** del 08/10/2025 (**Lotto XVII**) è stata impegnata e liquidata in favore delle Società ARRIVA, ATAP, AUTOSTRADALE, BUS COMPANY, GTT, STAC e SUN della somma complessiva di **€ 10.681.816,92**, a titolo di contribuzione integrale (prima rata + saldo), nella misura prevista dalle D.G.R. n. 78-4445/2021 e n. 9-5232/2022, delle spese sostenute per l'acquisto di n. **39** autobus, a titolo di acconto pari all'80% del contributo spettante per le spese sostenute per l'acquisto di altri n. **6** autobus e a titolo di saldo pari al 20% del contributo spettante per ulteriori n. **23** autobus, per i quali l'acconto era già stato versato.

Tuttavia, a causa dell'incapienza delle risorse rimosse, pur attingendo ai fondi residui dei precedenti piani autobus, l'Agenzia non ha potuto completare tutte le liquidazioni con l'emissione dei mandati di pagamento e, in particolare, ha predisposto l'emissione degli stessi solo per le risorse relative ai fondi DM MIT 223/2020 e RINDEC. Invece, non è stato possibile emettere i mandati per le risorse PNC per complessivi **€ 3.254.302,00**.

con la Determinazione Dirigenziale n. **944** del 27/11/2025 (**Lotto XVIII**) è stata impegnata e liquidata in favore delle Società AMC, BELLANDO, GIACHINO e GTT la somma complessiva di **€ 929.547,70**, a titolo di contribuzione integrale (prima rata + saldo), nella misura prevista dalle D.G.R. n. 78-4445/2021 e n. 9-5232/2022, delle spese sostenute per l'acquisto di n. **2** autobus e a titolo di saldo pari al 20% del

contributo spettante per ulteriori n. **13** autobus, per i quali l'acconto era già stato versato

Tuttavia, a causa dell'incapienza delle risorse riscosse, pur attingendo ai fondi residui dei precedenti piani autobus, l'Agenzia non ha potuto completare tutte le liquidazioni con l'emissione dei mandati di pagamento e, in particolare, ha predisposto l'emissione degli stessi solo per le risorse relative ai fondi DM MIT 223/2020, per complessivi **€ 351.460,00**. Invece, non è stato possibile emettere i mandati per le risorse PNC per complessivi **€ 249.887,70** in favore delle Società GIACHINO e GTT e per le risorse PSNMS per complessivi € 328.200,00 in favore della Società GTT.

con la Determinazione Dirigenziale n. **1055** del 19/12/2025 (**Lotto XIX**) è stata impegnata e liquidata in favore della Società VCO Trasporti la somma complessiva di **€ 226. 844,53** a titolo di saldo, pari al 20% del contributo spettante per n. **10** autobus, per i quali l'acconto era già stato versato

Nella tabella seguente sono riepilogate tutte le liquidazioni effettuate alle aziende fino al 31/12/2025 delle risorse del Piano autobus regionale 2019-2023:

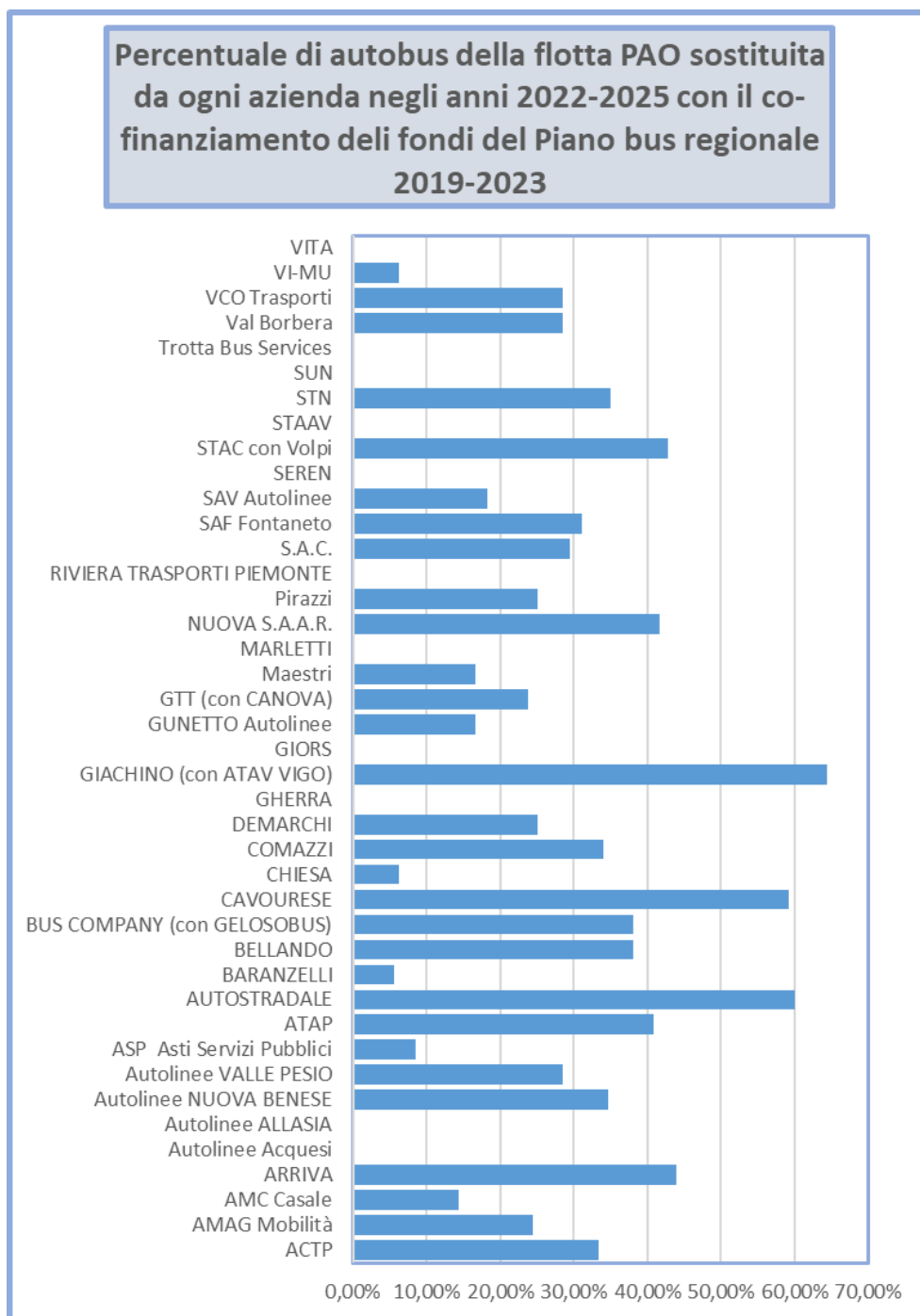
Lotto di contribuzione	Provvedimento di liquidazione	Numero di autobus contribuiti	Aziende beneficiarie dei contributi	Contributi erogati alle aziende
Lotto I	D.D. n. 285 del 17/04/2023	43,4	ATAV Vigo, Autolinee GIACHINO, BUS Company, Nuova SAAR	€ 5.200.247,04
Lotto II	D.D. n. 467 del 23/06/2023	26,2	AMAG, ATAV Vigo, Autolinee GIACHINO, Cavourese, Nuova Benese, SAC	€ 2.819.895,56
Lotto III	D.D. n. 542 del 14/07/2023	35,2	ACTP, ATAP, GTT, GUNETTO Autolinee, Nuova BENESE	€ 4.384.980,00
Lotto IV	D.D. n. 709 del 05/10/2023	46	ACTP, ATAP, BUS COMPANY, GELOSOBUS, GTT, Nuova SAAR e SAC	€ 5.157.597,45
Lotto V	D.D. n. 115 del 05/02/2024	91,6	ARRIVA Italia, BUS COMPANY (con GELOSOBUS), CHIESA, COMAZZI, GIACHINO, GTT, Nuova BENESE, SAC, VAL BORBERA	€ 12.815.279,65
Lotto VI	D.D. n. 255 del 12/04/2024	62,8	ARRIVA, BUS COMPANY (con GELOSOBUS), CHIESA, COMAZZI, GIACHINO, GTT, Nuova BENESE, SAC, VAL BORBERA	€ 18.057.860,20
Lotto VII	D.D. n. 448 del 25/06/2024	34,2	AMAG Mobilità, BARANZELLI, CAVOURESE, GIACHINO, NUOVA SAAR, SAC, SAF FONTANETO	€ 4.012.880,23
Lotto VIII	D.D. n. 500 del 11/07/2024	25,6	ARRIVA, DEMARCHI, Nuova BENESE, SAC, STAC, VI-MU	€ 2.948.540,00
Lotto IX	D.D. n. 639 del 11/09/2024	53,4	ATAP, BELLANDO, GIACHINO, GTT, Nuova BENESE, SAC, STAC	€ 10.321.370,13
Lotto X	D.D. n. 788 del 17/10/2024	41	ACTP, BUS COMPANY, CAVOURESE, DEMARCHI, GIACHINO, GTT, Nuova BENESE, STAC, VAL BORBERA	€ 7.454.801,49
Lotto XI	D.D. n. 877 del 20/11/2024	24,2	ASP, BUS COMPANY, GIACHINO, GTT, NUOVA BENESE, NUOVA SAAR, PIRAZZI, SAC e STN	€ 4.853.271,09
Lotto XII	D.D. n. 989 del 19/12/2024	55,8	ATAP, BUS COMPANY, CAVOURESE, GIACHINO, GTT, NUOVA SAAR, STAC, VAL BORBERA, VI-MU	€ 11.344.560,49
Lotto XIII	D.D. n. 228 del 10/03/2025	45,4	ARRIVA, ATAP, BELLANDO, BUS COMPANY, CAVOURESE, GIACHINO, GTT, MAESTRI e STAC	€ 6.140.486,92
Lotto XIV	D.D. n. 342 del 18/04/2025	6,6	ATAP, BELLANDO, STAC e STN	€ 1.219.083,54
Lotto XV	D.D. n. 493 del 16/06/2025	33,4	CAVOURESE, GIACHINO, GTT, STN, SUN, VCO Trasporti	€ 6.422.508,60
Lotto XVI	D.D. n. 594 del 21/07/2025	18	ARRIVA, BUS COMPANY, CAVOURESE, GIACHINO, MAESTRI, Nuova BENESE, STAC, AUTOSTRADALE	€ 2.368.388,50
Lotto XVII	D.D. n. 794 del 08/10/2025	48,4	ARRIVA, ATAP, AUTOSTRADALE, BUS COMPANY, GTT, STAC e SUN	€ 10.681.816,92
Lotto XVIII	D.D. n. 944 del 27/11/2025	4,6	AMC, BELLANDO, GIACHINO, GTT	€ 929.547,70
Lotto XIX	D.D. n. 1055 del 19/12/2025	2	VCO Trasporti	€ 226.844,53
	TOTALE	697,8	31 Diverse aziende	€ 117.359.960,04

Liquidazioni fino al 31/12/2025 Piano autobus regionale 2019-2023:

Occorre però ricordare che alla fine del 2025 la Regione Piemonte aveva emesso in favore dell'Agenzia per l'attuazione del Piano autobus 2019-2023 atti di liquidazione per complessivi **Euro 105.038.455,93**, ma le risorse effettivamente accreditate sul conto dell'Ente ammontavano a solo **Euro 95.559.589,73**.

Pertanto l'Agenzia, per l'incapienza delle risorse disponibili, pur avendo liquidato alle aziende TPL, nell'ambito del Piano autobus 2019-2023, **Euro 117.359.960,04** in n. 19 Lotti, ha potuto trasferire alle stesse solo le risorse relative ai primi 12 lotti (per complessivi **Euro € 89.371.283,33**), mentre per quanto riguarda i successivi lotti (13-19) ha potuto emettere i mandati di pagamento per soli **Euro 9.466.318,77** a fronte degli **Euro 27.988.676,71** liquidati, per un esborso complessivo di **Euro 98.837.602,10**, comunque superiore di **Euro 3.278.012,37** (a fronte di una disponibilità dell'Agenzia derivante dalle risorse residue dei precedenti piani autobus pari ad **Euro 1.802.190,11**) rispetto ai trasferimenti ricevuti dalla Regione.

Tenuto conto dei nuovi valori di Parco Autobus Ottimale (PAO) definiti nel corso del 2023 e pubblicati con la D.D. n. 20 del 12/01/2024 nel grafico seguente sono riportate, per ognuna delle principali aziende che effettuano servizi di TPL in Piemonte, la percentuale di nuovi veicoli che sono stati sostituiti con il co-finanziamento del Piano autobus Regionale 2019-2023 rispetto al PAO, rispetto cioè al parco autobus effettivamente necessario per l'effettuazione dei servizi affidati.



Percentuale di sostituzione flotta per azienda con il Piano autobus regionale 2019-2023

4.2 Avvio Nuovo piano autobus regionale

Con la D.G.R. n. 8-220 del 04/10/2024, "FSC 2021-2027. Accordo per la Coesione del 7 dicembre 2023. "Attuazione Piano Regionale di Qualità dell'Aria: incentivi per rinnovo flotte delle imprese piemontesi". Disposizioni per la destinazione delle risorse, pari a euro 40.000.000,00, assegnate alla Regione Piemonte dalla delibera CIPESS n. 27/2024. CUP J69B2400021000.", la Regione Piemonte ha destinato le risorse FSC 2021-2027

alla sostituzione degli autobus più inquinanti circolanti sui servizi TPL del Piemonte e, in particolare, alla sostituzione di almeno n. 100 autobus di classe emissiva Euro 3 entro la fine del 2025. La Regione ha inoltre demandato alla Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica l'adozione degli atti necessari all'attuazione della Deliberazione, nel rispetto delle disposizioni allegate al provvedimento come "Allegato A" e del documento denominato "Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027: Accordo per la coesione" sempre allegato al provvedimento.

Con la D.G.R. n. 12-345 del 08/11/2024, *"Disposizioni per il periodo 2024-2033 relative agli investimenti sul trasporto pubblico locale su gomma a valere sulle risorse del FSC 2021-2027, del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, (PSNMS) 2° quinquennio (annualità 2024-2028) e del DM n. 223 del 29 maggio 2020, come modificato dal DM n. 80 del 31 marzo 2022, in sostituzione dell'Allegato C alla D.G.R. n. 5-2912 del 26 febbraio 2021"*, la Regione Piemonte ha iniziato a definire il quadro regolamentare relativo al nuovo Piano autobus regionale 2024-2033, destinando allo stesso le risorse relative agli anni 2021-2027 del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC), al quinquennio 2024-2028 del PSNMS e del DM n. 223, triennio 2025-2027, indicando, tra l'altro, la percentuale di contribuzione prevista per i nuovi autobus per fonte di finanziamento, tipologia di servizio e alimentazione.

Con la D.D. n. 2687/A1811B del 16/12/2024, la Regione Piemonte in attuazione della D.G.R. 12-345 del 08/11/2024, con riferimento alle risorse assegnateLe con Delibera CIPESS n. 27/2024, con CUP J69B24000210001 ha accertato € 40.000.000 di fondi FSC 2021/2027 e ha impegnato la somma in favore dell'Agenzia della Mobilità Piemontese.

Con la D.D. n. 2773/A1811B del 20/12/2024 la Regione Piemonte ha provveduto al riparto e alla assegnazione delle risorse tra le aziende TPL, nell'ambito del Programma Regionale annualità 2025-2028, delle risorse FSC 2021-2027, PSNMS annualità 2025-2028 e DM223 annualità 2025-2027, per complessivi € 93.320.500,66.

Con la D.D. della Regione Piemonte n. 544/A1811B del 19/03/2025, a partire dai valori di aggiudicazione delle gare CONSIP, così come riportati nella D.D. della Regione Piemonte n. 684 del 27/03/2024, sono stati definiti i limiti di prezzo per l'acquisto degli autobus adibiti al servizio di TPL rientranti nell'ambito del Programma regionale degli investimenti, annualità 2024-2028.

Con la D.D. n. 578/A1811B del 21/03/2025 la Regione Piemonte ha specificato il numero minimo di mezzi con classe emissiva Euro 3 o inferiore che ogni azienda TPL avrebbe dovuto sostituire entro la fine del 2025.

Con la D.D. n. 928/A1811B del 12/05/2025 la Regione Piemonte, in attuazione della D.G.R. 12-345 del 08/11/2024, con riferimento alle risorse assegnateLe con Decreto interministeriale n. 223 del 29/05/2020, con CUP J69B24000400001 ha accertato la somma di **€ 6.148.168,91** di fondi DI 223 2025/2033 e ha impegnato la somma di **€ 2.279.858,66** di fondi PSNMS 2026/2028 in favore dell'Agenzia della Mobilità Piemontese.

Con la D.D. n. 929/A1811B del 12/05/2025 la Regione Piemonte, in attuazione della D.G.R. 12-345 del 08/11/2024, con riferimento alle risorse assegnateLe con DPCM 1360/2019 - Piano Strategico nazionale della Mobilità Sostenibile - D.I. n. 81/2020, con CUP J69J21007480008 ha accertato la somma di **€ 101.559.287,00** di fondi PSNMS 2026/2028 e ha impegnato la somma di **€ 40.623.713,00** di fondi PSNMS 2026/2028 in favore dell'Agenzia della Mobilità Piemontese.

Con la D.G.R. n. 21-2058 del 22/12/2025, "*Legge regionale n. 1/2000. Approvazione, per il periodo 2025-2033, delle nuove disposizioni per la definizione e l'attuazione degli investimenti per il rinnovo del parco rotabile per il trasporto pubblico locale su gomma delle aziende titolari di contratto di servizio.*", la Regione Piemonte ha approvato le nuove e più puntuali disposizioni per il periodo 2025-2033 per la definizione e l'attuazione degli investimenti per il rinnovo del parco rotabile per il TPL, specificando nel dettaglio gli obblighi per le aziende in termini di documentazione amministrativa e di requisiti tecnici, d'allestimento e d'immagine per i nuovi mezzi.

Alla fine del 2025, il nuovo piano autobus è pertanto quasi entrato nelle sue prime fasi operative, sebbene la Regione non abbia ancora provveduto ad erogare le prime risorse all'Agenzia e, anzi non ha ancora liquidato in favore dell'Ente tutte le risorse necessarie alla chiusura del precedente Piano autobus 2019-2023.

