

Deliberazione della Giunta Regionale 22 dicembre 2025, n. 23-2060

Legge regionale n. 1/2000, articolo 4. Indirizzi per la redazione del Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale 2026-2028 e disposizioni transitorie per il finanziamento dei servizi TPL per l'anno 2026.



Seduta N° 134

Adunanza 22 DICEMBRE 2025

Il giorno 22 del mese di dicembre duemilaventicinque alle ore 10:05 si è svolta la seduta della Giunta regionale in via ordinaria, in modalità mista, presso la sede del Consiglio regionale, Palazzo Lascaris, via Alfieri 15 - Torino con l'intervento di Alberto Cirio Presidente, Elena Chiorino Vice Presidente e degli Assessori Paolo Bongioanni, Enrico Bussalino, Marco Gabusi, Marco Gallo, Matteo Marnati, Gian Luca Vignale con l'assistenza di Roberta Bufano nelle funzioni di Segretario Verbalizzante.

Assenti, per giustificati motivi: gli Assessori

Marina CHIARELLI - Maurizio Raffaello MARRONE - Federico RIBOLDI - Andrea TRONZANO

DGR 23-2060/2025/XII

OGGETTO:

Legge regionale n. 1/2000, articolo 4. Indirizzi per la redazione del Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale 2026-2028 e disposizioni transitorie per il finanziamento dei servizi TPL per l'anno 2026.

A relazione di: Gabusi

Premesso che:

- ai sensi dell'articolo 4 della legge regionale n. 1/2000, recante norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo n. 422/1997, la Regione, nell'ambito del trasporto pubblico locale, esercita le funzioni amministrative che richiedono l'unitario esercizio a livello regionale attraverso idonei strumenti di programmazione;
- il comma 5 del medesimo articolo 4, stabilisce le materie e gli ambiti di interesse che il Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico (di seguito più semplicemente Programma) deve definire; tale definizione avviene d'intesa con gli enti locali aggregati nel consorzio (di cui all'articolo 8 della stessa legge regionale) e in piena conformità con il Piano regionale della mobilità e dei trasporti e con il piano di settore di riferimento;
- i successivi commi del medesimo articolo 4 stabiliscono la procedura di approvazione del Programma: una volta acquisita l'intesa con gli enti locali (comma 5), il Programma è sottoposto all'esame della Conferenza permanente Regione-Autonomie locali (comma 6); infine, il Programma è approvato dalla Giunta regionale (comma 7), previa emissione del parere della Commissione consiliare competente e previa consultazione obbligatoria delle seguenti organizzazioni: sindacali confederali, associazioni delle aziende di trasporto, associazioni dei consumatori e associazioni dei disabili (ai sensi della legge regionale n. 37/2000);
- l'articolo 8 della medesima legge regionale n. 1/2000 istituisce l'Agenzia della Mobilità

Piemontese (di seguito Agenzia) e ne definisce compiti e natura:

- ai sensi del comma 1 ter, l'Agenzia è costituita come un consorzio con l'obiettivo di esercitare in forma obbligatoriamente associata le funzioni degli enti territoriali in materia di trasporto pubblico locale;

- ai sensi del comma 2, il consorzio gestisce tutte le funzioni trasferite o delegate dagli enti aderenti in materia di trasporto pubblico; le sue funzioni principali includono:

- la programmazione unitaria e integrata del sistema della mobilità e dei trasporti;
- l'attuazione della programmazione stessa;
- l'amministrazione dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza degli enti aderenti;
- il comma 2 bis precisa che la funzione di programmazione si estende oltre la mera pianificazione degli itinerari delle linee di trasporto pubblico, ricomprendendo anche la definizione del numero di corse giornaliere e i relativi orari per ciascuna linea.

- ai sensi del già richiamato articolo 8, comma 2, il consorzio funge, inoltre, da sede deputata per l'acquisizione dell'intesa regionale di cui all'articolo 4, comma 5 della legge regionale n. 1/2000.

Premesso, inoltre, che:

- ai sensi dell'articolo 1 della legge regionale n. 5/2022 “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale di previsione 2022-2024 (Legge di stabilità regionale 2022)” la Regione autorizza l'Agenzia della Mobilità Piemontese a stipulare un contratto di servizio decennale (2022-2031) per i servizi ferroviari delegati;

- il medesimo articolo dispone che, per gli esercizi successivi al 2024, agli oneri derivanti dal contratto si farà fronte nell'ambito delle autorizzazioni di spesa annualmente disposte dalla legge di approvazione del bilancio.

Richiamato che:

- il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti, approvato con la D.C.R. n. 256-2458 del 16 gennaio 2018, è il principale riferimento per la programmazione poiché definisce gli obiettivi di lungo termine necessari per fronteggiare e anticipare le nuove esigenze di mobilità;

- in tale contesto l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale (TPL) è chiamato a garantire il raggiungimento dei seguenti risultati prioritari:

- accessibilità ed efficacia: il servizio pubblico deve assicurare la disponibilità e la fruibilità a tutti i cittadini, promuovendo la massima integrazione tra le diverse modalità di trasporto; questo ne determina l'utilità (efficacia) come sistema in grado di fornire una risposta adeguata e di alta qualità alla domanda di spostamento;
- sicurezza e vivibilità: aumentando l'incolumità di utenti e personale, il sistema contribuisce direttamente alla vivibilità del territorio attraverso la riduzione della congestione e il miglioramento della qualità della vita urbana;
- efficienza e sostegno economico: la gestione deve puntare alla razionalizzazione della spesa e all'ottimizzazione dell'efficienza, elementi essenziali per sostenere la competitività e l'occupazione delle imprese sul territorio;
- sostenibilità ambientale: il TPL rappresenta un fattore cruciale per il contenimento degli impatti negativi; attraverso la riqualificazione energetica dei mezzi e la limitazione delle emissioni, concorre attivamente al raggiungimento degli obiettivi ecologici e al razionale utilizzo del suolo.

- in sua attuazione, il Piano Regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP), approvato con la D.G.R. n. 6-7459 del 25 settembre 2023, definisce le Macroazioni al 2030 e le azioni specifiche per il TPL, precisando i criteri operativi che fungono da guida per la presente programmazione.

Richiamato, inoltre, che con la DGR n. 52-6344 del 22 dicembre 2022 “Legge regionale 1/2000, articolo 4. Indirizzi per la redazione del Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale 2023-2025 e disposizioni transitorie per il finanziamento dei servizi TPL per l'anno 2023” è stato definito l'iter procedurale per l'approvazione del Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale 2023-2025 ai sensi del quale, tra l'altro l'Agenzia avrebbe dovuto redigere una proposta preliminare e gestire l'intera fase di consultazione (organizzazioni sindacati, associazioni di categoria, consumatori e disabili) prima di ottenere il parere di compatibilità regionale e l'intesa

finale.

Preso atto che l'Agenzia, con nota protocollo n. 0015022 del 26 novembre 2025, ha inviato una relazione dettagliata delle attività svolte in attuazione della sopracitata D.G.R. n. 52-6344 del 22 dicembre 2022 e che da tale relazione si evince quanto segue:

- nel triennio 2023-2025, l'attività dell'Agenzia è stata prevalentemente focalizzata sulla gestione della fase di transizione contrattuale del TPL regionale. Nello specifico, l'AMP ha concentrato la propria attività sull'applicazione della proroga contrattuale per investimenti (di cui all'Articolo 4, paragrafo 4, del Regolamento (CE) n. 1370/2007) come disciplinato dall'Articolo 24, comma 5-bis, del Decreto Legge n. 4/2022. Ciò ha richiesto un intenso e prioritario lavoro per la valutazione e la formalizzazione degli atti aggiuntivi per i contratti in scadenza, vincolando gli operatori a stringenti obblighi di digitalizzazione e qualità;

- contestualmente, l'Agenzia ha dovuto avviare le fasi di consultazione previste dalle Delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, in particolare la n. 48/2017 e la n. 154/2019 e s.m.i., essenziali per definire i lotti e i requisiti tecnici dei futuri bandi di gara, preparatoria dell'assetto post-2026;

- valutato che l'urgenza di vincolare gli operatori ad obblighi immediati di qualità e digitalizzazione per la modernizzazione del settore, in tempi rapidi e in linea con gli indirizzi condivisi dalla Regione, e in coerenza con il progressivo e successivo consolidarsi degli interventi legislativi statali in materia, ha portato a ritenere prioritario privilegiare la transizione contrattuale accelerata e la preparazione delle future gare d'appalto.

Dato atto che, come da verifiche della Direzione regionale Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica:

- stante la priorità conferita alle esigenze contingenti di modernizzazione del settore, gli adempimenti volti alla redazione del PTS 2023-2025 hanno subito uno slittamento; tale ritardo ha determinato la conseguente mancata approvazione del Programma, la cui utilità strategica risulta oggi superata;

- in assenza del PTS 2023-2025 approvato, è stata comunque assicurata la continuità operativa dei servizi di TPL, garantendo la gestione ordinaria dei contratti di servizio in essere (anche sotto regime di obbligo di servizio, ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007), sulla base degli stanziamenti previsti dalle leggi regionali di bilancio e dalla programmazione economico-finanziaria precedente.

Premesso, altresì, che:

- il decreto legge n. 50/2017, convertito con legge n. 96/2017, ha novellato, all'articolo 27, le modalità annuali di riparto del Fondo Nazionale Trasporti (FNT) introducendo nuovi parametri e prevedendo l'applicazione di penali in caso di affidamenti dei servizi non conformi a quanto stabilito dalla norma stessa;

- l'applicazione della norma che definisce i nuovi criteri di riparto del FNT non è ancora completamente operativa, non essendo ancora stato emanato il decreto relativo ai Livelli Adeguati di Servizio (LAS).

Preso atto che lo Statuto dell'Agenzia delinea precisamente il ruolo dei suoi organi interni nel processo di programmazione; in particolare:

- all'articolo 3, comma 3, terzo alinea, l'Agenzia è formalmente riconosciuta come la sede deputata per l'acquisizione da parte dell'intesa prevista dall'articolo 4, comma 5 della legge regionale n. 1/2000, volta alla definizione del Programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico;

- all'articolo 6, comma 3, l'Assemblea è l'organo competente per approvare, su proposta del Consiglio di Amministrazione, gli atti fondamentali dell'Agenzia, tra i quali rientra specificamente il Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale, organizzato per bacini;

- all'articolo 9, le Assemblee di Bacino, sono coinvolte nel processo: a esse vengono sottoposti, prima dell'approvazione, gli schemi dei piani e dei programmi triennali di bacino, predisposti dalle Commissioni tecniche di bacino di concerto con l'Agenzia.

Dato atto che la medesima Direzione regionale Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile,

Trasporti e Logistica, valutate le risultanze emerse dalla rendicontazione delle attività svolte dall'Agenzia nel triennio precedente pur in assenza di un Programma formalmente approvato, le evoluzioni del contesto normativo nazionale e comunitario e gli indirizzi strategici definiti dal PrMoP per il 2030, ha delineato gli indirizzi per l'elaborazione del Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale - triennio 2026-2028, tenendo conto, in particolare, che:

- il medesimo dovrà rispondere non soltanto alle esigenze di mobilità espresse dal territorio, ma anche ai nuovi parametri e vincoli introdotti dall'articolo 27 del citato decreto legge n. 50/2017, oltre che alle altre disposizioni normative sopra citate;
- i suoi contenuti sono da sviluppare in rigorosa coerenza con i macro-obiettivi del Piano Regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP 2030), focalizzandosi sui compiti di gestione, programmazione e coordinamento centrale, i quali si articolano in tre aree di intervento principali: la programmazione dei servizi, la programmazione degli investimenti e il monitoraggio e controllo della qualità;
- sono gestite le agevolazioni tariffarie che nel settore del TPL costituiscono un pilastro fondamentale delle politiche sociali e di promozione della mobilità sostenibile, definite dalla Giunta e dagli Enti locali;
- l'obiettivo primario è garantire l'efficienza del servizio, l'integrazione modale e l'innovazione tecnologica del TPL piemontese in vista delle future gare di affidamento.