ALLEGATO B

***CARTOGRAFIE DEI SISTEMI DI
INTERESSE REGIONALE E
SOVRAREGIONALE***

INDICE

1. Sistema ferroviario regionale. Collegamenti regionali veloci
2. Sistema ferroviario regionale. Collegamenti locali
3. Sistema ferroviario metropolitano
4. Sistema ferroviario piemontese
5. Sistema ferroviario piemontese: linee sospese
6. Sistema ferroviario piemontese: collegamenti Frecciarossa e Intercity
7. Linee su gomma interregionali
8. Comuni in Area a Domanda Debole
9. Bacino metropolitano - Linee su gomma extraurbane: stato attuale con distribuzione dei contratti
10. Bacino metropolitano - Comuni in Area a Domanda Debole e aree SNAI
11. Bacino metropolitano - Accordi di programma
12. Bacino metropolitano - Servizi a chiamata
13. Bacino metropolitano - scenario di affidamento in house
14. Bacino metropolitano - Linee su gomma extraurbane: scenario in affidamento per lotto
15. Bacino metropolitano - Linea metropolitana M1
16. Bacino metropolitano - Linee tramviarie
17. Bacino Nord Est - Linee su gomma extraurbane: stato attuale con distribuzione dei contratti
18. Bacino Nord Est - Comuni in Area a Domanda Debole e aree SNAI
19. Bacino Nord Est - Accordi di programma
20. Bacino Nord Est - Servizi a chiamata
21. Bacino Nord Est - Linee su gomma extraurbane: scenario in affidamento per lotto
22. Bacino Sud Est - Linee su gomma extraurbane: stato attuale con distribuzione dei contratti
23. Bacino Sud Est - Comuni in Area a Domanda Debole e aree SNAI
24. Bacino Sud Est - Accordi di programma
25. Bacino Sud Est - Servizi a chiamata
26. Bacino Sud Est - Linee su gomma extraurbane: scenario in affidamento per lotto
27. Bacino Sud - Linee su gomma extraurbane: stato attuale con distribuzione dei contratti
28. Bacino Sud - Comuni in Area a Domanda Debole e aree SNAI
29. Bacino Sud - Accordi di programma

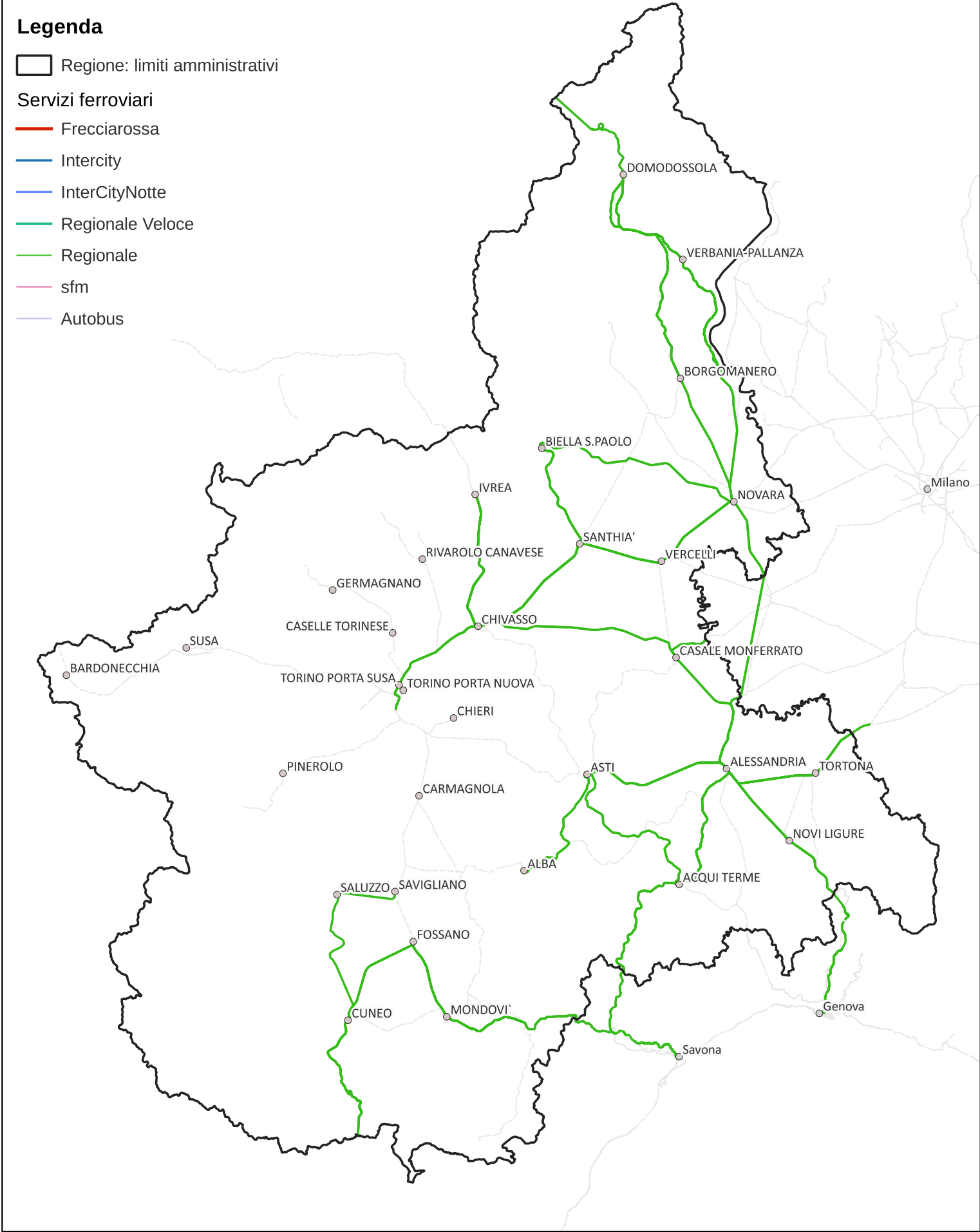
- 30. Bacino Sud – Servizi a chiamata
- 31. Bacino Sud – Linee su gomma extraurbane: scenario in affidamento per lotto

Legenda

Regione: limiti amministrativi

Servizi ferroviari

- Frecciarossa
- Intercity
- InterCityNotte
- Regionale Veloce
- Regionale
- sfm
- Autobus

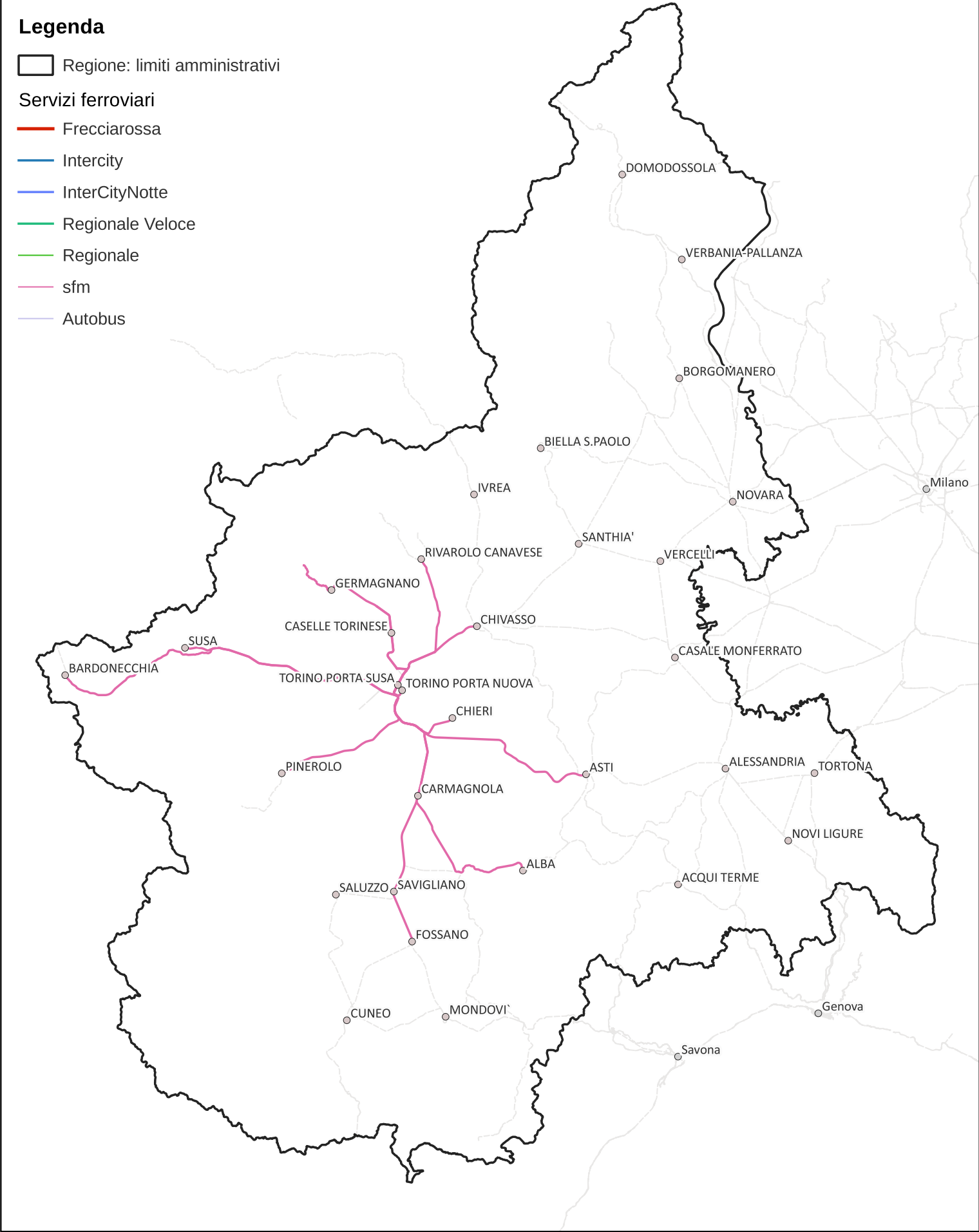


Legenda

Regione: limiti amministrativi

Servizi ferroviari

- Frecciarossa
- Intercity
- InterCityNotte
- Regionale Veloce
- Regionale
- sfm
- Autobus