Ritenuto necessario, in applicazione delle disposizioni di cui alla legge regionale n. 1/2000, procedere alla formazione e successiva approvazione del Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale 2026-2028 al fine di garantire la continuità e l'efficacia della pianificazione del trasporto pubblico locale.

Dato atto che, a tal fine, la sopra citata Direzione regionale ha delineato l'iter procedurale per l'elaborazione del Programma, articolandolo in fasi distinte e prevedendo un cronoprogramma di riferimento per ciascuna fase come in sintesi di seguito descritto, fermo restando che in caso di inerzia, ritardo ingiustificato o mancato adempimento da parte dell'Agenzia si applicano le disposizioni relative all'esercizio dei poteri sostitutivi da parte della Giunta regionale di cui all'articolo 25 della legge regionale n. 1/2000:

Fase 1 "Elaborazione della proposta preliminare e avvio consultazioni", da gennaio a maggio 2026;

Fase 2 "Finalizzazione tecnica e intesa", da giugno a novembre 2026.

Fase 3 "Acquisizione dei pareri istituzionali", entro il 31 dicembre 2026.

Dato atto inoltre, che, come da verifiche della citata la Direzione regionale Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica:

- la programmazione degli investimenti si basa sulle risorse già assegnate per il rinnovo del materiale rotabile nell'ambito dei Piani Nazionali e dei Contratti di Servizio vigenti,
- le agevolazioni tariffarie PieMove (agevolazione tariffaria nell'uso del TPL per studenti universitari Under 26) e Carta Tutto Treno sono regolate da appositi atti amministrativi annuali o pluriennali.
- la completa definizione delle risorse finanziarie necessarie a coprire l'eventuale ulteriore fabbisogno per l'esercizio, l'aggiornamento della programmazione degli investimenti e l'attuazione delle agevolazioni tariffarie non direttamente incluse nel finanziamento base, sarà oggetto di successivi atti amministrativi in esito e in coerenza all'approvazione definitiva del Programma Triennale dei Servizi 2026-2028.

Ritenuto, pertanto, di approvare, ai sensi dell'articolo 4 della legge regionale n. 1/2000, gli indirizzi per l'elaborazione del Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale, triennio 2026-2028, di cui all'allegato alla presente per farne parte integrante e sostanziale, fermo restando che in caso di inerzia, ritardo ingiustificato o mancato adempimento da parte dell'Agenzia si applicano le disposizioni relative all'esercizio dei poteri sostitutivi da parte della Giunta regionale di cui all'articolo 25 della legge regionale n. 1/2000.

Ritenuto, inoltre, necessario assicurare, per l'anno 2026, la copertura finanziaria dei servizi di

trasporto pubblico, nelle more dell'approvazione del Programma 2026-2028.

Dato atto che la Direzione regionale Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica, a tal fine, ha stimato, per l'anno 2026, un importo massimo di € 556.311.000,00, da corrispondere nel limite di un dodicesimo al mese, per il finanziamento dei servizi e che include anche le spese di funzionamento dell'Agenzia, le agevolazioni tariffarie regionali per le persone con disabilità e le forze dell'ordine, nonché l'incremento previsto dal Piano Economico Finanziario dei Contratti di Servizio ferroviari, come disposto dall'articolo 1 della legge regionale n. 5/2022 sopra richiamata.

Dato atto, inoltre, che, per quanto sopra, il presente provvedimento, per l'importo massimo di € 556.311.000,00, trova copertura nella Missione 10 - Programma 1001, per € 214.444.391,32 sul cap. n. 170544/2026 e per € 20.466.608,68 sul cap. n. 170534/2026, e nella Missione 10 - Programma 1002, per € 32.126.605,89 sul cap. n. 171361/2026 e per € 289.273.394,11 sul cap. n. 171371/2026 del bilancio regionale per l'esercizio finanziario 2025-2027.

Dato atto, altresì, che, come da verifiche della medesima Direzione regionale Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica, delle suddette risorse, l'Agenzia è autorizzata, ai sensi dell'articolo 26, comma 3, della legge regionale n. 1/2000, a destinarne sino ad un punto percentuale alle spese di funzionamento e che di tale quota sono autorizzate alla spesa per il personale € 2.938.857,23 per l'anno 2026.

Viste

- la legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 - Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422;
- la legge regionale n. 5 del 29 aprile 2022 - Legge di stabilità regionale 2022;
- la legge regionale n. 2/2025 "Bilancio di previsione finanziario 2025-2027";
- la D.G.R. n. 12-852 del 03/03/2025 "Decreto legislativo n. 118/2011, articoli 11 e 39, comma 10 e 13. Legge regionale n. 2/2025 "Bilancio di previsione finanziario 2025-2027". Approvazione del Documento Tecnico di Accompagnamento e del Bilancio Finanziario Gestionale 2025-2027";
- la legge regionale n. 15/2025 "Rendiconto per l'esercizio finanziario 2024";
- la legge regionale n. 16/2025 "Assestamento al bilancio di previsione finanziario 2025-2027";
- la D.G.R. n. 5-1482 dell'08/08/2025 - "Bilancio di previsione finanziario 2025-2027. Attuazione della Legge regionale 6 agosto 2025, n. 16 "Assestamento del Bilancio di previsione finanziario 2025 -2027". Variazione al Bilancio Finanziario Gestionale 2025-2027.

Attestato che, ai sensi della DGR n. 8-8111 del 25 gennaio 2024 ed in esito all'istruttoria sopra richiamata, il presente provvedimento non comporta effetti prospettici sulla gestione finanziaria, economica e patrimoniale della Regione Piemonte, in quanto gli oneri derivanti dal presente provvedimento, per l'importo pari a € 556.311.000,00 per l'anno 2026 sono esclusivamente quelli sopra riportati.

Attestata la regolarità amministrativa del presente provvedimento ai sensi della DGR n. 8-8111 del 25 gennaio 2024.

Per quanto sopra, la Giunta Regionale, unanime,

delibera

di approvare, ai sensi dell'articolo 4 della legge regionale n. 1/2000, gli indirizzi per l'elaborazione del Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale, triennio 2026-2028, di cui all'allegato alla presente per farne parte integrante e sostanziale, fermo restando che in caso di inerzia, ritardo ingiustificato o mancato adempimento da parte dell'Agenzia si applicano le disposizioni relative all'esercizio dei poteri sostitutivi da parte della Giunta regionale di cui all'articolo 25 della legge regionale n. 1/2000;

di destinare, per l'anno 2026, nelle more dell'approvazione del suddetto Programma 2026-2028, l'importo massimo di € 556.311.000,00, a copertura dei servizi di trasporto pubblico locale e delle spese in premessa rappresentate;

che il presente provvedimento, per l'importo massimo di € 556.311.000,00, trova copertura nella Missione 10, Programma 1001, per € 214.444.391,32, sul cap. n. 170544/2026 e per € 20.466.608,68 sul cap n. 170534/2026, e nella Missione 10, Programma 1002, per € 32.126.605,89, sul cap. n. 171361/2026 e per € 289.273.394,11, sul cap. n. 171371/2026 del bilancio regionale per l'esercizio finanziario 2025-2027;

di demandare alla Direzione regionale Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica l'adozione degli atti e dei provvedimenti necessari per l'attuazione della presente deliberazione;

che il presente provvedimento non comporta effetti prospettici sulla gestione finanziaria, economica e patrimoniale della Regione Piemonte, come attestato in premessa.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte ai sensi dello Statuto e dell'art. 5 della legge regionale n. 22/2010, nonché ai sensi dell'articolo 26, c. 1, del D.lgs. 33/2013 sul sito istituzionale dell'Ente nella sezione Amministrazione trasparente.

Allegato



Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale

Indirizzi per il triennio 2026 - 2028

Il presente documento è stato elaborato a cura di:

Regione Piemonte

Assessore Trasporti, Infrastrutture, Opere pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione civile, Gestione emergenza
profughi ucraini – *Marco Gabusi*

Direzione

A1800A - Opere Pubbliche, Difesa Del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica

Settori

A1809C - Pianificazione trasporti e infrastrutture e programmazione del trasporto pubblico

A1810D - Monitoraggio e controllo sull'attuazione della programmazione dei servizi e delle infrastrutture di trasporto

A1825A - Interventi regionali per i trasporti

Introduzione

1. Il quadro attuale

1.1 Il nuovi paradigmi della domanda e la riforma necessaria del TPL	3
1.2 Lo scenario legislativo e di finanziamento nazionale	8
1.1.1 La ripartizione del Fondo e l'affidamento dei servizi	
1.1.2 La digitalizzazione	
1.1.3 L'ammodernamento del parco mezzi	
1.1.4 L'integrazione tra TPL e nuovi servizi di mobilità	
1.1.5 Le proposte della Regione Piemonte per il modello LAS	
1.3 Lo stato di attuazione degli indirizzi regionali per il PTS 2023-2025	13

2. Gli indirizzi e le risorse

2.1 Le previsioni del Piano regionale per la Mobilità delle Persone	15
2.2 Gli indirizzi per la programmazione 2026-2028	16
2.2.1 La programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale	
2.2.2 La programmazione degli investimenti	
2.2.3 Il monitoraggio e controllo	
2.2.4 Le agevolazioni tariffarie	
2.3 Le risorse	23
2.3.1 Le risorse per l'esercizio	
2.3.2 Le risorse per gli investimenti	
2.3.3 Le risorse per le agevolazioni tariffarie	

3. L'iter procedurale e il cronoprogramma di elaborazione

3.1 Le fasi e le tempistiche per la definizione del PTS 2026-2028	25
---	----

ANNESSO

Analisi di raccordo programmatico PrMoP - PTS

Introduzione

La disciplina del sistema di Trasporto Pubblico Locale (TPL) in Piemonte è stabilita dalla Legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 che reca "Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422". L'obiettivo primario dell'azione di governo regionale è potenziarne l'efficacia, l'efficienza e la sostenibilità, rendendolo un elemento cardine per lo sviluppo socio-economico e la tutela ambientale del territorio. Per l'attuazione di tale visione, di lungo periodo, il principale riferimento è costituito dal *Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti* che definisce le linee guida e gli obiettivi di lungo termine necessari per fronteggiare e anticipare le nuove esigenze di mobilità (D.C.R. n. 256-2458 del 16.01.2018).

La Legge regionale n. 1/2000, inoltre:

- all'articolo 4, disciplina il *Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale* (PTS), definendo in dettaglio, al comma 5, i suoi ambiti di azione;
- all'articolo 8, istituisce l'*Agenzia della Mobilità Piemontese* (di seguito AMP) quale sede deputata per la programmazione unitaria e integrata dell'intero sistema di mobilità regionale, delegandole e trasferendole le funzioni in materia di TPL regionale.

Il PTS, in coerenza con la pianificazione regionale e d'intesa con gli enti locali aggregati nell'AMP, è chiamato a stabilire:

- gli obiettivi di efficienza ed efficacia nella organizzazione e nella produzione dei servizi;
- l'assetto quantitativo e qualitativo dei servizi minimi;
- le risorse da destinare all'esercizio ed agli investimenti, specificando l'entità di quelle relative al trasporto ferroviario, la ripartizione tra servizi urbani ed extraurbani e quindi tra gli enti soggetti di delega;
- la politica tariffaria per l'integrazione e la promozione dei servizi;
- le modalità di attuazione e revisione dei contratti di servizio pubblico;
- il sistema di monitoraggio dei servizi;
- la rete e l'organizzazione dei servizi regionali amministrati dalla Regione e gli indirizzi di programmazione dei servizi regionali delegati agli enti locali.

Il presente documento è stato elaborato in considerazione dello stato di attuazione del triennio precedente e delle risultanze delle attività svolte dall'Agenzia, pur in assenza di un Programma formalmente approvato, e delinea gli indirizzi per l'elaborazione del Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale per il triennio 2026-2028.

Tali indirizzi tengono conto delle evoluzioni del contesto normativo nazionale ed europeo, nonché delle linee strategiche stabilite dal Piano Regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP 2030), approvato con D.G.R. n. 6-7459 del 2023.