Sistema ferroviario piemontese

Legenda

□ Regione: limiti amministrativi

Servizi ferroviari

— Regionale Veloce

— Regionale

— sfm

Servizi ferroviari con altri gestori/competenze

— Arenaways

— BLS

— Valle d'Aosta/Trenitalia

— Regione Lombardia/Trenord

— Statale

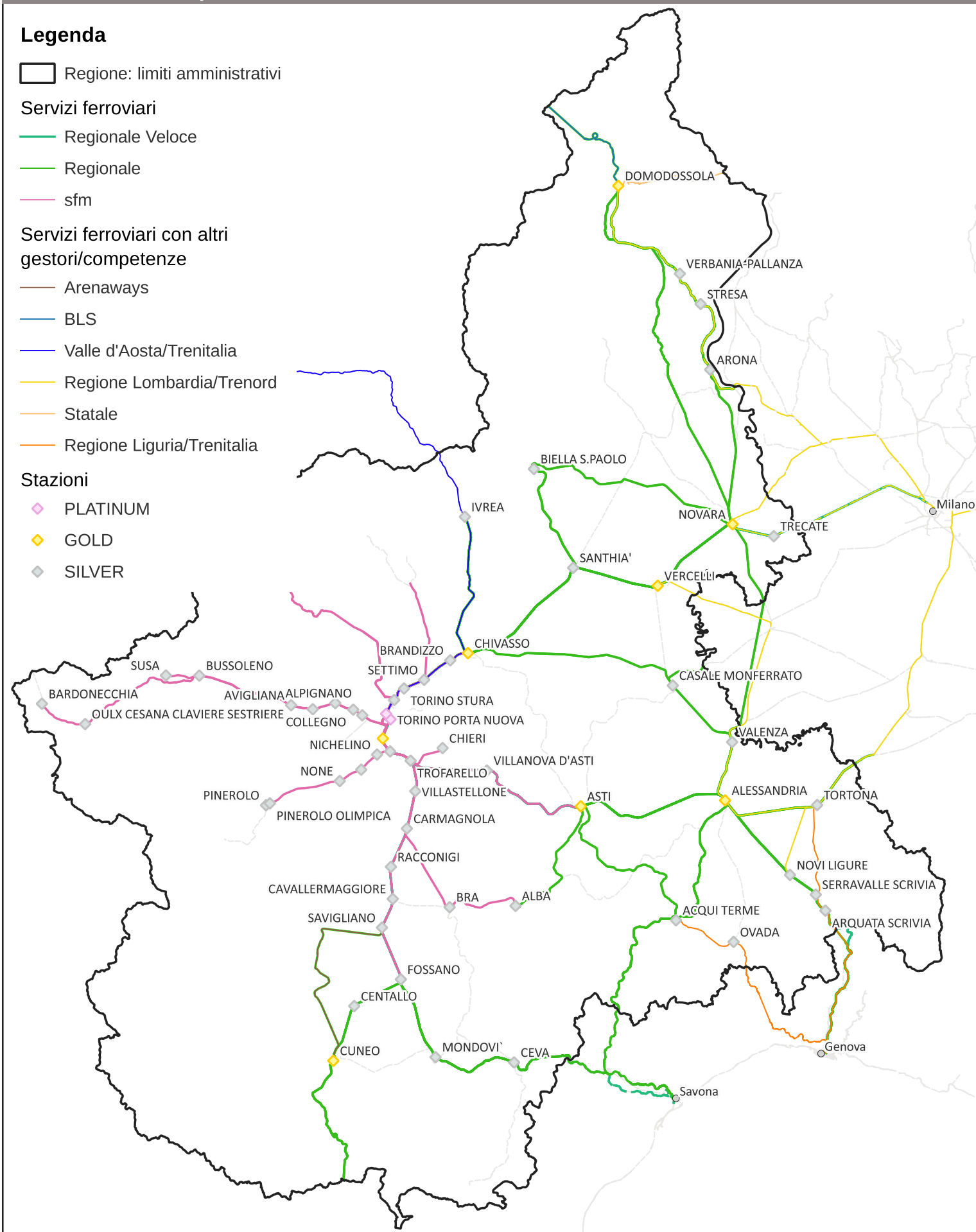
— Regione Liguria/Trenitalia

Stazioni

◆ PLATINUM

◆ GOLD

◆ SILVER



Aggiornamento mappa 2026

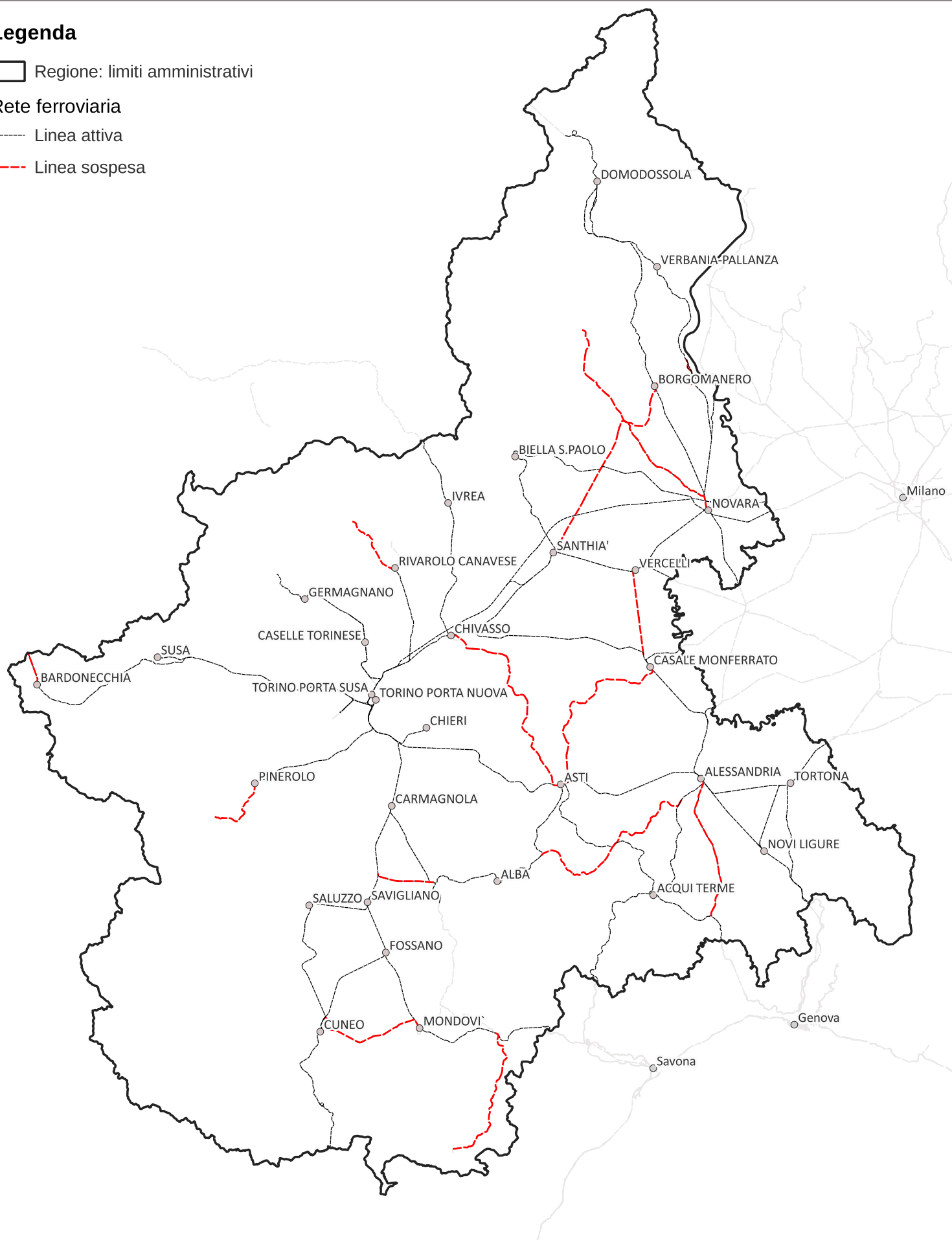
Legenda

□ Regione: limiti amministrativi

Rete ferroviaria

----- Linea attiva

--- Linea sospesa



Sistema ferroviario piemontese. Collegamenti Frecciarossa e Intercity

Legenda

 Regione: limiti amministrativi

Servizi ferroviari

— Frecciarossa

— Intercity

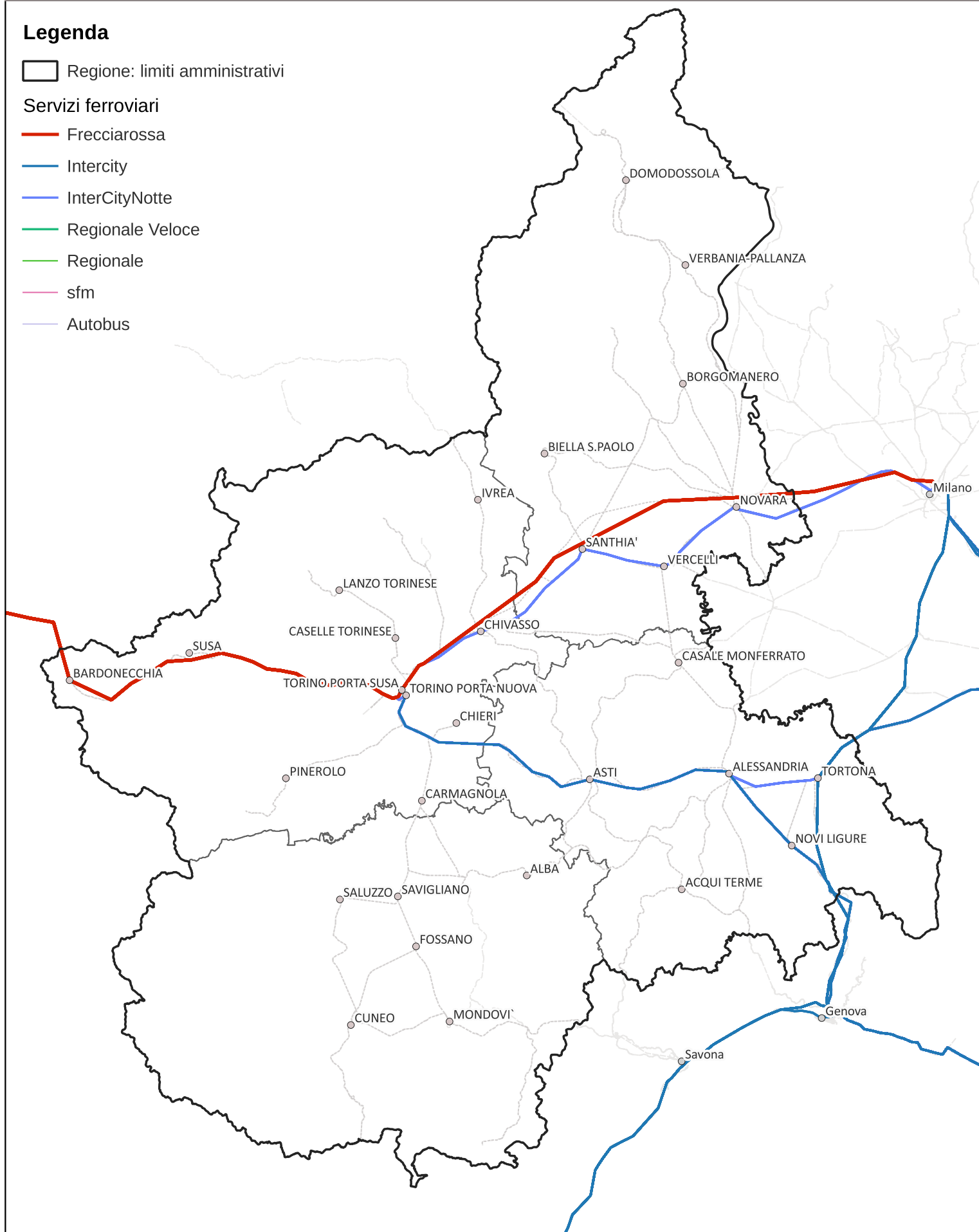
— InterCityNotte

— Regionale Veloce

— Regionale

— sfm

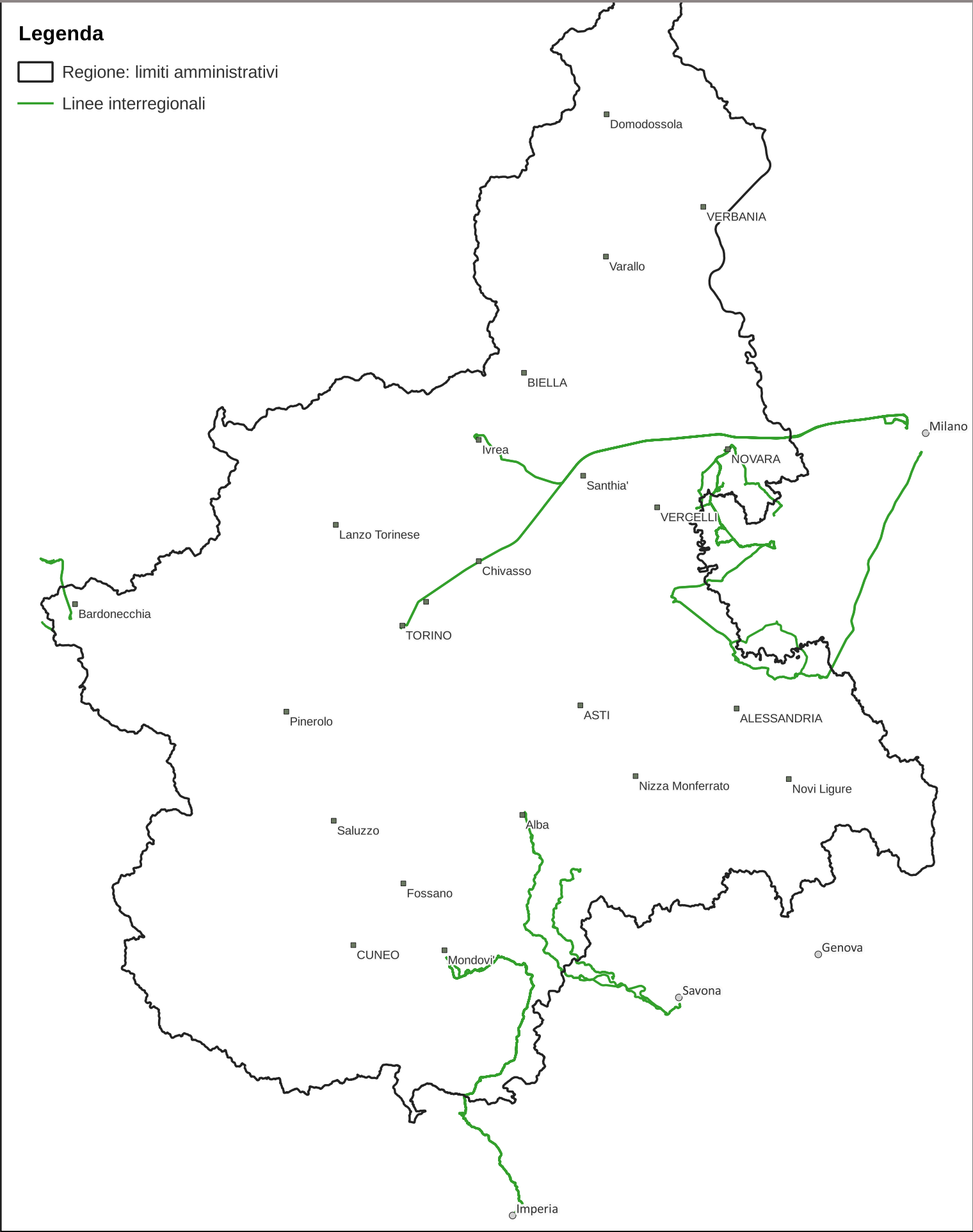
— Autobus



Aggiornamento mappa 2026

Legenda

- Regione: limiti amministrativi
- Linee interregionali

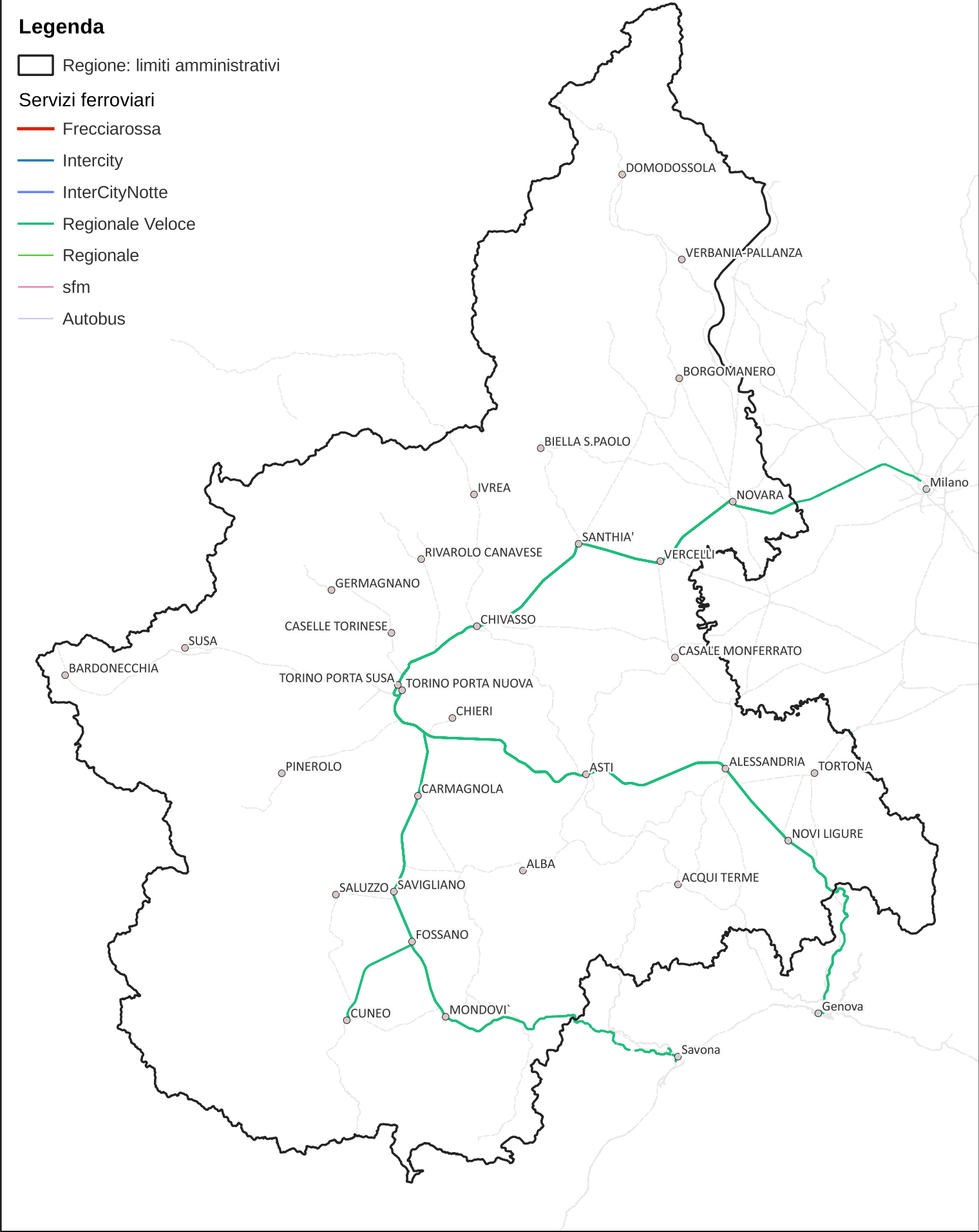


Legenda

Regione: limiti amministrativi

Servizi ferroviari

- Frecciarossa
- Intercity
- InterCityNotte
- Regionale Veloce
- Regionale
- sfm
- Autobus



Legenda

Regione: limiti amministrativi

Bacini tpl

Sud

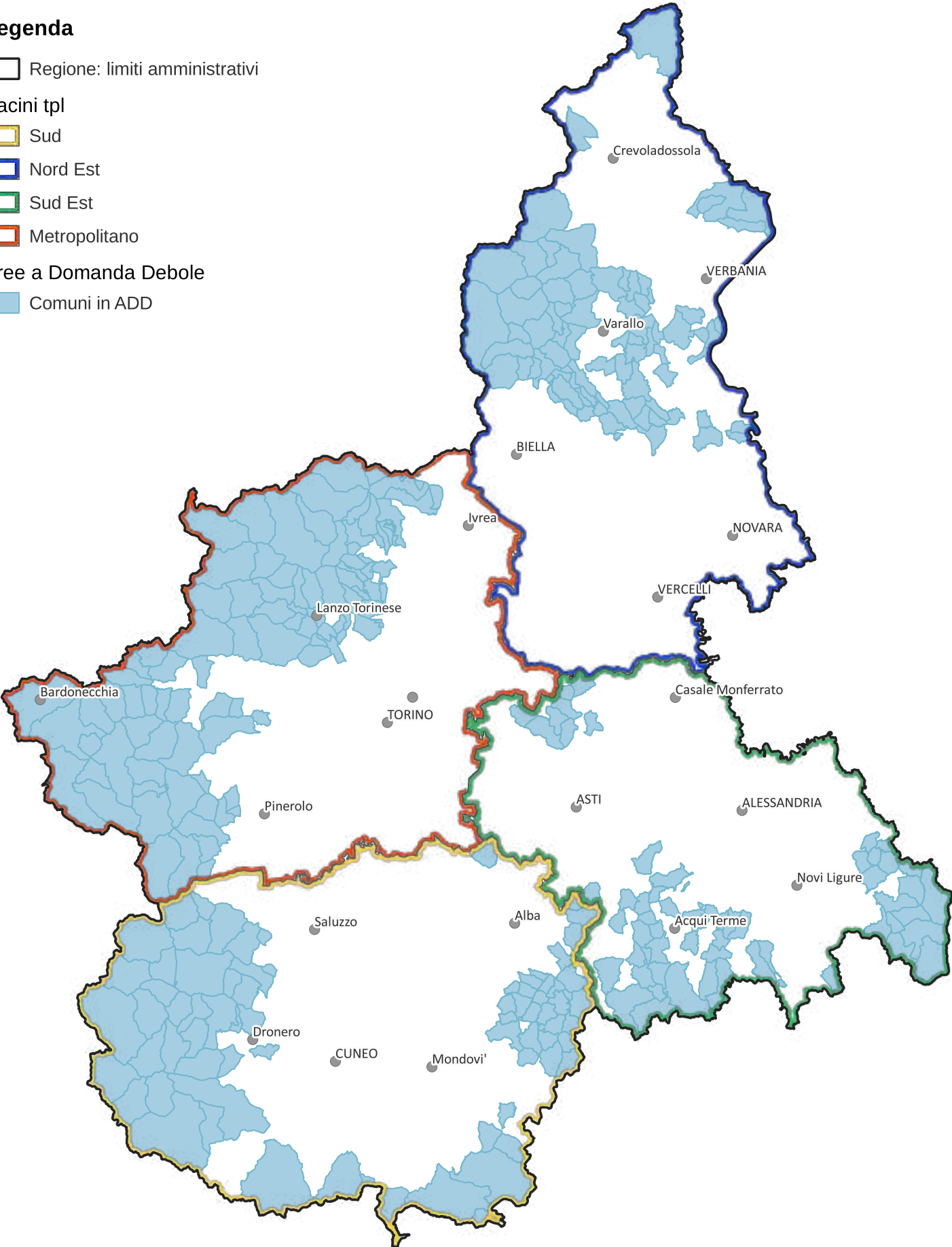
Nord Est

Sud Est

Metropolitano

Aree a Domanda Debole

Comuni in ADD

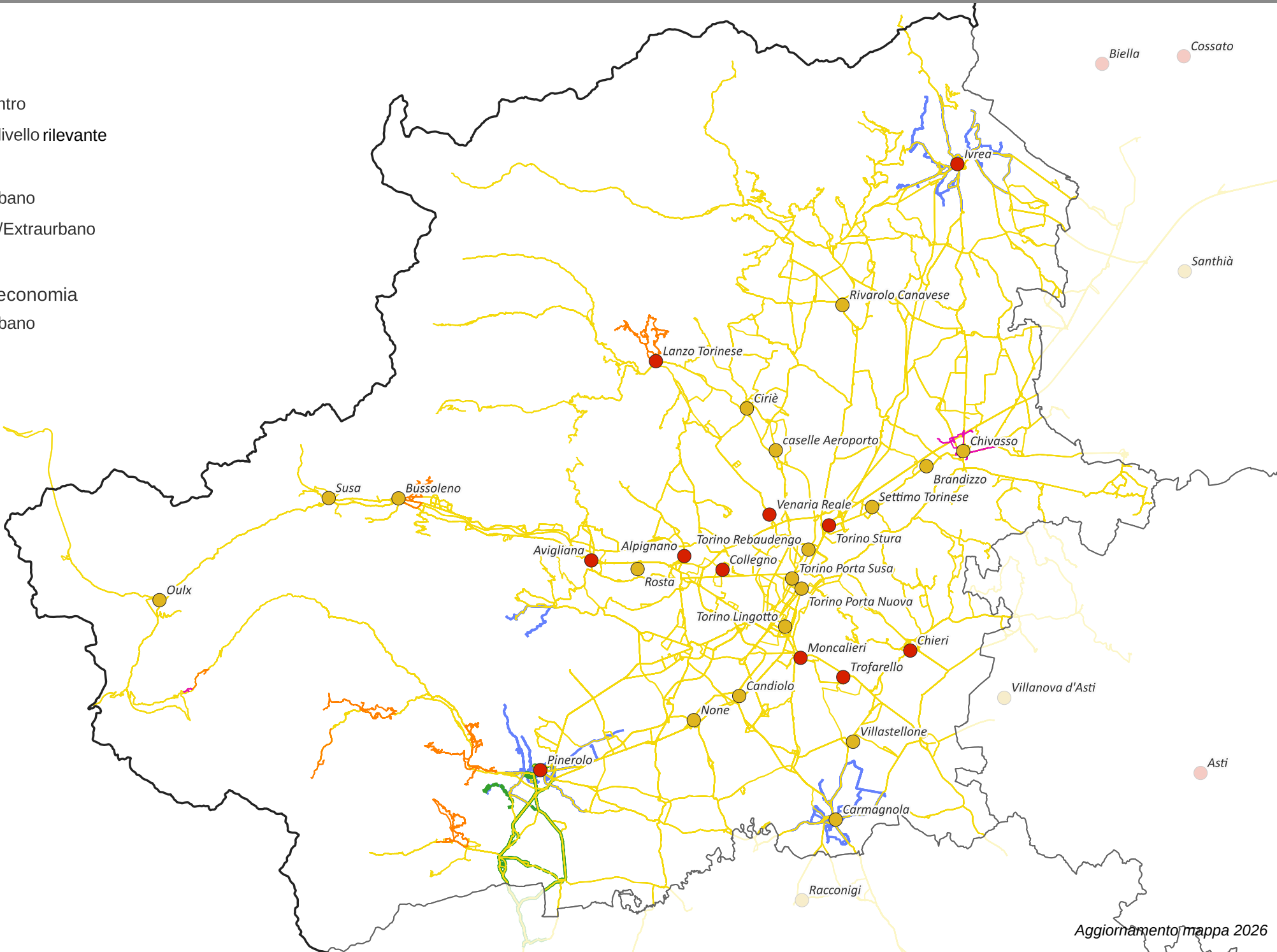


Legenda

- Nodi I livello
- Movicentro
 - Nodo I livello rilevante

- Extra TO
- Extraurbano
 - Urbano/Extraurbano
 - Urbano

- Contratti in economia
- Extraurbano
 - Urbano



Legenda

Comuni in Area a Domanda Debole

Aree SNAI (Strategia Nazionale Aree Interne)