In particolare, il futuro PTS 2026-2028 dovrà:

- rispondere alle esigenze di mobilità del territorio e, al contempo, conformarsi ai nuovi parametri e vincoli introdotti dall'Articolo 27 del D.L. n. 50/2017 e dalle altre normative vigenti;

- sviluppare i propri contenuti in stretta coerenza con i macro-obiettivi del PrMoP, concentrandosi sui compiti di gestione, programmazione e coordinamento centrale, articolati nella programmazione dei servizi, degli investimenti e nel monitoraggio/controllo della qualità;
- gestire le agevolazioni tariffarie, elemento cruciale delle politiche sociali e di promozione della mobilità sostenibile, definite dalla Giunta e dagli Enti locali;
- avere come obiettivo primario l'efficienza, l'integrazione modale e l'innovazione tecnologica del TPL piemontese, in vista delle future procedure di gara.

La programmazione, oltre a conformarsi alla disciplina regionale (l.r. n. 1/2000) e tenere conto delle evoluzioni normative nazionali, adotta i criteri e i metodi di regolazione definiti dall'*Autorità di Regolazione dei Trasporti* quale fondamentale riferimento non solo per le compensazioni economiche e i futuri affidamenti dei servizi ma anche per la definizione delle condizioni minime di qualità e la gestione dei beni indispensabili, incluse le fermate e nodi di interscambio.

Il presente documento si articola in capitoli tematici.

Il Capitolo 1 - Il quadro attuale - analizza il contesto evolutivo e normativo della programmazione regionale. Si focalizza sui nuovi paradigmi della domanda di mobilità, sullo scenario nazionale di finanziamento e sullo stato di attuazione degli indirizzi per il 2023-2025.

Il Capitolo 2 - Gli indirizzi e le risorse - definisce il quadro di riferimento e gli obiettivi per la programmazione 2026-2028, illustrando sia gli indirizzi del piano regionale sia le risorse economiche necessarie per attuare il prossimo Programma Triennale dei Servizi.

Il Capitolo 3 - L'iter procedurale e il cronoprogramma di elaborazione - descrive le fasi e le tempistiche per la redazione del Programma 2026-2028.

Il documento è completato dall'**ANNESSO** che contiene l'analisi di raccordo programmatico tra il PrMoP – e il Programma triennale dei servizi e fornisce la base documentale per le decisioni strategiche.

1. Il quadro attuale

Il presente capitolo analizza il contesto evolutivo e normativo in cui si inserisce la programmazione regionale, focalizzando l'attenzione sui nuovi paradigmi della domanda di mobilità, sull'attuale scenario legislativo e di finanziamento nazionale, illustrandone le ricadute sulla programmazione e gestione regionale, e sullo stato di attuazione degli indirizzi regionali per il Programma Triennale dei Servizi (PTS).

1.1 I nuovi paradigmi della domanda e la riforma necessaria del TPL

Il sistema di TPL in Piemonte è immerso in una fase di adeguamento strutturale dettata dalla profonda evoluzione delle abitudini di mobilità. La diffusione di modelli lavorativi flessibili e l'incremento dei servizi digitali (come e-commerce e formazione a distanza) hanno generato una domanda meno sistematica e più distribuita, con un aumento dell'interesse verso le modalità attive (piedi e biciclette) e una maggiore propensione alla multimodalità. Contestualmente, fattori esogeni come le fluttuazioni dei costi energetici e le criticità persistenti legate alla qualità dell'aria, particolarmente rilevanti in un contesto densamente popolato come la Pianura Padana, impongono una rigorosa ottimizzazione della spesa e accelerano la necessità di soluzioni di mobilità a basso impatto ambientale.

Per rispondere efficacemente a questo scenario e mitigare l'impatto dei costi ambientali, sociali ed economici, non è più rinviabile un nuovo approccio strategico che coinvolga la mobilità in senso ampio. Questo approccio si fonda sulla necessità di una Governance integrata (sia orizzontale che verticale), sull'adozione della strategia ambientale ASI (Avoid, Shift, Improve), e sull'innovazione tecnologica. Si mira a una maggiore flessibilità nell'acquisto dei titoli di viaggio, a migliori sistemi di infomobilità e a una programmazione dei servizi che sia supportata da dati certificati dai Mobility Manager e affiancata da servizi flessibili (on-demand), quando più economici e rispondenti alle esigenze del territorio. Infine, sono essenziali il rinnovo della flotta con alimentazioni sostenibili e il miglioramento delle infrastrutture dedicate.

Il sistema piemontese affronta questa transizione con elementi strutturali consolidati e al contempo con criticità da risolvere. Il Piemonte può contare su un'architettura istituzionale e tecnologica già avanzata: la presenza di un'unica Agenzia regionale per la programmazione e gestione, un sistema di bigliettazione elettronica regionale (BIP) diffuso e una tariffa flessibile (pay-per-use) già approvata rappresentano basi solide. Si aggiungono piattaforme informatiche per l'infomobilità e i Piani Spostamento Casa/Lavoro/Scuola, un Protocollo di intesa per il MaaS e contratti ferroviari affidati a lungo termine. Nonostante i vantaggi tecnologici, il sistema piemontese sconta una frammentazione aziendale con la prevalenza di micro e piccole imprese, la cui integrazione gestionale non è ancora completa (i consorzi sono spesso "di nome ma non di fatto"). Questa frammentazione, unita a bacini di traffico potenzialmente non più allineati alle attuali esigenze, ostacola la riprogrammazione coordinata. Ulteriori criticità includono una programmazione dei servizi non sempre allineata alla nuova domanda, la problematica degli affidamenti in scadenza o prorogati che rallentano il rinnovo delle flotte e la mancata attuazione omogenea di un sistema di tariffazione a consumo sull'intero territorio. Nell'area metropolitana, l'efficacia del TPL è limitata dal clearing tariffario ancora basato su dati statici.

L'efficace esercizio delle funzioni di monitoraggio, controllo e vigilanza costituisce la base analitica indispensabile per migliorare in modo sistematico la qualità del servizio offerto e superare le criticità strutturali. Attraverso la verifica puntuale dei dati e l'individuazione oggettiva delle inefficienze (come la mancata coerenza tra l'offerta e la domanda reale), si possono garantire standard più elevati di efficienza e affidabilità, fattori essenziali per attrarre e fidelizzare un maggior numero di utenti verso il TPL.

Box 1. Il sistema di governance, monitoraggio e controllo del TPL in Piemonte

La Regione Piemonte verifica l'efficacia delle politiche di trasporto pubblico attraverso l'Osservatorio regionale della mobilità (art. 13, l.r. n. 1/2000) che raccoglie i dati relativi ai suddetti servizi, monitora ed aggiorna periodicamente, attraverso il Sistema informativo Regionale dei Trasporti (SIRT) le caratteristiche della domanda e dell'offerta, il flusso della spesa di esercizio e di investimento ed elabora parametri di efficacia, di efficienza e di qualità dei servizi offerti.

I. Il SIRT e il Debito Informativo

La Regione, al fine di costituire e mantenere le basi dati necessarie a supportare le proprie funzioni di pianificazione e di monitoraggio del sistema di trasporto pubblico e di garantire l'interoperabilità del sistema di bigliettazione integrata a livello regionale, istituisce, realizza e gestisce il SIRT, che si fonda sulle infrastrutture tecnologiche del Biglietto integrato Piemonte (BIP) e del portale Sistema Piemonte (attualmente portale "Servizionline" della Regione e la piattaforma "Transit Café" per gli adempimenti in capo all'Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP), per la gestione dei Programmi di Esercizio) a cui gli enti affidanti, i gestori dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e delle infrastrutture a supporto sono tenuti a fare riferimento (c. 10, art. 18 della l.r. n. 1/2000).

I suddetti gestori forniscono alla Regione i dati e le informazioni sui servizi e sulle infrastrutture di trasporto necessari all'alimentazione del SIRT e, pertanto, sono tenuti a dotarsi del sistema di bigliettazione elettronica BIP e a trasferire i dati raccolti al SIRT (c. 11, art. 18 della l.r. n. 1/2000).

La D.G.R. 7-4621 del 6/02/2017, di istituzione e gestione del SIRT, quale strumento per l'ottimale esercizio delle funzioni di pianificazione, programmazione e controllo in materia di trasporto pubblico locale e regionale, in particolare, ha:

- identificato le Banche Dati che costituiscono il SIRT e formalizzato le specifiche tecniche per la predisposizione dei flussi informativi necessari alla loro alimentazione, unitamente alle relative tempistiche e modalità di trasmissione;
- disciplinato le modalità di alimentazione delle Banche Dati costituenti il SIRT, introducendo per alcune di esse l'istituto del Debito Informativo Trasporti (DIT) a cui sono chiamati ad adempiere i soggetti che presiedono alla produzione del dato attraverso i flussi, le modalità e le tempistiche ivi indicate;
- di identificare e mantenere un set di indicatori in materia di TPL, utili anche al successivo sviluppo, sull'infrastruttura informatica regionale, di un "Cruscotto di Monitoraggio Regionale dei Trasporti (CMRT), che renda disponibili le funzioni automatiche per il loro calcolo e per la produzione delle relative reportistiche, identificandone le modalità e le tempistiche di attivazione nell'ambito delle risorse finanziarie disponibili.

II. Gli aggiornamenti e gli sviluppi tecnici

Con DGR 17-5754 del 7/10/2022 sono state approvate le nuove Specifiche Tecniche che aggiornano l'elenco delle Anagrafiche e delle Banche Dati costituenti il SIRT, evidenziando quelle soggette agli adempimenti relativi al DIT. L'esigenza di aggiornamento è sorta in seguito:

- alle verifiche effettuate dagli uffici competenti, presidiando la valorizzazione della Anagrafiche Regionali e delle Banche Dati soggette a DIT;
- alle modifiche migliorative sui sistemi di conferimento dati al SIRT da parte dei soggetti affidanti ed esercenti: da modalità di trasferimento dati tramite semplici moduli su foglio di calcolo si è passati, infatti, alla costituzione di specifiche piattaforme web che garantiscono maggiore qualità e coerenza dei dati inseriti;
- alla trasmissione da parte dei Centri di Controllo Aziendali (CCA) al Centro Servizi Regionale BIP (CSR-BIP) dei dati:

- relativi al servizio effettuato e alla bigliettazione elettronica attraverso il protocollo Bipex (con DD 2779/A1800A del 24/09/2021 è stato approvato l'aggiornamento del protocollo BIPEX alla versione 2.0, al

quale i CCA si sono progressivamente adeguati), che ha raggiunto l'operatività tecnica, la quale condizione ha consentito l'avvio dello sviluppo di Cruscotti per il monitoraggio della qualità dei dati funzionali alle verifiche di adempimento DIT per la Banca Dati "Servizi, Bigliettazione e Frequentazioni";

- relativi al servizio effettuato e monitorato in tempo reale attraverso il protocollo SIRI profilo italiano (Tracciamento Mezzi in Tempo Reale);
- alla sostituzione del sistema informativo, obsoleto, "Omnibus" utilizzato dagli EELL per la gestione dei Programmi di Esercizio Annuali (PEA), il quale è stato sostituito dalla piattaforma web "Transit Cafè" che consente agli Enti committenti ed, in particolare, ad AMP di programmare, creare, gestire, validare e pubblicare i dati del servizio TPL in un ambiente cartografico ed esportarli sia nel formato alfanumerico, utilizzato nei PEA, che nel formato GTFS (General Transit Feed Specification) per la georeferenziazione;
- alla necessità, anche ai fini di garantire l'interoperabilità a livello regionale del sistema BIP, di definire una codifica comune per alcuni "oggetti" del sistema di trasporto pubblico regionale (es: fermate, contratti di servizio, aziende, etc..) a cui tutti i soggetti coinvolti devono fare riferimento. In particolare è emersa la necessità di potersi riferire alla singola corsa come unità elementare di produzione del servizio attraverso un codice univoco regionale, al fine di poter costantemente correlare i dati di programmazione degli enti committenti con i dati di consuntivazione dei soggetti esercenti;
- alla prevista introduzione del Mobile Ticketing (progetto SMARTBIP) e della nuova forma di tariffazione pay-per-use (introdotta con il Piano Triennale dei Servizi TPL 2019-2021 approvato con D.G.R. 7-1782 del 31/07/2020), unitamente alla prevista adozione sul territorio regionale del paradigma MaaS (Mobility as a Service) per l'integrazione di molteplici servizi di trasporto pubblici e privati in un unico servizio digitale necessita di poter disporre a livello di CSR-BIP dei dati di posizionamento in tempo reale dei mezzi;
- al progressivo conferimento automatico da parte delle Aziende/Consorzi al CSR-BIP dei dati di validazione dei titoli di viaggio elettronici che permette di stimare, attraverso appositi algoritmi, i dati di frequentazione, unitamente alla progressiva diffusione dei dispositivi conta passeggeri sui mezzi rende non più necessario il ricorso a campagne di rilevazione;
- alla necessità di dover "popolare" le Banche Dati del SIRT anche con le informazioni relative ai flussi della spesa di esercizio e di investimento, informazioni necessarie al buon funzionamento dell'Osservatorio regionale della Mobilità.