Bormida

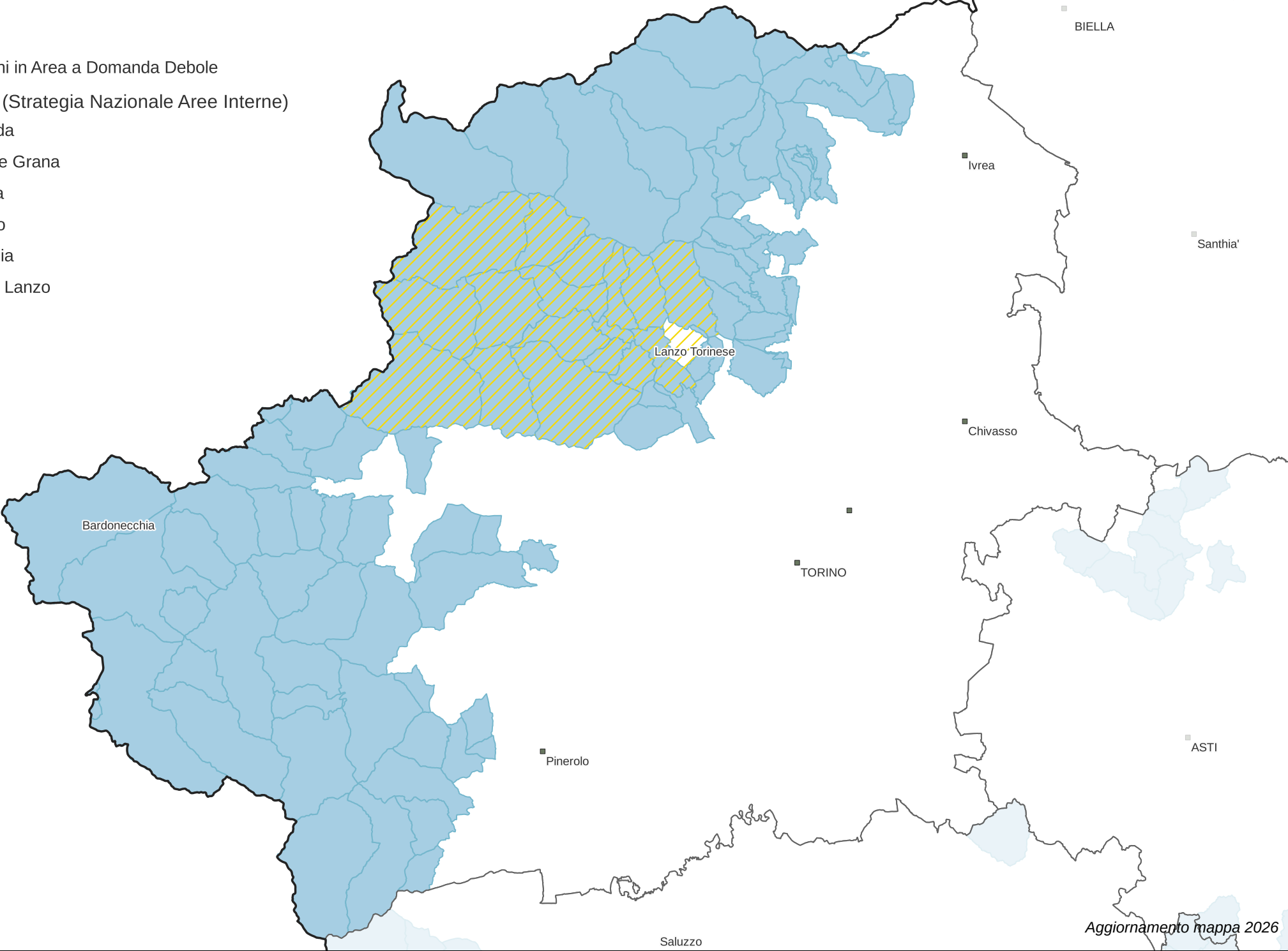
Maira e Grana

Ossola

Giarolo

Valsesia

Valli di Lanzo



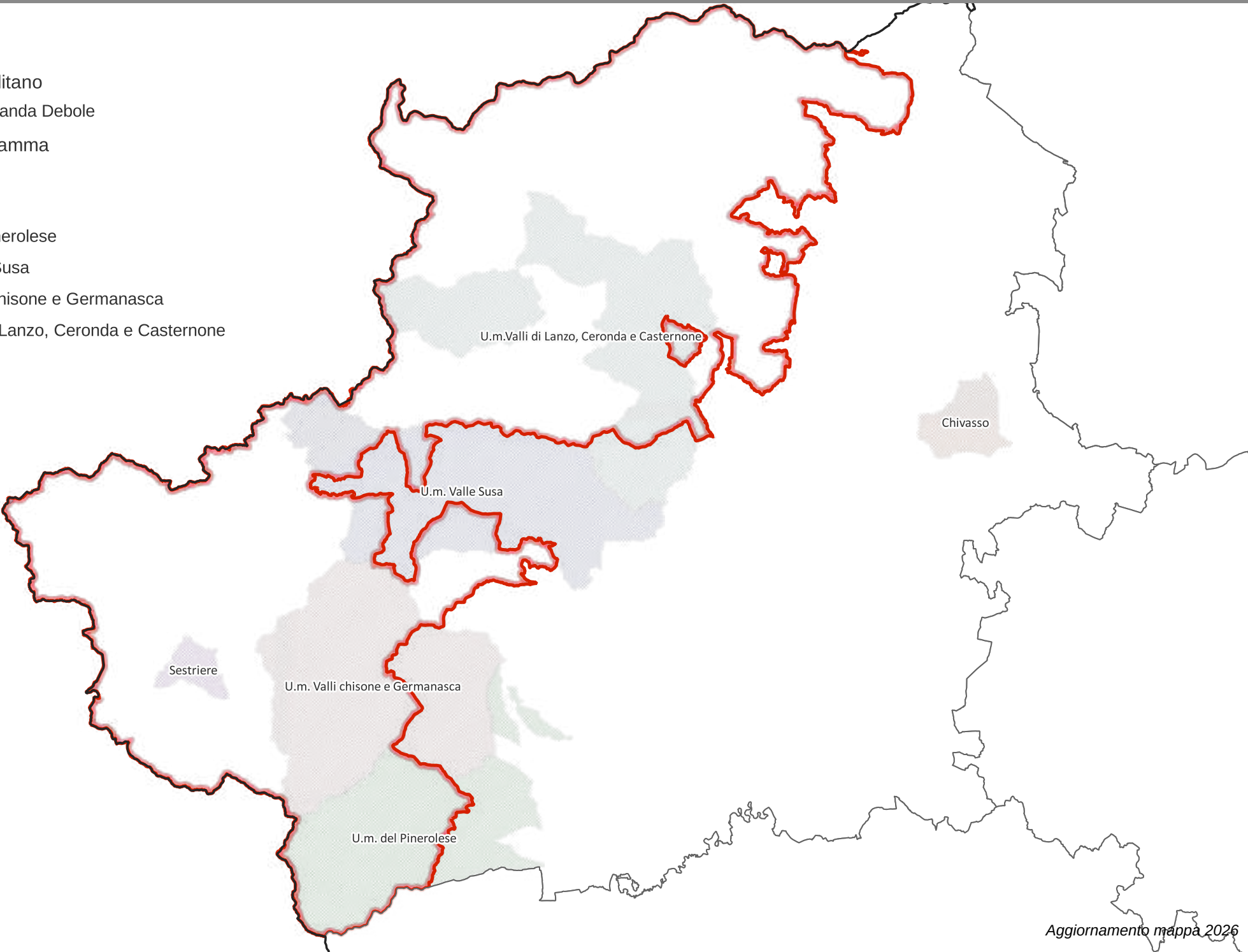
Legenda

Bacino Metropolitano

Aree a Domanda Debole

Accordi di programma

- Chivasso
- Sestriere
- U.m. del Pinerolese
- U.m. Valle Susa
- U.m. Valli Chisone e Germanasca
- U.m.Valli di Lanzo, Ceronda e Casternone



Legenda

Bacino Metropolitano

Aree a Domanda Debole

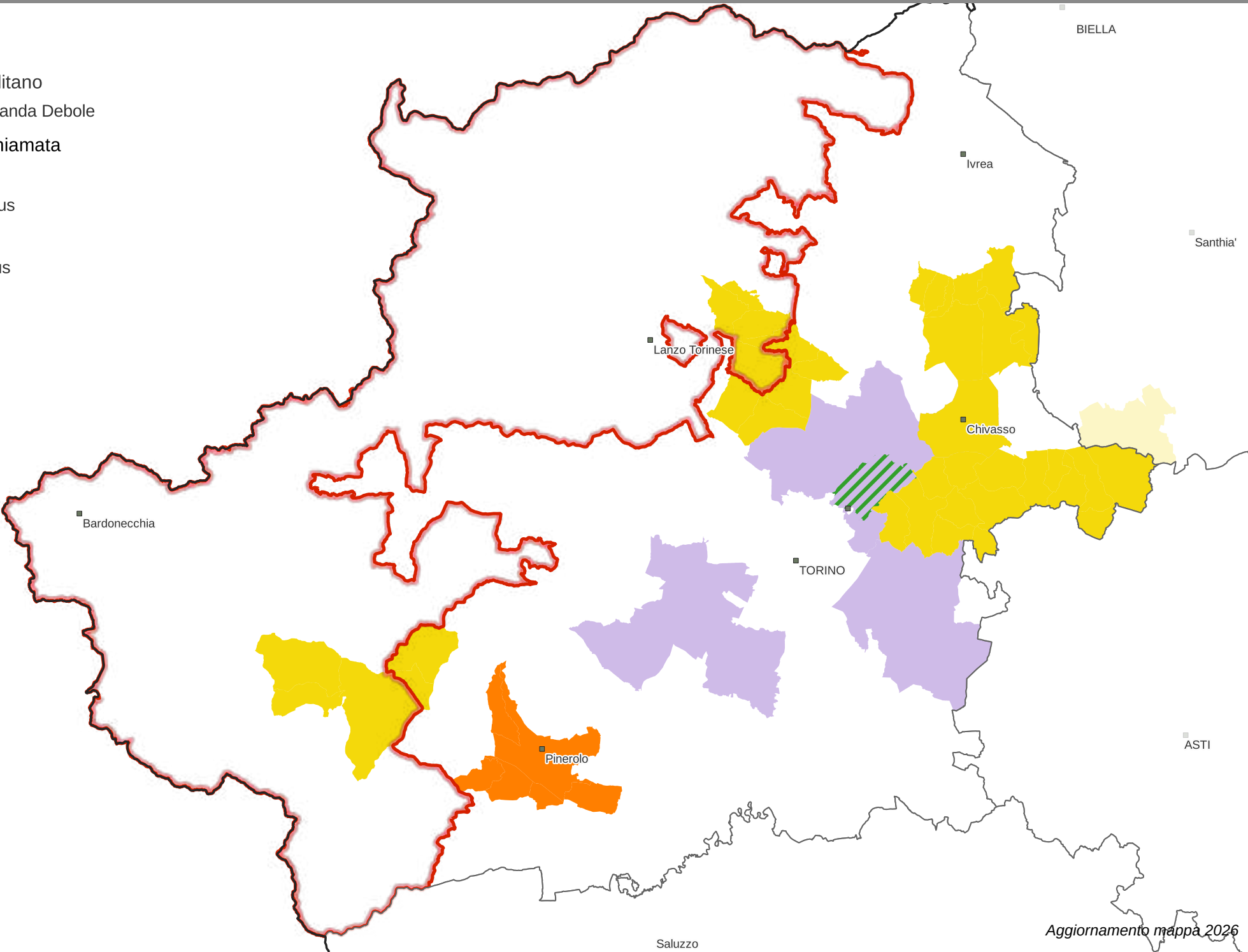
Aree servizi a chiamata

Area Mebus

Area Provibus

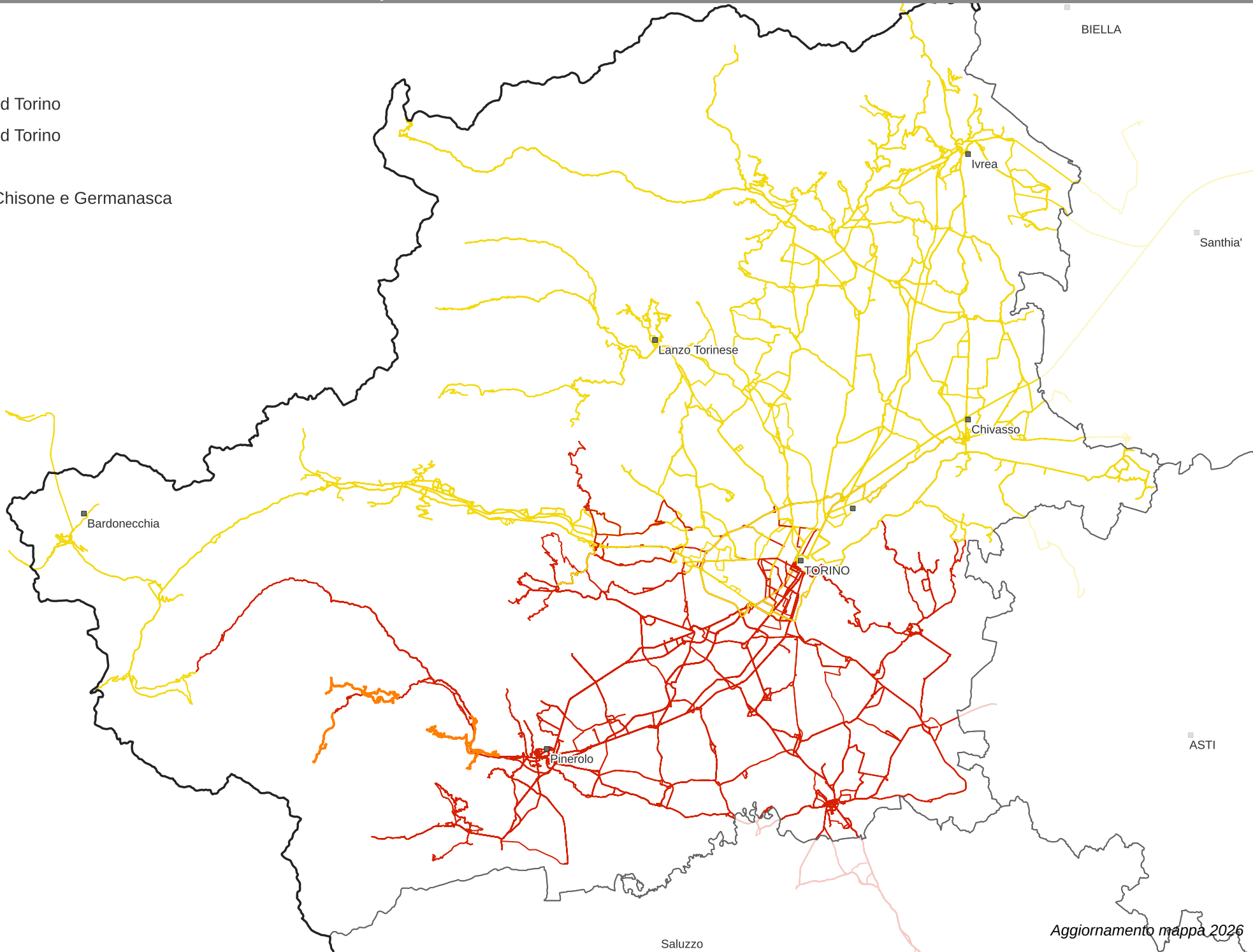
Area Guido

Area Settibus



Legenda

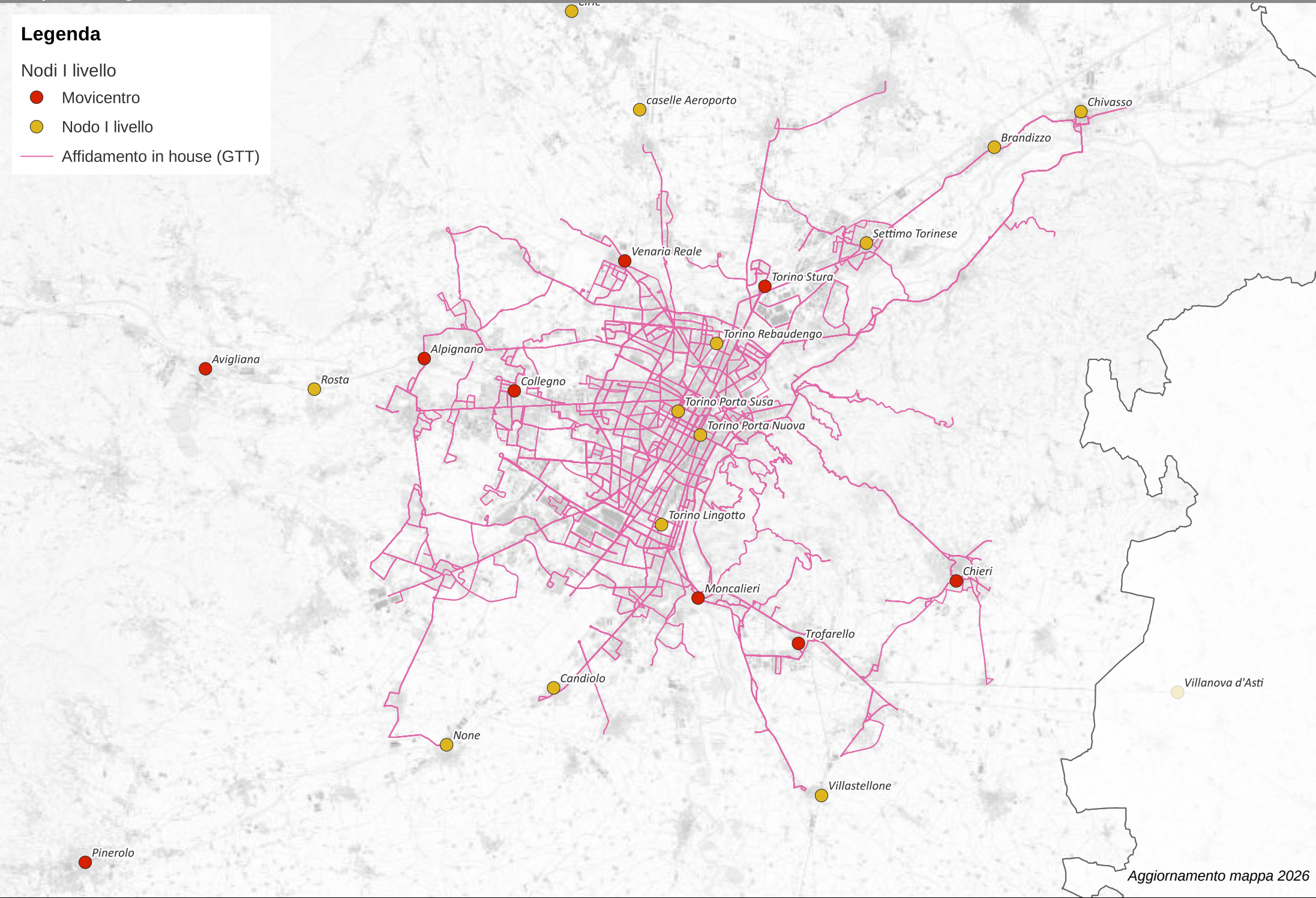
- Lotto
- Lotto 7 Nord Torino
 - Lotto 8 Nord Torino
- Lotto in ADD
- ADD Valli Chisone e Germanasca



Legenda

Nodi I livello

- Movicentro
- Nodo I livello
- Affidamento in house (GTT)



Linea metropolitana M1 - BACINO METROPOLITANO

Legenda

- Nodi I livello
- Movicentro
 - Nodo I livello rilevante
- Linea metro 1
- bus sostitutivo M1S
 - metropolitana M1