III. Gli effetti delle nuove specifiche tecniche

Nel provvedimento di modifica delle nuove Specifiche Tecniche è stato pertanto previsto:

- di ridefinire l'elenco e le modalità di aggiornamento delle Banche Dati che costituiscono il SIRT e di quelle soggette a Debito Informativo Trasporti, individuando tra esse quelle che assumono il ruolo di Anagrafiche Regionali (Soggetti giuridici TPL, Contratti TPL, Fermate dei servizi TPL, Programmi di Esercizio Annuale), al fine di costituire la fonte autoritativa di informazioni, per alcuni specifici oggetti comuni nel dominio dei Servizi TPL, al quale tutti gli attori del sistema devono fare riferimento nello scambio dei dati, al fine di garantire l'interoperabilità complessiva del SIRT e del sistema BIP;
- che il mancato e/o scorretto utilizzo delle codifiche univoche regionali, ove previsto, è considerato come fornitura di dati incompleti e/o inesatti e, congiuntamente agli obblighi di adempimento DIT delle corrispettive Banche Dati (Dotazione Organica delle aziende di TPL, Veicoli TPL, Servizi, Bigliettazione e Frequentazioni e Servizi, Bigliettazione e Frequentazioni) si intendono assolti laddove l'invio dei dati delle medesime risulti conforme alle indicazioni previste dal predetto provvedimento di Giunta e che, pertanto, le suddette prescrizioni sono potenzialmente soggette alle previsioni di cui al c. 2 bis, dell'art. 19, l.r. n. 1/2000;
- di identificare e mantenere un set di indicatori in materia di trasporto pubblico locale, utili anche al successivo sviluppo, sull'infrastruttura informatica regionale, di un "Cruscotto di Monitoraggio Regionale dei

Trasporti (CMRT), che renda disponibili le funzioni automatiche per il loro calcolo e per la produzione delle relative reportistiche;

- considerando che il protocollo Bipex ha raggiunto l'operatività tecnica, questa condizione ha consentito l'avvio dello sviluppo di Cruscotti per il monitoraggio della qualità dei dati funzionali alle verifiche di adempimento DIT per la Banca Dati "Servizi, Bigliettazione e Frequentazioni". Il CSR-BIP provvedendo a storicizzare ed elaborare i dati ricevuti, li rende disponibili in specifici report di Business Intelligence, tramite cui è possibile effettuare la verifica:

- della corretta e completa ricezione da parte del CSR delle informazioni inviate dai CCA (verifica a carico degli operatori TPL/consorzi);
- dell'adempimento del Debito Informativo Trasporti (verifica a carico di Regione Piemonte);
- dell'adempimento delle condizioni previste dal contratto di servizio (verifica a carico dell'AMP);

- che le Banche Dati del SIRT ed i cruscotti CMRT e CSR Bip siano gli strumenti attraverso cui eserciterà la propria azione l'Osservatorio regionale della mobilità (art. 13 della l.r. n. 1/2000, costituito con DD 677/A1800A del 26/03/2024, di cui alle DDGR 17-5754 del 7/10/2022 e 12-7650 del 6/11/2023).

IV Adempimento alla Direttiva ITS EU 2661/2023

La Direttiva ITS EU 2661/2023, che aggiorna e sostituisce la precedente Direttiva ITS EU 40/2010, definisce le modalità per la diffusione e l'utilizzo di Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS) coordinati e coerenti nell'Unione europea, in particolare attraverso le frontiere tra gli Stati membri e stabilisce le condizioni generali necessarie a tale scopo. La Direttiva Individua, tra le azioni prioritarie per gli Stati Membri, la predisposizione di servizi di informazione sulla mobilità multimodale con l'obiettivo generale di fornire ai passeggeri informazioni rilevanti per poter pianificare i viaggi senza soluzione di continuità su tutto il territorio europeo e attraverso i Regolamenti Delegati 1926/2017 e 490/2024 ne delinea le modalità di attuazione.

A tal fine, le disposizioni comunitarie hanno previsto l'istituzione in ogni stato membro di un "Punto d'accesso nazionale" (National Access Point - NAP") quale collettore per la raccolta dei dati statici e dinamici relativi alla mobilità ed al traffico concernenti le diverse modalità di trasporto dei viaggiatori e che devono essere forniti dalle autorità dei trasporti, dagli operatori dei trasporti, dai gestori delle infrastrutture o dai fornitori di servizi di trasporto.

Il National Access Point (NAP)" italiano per i dati del trasporto pubblico è stato costituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e per la raccolta dei dati di mobilità multimodale prevede la acquisizione delle informazioni in modo automatico da analoghi concentratori territoriali, i "Regional Access Point – RAP" costituiti dalle Regioni, dalle due Province autonome e dalla Società Trenitalia che hanno sottoscritto apposite convenzioni non onerose con il MIT. Per il trasferimento dei dati dai RAP al NAP, i Regolamenti Delegati individuano il protocollo NETEx per i dati statici e il protocollo SIRI per i dati dinamici (real-time).

Per Regione Piemonte il RAP coincide con il CSR Bip, che si occupa della conversione dei dati conferiti dai Centri di Controllo Aziendale delle Aziende/Consorti titolari di Contratti di Servizio da BIPEX a NETEx e a gestire l'invio al NAP.

L'adempimento alla Direttiva europea, in Piemonte, viene pertanto automaticamente assolto da Aziende/Consorti piemontesi con il previsto invio al CSR Bip dei flussi BIPEX e SIRI. Il rispetto delle tempistiche e della qualità prevista nell'invio dei dati da parte dei titolari di Contratti di Servizio costituisce la necessaria condizione per evitare eventuali contestazioni dalla UE in sede di verifiche locali sull'adempimento alla Direttiva, che in casi particolarmente gravi potrebbe esitare in una possibile apertura di una procedura di infrazione per l'Italia.

IV. Le competenze di monitoraggio, controllo e vigilanza

La Regione Piemonte, inoltre, con DGR 8-6436 del 23.01.2023, ha modificato i criteri e le modalità per l'esercizio delle funzioni regionali di monitoraggio e controllo sulla generalità dei servizi di trasporto pubblico d'interesse locale e regionale e sulle infrastrutture a loro supporto, contenuti nella DGR 13-4863 del 8/04/2023, al fine di ridefinire con maggior precisione ed organicità, ferma restando la semplificazione, l'efficienza ed l'efficacia dell'azione amministrativa, i compiti, le funzioni e gli ambiti di competenza dei soggetti coinvolti nelle attività di monitoraggio, controllo e vigilanza, di cui all'art. 18 della l.r. n. 1/2000 ed i relativi ambiti di esercizio, per specificare puntualmente l'ambito di competenza, riconducendo in coerenza con gli specifici ambiti istituzionali i rispettivi compiti dei soggetti coinvolti e rielaborando in modo più chiaro gli elementi che si sono dimostrati contraddittori.

Il quadro normativo e tecnico per la governance digitale dei servizi di TPL determina, pertanto, che:

- risiede in capo alla Regione Piemonte la competenza di verificare la tempestività, la completezza, l'esattezza e la veridicità dei dati soggetti a DIT e di controllare, anche mediante ispezioni e verifiche, che sia garantito il libero accesso al personale incaricato dell'attività di controllo ai veicoli, agli impianti ed alla documentazione tecnica, amministrativa e contabile afferente ai servizi ed alle infrastrutture a supporto del TPL con effetti sanzionatori (art. 19, cc. 2bis, 2ter e 2quater);
- l'AMP, avendo la gestione delle funzioni, ai sensi dell'art. 8, c. 2 e delle deliberazioni di Giunta regionale n. 25-11363 del 23 dicembre 2003 e n. 48-1827 del 27/07/2015, esercita, tra gli altri, il ruolo di vigilanza che si esplica attraverso la continua verifica dell'esercizio dei servizi di TPL e del rispetto degli obblighi contrattuali anche ai fini, accertate le violazioni a carico dei gestori dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, dell'applicazione, ricorrendone le condizioni nell'adempimento delle proprie funzioni, delle penali previste dagli stessi contratti di riferimento, come specificato nei cc. 4 e 5 del medesimo art. 18.

La Regione Piemonte, nel suo ruolo di ente regolatore e finanziatore, ha creato un solido quadro normativo e tecnico per la governance digitale dei servizi di TPL (Box 1). Tale impianto si integra e si articola all'interno di un preciso quadro di riferimento istituzionale, la cui struttura inizia a livello europeo per arrivare a livello nazionale con l'istituzione dell'*Osservatorio Nazionale sulle politiche del TPL*, banca dati anche a supporto del riparto dei fondi statali (Legge 244/2007).

In stretta coerenza con questo modello, la Regione Piemonte ha previsto l'istituzione dell'*Osservatorio Regionale della Mobilità* (art. 13 l.r. n. 1/2000), specificamente incaricato di raccogliere (supportato dal SIRT) dati, monitorare periodicamente la domanda, l'offerta e la spesa, e di elaborare i parametri di efficacia e qualità dei servizi TPL locali, inclusi quelli relativi alla spesa. La Giunta Regionale ha formalizzato l'organizzazione dell'Osservatorio (DGR n. 12-7650 del 6/11/2023), prevedendo la partecipazione di tutti gli attori chiave del settore: dalla Direzione Trasporti (che lo presiede) all'AMP, dai gestori ferroviari (come Trenitalia) alle principali associazioni di categoria.

Un aspetto cruciale del quadro di controllo è la promozione della collaborazione con le Associazioni dei Consumatori e dei Disabili, le cui segnalazioni sono fondamentali per ottimizzare la programmazione e porre la massima attenzione ai diritti dei passeggeri.

Obiettivo dell'azione regionale è utilizzare i punti di forza e il sistema di governance dei dati, rafforzato per affrontare le criticità strutturali, al fine di sviluppare un servizio di TPL integrato, efficiente e sostenibile per il territorio.

1.2 Lo scenario legislativo e di finanziamento nazionale

Il quadro normativo italiano definisce il contesto essenziale in cui si muove la programmazione del TPL piemontese. La Regione Piemonte esercita il suo ruolo di ente regolatore e programmatore in virtù della delega conferita dalla riforma nazionale (D.Lgs. 422/1997), la quale la pone al centro della pianificazione dei servizi, della gestione del Fondo Nazionale Trasporti (FNT) e dell'attuazione del Regolamento CE 1370/2007, attuato dal D.Lgs. 201/2022 (obbligo di gara). Questo scenario è costantemente aggiornato dalle direttive dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito Autorità o ART) e dai piani di finanziamento statale per la digitalizzazione e l'ammodernamento delle flotte che condizionano direttamente le scelte strategiche regionali.

1.2.1 La ripartizione del Fondo e l'affidamento dei servizi

Il finanziamento del Trasporto Pubblico Locale (TPL) nelle Regioni a Statuto Ordinario è gestito principalmente dal Fondo TPL, istituito nel 2013 il cui meccanismo di riparto è stato oggetto di complesse riforme, che, ad oggi, non sono state completamente attuate.