Legenda

Nodi I livello

- Movicentro
- Nodo I livello rilevante

Linee tramviarie

- 10U
- 13U
- 15U
- 16CDU
- 16CSU
- 3U
- 4U
- 9U
- 7U



Legenda

Nodi I livello

- Movicentro
- Nodo I livello rilevante

Biella

- ATAP
- Urbano

Novara

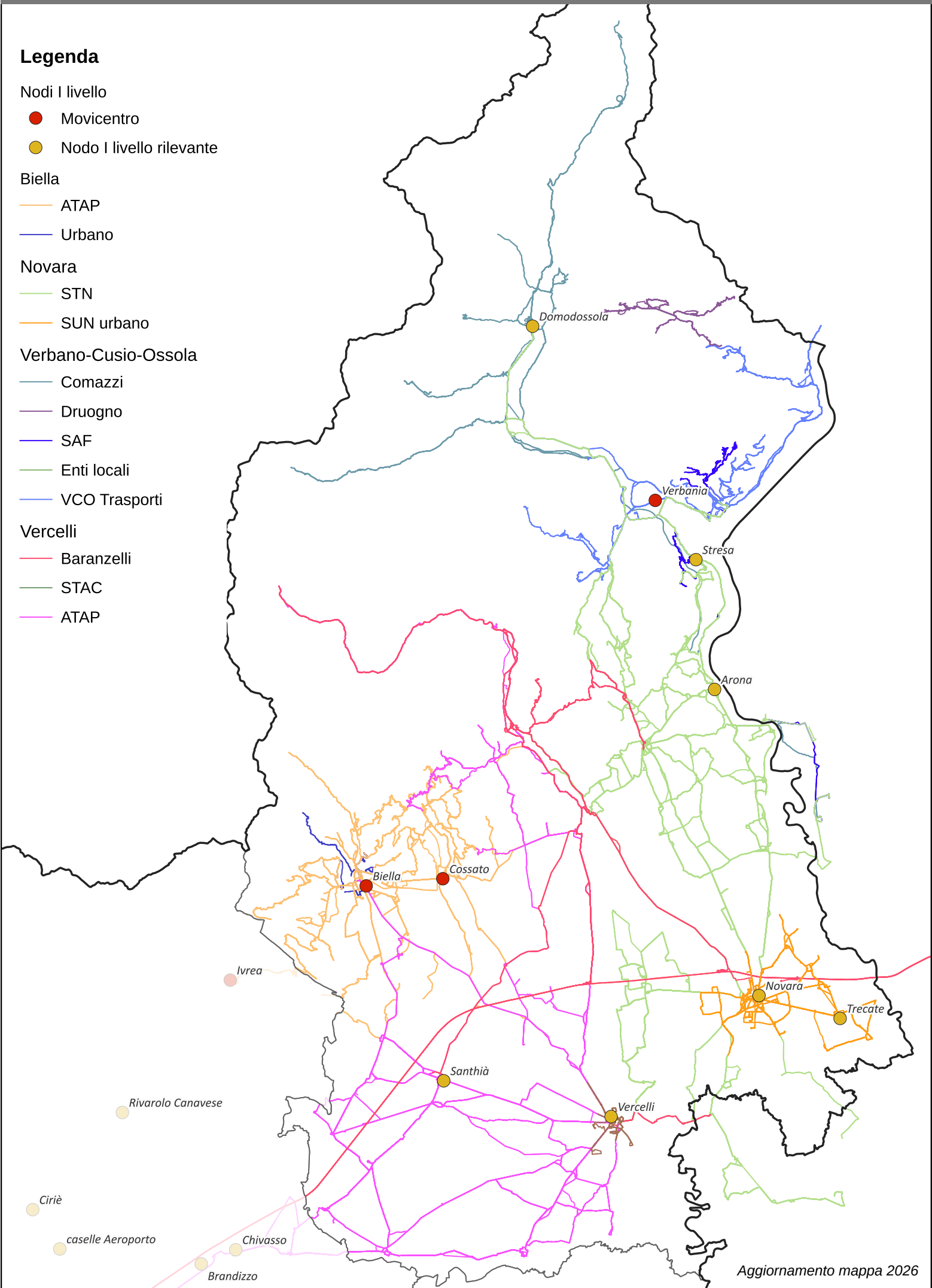
- STN
- SUN urbano

Verbano-Cusio-Ossola

- Comazzi
- Druogno
- SAF
- Enti locali
- VCO Trasporti

Vercelli

- Baranzelli
- STAC
- ATAP



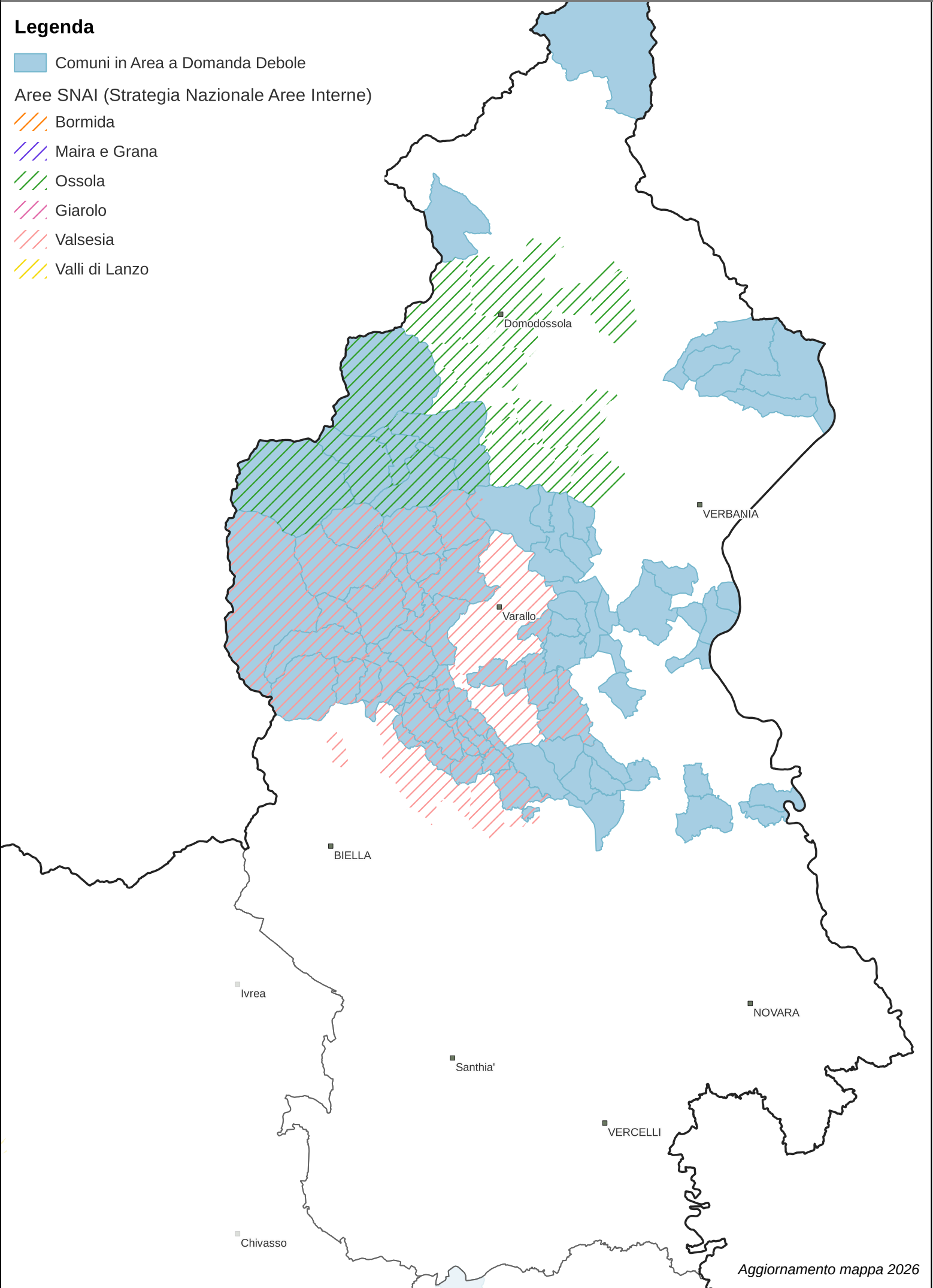
Comuni in Area a Domanda Debole e aree SNAI - BACINO NORD EST

Legenda

Comuni in Area a Domanda Debole

Aree SNAI (Strategia Nazionale Aree Interne)

- Bormida
- Maira e Grana
- Ossola
- Giarolo
- Valsesia
- Valli di Lanzo



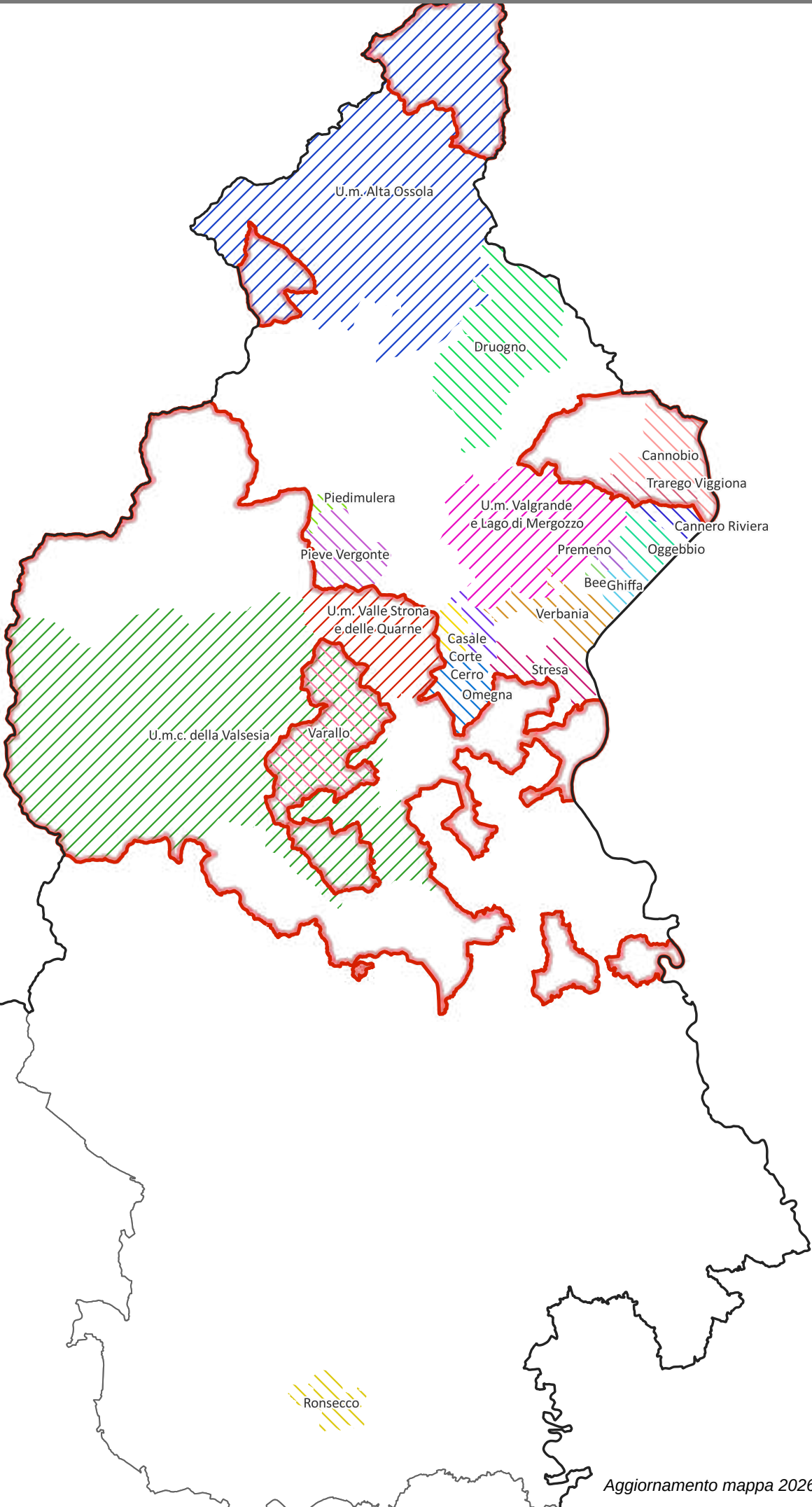
Legenda

Bacino Nordest

Areaa Domanda
Debole

Accordi di programma

- Bee
- Cannero Riviera
- Cannobio
- Casale
Corte
Cerro
- Druogno
- Ghiffa
- Gravellona Toce
- Oggebbio
- Omegna
- Piedimulera
- Pieve Vergonte
- Premeno
- Ronsecco
- Stresa
- Trarego Viggiona
- Varallo
- Verbania
- U.m. Alta Ossola
- U.m. Valgrande
e Lago di Mergozzo
- U.m.c. della Valsesia
- U.m. Valle Strona
e delle Quarne



Legenda

Bacino Nordest

Areaa Domanda
Debole

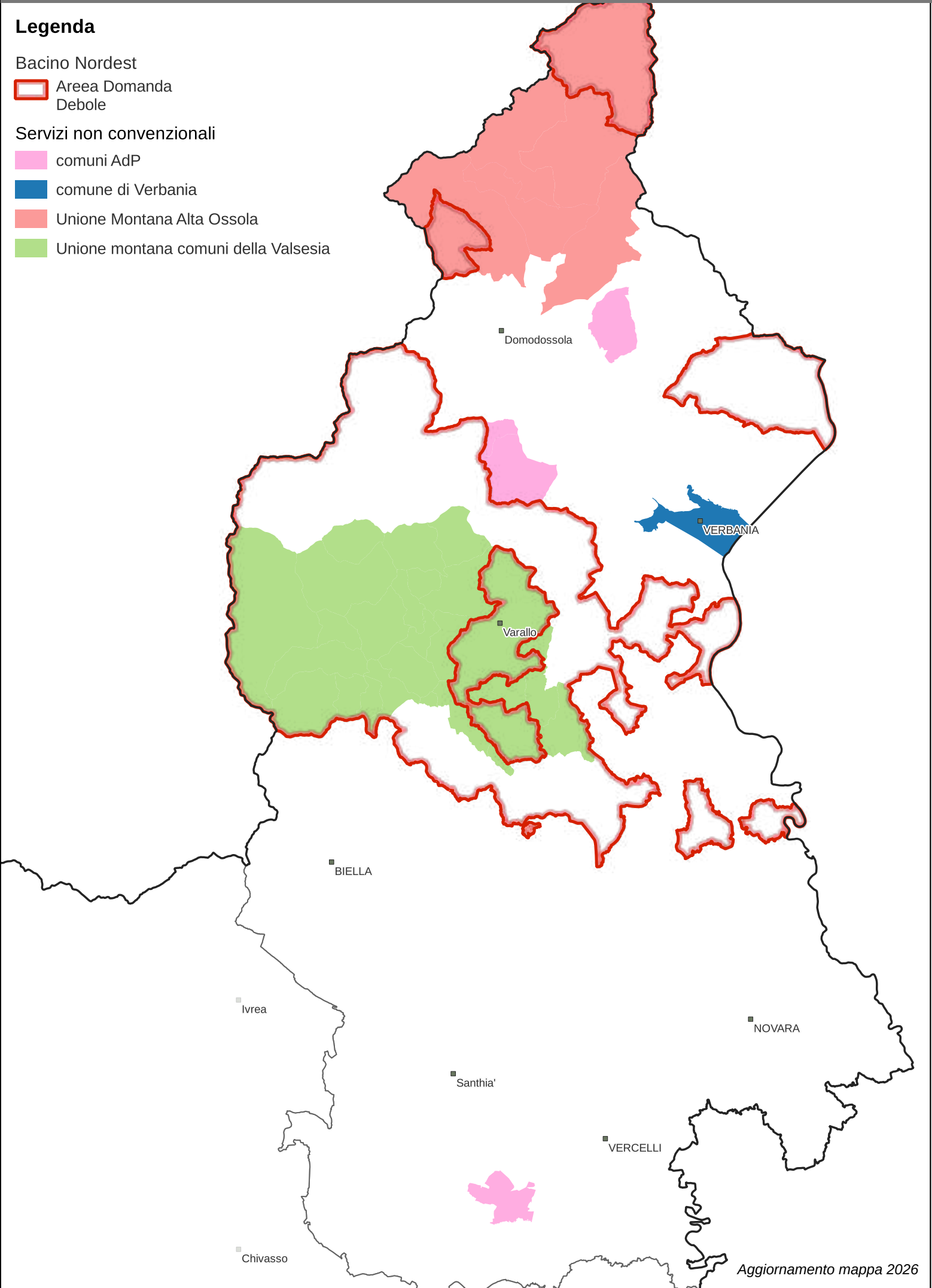
Servizi non convenzionali

comuni AdP

comune di Verbania

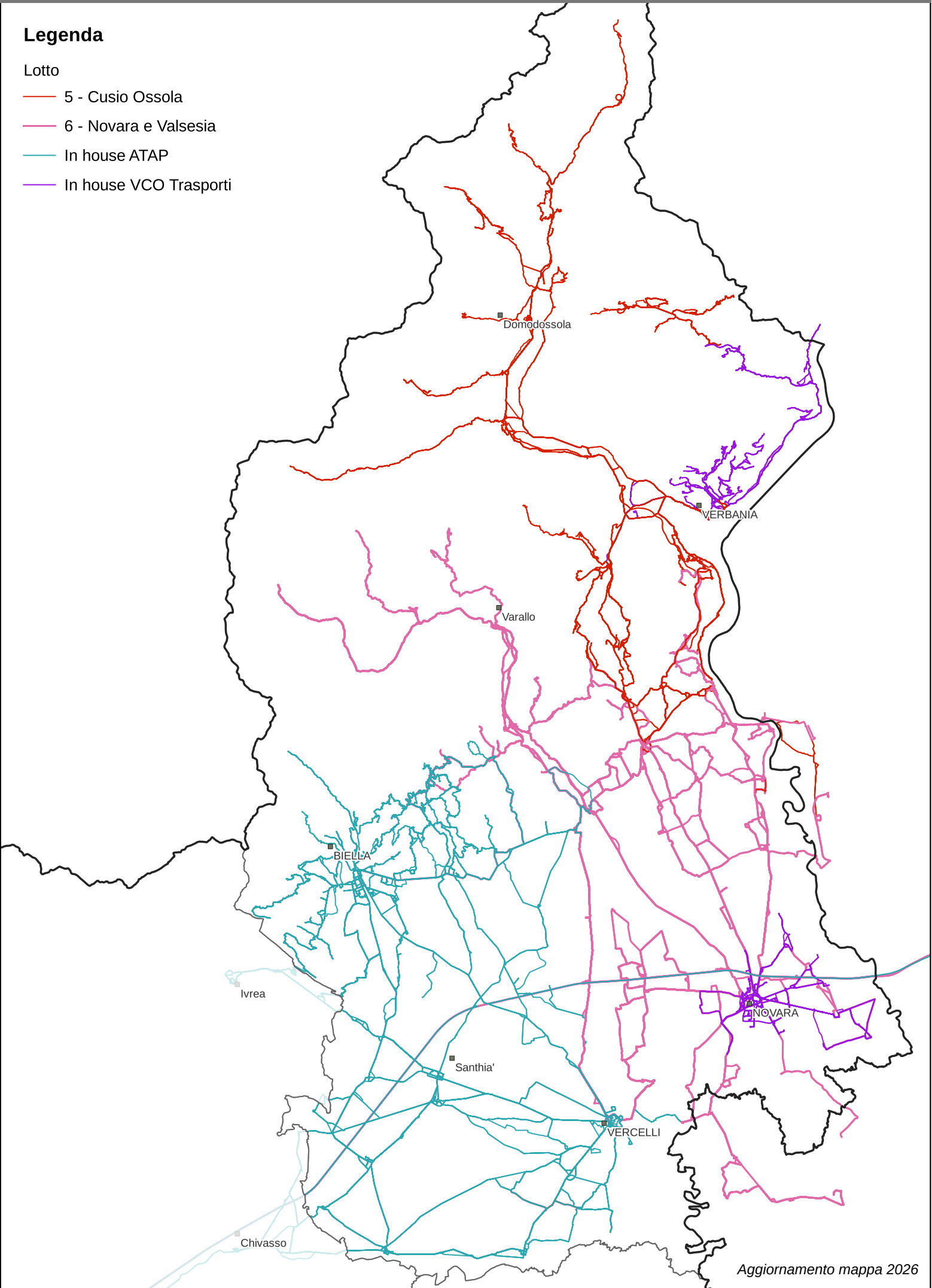
Unione Montana Alta Ossola

Unione montana comuni della Valsesia



Legenda

- Lotto
- 5 - Cusio Ossola
 - 6 - Novara e Valsesia
 - In house ATAP
 - In house VCO Trasporti



Legenda

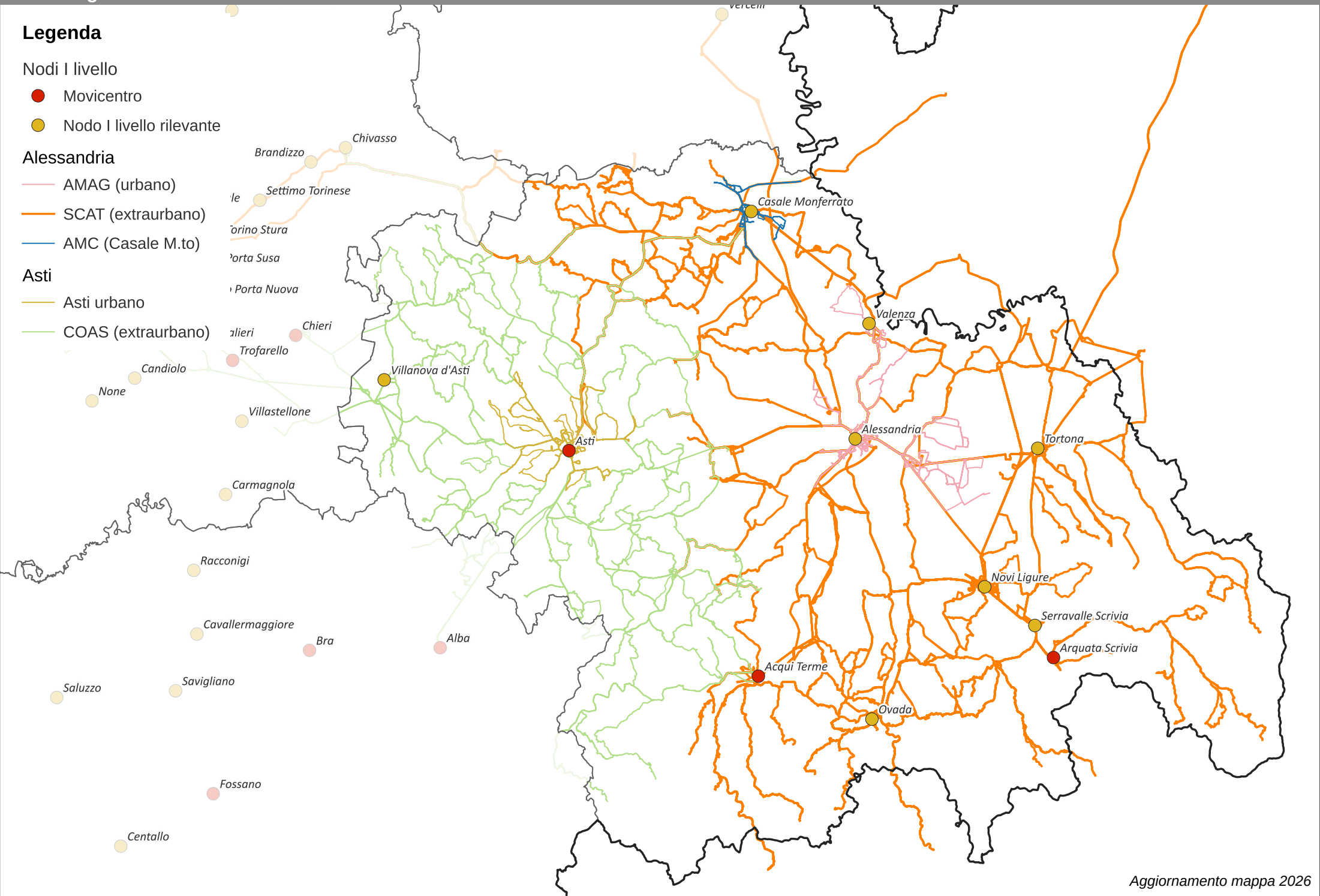
- Nodi I livello
- Movicentro
 - Nodo I livello rilevante

Alessandria

- AMAG (urbano)
- SCAT (extraurbano)
- AMC (Casale M.to)

Asti

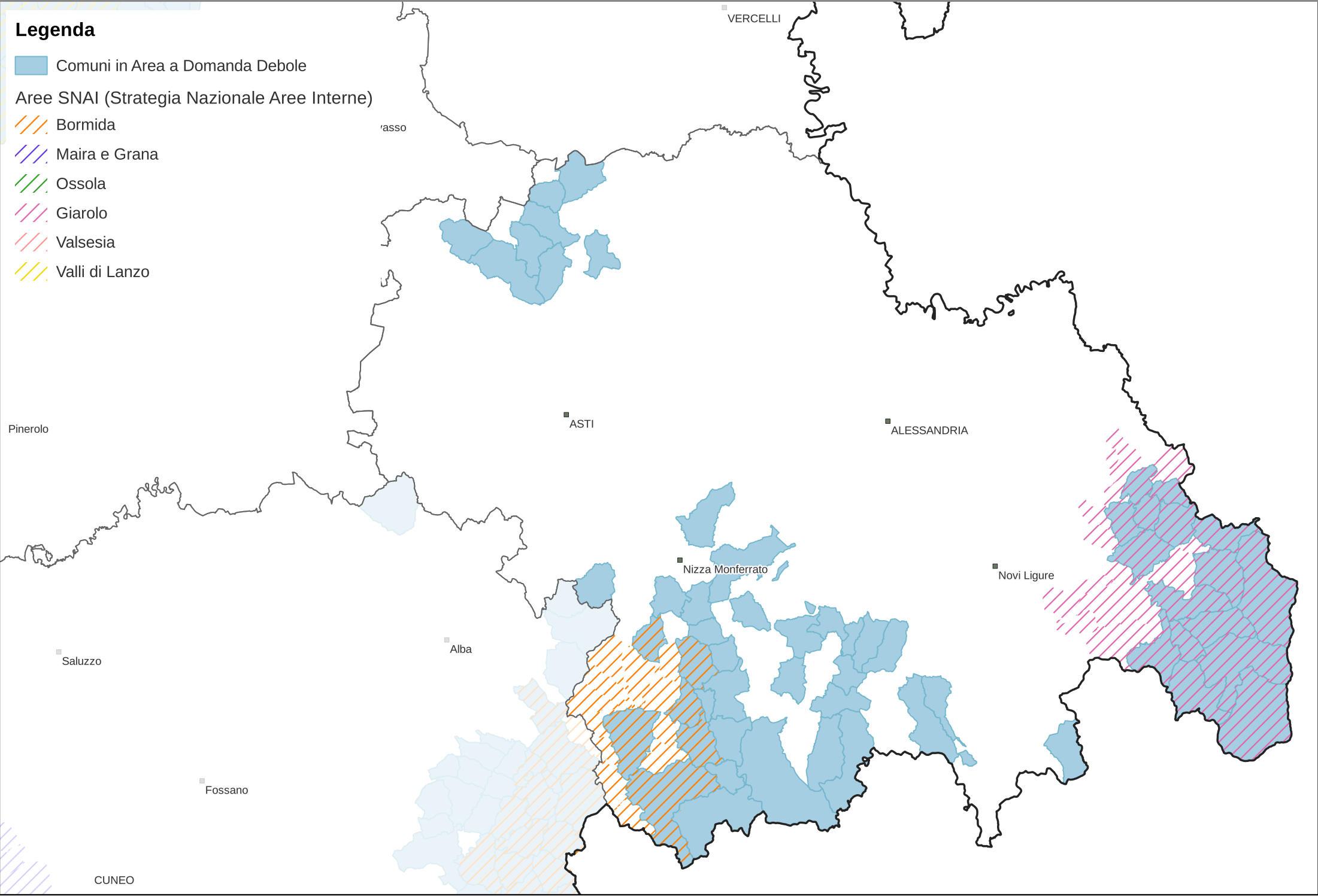
- Asti urbano
- COAS (extraurbano)



Comuni in Area a Domanda Debole e aree SNAI

Legenda

- Comuni in Area a Domanda Debole
- Aree SNAI (Strategia Nazionale Aree Interne)
 - Bormida
 - Maira e Grana
 - Ossola
 - Giarolo
 - Valsesia
 - Valli di Lanzo