La riforma fondamentale, introdotta dal D.L. n. 50/2017, non è ancora pienamente operativa. Teoricamente, essa prevede che il Fondo sia ripartito in parti uguali:

- 50% in base ai Costi Standard (CS) dei servizi;
- 50% in base al Livello Adeguato di Servizio (LAS).

L'ostacolo principale all'attuazione completa della riforma è la mancanza del Decreto ministeriale relativo alla definizione e alla misurazione dei LAS.

Questa ripartizione si basa sui dati forniti dall'Osservatorio Nazionale TPL, istituito per supportare il riparto e la verifica del settore, e, dal 2024, deve considerare anche i costi dell'infrastruttura ferroviaria regionale.

Altro elemento chiave della riforma è l'introduzione di una penalità del 15% sulle risorse per le regioni che non affidano i servizi tramite evidenza pubblica (gara), salvo le eccezioni previste dal Regolamento CE n. 1370/2007. In relazione alla necessità di mitigare gli effetti della pandemia e di sostenere la modernizzazione, il D.L. n. 4/2022, articolo 24, comma 5-bis (Decreto Sostegni Ter) ha, infatti, introdotto una norma speciale che, di fatto, si configura come un rinvio del termine per l'applicazione delle procedure di gara. Tale disposizione consente l'applicazione della proroga contrattuale (Art. 4, par. 4, Reg. 1370/2007) fino al 31 dicembre 2026. Questa deroga è vincolata all'impegno del gestore di realizzare significativi investimenti (anche parzialmente in autofinanziamento, spesso legati al PNRR) orientati alla sostenibilità ambientale e al miglioramento dei servizi.

Nel vigente quadro di transizione normativa, la programmazione finanziaria regionale è resa complessa e insicura da una duplice problematica:

- la gradualità e l'incertezza nell'introduzione dei nuovi criteri di riparto del Fondo: a causa dei ritardi nell'emanazione del Decreto sui LAS, la piena applicazione dei nuovi criteri è stata rinviata. Per gli anni dal 2020 al 2025, la ripartizione ha seguito un regime transitorio: fino al 2020 si è continuato a usare il criterio della spesa storica. Solo gradualmente si sono introdotti i nuovi criteri: nel 2023 una parte significativa del Fondo è stata ripartita in base ai CS dei servizi e, a partire dal 2024, si è previsto di includere nel calcolo anche i costi di gestione dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale;
- l'introduzione della penalità del 15% per le Regioni che non ricorrono alle gare, unita alla necessità di ricorrere a proroghe contrattuali (come quella prevista dal D.L. n. 4/2022) subordinate a significativi investimenti, crea un circolo vizioso e genera un potenziale e cruciale deficit di risorse per la gestione e lo

sviluppo del sistema, in assenza di un pieno e tempestivo ricorso alle procedure di gara previste dal Regolamento UE.

In questi anni di tentata riforma, la Regione si è trovata a gestire le proprie risorse TPL con criteri di ripartizione ibridi e in continua evoluzione, dove la spesa storica ha prevalso inizialmente, mentre i criteri di costi standard e di qualità sono stati introdotti gradualmente e con difficoltà operative. Inoltre, una modalità di erogazione, che prevede solo l'80% delle risorse tramite anticipazioni mensili e il restante 20% a saldo, può generare problemi di liquidità e tensioni di cassa che gravano sulla gestione finanziaria e sulla capacità della Regione di coprire tempestivamente tutti i costi operativi.

In questo contesto di riforme incomplete e necessità di affidamenti, l'Autorità svolge un ruolo centrale e normativo, definendo i criteri economici e qualitativi che devono essere adottati dalle Regioni nelle future procedure di gara dei servizi TPL. L'azione dell'ART, rafforzata dal recente D.Lgs. n. 201/2022 (Riordino dei servizi pubblici locali di rilevanza economica), si concentra su tre aree principali che influenzano direttamente l'attuazione del Programma Triennale dei Servizi:

- criteri economici e compensazioni: l'Autorità stabilisce i metodi di calcolo per la determinazione delle compensazioni economiche per gli Obblighi di Servizio Pubblico. La sua regolamentazione è essenziale per garantire la trasparenza e l'equilibrio economico-finanziario dei contratti;
- qualità del servizio: l'Autorità definisce le Condizioni Minime di Qualità (CMQ) dei servizi di trasporto locale (Delibera n. 22/2023). Questi requisiti si traducono in obblighi contrattuali che riguardano l'esperienza dell'utente, l'informazione, la puntualità e l'accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture;
- accesso alle infrastrutture: l'Autorità regola l'accesso e l'uso dei beni indispensabili per l'erogazione del servizio, come le autostazioni e i nodi di interscambio, assicurando una gestione equa e influenzando il loro trattamento economico nei piani economico-finanziari.

La programmazione e la gestione regionale del TPL sono, quindi, sottoposte a una doppia pressione esterna: da una parte l'incertezza finanziaria che proviene dall'incompletezza delle riforme nazionali sui criteri di riparto (LAS/CS) e che genera incertezza e tensioni di liquidità (80% anticipato, 20% a saldo); dall'altra il vincolo di affidamento che deriva dalle stringenti imposizioni europee (Reg. 1370/2007) e che spinge al superamento degli affidamenti diretti tramite gare. L'azione dell'Autorità, definendo i criteri economici e qualitativi, può essere cruciale per guidare la Regione in questa transizione verso l'efficienza e la trasparenza.

1.2.2 La digitalizzazione

L'azione di governance del TPL è fortemente potenziata dall'adesione alla digitalizzazione della Pubblica Amministrazione. Il Codice dell'Amministrazione Digitale (CAD) non è solo un vincolo, ma una preziosa opportunità che spinge la Regione e gli Enti delegati, come l'AMP, a garantire l'interoperabilità tra i sistemi informativi e l'utilizzo di piattaforme digitali comuni. Questa sinergia è cruciale per stabilire standard uniformi per la raccolta e lo scambio dei dati di servizio e vendita, come dimostrato nell'evoluzione del sistema di bigliettazione BIP e nei flussi di dati verso il Sistema Informativo Regionale dei Trasporti (SIRT). L'adozione di tali standard assicura la trasparenza e l'uniformità nel monitoraggio del servizio.

Il Piemonte è all'avanguardia in Italia in questo processo, grazie a progetti innovativi come SmartBip, la piattaforma di pianificazione Transit Cafè e il Sistema Informativo Regionale dei Trasporti (SIRT).

1.2.3 L'ammodernamento del parco mezzi

Il rinnovo delle flotte TPL con veicoli a basso impatto ambientale (elettrico, idrogeno, metano) è un obiettivo strategico nazionale sostenuto da un massiccio impianto di finanziamento per la transizione ecologica.

Le risorse più rilevanti provengono dal PNRR, che stanZIA oltre 2,4 miliardi di euro (M2C2 – 4.4.1) per l'acquisto di mezzi puliti destinati prioritariamente alle Città Metropolitane e ai Comuni capoluogo, e dal Fondo Complementare, che aggiunge 600 milioni di euro specifici per accelerare il rinnovo dei bus extraurbani. A ciò si affianca la programmazione di lungo periodo (quindicennale) di cui al Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS), istituito per allineare il parco veicolare agli standard europei e ampliato anche per coprire le infrastrutture di ricarica.

Inoltre, per imporre l'accelerazione del rinnovo, la normativa ha stabilito il divieto di circolazione per i veicoli più inquinanti (Euro 1, 2 e 3, quest'ultimo operativo dal 1° gennaio 2024) indirizzando prioritariamente i fondi alla sostituzione dei veicoli Euro 2 ed Euro 3.

Per quanto riguarda il TPL ferroviario i piani di investimento, previsti nei Contratti di Servizio (CdS) a lungo termine, si concentrano sull'acquisto di nuovi treni regionali e interregionali, spesso finanziati con le Misure PNRR 4.4.2 e 7.1 che destinano fondi specifici alle Regioni. In riferimento al CdS SFR, ai finanziamenti PNRR si affiancano anche quelli derivanti dal PSC 2014-2020, DM 408/2017, DM 164/2021 e dal FSC 2021-2027. A questi si aggiungono fondi dedicati alla sicurezza e all'elettrificazione delle linee per aumentare l'efficienza e ridurre l'impatto ambientale, in coerenza con gli obiettivi di modernizzazione della rete ferroviaria nazionale.

La Regione Piemonte ha rafforzato la propria azione di rinnovo attraverso l'adozione del Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA). Il Piano mira a un significativo miglioramento ambientale attraverso il rinnovo accelerato del parco veicolare del TPL, sia su gomma (Mob.M2.A1a) che su ferro (Mob.M2.A2), con l'obiettivo di ridurre le emissioni; il Piano promuove, inoltre, l'utilizzo di vettori a basso impatto, come il carburante HVO nel trasporto pubblico locale (Mob.M2.A1b), rafforzando l'efficienza e la sostenibilità dell'intero sistema di trasporto regionale.

1.2.4 L'integrazione tra TPL e nuovi servizi di mobilità

La prospettiva nazionale mira a superare la frammentazione del settore trasporti attraverso l'integrazione digitale di tutti i servizi, sia pubblici che privati, nel concetto di Mobility as a Service (MaaS). Questa strategia è guidata e finanziata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) con progetti come MaaS for Italy, che ambiscono a creare piattaforme digitali uniche capaci di offrire all'utente finale la possibilità di pianificare, prenotare e pagare diversi servizi di mobilità (TPL, sharing, taxi, NCC) in un'unica piattaforma. Tale visione è supportata dalla digitalizzazione che impone un chiaro obbligo di adesione per tutti gli operatori di TPL e servizi connessi a sistemi di bigliettazione integrata e multicanale. Ciò significa che le piattaforme devono supportare logiche avanzate come il pay-per-use (paghi in base all'uso effettivo) e il best fare (il sistema calcola automaticamente la tariffa più conveniente per l'utente), garantendo un'esperienza di viaggio fluida e orientata al cliente.

In questo contesto, il Piemonte si posiziona come una delle regioni più avanzate a livello nazionale: la Regione e l'AMP, attraverso l'evoluzione del sistema di bigliettazione elettronica BIP (Biglietto Integrato Piemonte), hanno già realizzato e stanno implementando molte delle funzionalità richieste dalla visione MaaS. L'introduzione di SmartBip e la spinta verso la tariffazione pay-per-use e l'integrazione dei titoli (Formula, BIPforMaaS) dimostrano che il sistema piemontese è già tecnologicamente pronto a recepire e integrare i requisiti del progetto MaaS for Italy.

Anche se i servizi di Taxi e NCC (disciplinati dalla L. n. 21/1992) non sono TPL di linea, il loro coinvolgimento è cruciale per la piena realizzazione del MaaS. Nonostante le recenti controversie normative e le sentenze della Corte Costituzionale (relative, ad esempio, all'illegittimità dell'obbligo di rientro in rimessa per gli NCC e alle restrizioni sul rilascio di autorizzazioni e licenze per NCC e taxi), la tendenza è verso l'utilizzo di strumenti tecnologici e piattaforme che possano rendere i servizi più efficienti e integrabili. L'attivazione del Registro

Elettronico NCC Taxi (RENT) da parte del MIT e i tentativi di regolamentazione digitale (come il foglio di servizio elettronico) evidenziano lo sforzo di integrare anche questi settori nel sistema di monitoraggio nazionale, pur nel rispetto delle competenze regionali (o locali, ove le funzioni siano state delegate) e della libertà di impresa. Ad esempio, la Regione Piemonte ha delegato le funzioni amministrative relative al settore del trasporto non di linea alle Province, a differenza di quanto fatto da altre Regioni.

Il Piemonte sta attivamente lavorando per integrare i servizi di mobilità non di linea (Taxi e NCC) nel MaaS: la Regione è parte del programma nazionale "MaaS for Italy" e ha lanciato il progetto sperimentale "MaaS Piemonte", progetto che integra treni, autobus, mobilità condivisa e, in modo cruciale, Taxi (attraverso l'adesione di specifiche "Super App" come WeTaxi o MooneyGO) in un'unica piattaforma digitale per la pianificazione e l'acquisto. Per incoraggiare l'uso di questi servizi integrati, la Regione ha erogato Bonus mobilità (come il "Bonus mobilità turismo Piemonte") che offrono sconti sull'utilizzo combinato di TPL, parcheggi e, appunto, i servizi Taxi. A livello normativo più generale, la Regione è coinvolta nel processo di armonizzazione dei regolamenti NCC e Taxi.

1.2.5 Le proposte della Regione Piemonte per il modello LAS

Il Piemonte ha avanzato una serie di indicazioni finalizzate a rivedere l'attuale proposta di modello nazionale per la ripartizione del Fondo Nazionale Trasporti (FNT), in modo da assicurare che il meccanismo finanziario riconosca e premi l'efficienza raggiunta dal TPL regionale. La priorità della Regione è ottenere l'apertura di un confronto tecnico-politico per migliorare il modello LAS nella convinzione che solo dati aggiornati possano riflettere la realtà. Le richieste avanzate includono:

- aggiornare le basi dati al 2025, integrando le modifiche strutturali della rete: il modello attuale utilizza una matrice del pendolarismo ISTAT obsoleta (2011), che si prevede di usare fino al 2031. Questa impostazione ignora le profonde riorganizzazioni del servizio regionale, lo sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano e l'estensione della metropolitana, rendendo i calcoli poco verificabili e ad alto margine di errore. Inoltre, la Regione respinge la valutazione dell'utenza potenziale tramite interviste telefoniche (giudicate "soggettive e umorali"), proponendo criteri più oggettivi legati alla qualità, quantità del servizio e alla programmazione infrastrutturale (es. mobility manager);
- riconoscere e compensare i costi dei servizi interregionali e internazionali finanziati dalla Regione: il modello attuale non riconosce i costi sostenuti dal Piemonte per servizi che superano i confini regionali e genera una grave disparità più specificatamente in merito a:
 - servizi interregionali e internazionali: il Piemonte finanzia interamente servizi ferroviari che collegano Lombardia, Liguria e persino le linee transfrontaliere strategiche Cuneo-Ventimiglia e Domodossola-Iselle/Brig (verso la Svizzera). Questi costi, a esclusivo carico della Regione, non vengono considerati nel calcolo dei LAS;
 - servizi intercity: mentre in altre regioni i treni Intercity finanziati dallo Stato coprono la domanda pendolare, in Piemonte sono carenti o assenti (come l'eliminazione degli Intercity sulla Torino-Milano). Ciò costringe la Regione a farsi carico con il TPL regionale di una domanda che altrove è coperta dallo Stato;
- tutelare le regioni virtuose: il Piemonte chiede una ripartizione più equa a tutela delle regioni che hanno lavorato per razionalizzare il sistema. La ripartizione attuale, basata sul costo standard totale, favorisce le regioni con un costo standard più elevato, finendo per premiare l'inefficienza a scapito delle regioni che, come il Piemonte, hanno investito nell'efficienza e nella razionalizzazione del TPL. Per garantire equità e non penalizzare l'efficienza, la Regione ha chiesto il rinvio del decreto LAS e che il nuovo metodo di ripartizione venga applicato solo alla quota eccedente il fondo del 2020.

Per affrontare queste criticità, il Piemonte auspica l'apertura di un tavolo di confronto tecnico-politico nazionale per ricalibrare i criteri del modello LAS.

1.3 Lo stato di attuazione degli indirizzi regionali per il PTS 2023-2025

Il triennio 2023-2025 ha rappresentato una fase strategica per il TPL regionale, concentrata sulla gestione della transizione contrattuale e sulla modernizzazione del settore. L'urgenza di vincolare gli operatori a obblighi immediati di digitalizzazione e qualità, in linea con gli indirizzi regionali e il progressivo consolidamento normativo statale, ha imposto di privilegiare la transizione contrattuale accelerata e la preparazione delle future gare d'appalto.

La fase di transizione contrattuale del TPL regionale è stata inizialmente dettata dall'emergenza pandemica, la quale aveva imposto la sospensione delle procedure di gara e l'imposizione di obblighi di servizio ai sensi dell'Art. 5 del Regolamento CE 1370/2007 per garantire la continuità operativa. Successivamente, tale fase è stata orientata dalla Giunta Regionale (DGR 52-6344 del 22 dicembre 2022) verso l'applicazione della "Proroga per Investimenti" (ex D.L. n. 4/2022), con l'obiettivo di sostenere la modernizzazione del settore. E' stato dedicato un intenso lavoro alla valutazione della sussistenza dei presupposti per concedere la proroga ai contratti in scadenza, vincolando gli operatori al rispetto di obblighi stringenti di digitalizzazione e qualità (es. adozione di SmartBip, pay-per-use, conferimento dati al CSR-BIP). Tali atti aggiuntivi, con scadenza fissata al 31 dicembre 2026, sono stati completati nel corso del 2024, ad eccezione del Bacino Sud, annullato da sentenza del Consiglio di Stato, che ha imposto un nuovo obbligo di servizio per 12 mesi.

Parallelamente, sono state avviate le fasi di consultazione di mercato, strutturate in incontri con gli enti locali e gli operatori TPL e workshop tematici, per definire i lotti e i requisiti tecnici. Queste attività sono state preparatorie della base essenziale per la pubblicazione dei bandi di gara che avranno luogo al termine del periodo di proroga.

Il conferimento di priorità a queste esigenze contingenti di modernizzazione del settore e alla preparazione delle gare ha, nei fatti, determinato lo slittamento degli adempimenti per il PTS 2023-2025 e la conseguente mancata approvazione del Programma.

Si precisa, tuttavia, che in assenza di un PTS 2023-2025 formalmente approvato, la Regione ha comunque assicurato la continuità operativa dei servizi di TPL, garantendo la gestione ordinaria dei contratti di servizio in essere (anche sotto regime di obbligo di servizio, ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007), sulla base degli stanziamenti previsti dalle leggi regionali di bilancio e dalla programmazione economico-finanziaria precedente.

Il presente paragrafo contribuisce a fare sintesi delle ulteriori azioni intraprese dall'AMP in coerenza con tali indirizzi e finalità. Si fa riferimento alla relazione dettagliata inviata con nota protocollo n° 0015022 del 26/11/2025 (conservata agli atti della Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica), che rendiconta le attività svolte dall'Agenzia in tale contesto.

Le principali attività sono descritte di seguito in sintesi, aggregate per macro-aree tematiche:

- **programmazione basata sui dati e nuove tecnologie:** la programmazione dei servizi è stata profondamente rivista, puntando sullo sviluppo digitale e sull'integrazione di nuove fonti di dati. Per ottenere un'analisi della domanda più precisa, sono state integrate piattaforme come EMMA (per i Piani Spostamento Casa/Lavoro/Scuola) e i Big Data anonimi derivanti dalla telefonia mobile. Strumenti come il software REMIX sono stati acquisiti per la pianificazione e simulazione delle reti. Parallelamente, attraverso la Cabina di Regia TPL, sono stati coordinati progetti chiave come SmartBIP e MaaS, definendo gli obblighi contrattuali per gli operatori per spingere l'innovazione;
- **integrazione modale e riduzione della frammentazione:** un obiettivo centrale dell'azione di AMP è stato il miglioramento dell'intermodalità e l'ottimizzazione dell'offerta. L'AMP ha operato per:

- il coordinamento ferro-gomma: la programmazione dei servizi automobilistici è stata ri-orientata per fungere da adduzione e distribuzione verso le stazioni ferroviarie, riducendo le sovrapposizioni e privilegiando soluzioni a chiamata nelle aree a domanda debole. I servizi ferroviari interregionali sono stati programmati attraverso un costante coordinamento con le altre regioni (es. PACA) e l'uso della piattaforma ASTRO IF per le tracce orarie.

- l'integrazione tariffaria e sharing: è stata promossa l'integrazione tariffaria (BIPforMaaS, titoli Formula) e modale, con l'avvio di progetti di collaborazione tra aziende TPL e servizi di sharing mobility, in coerenza con gli indirizzi nazionali;

- la riorganizzazione territoriale: è stata avviata un'istruttoria con gli stakeholder per la verifica funzionale dei bacini di mobilità, evidenziando la necessità di ridurre la frammentazione gestionale e rafforzare l'integrazione tariffaria;

• **gestione centralizzata e standardizzazione:** l'AMP ha consolidato la gestione amministrativa e contrattuale attraverso piattaforme digitali, in linea con il CAD:

- anagrafiche e banche dati: l'Anagrafica dei Programmi di Esercizio Annuali (PEA) e l'Anagrafica dei Contratti TPL sono aggiornate e si sta lavorando per garantire la coerenza dei dati; altre anagrafiche/banche dati del SIRT di competenza di AMP, includono i Contratti TPL (per la parte di competenza) e le Fermate dei servizi TPL. L'AMP gestisce inoltre le Banche Dati soggette a DIT (Debito Informativo Trasporti) relative alla Dotazione Organica (Modulo B) e ai Veicoli TPL.

- controllo di qualità: è in via di ridefinizione la standardizzazione del processo di monitoraggio e consuntivazione del servizio reso, vincolando gli operatori al conferimento dei dati digitali al Sistema CSR-BIP (vendita, validazione, conta passeggeri) per la verifica degli indicatori di performance (puntualità e affidabilità);

- gestione risorse e investimenti: le risorse aggiuntive per i servizi automobilistici sono state ripartite tra i Bacini applicando i criteri ART e verificando la congruità delle compensazioni tramite i costi standard. Inoltre, viene coordinato l'uso dei fondi per gli investimenti in materiale rotabile per prevenire sovrapposizioni e garantire la legittimità dei mezzi;

- procedure amministrative digitali: piattaforme dedicate, come la Banca dati Veicoli TPL, sono utilizzate per la gestione informatizzata dei procedimenti amministrativi (es. immatricolazione veicoli, Art. 87 CdS); è stato inoltre avviato il percorso di digitalizzazione di alcuni procedimenti amministrativi legati al TPL.

Infine, l'intera programmazione è stata supportata dalla piattaforma AMPartecipa, garantendo il coinvolgimento degli stakeholder e la coerenza con le direttive regionali, culminando nella redazione dei Piani di Bacino essenziali per le future gare.

2. Gli indirizzi e le risorse

Il presente capitolo delinea il quadro di riferimento per la programmazione, definendo gli indirizzi e gli obiettivi per il triennio 2026-2028. Vengono inoltre illustrate le risorse economiche disponibili, delineando la capacità finanziaria necessaria per darne attuazione nel prossimo Programma Triennale dei Servizi.

2.1 Le previsioni del Piano regionale per la Mobilità delle Persone

Il TPL è il principale strumento operativo attraverso cui la Regione realizza la visione delineata nel *Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti* ed è chiamato a favorire il raggiungimento dei seguenti risultati prioritari:

- accessibilità ed efficacia: il servizio pubblico deve essere accessibile e fruibile da parte di tutti i cittadini, promuovendo la massima integrazione tra le diverse modalità di trasporto. Questo ne determina l'utilità (efficacia) come sistema in grado di fornire una risposta adeguata e di alta qualità alla domanda di spostamento;
- sicurezza e vivibilità: aumentando l'incolumità di utenti e personale, il sistema contribuisce direttamente alla vivibilità del territorio attraverso la riduzione della congestione e il miglioramento della qualità della vita urbana;
- efficienza e sostegno economico: la gestione deve puntare alla razionalizzazione della spesa e all'ottimizzazione dell'efficienza, elementi essenziali per sostenere la competitività e l'occupazione delle imprese sul territorio;
- sostenibilità ambientale: il TPL rappresenta un fattore cruciale per il contenimento degli impatti negativi. Attraverso la riqualificazione energetica dei mezzi e la limitazione delle emissioni, concorre attivamente al raggiungimento degli obiettivi ecologici e al razionale utilizzo del suolo.