Legenda

Bacino Sudest

 Aree a Domanda Debole

Accordi Programma

 Agliano Terme

 Aramengo

 Castagnole delle Lanze

 Castell'Alfero

 Cellarengo

 Mombercelli

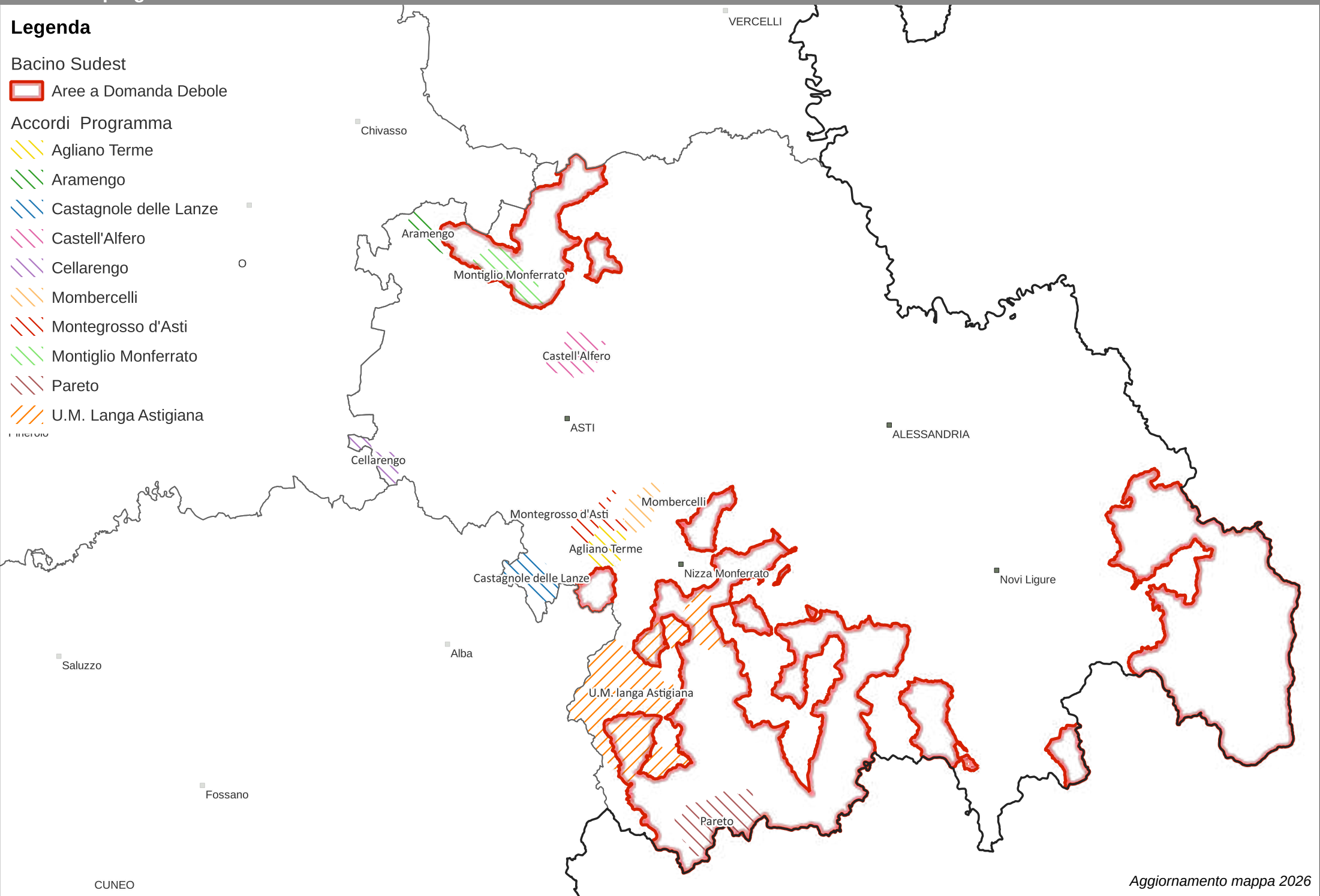
 Montegrosso d'Asti

 Montiglio Monferrato

 Pareto

 U.M. Langa Astigiana

CUNEO



Legenda

Bacino Sud Est

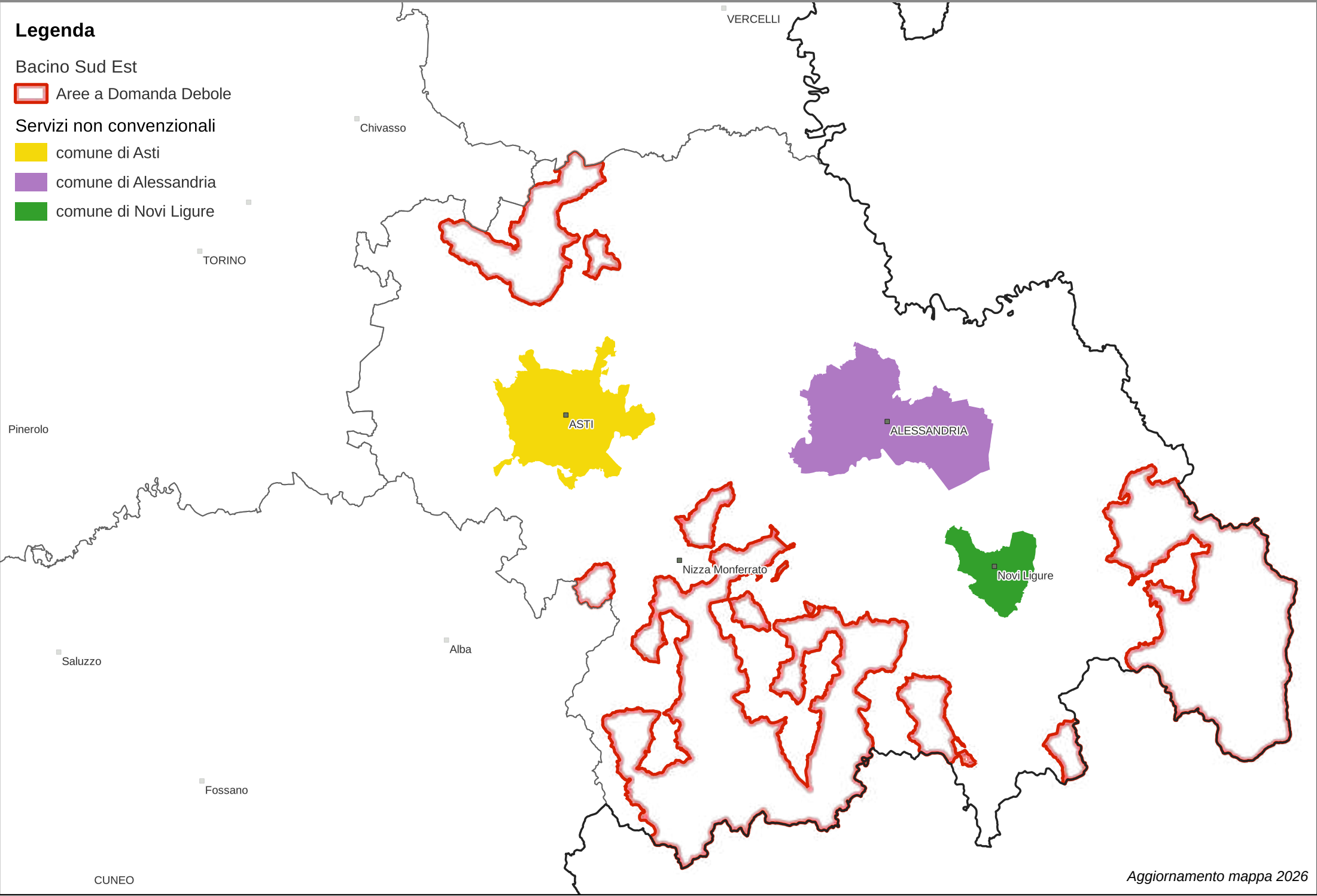
 Aree a Domanda Debole

Servizi non convenzionali

 comune di Asti

 comune di Alessandria

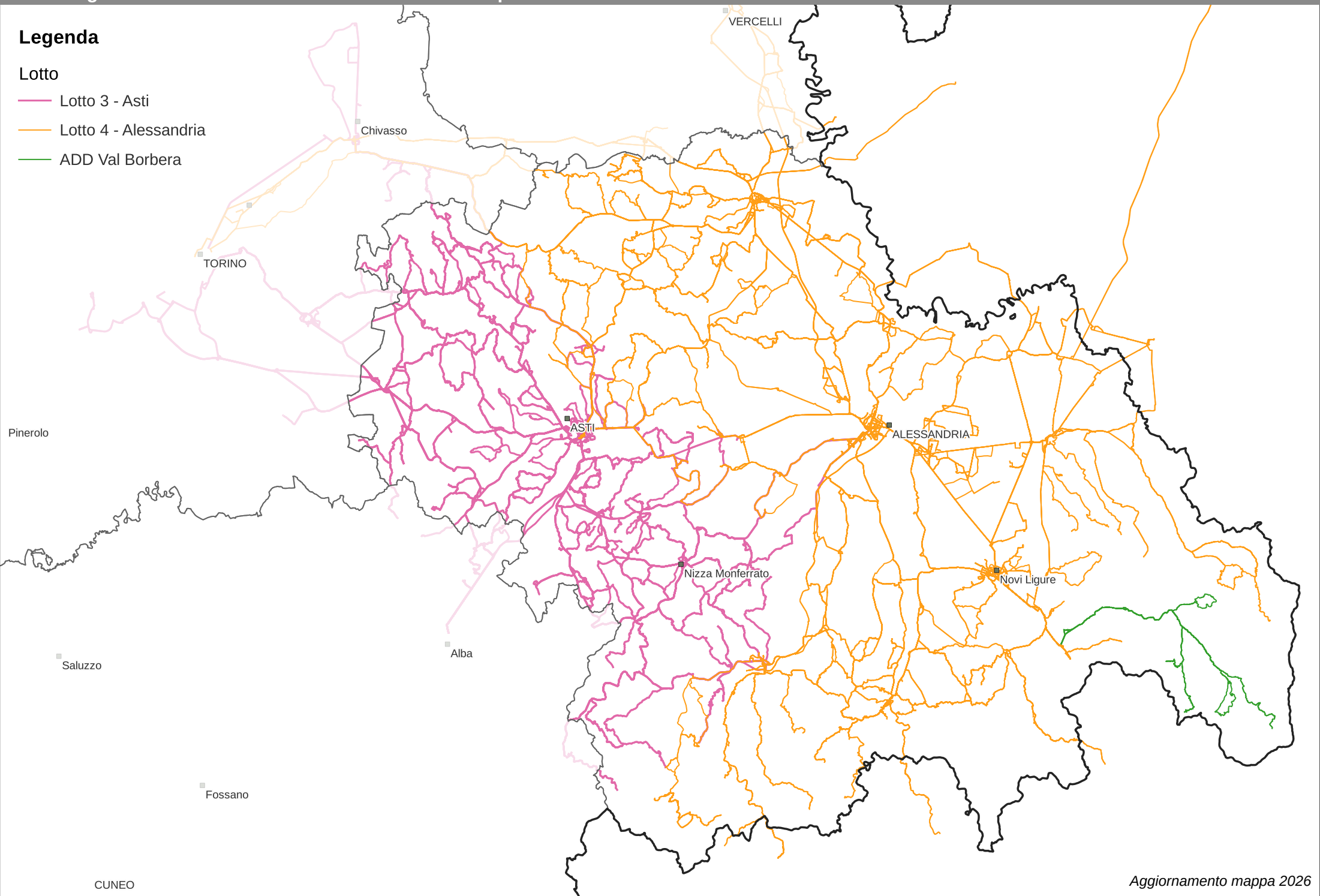
 comune di Novi Ligure



Legenda

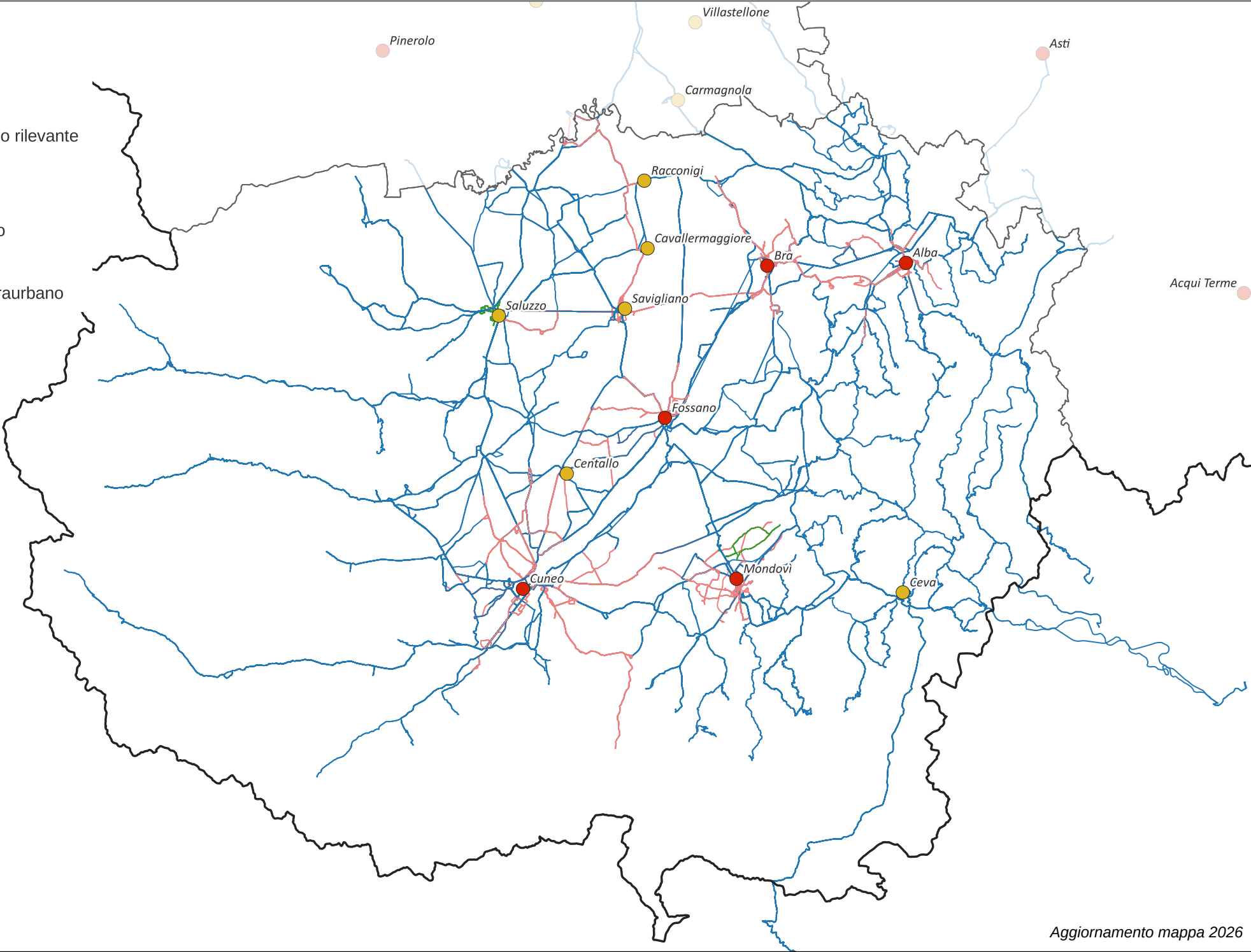
Lotto

- Lotto 3 - Asti
- Lotto 4 - Alessandria
- ADD Val Borbera



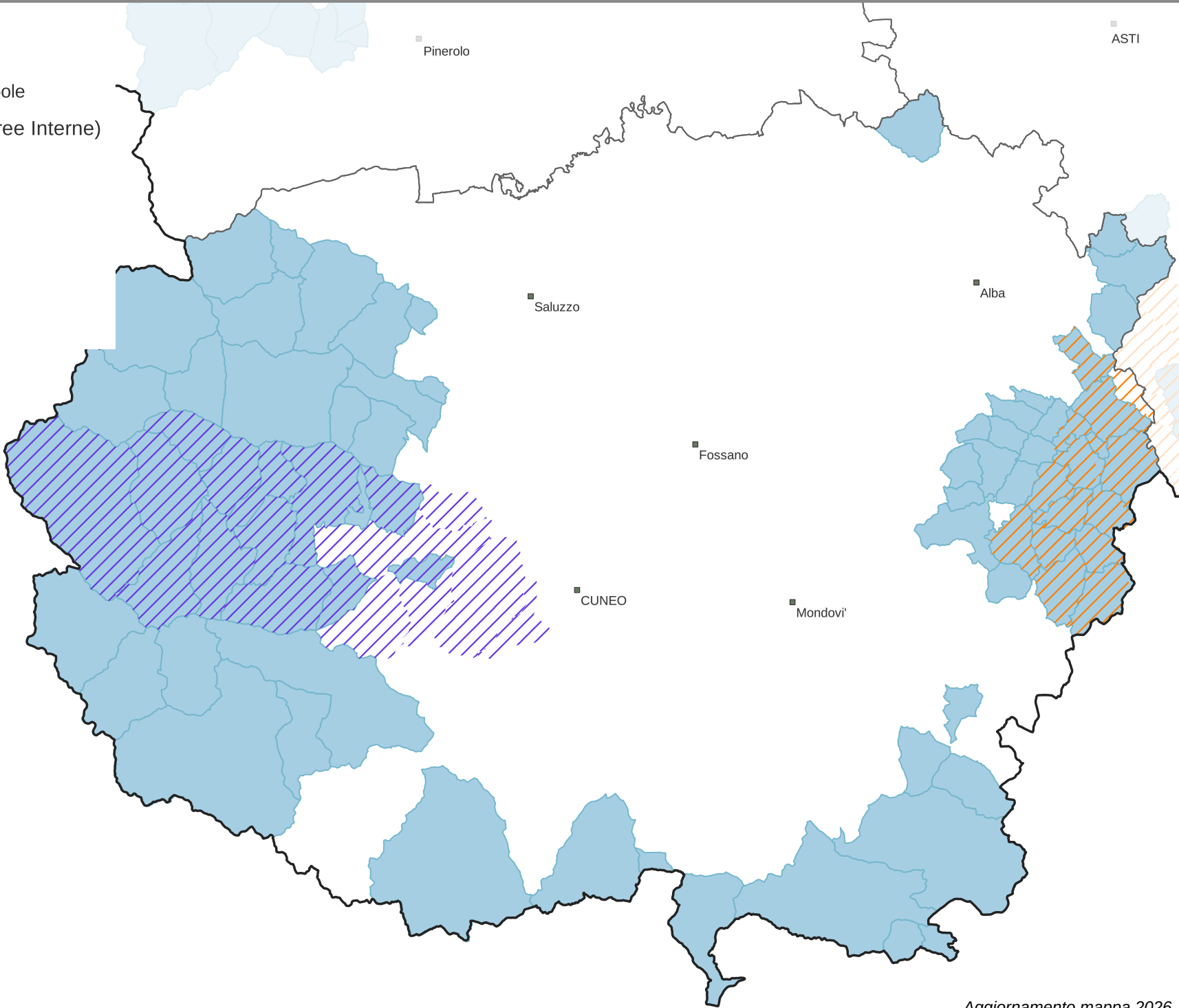
Legenda

- Nodi I livello
- Movicentro
 - Nodo I livello rilevante
- Cuneo
- Grandabus
- Extraurbano
 - Urbano
 - Urbano/extraurbano



Legenda

- Comuni in Area a Domanda Debole
- Aree SNAI (Strategia Nazionale Aree Interne)
 - Bormida
 - Maira e Grana
 - Ossola
 - Giarolo
 - Valsesia
 - Valli di Lanzo



Legenda

Bacino Sud

 Aree a Domanda Debole

Accordi di programma - Enti beneficiari

 Brossasco

 U.m. alta Langa

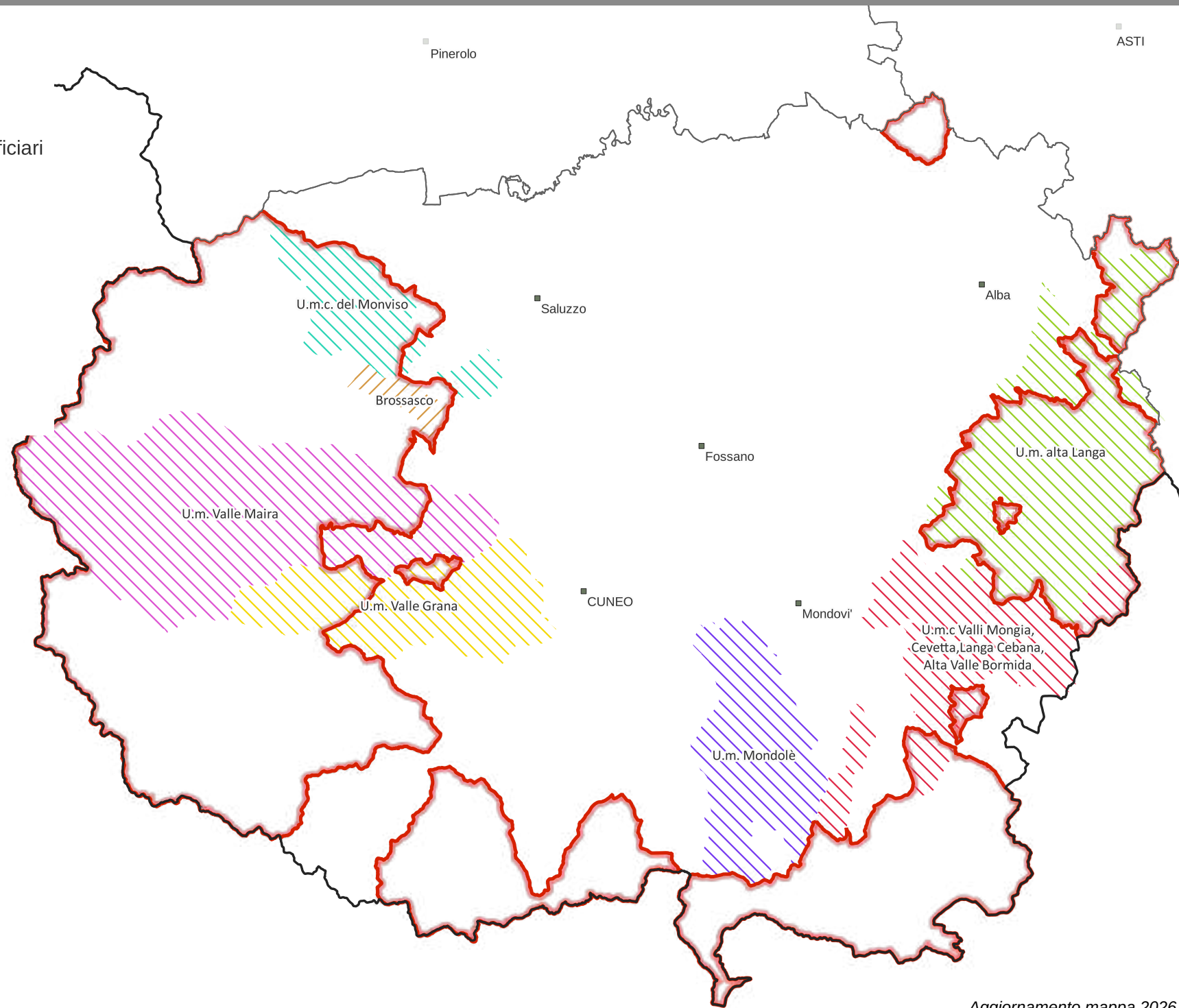
 U.m. Mondolè

 U.m. Valle Grana

 U.m. Valle Maira

 U.m.c Valli Mongia,
Cevetta,Langa Cebana,
Alta Valle Bormida

 U.m.c. del Monviso



Legenda

Bacino Sud

 Aree a Domanda Debole

Servizi non convenzionali

 comune di Brossasco

 comune di Saluzzo

 comune di Cuneo

 Unione montana Alta Langa

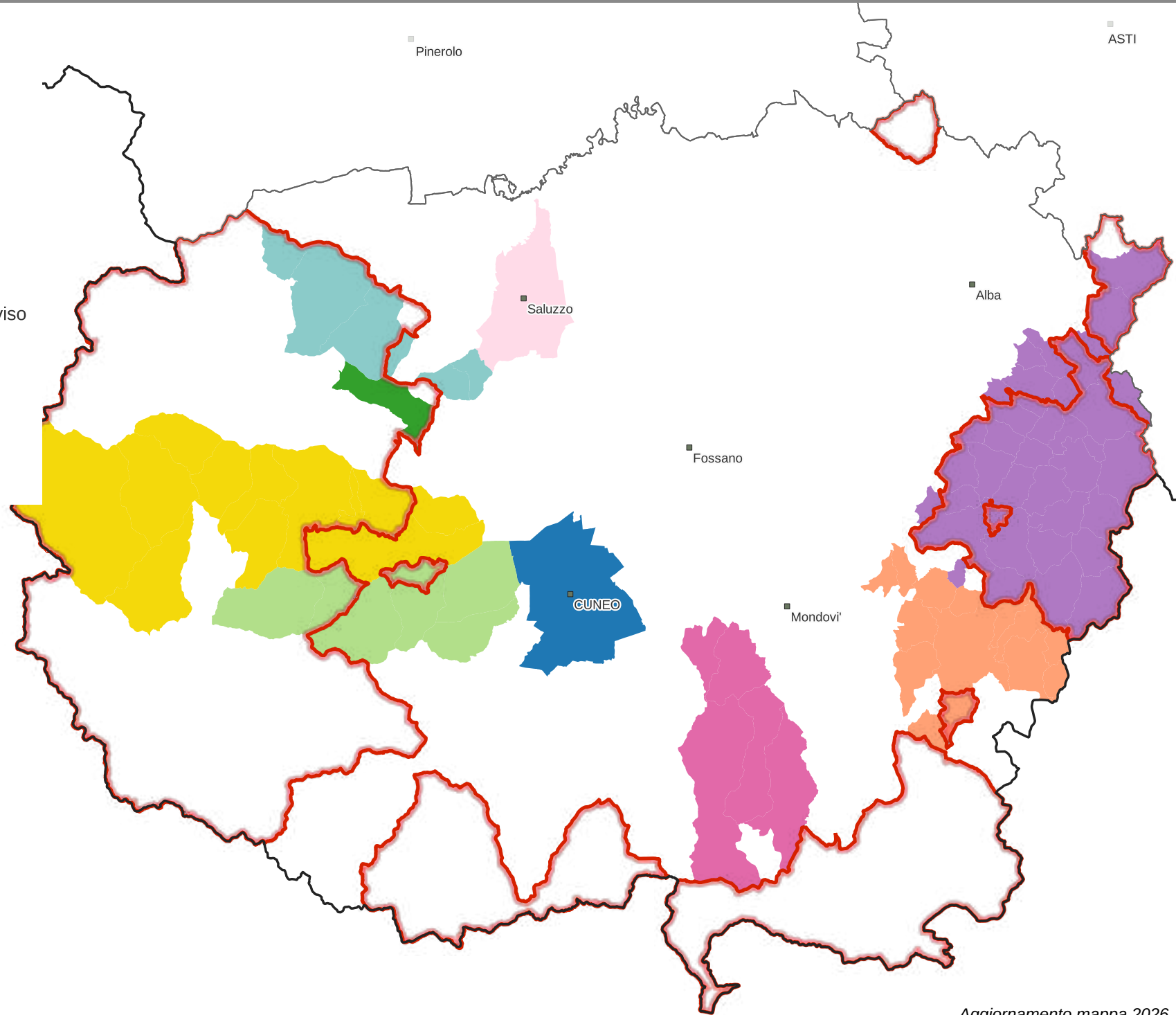
 Unione montana Comuni del Monviso

 Unione montana dei comuni Valli Mongia e Cevetta, Langa Cebana e Alta Valle Bormida

 Unione montana Mondolè

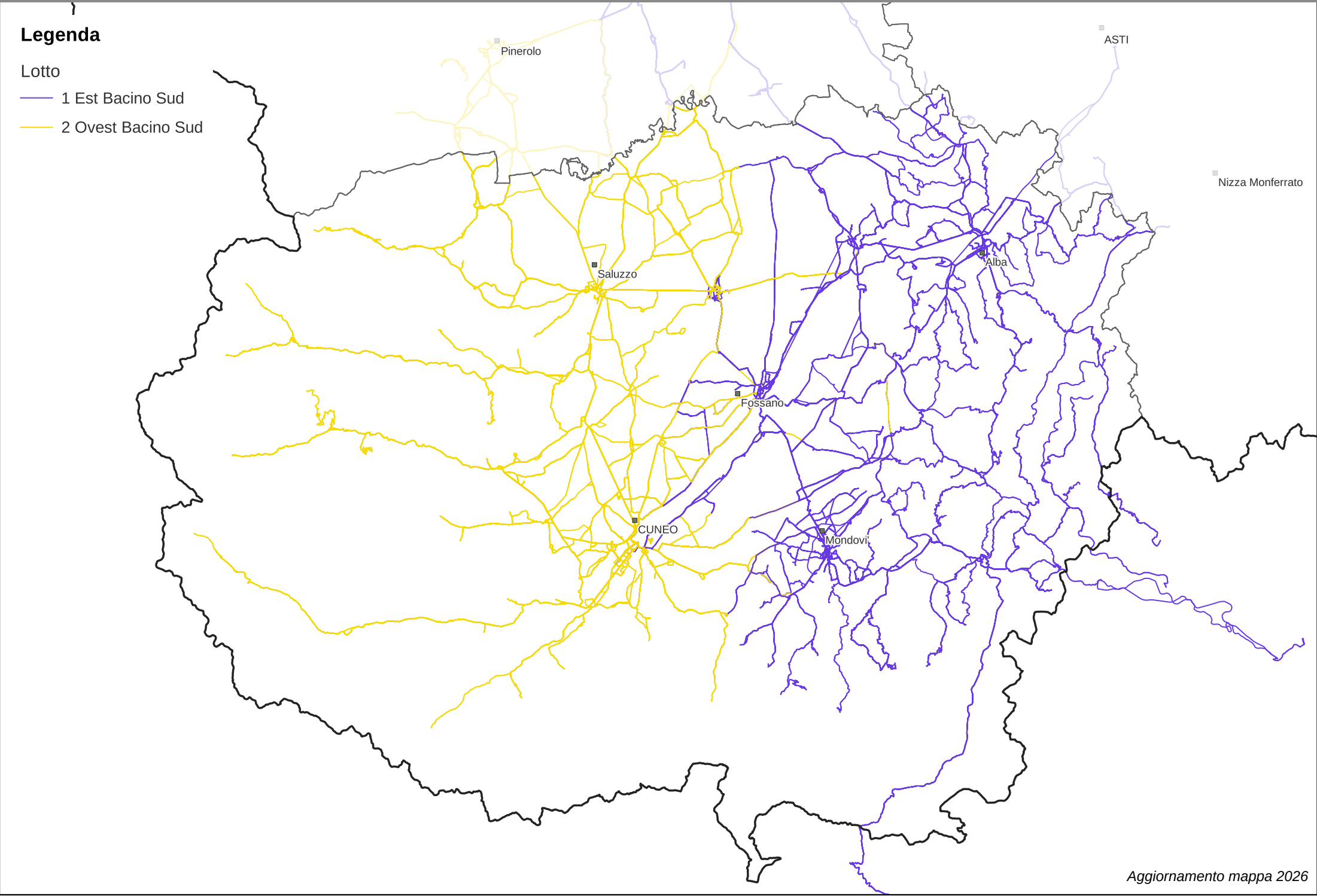
 Unione Montana Valle Grana

 Unione montana Valle Maira



Legenda

- Lotto
- 1 Est Bacino Sud
 - 2 Ovest Bacino Sud



ESEMPI DI FINANZIAMENTI ATTIVI O DI PROSSIMA ATTIVAZIONE

Risorse europee

L'Unione Europea finanzia i trasporti e i servizi di mobilità principalmente attraverso tre programmi chiave: Connecting Europe Facility (CEF) Transport, Horizon Europe e i Fondi Strutturali e di Coesione (FESR).

Il CEF Transport mira a sviluppare e ammodernare le reti di trasporto transeuropee (TEN-T), finanziando ferrovie, porti, logistica intermodale, punti di ricarica per carburanti alternativi; il programma Horizon sostiene principalmente la ricerca e l'innovazione tecnologica; il programma Interreg, finanziato con fondi FESR e contributi nazionali, promuove la cooperazione territoriale tra le autorità locali per l'individuazione di forme di trasporto alternative.

La Regione Piemonte intercetta solo parzialmente i progetti approvati sul suo territorio ed è quindi complesso ricostruire un quadro esaustivo dei fondi atterrati e delle azioni messe in campo.

Tuttavia, tra i programmi e i relativi progetti di rilievo sul tema si possono citare:

- il Programma Interreg VI-A Italia-Svizzera 2021-27, con progetti come SWITCH, per la logistica sugli assi transfrontalieri, e SIMPLON 2050, per lo sviluppo del sistema di trasporto internazionale di persone e merci attraverso l'asse del Sempione;
- il Programma Interreg VI-A Francia-Italia ALCOTRA 2021-27, che finanzia sia Progetti Integrati Territoriali (PITER) come "ALTE VALLI 2030" con il progetto MUOVERSI, o il "PITER + Terres Monviso" con il progetto Terres Monviso + ATTRA(c)TIVE, sia progetti singoli come Alcotraité2-Trasporti, CO-MOBILITY, SMART e AMICI. Tra le proposte progettuali ancora in corso di valutazione si può citare Transalp'mob: Briançonnais/Val di Susa. Tutti questi progetti prevedono la sperimentazione di servizi di trasporto e meritano pertanto uno specifico approfondimento.
- **PITER "ALTE VALLI 2030"** - progetto SE DEPLACER – MUOVERSI

Capofila: Syndicat du Pays de Maurienne

Partner: G.A.L. Escartons e Valli Valdesi s.r.l.; Città metropolitana di Torino; Communauté de Communes du Briançonnais; Communauté de Communes du Pays des Ecrins; Communauté de Communes Haute Maurienne Vanoise; Communauté de Communes Porte de Maurienne

Budget totale del progetto: 1.616.125,00 euro

Durata: 36 mesi, dal 1° maggio 2025 al 30 aprile 2028

Obiettivo generale: migliorare la mobilità transfrontaliera nelle Alte Valli, rendendola sostenibile, accessibile, multimodale e inclusiva per facilitare la vita quotidiana degli abitanti e ridurre l'impatto ambientale nel delicato ecosistema montano.

Il progetto prevede, tra l'altro, la sperimentazione di un sistema di biglietteria integrata (azione 2.2) tra trasporti, musei e attività sportive, e uno studio pilota sul car-sharing transfrontaliero e sul trasporto a richiesta (TAD) con il coinvolgimento degli operatori NCC.

Inoltre è già stata attivata, per ogni annualità nei mesi di luglio e agosto, la navetta Susa – Lanslebourg.

Per il futuro la Communauté de Communes Haute Maurienne Vanoise (CCHMV) intenderebbe, attraverso l'accordo di cooperazione sottoscritto con la Regione Auvergne-Rhône-Alpes, estendere il percorso dell'attuale navetta fino alla stazione ferroviaria di Modane, favorendo così gli scambi locali tra l'Alta Maurienne Vanoise e la Valle di Susa.