L'orientamento strategico fino al 2030 è definito dal *Piano Regionale della Mobilità delle Persone* (PrMoP), approvato dalla Giunta Regionale (D.G.R. n. 6-7459 del 25 settembre 2023) in attuazione del Piano Trasporti. Il PrMoP stabilisce le Macroazioni al 2030 e le azioni specifiche per il TPL, precisando i criteri operativi che fungono da guida per la presente programmazione.

Per valutare lo stato di avanzamento di tali direttive e calibrare di conseguenza gli obiettivi futuri, è stata svolta una disamina tecnica delle azioni e sottoazioni/attività previste dal PrMoP, esaminando approfonditamente quanto è già stato realizzato o è in corso di attuazione.

Tale analisi, è stata organizzata per i macroambiti di intervento strategico secondo cui opera il Programma Triennale: programmazione dei servizi, programmazione degli investimenti, monitoraggio e controllo.

Il dettaglio è disponibile nell'*Annesso. Analisi di raccordo programmatico PrMoP - PTS* al presente documento.

Sulla base dei risultati di questa disamina tecnica, e in coerenza con il ruolo di gestione e sviluppo del TPL attribuito all'Agenzia dalla L.R. n. 1/2000, il paragrafo successivo è dedicato alla definizione degli indirizzi che mirano a garantire la prosecuzione senza soluzione di continuità delle attività in corso, in attuazione dei precedenti indirizzi.

2.2 Gli indirizzi per la programmazione 2026-2028

Il presente paragrafo espone gli indirizzi per l'elaborazione del Programma Triennale dei Servizi (PTS) 2026-2028 di Trasporto Pubblico Locale (TPL) in Piemonte. Questi indirizzi sono stati formulati a partire dall'esperienza maturata nel triennio precedente (2023-2025) e tengono in stretta considerazione l'evoluzione del contesto normativo nazionale e comunitario. Essi si sviluppano in rigorosa coerenza con i macro-obiettivi del Piano Regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP 2030), focalizzandosi sui compiti di gestione, programmazione e coordinamento centrale. Tali compiti si articolano in tre aree di intervento principali: la programmazione dei servizi, la programmazione degli investimenti e il monitoraggio e controllo della qualità. Inoltre, vengono affrontate le agevolazioni tariffarie che nel settore del TPL costituiscono un pilastro fondamentale delle politiche sociali e di promozione della mobilità sostenibile. L'obiettivo primario è garantire l'efficienza del servizio, l'integrazione modale e l'innovazione tecnologica del TPL piemontese in vista delle future gare di affidamento.

2.2.1 La programmazione dei servizi di trasporto pubblico

La programmazione del TPL si articola su una strategia fondamentale a doppio binario: da un lato, mira al miglioramento concreto e strutturale dell'offerta fisica del servizio; dall'altro, è orientata alla modernizzazione della gestione, dell'accesso ai servizi, della tariffazione e dell'efficienza economica. L'adozione di questo approccio bilanciato è essenziale per garantire uno sviluppo sostenibile, integrato ed equilibrato dell'intero sistema di trasporto. In questo contesto, l'Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP) assolve un ruolo centrale e multifunzionale. La sua azione si articola attraverso quattro macro-temi strategici, configurandosi come l'organo tecnico-attuatore dell'intera programmazione. L'AMP è chiamata a sostenere l'efficienza economica del sistema, assicurata mediante un monitoraggio costante e rigoroso, e a promuovere attivamente l'innovazione del TPL verso un modello moderno, integrato e pienamente accessibile (MaaS).

I. Ridisegno e potenziamento dell'offerta

Questo macrotema si concentra sull'ottimizzazione della rete e sull'integrazione modale per superare inefficienze e migliorare la qualità del servizio per tutti gli utenti. In particolare:

- **Riprogrammazione territoriale:** occorre attuare la riprogrammazione dei servizi di Bacino al fine di eliminare le sovrapposizioni non “collaborative” (gomma-gomma/ferro), laddove queste continuino a riscontrarsi, e di gerarchizzare l'offerta, connettendo efficacemente i poli di mobilità.
- **Gestione del TPL rapido di massa:** è necessario presidiare il completamento degli interventi infrastrutturali (Metro L1/L2, SFM) e programmare un'offerta evolutiva dei servizi, garantendone l'adeguamento progressivo e sincronizzato con i rilasci infrastrutturali e definendo le necessarie salvaguardie urbanistiche con i Comuni.
- **Servizi per le Aree Deboli:** nelle aree periferiche, è opportuno presidiare i tavoli per la mobilità sostenibile per orientare le proposte locali. La progettazione locale e l'infomobilità diviene base metodologica per definire soluzioni puntuali e alternative al servizio di linea, garantendo efficienza ed inclusione sociale.
- **Coordinamento ferroviario:** è indispensabile assicurare la gestione dei servizi programmati e formulare proposte di coordinamento dei servizi ferroviari (SFR e Intercity) legate alle nuove infrastrutture.

II. Integrazione e cooperazione istituzionale

L'azione si focalizza sull'armonizzazione dei servizi che superano i confini amministrativi promuovendo l'uso del trasporto collettivo su larga scala.

- **Coordinamento interregionale:** si ravvisa l'esigenza di garantire che la gestione dei servizi programmati sia coerente e supporti il coordinamento interregionale. Tale azione è fondamentale per garantire agli utenti la continuità territoriale del servizio di TPL anche oltre i confini amministrativi regionali, ovviando così alle criticità derivanti dalla regionalizzazione delle competenze.
- **Trasporto transfrontaliero:** risulta opportuno presidiare i tavoli di cooperazione transfrontaliera. Questo ruolo è fondamentale per supportare lo sviluppo coordinato di un modello di mobilità alpina che garantisca integrazione modale, interoperabilità e infomobilità.

III. Gestione Economica, Efficienza e Affidamenti

Questo macrotema pone l'efficienza contrattuale e l'uso ottimale delle risorse al centro del processo decisionale per assicurare la sostenibilità e la qualità del servizio.

- **Affidamento pluriennale dei servizi ai sensi del reg. Europeo 1370/2007:** il raggiungimento di questi obiettivi strategici richiede la continuità nelle azioni già avviate dall'AMP e definite in attuazione dei precedenti indirizzi e linee guida della Giunta regionale, in conformità con le deliberazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.
- **Ottimizzazione fiscale:** considerato che una quota del finanziamento regionale è utilizzata per la copertura dell'IVA (10%) dei Contratti di Servizio, e che buona parte di essa non è recuperabile anche in virtù dell'attuale forma giuridica di AMP (Consorzio di Enti), è opportuno valutare i vantaggi di una nuova forma giuridica dell'Agenzia che permetta la detraibilità dell'IVA e ne migliori la gestione senza comprometterne la governance.

IV. Innovazione tariffaria e accessibilità (MaaS)

L'obiettivo è la digitalizzazione del sistema tariffario e la semplificazione dell'accesso ai servizi, rispondendo alle crescenti esigenze di mobilità flessibile e integrata.

- **Digitalizzazione, MaaS e Accesso ai Servizi:** questo processo di trasformazione si concretizza attraverso lo sviluppo di SmartBip, la gestione del "consorzio" di vendita e la piena evoluzione verso la Mobility as a Service (MaaS). Il raggiungimento di questi obiettivi prevedono continuità nelle azioni già attivate da AMP in attuazione dei precedenti indirizzi e linee guida definite precedentemente dalla Giunta regionale.

2.2.2 La programmazione degli investimenti

La programmazione degli investimenti pone la sua massima priorità sulla modernizzazione della flotta, concentrandosi sull'eco-compatibilità dei mezzi e sul miglioramento degli standard di servizio. Parallelamente, mira anche all'adeguamento funzionale dei nodi di interscambio, riconoscendoli come elementi cruciali per l'efficacia della rete.

I. Funzionalità e valorizzazione dei nodi per lo *shift modale*

L'obiettivo è assicurare l'integrazione tra i diversi vettori di trasporto, trasformando i nodi in centri efficienti di scambio modale.

- **Innovazione digitale e qualità:** risulta essenziale promuovere la digitalizzazione per lo sviluppo di sistemi informativi multimodali in tempo reale (cruciali per il MaaS) e supportare l'introduzione di specifici indicatori di performance legati all'interscambio nei Contratti di Servizio.
- **Inclusione della micromobilità:** è fondamentale promuovere e monitorare attivamente l'intermodalità Bici-TPL sui principali nodi, coordinando il dialogo con gestori e aziende per definire sistemi di prenotazione e stabilire standard più elevati per il trasporto bici a bordo (anche con soluzioni esterne). Occorre sostenere lo sviluppo infrastrutturale dedicato (velo-stazioni, ciclo-posteggi) e implementarne il monitoraggio per valutarne l'efficacia.

II. Rinnovo della Flotta e Adeguamento degli Standard

L'ammodernamento del parco veicolare TPL è indirizzato verso standard elevati di eco-compatibilità e di accessibilità universale. Il processo è coordinato dall'AMP, in virtù della delega tecnico-amministrativa che ricomprende le funzioni di programmazione, gestione, attuazione, verifica e rendicontazione degli investimenti.

- **Gestione del rinnovo e investimenti:** occorre gestire l'attuazione dell'azione di rinnovo del materiale rotabile su gomma, garantendo l'acquisto di autobus eco-compatibili (elettrici, ibridi, ecc.) a fronte della sostituzione dei mezzi ambientalmente più obsoleti. Occorre inoltre monitorare costantemente la coerenza tecnica ed economica degli acquisti effettuati dalle aziende e il rispetto delle tempistiche stabilite sia dai decreti ministeriali sia dagli atti amministrativi regionali. Risulta inoltre opportuno, per gli investimenti in materiale rotabile automobilistico, un efficace coordinamento tra le risorse regionali e quelle degli Enti locali. Risulta anche essenziale il monitoraggio del Piano di Investimenti per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario nell'ambito del Contratto di Servizio Ferroviario (SFR).
- **Standardizzazione delle fermate TPL:** è opportuno elaborare il quadro esigenziale per l'adeguamento progressivo delle fermate, integrando i criteri dettati dall'Autorità (Delibera n. 53/2024), con le esigenze di miglioramento (accessibilità, comfort). Risulta fondamentale assicurare la coerenza informativa dell'Anagrafica Regionale delle Fermate (SIRT) e definire le specifiche tecniche per l'adeguamento, garantendo la riconoscibilità univoca del servizio e l'accessibilità delle dotazioni.

III. Priorità e rapidità di percorrenza del TPL

La competitività del TPL, in termini di velocità commerciale, è un obiettivo strettamente correlato all'uso del territorio e alla sua pianificazione di competenza degli Enti locali (Comuni e Province). È fondamentale, pertanto, che gli Enti locali aderenti all'AMP collaborino e operino sulle rispettive pianificazioni territoriali per l'implementazione delle misure necessarie.

- **Pianificazione della priorità:** è importante promuovere la pianificazione/indirizzare gli interventi infrastrutturali sulla rete viaria all'interno dei bacini per garantire la priorità di accesso e la rapidità del TPL in primis verso i nodi ferroviari, quale azione essenziale per incentivare efficacemente lo *shift* modale dalla vettura privata al trasporto pubblico.

- **Monitoraggio delle soluzioni tecnologiche:** occorre individuare quali Comuni con servizio di TPL urbano abbiano implementato dispositivi per la rilevazione automatica dei transiti, sia nella gestione della priorità semaforica (Traffic Light Priority - TLP) sia nelle attività di controllo del servizio.

2.2.3 Il monitoraggio e controllo

La trasformazione digitale e gestionale del TPL è l'elemento centrale del modello regionale e si realizza attraverso un approccio multifunzionale. Tale approccio è orientato a fondare ogni decisione di programmazione su dati verificati e su un dialogo istituzionalizzato, fungendo così da catalizzatore per la trasparenza, supportando la riforma dei processi decisionali e guidando l'evoluzione strategica del TPL verso il modello integrato di servizio (Mobility as a Service – MaaS). L'AMP, in qualità di soggetto delegato, agisce simultaneamente su tre fronti: esercita la funzione di custode dell'informazione, ricopre il ruolo di coordinatore della governance e opera come certificatore della qualità del sistema.