- **"PITER + Terres Monviso"**- progetto Terres Monviso + ATTRA(c)TIVE

Capofila: Comune di Saluzzo

Partner: Unione Montana dei Comuni del Monviso, Unione Montana Valle Maira, Unione Montana Valle Stura, CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA AGRICOLTURA E ARTIGIANATO DI CUNEO, Fondazione per la ricerca l'innovazione e lo sviluppo tecnologico dell'agricoltura piemontese

Budget totale del progetto: 2.137.750,00 euro

Durata: 36 mesi, dal 2 febbraio 2025 al 2 febbraio 2028

Obiettivo generale: valorizzare le potenzialità del territorio migliorando i flussi attraverso la sperimentazione di navette turistiche transfrontaliere.

In particolare, grazie al progetto è stata attivata la navetta Demonte – Vinadio - Barcellonette a partire dal mese di giugno 2026.

Alcotraité 2-Trasporti

Capofila: Regione Liguria

Partner: Regione Piemonte, Regione autonoma Valle d'Aosta, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Région Sud

Provence-Alpes-Côte d'Azur, Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT)

Budget totale del progetto: 1.738.421,50 euro

Durata: 36 mesi, dal 2 giugno 2025 al 1° giugno 2028

L'obiettivo generale del progetto prevede lo sviluppo sempre più integrato di una rete di trasporti transfrontaliera, implementando in particolare un modello coordinato e sostenibile di mobilità ferroviaria transalpina di lungo termine.

Oltre agli studi sullo sviluppo di un "Sistema di bigliettazione congiunto per la mobilità transfrontaliera – azione 3.3" e del "Servizio Modane – Bardonecchia – azione 4.2", il progetto prevede lo "Studio e sperimentazione di navette stradali – azione 4.3" (Colle del Petit-Saint-Bernard - Courmayeur - Traforo del Monte Bianco – Chamonix).

- **CO-MOBILITY** - Mobilità Cooperativa per affrontare la Mobility Poverty nelle piccole città rurali

Capofila: MobilitySquare Srl - Società Benefit

Partner: Mobicoop - Società Cooperativa di Interesse Collettivo e Consorzio Servizi Sociali IN.RE.TE. (Circondario di Ivrea)

In collaborazione con: ASL CN 2 - Ospedale di Verduno e Département des Hautes-Alpes

Budget totale del progetto: 667.071,00 euro

Durata: 25 mesi, dal 1° settembre 2025 al 1° ottobre 2027

Obiettivo generale: contrastare la povertà di mobilità (mobility poverty) nelle aree rurali e montane attraverso soluzioni di trasporto cooperativo, sostenibile e multimodale.

In Italia il progetto prevede l'attivazione del servizio a chiamata cooperativo con Trasporto nel circondario di Ivrea, con minibus guidati da autisti retribuiti, e l'integrazione, nell'area di Cuneo, del servizio di trasporto a chiamata cooperativo con Trasporto, già attivato nel 2024, con ulteriori servizi attraverso una piattaforma tecnologica.

- **SMART** – Soluzioni di Mobilità Alternative Rurali Transfrontaliere

Capofila: GAL Langhe Roero Leader

Partner: Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie (con la consulenza tecnica dell'Agence Écomobilité Savoie Mont-Blanc), Comune di Guarene (portavoce dei Comuni di Alba, Castagnito, Corneliano d'Alba, Magliano Alfieri, Piobesi d'Alba e Vezza d'Alba), Fondazione Links

La Regione Piemonte partecipa al progetto con il ruolo di Osservatore

Budget totale del progetto: 1.385.580,00 euro

Durata: 36 mesi, dal 2 giugno 2025 al 1° giugno 2028

Obiettivo generale: rendere la mobilità locale più sostenibile nelle aree rurali tra Italia e Francia, riducendo la dipendenza dall'auto privata.

Il progetto prevede genericamente la "Realizzazione e sperimentazione di servizi. Azione 4.1" tra cui trasporto collettivo, carpooling e servizi di prossimità, accompagnati da attività di informazione e monitoraggio.

- **AMICI** - Azione di Mobilità Innovativa, Cooperativa e Integrata

Capofila: Città Metropolitana di Torino

Partner: Unione Montana Val Susa, Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard, Communauté d'Agglomération d'Arlyère

Budget totale del progetto: 2.987.125,00 euro

Durata: 36 mesi, dal 16 ottobre 2023 al 15 ottobre 2026

Obiettivo generale: promuovere lo sviluppo di misure a favore della mobilità urbana e periurbana sostenibile, per le persone e le merci, sensibilizzando i vari attori sociali sull'impatto della mobilità automobilistica sul bilancio delle emissioni di carbonio e sostenendo iniziative che favoriscano alternative al trasporto individuale e incoraggino la multimodalità.

Oltre ad azioni di sensibilizzazione, alla redazione di un Biciplan transfrontaliero e a progetti pilota sul carpooling, il progetto prevede la sperimentazione di servizi a chiamata per le merci, su alcune tratte locali del trasporto pubblico e su linee turistiche transfrontaliere e lo sviluppo di azioni test di servizi a chiamata per le persone per target diversi (giovani, turisti,...).

- **Transalp'mob:** Briançonnais/Val di Susa (progetto in valutazione)

Capofila: Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Partner: Communauté de communes du Briançonnais; Regione Piemonte; Mission Opérationnelle Transfrontalière; Fondazione LINKS – Leading Innovation & Knowledge for Society

Budget totale del progetto: 1.120.000,00 euro

Durata: 24 mesi, dal 1° gennaio 2027 al 31 dicembre 2028

Obiettivo generale: rafforzare la mobilità transfrontaliera; il progetto mira a promuovere una mobilità sostenibile e multimodale sviluppando servizi stradali locali e transnazionali che completino le ferrovie, con veicoli a zero emissioni e una migliore intermodalità, in particolare intorno alla stazione di Oulx- Cesana-Claviere-Sestriere.

Al termine delle fasi di studio, il progetto prevede la sperimentazione di due servizi a zero emissioni di carbonio: una linea espressa tra Briançon e la stazione di Oulx in coincidenza con i treni provenienti da Francia e Italia, in particolare per l'aeroporto di Torino, e una linea locale tra la regione di Briançon e l'alta Valle di Susa, secondo orari adattati a residenti e turisti. La sperimentazione dovrebbe partire nell'agosto 2027 e durare fino ad un anno.

Finanziamenti ministeriali

La Strategia Nazionale per lo Sviluppo delle Aree Interne del Paese (SNAI) rappresenta la combinazione di azioni per lo sviluppo locale e di rafforzamento dei servizi essenziali di cittadinanza, finalizzata al rilancio di quelle aree del paese significativamente distanti dai centri di offerta di servizi essenziali ed in declino demografico, ma ricche di importanti risorse ambientali e culturali.

Tale Strategia è attuata sia attraverso risorse statali, in ambito sanità, trasporti e istruzione, sia attraverso risorse cofinanziate dalla programmazione 2014-2020 Piano Sviluppo e Coesione, POR FSE e FEASR per quanto riguarda gli interventi di sviluppo

locale. Interessa i territori delle Valli Maira e Grana, delle Valli dell'Ossola, della Valle Bormida e delle Valli di Lanzo, cui si sono aggiunti nel 2022 i territori della Val Sesia e delle Terre di Giarolo.

Al Settore Trasporti sono stati destinati complessivamente 3.961.664,00€ quasi tutti in studi e sperimentazioni e in piccola parte investimenti.

Le risorse sono così distribuite:

- Valli Ossolane: 593.000 euro per la misura M1 - Valli accessibili, studio e sperimentazione TPL;
- Valle Bormida: 545.000 euro per le misure C1 e C2 - Studio e riorganizzazione TPL;
- Valli di Lanzo: 640.000 euro per la misura 5.1 - Riorganizzazione TPL e 282.800 di investimenti per la 5.2 - Interventi di miglioramento delle connessioni intermodali;
- Valle Maira: 130.000 euro per la misura 4.1 - Efficientamento TPL e servizi integrativi in area a domanda debole, 290.000 per la misura 4.2 - Attivazione e gestione servizio ride sharing, e 100.000 euro per lo studio del ripristino della strada del Vallone di Elva;
- Val Sesia: 250.000 euro per la misura M1 - Trasporti sociali comunitari e 850.000 per la misura di sperimentazione M2- Trasporti pubblici non di linea;
- Terre di Giarolo: 343,664 euro per la misura 4.1 - Servizio di trasporto sociale e assistenziale flessibile e 220.000 euro per la misura 4.2. - Mobilty manager e pianificazione di un modello locale di mobilità sostenibile.

Con decreto interministeriale del 7 gennaio 2026 n. 2 (pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 116 del 21 maggio 2026) è stato approvato il "Programma integrato di interventi sulla mobilità urbana e metropolitana", dotato di 500 milioni di euro destinati a 49 enti locali in aree soggette a procedure d'infrazione europea, ai fini del miglioramento della qualità dell'aria e destinati al rafforzamento del mobility management, al potenziamento del trasporto pubblico locale, alla mobilità condivisa e a chiamata, alla logistica urbana sostenibile, nonché ad interventi per la regolamentazione e la gestione della mobilità urbana.

Il programma è finanziato con le risorse del Programma nazionale di controllo dell'inquinamento atmosferico (Pncia), di cui al decreto legislativo 30 maggio 2018, n. 81 e del Dpcm 23 dicembre 2021, e i fondi sono destinati ai Comuni capoluogo di

Provincia con popolazione superiore a 50 mila abitanti e alle Città Metropolitane situate nelle aree interessate dal contenzioso europeo sulla qualità dell'aria.

Alla Città metropolitana di Torino sono stati destinati 25,9 Mln di euro per accelerare l'attuazione del PUMS, e per favorire l'intermodalità, la logistica sostenibile e mettere in atto azioni di mobility management.

Analogamente, la Città di Torino ha ricevuto 13.670.408 euro, la Città di Novara 6.299.430 euro, la Città di Alessandria 5.206.336 euro, la Città di Asti 3.503.546 euro, la Città di Cuneo 3.530.694 euro.

Il Regolamento Parlamento europeo e Consiglio Ue 2023/955/Ue ha istituito il Fondo sociale per il clima e imposto a ciascuno Stato membro di predisporre e presentare il proprio Piano entro il 30 giugno 2025.

La proposta di Piano Sociale per il Clima (PSC) del MASE ha come obiettivo principale delineare interventi e investimenti volti a mitigare gli impatti economici del nuovo schema ETS2 (Emission Trading System per lo scambio di quote di CO2). Particolare attenzione è riservata alle fasce più vulnerabili della popolazione e del tessuto produttivo, tra cui famiglie, microimprese e utenti dei settori dei trasporti e del riscaldamento.

Il PSC, che prevede complessivamente fondi per 9,3 miliardi di euro, intende garantire che la transizione ecologica avvenga in modo equo e inclusivo, riducendo il peso economico sulle categorie maggiormente esposte. Il PSC è attualmente in attesa di approvazione da parte della Commissione Europea.

Il MASE ha reso disponibili 12 schede descrittive delle misure e degli investimenti previsti, suddivise per trasporti ed edilizia.

In particolare le misure sui trasporti, pubblicate sul sito, sono così articolate: A1 - Piattaforma della mobilità, volta a facilitare l'accesso di utenti e imprese agli incentivi; A2 - Mappa delle vulnerabilità, che mira a colmare il divario conoscitivo riguardo alla povertà nei trasporti attraverso un sistema informativo e una piattaforma di analisi; M3 - Il mio conto mobilità, per l'assegnazione di titoli di spesa in trasporti a beneficiari vulnerabili; I4 - Ecobonus sociale veicoli nuovi, per il sostegno all'acquisto/leasing o noleggio a lungo termine di un veicolo a basse emissioni previa rottamazione di un veicolo a motore inquinante; I5 - Ecobonus sociale veicoli usati, per favorire il riutilizzo di veicoli provenienti dal mercato dell'usato; I6 - Trasporto integrato, per favorire l'aumento di servizi in aree geografiche svantaggiate.

Altre risorse regionali

Ai sensi della LR 14/2019 sulla montagna, la Regione partecipa e concorre nel sostenere l'attuazione della strategia nazionale per le aree interne, di quella macroregionale alpina e delle strategie transfrontaliere a livello europeo. A tal fine ha istituito il fondo regionale per la montagna e annualmente approva il Programma di attuazione per la montagna, atto a tutelare e sostenere il mantenimento dei servizi essenziali a favore della popolazione residente nei territori montani e rurali svantaggiati con particolare attenzione ai servizi scolastici, socio assistenziali ed ai trasporti. Per il tramite delle Unioni montane, la Regione attiva un monitoraggio sulla quantità e qualità dei servizi essenziali, sui bisogni espressi dal territorio e sulle prospettive di mantenimento. Il programma 2025 ha previsto, tra le altre, le misure: - servizio di trasporto per anziani e disabili (M 6.1) e - infrastrutturazione per lo sviluppo della mobilità sostenibile (colonnine ricarica bici e auto elettriche ecc.) (M 2.3, 3.7). In corso di ulteriore approfondimento.

Inoltre, la Regione Piemonte ha stanziato fondi propri (D.D. n. 497 del 3 luglio 2026) per il Piano regionale di qualità dell'aria – Programma di Incentivi alla Mobilità Sostenibile Casa-Lavoro per 6.030.000 euro.

Risorse Enti Locali

Gli Enti aderenti all'Agenzia, anche al fine di permettere la corretta evoluzione dei PEF, sono obbligati a trasmettere in tempo utile per la predisposizione e approvazione del bilancio dell'Agenzia tutte le informazioni utili a monitorare i finanziamenti, sia in fase di programmazione che di erogazione, che gli stessi Enti assegnano alle aziende affidatarie ai fini del rinnovo del parco autobus dei servizi pubblici. In particolare, dovranno trasmettere per ciascun beneficiario le informazioni relative a: risorse assegnate, autobus acquistati, contributo utilizzato, autobus sostituiti, nonché rendicontare periodicamente l'andamento delle risorse assegnate.

Inoltre, con riferimento alle risorse del Piano Autobus non ancora assegnate, gli Enti dovranno fornire specifiche indicazioni circa le modalità e le tempistiche previste per la loro attribuzione, nonché i criteri che si intendono adottare per l'individuazione dei beneficiari.

La completezza, l'aggiornamento e la tempestiva trasmissione delle informazioni costituiscono presupposto essenziale per garantire l'efficace programmazione dei

servizi, il monitoraggio degli investimenti, la trasparenza dell'azione amministrativa e la disponibilità di un quadro informativo omogeneo per tutti i soggetti interessati.

La mancata, incompleta o tardiva trasmissione delle informazioni richieste determina una situazione di asimmetria informativa incompatibile con le esigenze di pianificazione e affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale; conseguentemente l'Agenzia si riserva di assumere le determinazioni di propria competenza ai fini della programmazione dei servizi e della definizione degli atti di gara, sulla base delle informazioni effettivamente disponibili.

STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

PUMS del Bacino Metropolitano

<https://www.cittametropolitana.torino.it/mobilita-sostenibile/governance-della-mobilita/piano-urbano-della-mobilita-sostenibile-pums>

PAINT

https://www.cittametropolitana.torino.it/sites/default/files/pagina/allegati/trasporti/PAINT/RapportoFIN_v10ok.pdf

<https://mtm.torino.it/wp-content/uploads/attachments/allegati-PAINT-zone-omogenee-compresso.pdf>

Piano Integrato della Mobilità Pubblica e Accessibilità del Bacino Sud

https://mtm.torino.it/wp-content/uploads/servizi-e-contratti/bsud/24LEM-PRCN-PdB_Cuneo_FINALE.pdf

Piano Integrato della Mobilità Pubblica e Accessibilità del Bacino Sud Est

https://mtm.torino.it/wp-content/uploads/servizi-e-contratti/Set-informativo/Piano-Integrato-della-Mobilita-Pubblica-e-Accessibilita-di-Bacino-Sud-Est_approvato-Assemblea-il-18-06-2026.pdf

Piano Integrato della Mobilità Pubblica e Accessibilità del Bacino Nord Est

https://mtm.torino.it/wp-content/uploads/servizi-e-contratti/Set-informativo/Rapporto_finale_NE_Piano_Bacino.pdf

PIANO ADEGUAMENTO FERMATE

Il sistema regionale delle fermate del trasporto pubblico locale del Piemonte presenta una dimensione molto ampia e articolata, con un patrimonio stimabile in circa 28.000 fermate distribuite sull'intero territorio regionale. Agenzia ha avviato una serie di attività tecnico-specialistiche finalizzate alla loro ricognizione, analisi e classificazione, con successiva definizione del quadro esigenziale del sistema delle fermate, in modo da disporre di un sistema organico, aggiornabile e standardizzato. Le varie fasi di approfondimento consentiranno di:

- ricostruire lo stato conoscitivo attuale del sistema delle fermate, verificando la qualità e l'affidabilità dei dati disponibili; punto di partenza sarà l'acquisizione delle informazioni geografiche contenute nel dataset regionale delle fermate pubblicato sul portale open data della Regione Piemonte, che sarà assunto quale base informativa primaria per la verifica della qualità, completezza, aggiornamento, coerenza e georeferenziazione delle informazioni disponibili;
- classificare le fermate secondo criteri territoriali, funzionali e trasportistici, in modo da rappresentare, con criteri omogenei, il ruolo che ciascuna fermata assume all'interno del sistema regionale del TPL; si terrà conto anche della classificazione funzionale prevista dall'Allegato A alla Deliberazione ART n. 53/2024, con individuazione dei nodi di primo, secondo e terzo livello, considerando quale IV livello la fermata semplice;
- analizzare le condizioni di accessibilità, sicurezza, dotazione infrastrutturale, riconoscibilità e integrazione modale;
- individuare criticità, disallineamenti, lacune informative e fabbisogni di aggiornamento; evidenziando tipologie di problematiche ricorrenti che consentiranno di suggerire successive azioni di programmazione;
- definire un quadro esigenziale regionale, che rappresenterà il passaggio tra analisi e programmazione e sarà finalizzato a tradurre le criticità rilevate e le esigenze di miglioramento in obiettivi tecnici, requisiti funzionali e criteri di priorità;
- individuare standard minimi, requisiti prestazionali e criteri di priorità;

- produrre indirizzi metodologici e linee guida a supporto della pianificazione e programmazione degli interventi.

In una prima fase, verrà individuato un campione di circa il 30% del totale, pari a 8.600 fermate, che rappresenterà il perimetro operativo di approfondimento. Il campione dovrà rappresentare sia i principali contesti urbani e metropolitani sia le situazioni extraurbane e territorialmente più critiche, garantendo una ripartizione omogenea fra i vari lotti di gara, in modo da costruire un quadro regionale attendibile, utilizzabile e progressivamente estendibile all'intero sistema delle fermate del trasporto pubblico locale piemontese.

Il lavoro di classificazione porterà alla definizione del quadro esigenziale regionale del sistema delle fermate, che costituisce uno degli obiettivi centrali dello studio e conterrà: la sintesi delle esigenze emerse, i requisiti funzionali minimi, gli obiettivi di adeguamento, i livelli prestazionali attesi e i criteri di priorità. Il quadro esigenziale dovrà essere infine tradotto in un sistema di indirizzi operativi per l'adeguamento delle fermate esistenti, la progettazione di nuove fermate, la gestione dei nodi di interscambio, l'integrazione con altre modalità di trasporto e l'aggiornamento della base dati.

In particolare, per le fermate che insistono su strade di competenza dell'ANAS, al fine di dare seguito operativo alle esigenze emerse, la Regione Piemonte valuterà i modi e i tempi per una piena condivisione con tale Ente della definizione delle procedure e degli aspetti operativi necessari ad attuare il piano di adeguamento delle fermate.

Il complesso delle attività per la definizione del quadro esigenziale è stato affidato dall'Agenzia della Mobilità Piemontese a società di consulenza esterna; AMP lavorerà in stretto coordinamento con Regione Piemonte e CSI ai fini dell'integrazione dell'Anagrafica Regionale Fermate con le informazioni raccolte nel corso della campagna di rilevazione sul campo, proporre modifiche migliorative del sistema per accogliere nuove tipologie e per l'eventuale allestimento di un portale informativo/gestionale.