I. Piattaforme digitali e governo dei dati

I dati operativi e strategici, fondamentali per la programmazione e l'evoluzione del TPL verso un sistema *Smart*, devono essere gestiti, custoditi e integrati centralmente.

- **Piena funzionalità BIP e MaaS:** occorre garantire e coordinare la qualità del dato operativo (BIPEX), sollecitando le aziende TPL a migliorare la trasmissione dei flussi e assicurando la coerenza tra i Programmi di Esercizio e i dati inviati. E' importante assicurarsi che le Aziende abbiano pieno accesso ai cruscotti di analisi (CSR-BIP) per una gestione informata. Risulta inoltre fondamentale la partecipazione strategica alla *governance* SmartBIP e ai tavoli MaaS (inclusa la Cabina di Regia MaaS ToMove) concentrando l'attenzione a temi cruciali come il trattamento dati e la futura implementazione del sistema Pay-per-use.
- **Integrazione strategica dei dati:** è necessario sfruttare strategicamente gli strumenti e i dati di mobilità resi disponibili dalla Regione. Questo si traduce nell'integrare attivamente i dati EMMA (Piani casa-lavoro/scuola) nei processi di programmazione e nell'utilizzo di strumenti di Business Intelligence (BI) per analisi strategiche. Risulta opportuno acquisire e utilizzare anche dati arricchiti (salute/ambiente) dai Mobility Manager e il database georeferenziato della rete ciclabile come base informativa prioritaria per la programmazione intermodale.
- **Sviluppo MaaS:** è essenziale utilizzare attivamente l'esperienza e i dati delle sperimentazioni MaaS (MaaS4Piemonte e MaaS ToMove) per orientare lo sviluppo di SmartBIP e facilitare la futura unificazione dei sistemi MaaS a livello regionale e metropolitano.

II. Governance e dialogo istituzionale

Questo macro-tema evidenzia l'esigenza di riformare i processi decisionali per assicurare maggiore efficacia e tempestività nella programmazione del TPL. Grazie alla sua natura di consorzio di enti e alla sua ampia rappresentatività istituzionale, l'AMP è la sede istituzionale per il confronto tra le esigenze espresse dal territorio e le risorse disponibili per la definizione dell'offerta di servizio.

- **Istituzionalizzazione della domanda:** risulta importante promuovere e guidare la revisione dello Statuto e dei regolamenti per regolamentare e formalizzare le attività delle Assemblee di Bacino. L'obiettivo è istituzionalizzare un dialogo effettivo che porti le istanze della domanda (Comuni non

aderenti, Associazioni Consumatori, disabilità, Mobility Manager) sul tavolo deliberante dell'offerta, garantendo l'integrazione sistematica di istanze fondamentali come l'accessibilità e la qualità.

- **Regolamentazione MaaS:** è auspicabile la partecipazione strategica e attiva alla Cabina di Regia MaaS per contribuire alla definizione delle future regole del sistema MaaS regionale. Obiettivo primario è assicurare che le nuove regole tengano conto delle esigenze di integrazione dei servizi TPL gestiti dall'AMP con i servizi non di linea e i MaaS Operator.

III. Controllo, Certificazione e Qualità

La certificazione della qualità operativa dei servizi di TPL è cruciale per una pianificazione efficace e una corretta accountability degli operatori.

- **Certificazione e governance:** occorre garantire la qualità certificata dei servizi TPL e rafforzare la governance dei controlli. Ciò si esplica nella partecipazione strategica e costante all'Osservatorio Regionale della Mobilità e nell'utilizzo delle sue analisi per verificare l'efficacia dei Contratti e orientare la futura programmazione. L'attività di controllo e vigilanza sui servizi TPL è gestita operativamente anche attraverso il SIRT (Sistema Informativo Regionale dei Trasporti); in tale contesto è cruciale definire e implementare operativamente le nuove procedure di controllo sui servizi TPL, cercando attivamente di innovare gli schemi di verifica della qualità basati sulle migliori pratiche.

2.2.4 Le agevolazioni tariffarie

Le agevolazioni tariffarie nel settore del TPL in Piemonte costituiscono un pilastro fondamentale delle politiche sociali e di promozione della mobilità sostenibile. L'intera disciplina di riferimento è stabilita dalla Legge regionale n. 1/2000. Questa legge definisce chiaramente il ruolo e gli strumenti della Regione in materia:

- l'articolo 11 stabilisce il quadro generale della competenza tariffaria regionale, fungendo da fondamento legale per l'intervento in materia tariffaria e includendo la previsione di tariffe agevolate;
- l'articolo 12 è il cuore della disciplina e il riferimento diretto per definire i beneficiari e le modalità di finanziamento. I commi 1 e 2 di questo articolo stabiliscono il principio generale per la concessione di agevolazioni a favore di particolari categorie di utenti (come anziani, studenti, disabili o pendolari) e delineano i criteri per la ripartizione del fondo regionale, specificamente destinato a coprire i minori introiti generati dalla vendita di tali titoli agevolati. I commi successivi, invece, dettagliano gli ambiti di intervento e le modalità specifiche di concessione e gestione delle agevolazioni.

Sulla base di questo fondamentale impianto normativo, la Regione Piemonte ha implementato nel tempo diverse misure di agevolazione tariffaria, specifiche per categorie di utenti o per finalità particolari (come la sicurezza e la sostenibilità). Tra le agevolazioni più rilevanti e continuative nel sistema regionale si distinguono in particolare:

- La Tessera di Libera Circolazione per Disabili
- la Tessera di Libera circolazione delle Forze dell'Ordine
- La Carta Tutto Treno
- L'Agevolazione per gli Studenti Universitari (Under 26)

La programmazione regionale per il triennio 2026-2028 mira a innovare profondamente la gestione delle agevolazioni tariffarie, essenziali per le politiche sociali e di mobilità sostenibile.

I. Modernizzazione e monitoraggio efficace delle Agevolazioni Tariffarie (L.R. 1/2000)

Occorre assicurare la continuità delle agevolazioni a carattere sociale e di incentivazione modale. Si definisce agevolazione ogni tariffa che si discosta dalla tariffa regionale base. La gestione e la compensazione di tali agevolazioni devono essere vincolate a rigorosi standard di digitalizzazione e controllo, in coerenza con le strategie di sostenibilità e di efficienza del servizio. Di seguito le azioni strategiche:

- **Digitalizzazione obbligatoria:** tutte le tessere di libera circolazione e i titoli agevolati (inclusi quelli per studenti e la Carta Tutto Treno) devono transitare su supporti elettronici interoperabili con il sistema BIP, estendendo tale obbligo a ogni forma di agevolazione tariffaria introdotta anche dai Comuni e dagli Enti Locali. Questo permette di dismettere gradualmente i titoli cartacei residui per garantire il pieno monitoraggio.
- **Incentivo all'uso sostenibile:** risulta fondamentale mantenere le misure di agevolazione legate alla transizione modale (come l'agevolazione Under 26), vincolandone il rinnovo al raggiungimento di soglie minime di utilizzo (60 validazioni annue);
- **Armonizzazione e uniformità:** occorre monitorare periodicamente il rispetto dei criteri di accesso alle agevolazioni (Art. 12, L.R. 1/2000), garantendo la massima uniformità di applicazione su tutto il territorio regionale, anche in coordinamento con gli enti locali delegati.

Box 2. Il funzionamento e il contesto delle agevolazioni.

I. Libera circolazione delle persone con disabilità: la Regione Piemonte ha istituito la tessera di libera circolazione per i cittadini residenti con invalidità riconosciuta (inizialmente oltre il 70%, poi ampliata al 67%), garantendo la gratuità del viaggio anche all'accompagnatore in casi di invalidità grave o super invalidità. Inizialmente valida solo sulle linee extraurbane (DGR 58-8267/1986), con la L.R. 1/2000 il diritto è stato esteso progressivamente a tutti i servizi TPL regionali, inclusi linee urbane, metropolitana e treni regionali (anche interregionali di competenza regionale). Le funzioni amministrative per il rilascio sono state delegate agli Enti Locali (Province/Comuni delegati). Le categorie beneficiarie attuali includono invalidi civili e del lavoro (ciechi, sordomuti, grandi invalidi) e disabili con invalidità pari/superiore al 67% o equivalente. La Regione provvede alla copertura finanziaria dei mancati introiti, allocando le quote nel budget delle risorse TPL assegnate annualmente ad Agenzia.

II. Libera circolazione delle Forze dell'Ordine: in deroga alla L.R. 1/2000, la Legge regionale n. 9/2007, articolo 50, garantisce la libera circolazione sui servizi di TPL regionale al personale delle Forze dell'Ordine (Polizia di Stato, Arma dei Carabinieri, Guardia di Finanza, ecc.) e al personale in divisa delle Forze Armate in attività di servizio e per ragioni di sicurezza. Le modalità applicative e operative per l'attuazione di tali disposizioni sono state definite dalla Giunta Regionale con la DGR n. 56-6346 del 5 luglio 2007, successivamente modificata e integrata dalla DGR n. 8-4065 del 2 luglio 2012 (*Modifiche ed integrazioni alla D.G.R. n. 56-6346 del 5 luglio 2007. Modalità applicative dei disposti di cui al comma 1, dell'art. 50 della legge regionale 23 aprile 2007, n. 9 e s.m.i., afferenti la libera circolazione sui servizi di trasporto pubblico locale regionale*). La Regione provvede alla copertura finanziaria dei mancati introiti, allocando le quote nel budget delle risorse TPL assegnate annualmente ad Agenzia.

III. Carta Tutto Treno Piemonte: inizialmente istituita tramite accordo con Trenitalia S.p.A. (DGR 8-1265/2010), è un'iniziativa tariffaria volta a favorire l'integrazione tra il sistema di trasporto a lunga percorrenza e il TPL regionale con l'obiettivo è facilitare l'accesso e l'uso del servizio ferroviario e fidelizzare l'utenza. L'iniziativa si inquadra nelle strategie del PrMoP (DGR 6-7459/2023), in particolare nell'Azione 49 volta a promuovere l'uso del trasporto pubblico attraverso politiche tariffarie agevolate. La gestione dell'accordo è delegata all'Agenzia. La Regione destina annualmente una somma come compensazione tariffaria per coprire i mancati introiti derivanti dall'agevolazione. Per il 2026, la Regione ha stabilito di eliminare l'estensione dell'agevolazione agli abbonamenti IC a causa della scarsità di tali servizi, ritenendo che il beneficio rischi di non essere più funzionale o di costituire una mera elusione tariffaria.

IV. PieMove - Agevolazione tariffaria nell'uso del TPL per studenti universitari Under 26: l'agevolazione tariffaria per gli studenti universitari under 26 in Piemonte è una misura strategica mirata a incentivare gli oltre 107.000 iscritti allo shift modale verso il TPL. L'obiettivo principale è la riduzione dell'inquinamento atmosferico urbano, in linea con le politiche ambientali regionali (PRMT e PRQA). Il beneficio offre un titolo di gratuità a coloro che rispettano specifiche condizioni di reddito (ISEE inferiore a € 85.000) o status (disabilità, idoneità EDISU). La sua attuazione poggia su un Protocollo d'Intesa: la Regione definisce le regole e finanzia, insieme a Fondazioni Bancarie e Atenei, l'iniziativa. La gestione è demandata a convenzioni attuative tra Regione, AMP e i Comuni capoluogo interessati.

2.3 Le risorse

Il presente paragrafo definisce il quadro finanziario volto a garantire la continuità operativa e lo sviluppo del TPL in vista del Programma Triennale dei Servizi (PTS) 2026-2028. Le risorse indicate coprono sia le spese per l'esercizio annuale dei servizi (ferroviari e non ferroviari), sia i finanziamenti essenziali per gli investimenti in materiale rotabile e nelle infrastrutture funzionali alla rete, in coerenza con quanto previsto dalla Legge regionale n. 1/2000 e dall'art. 1 della l.r. n. 5/2022.

2.3.1 Le risorse per l'esercizio

Al fine di assicurare l'opportuna continuità finanziaria, in attesa dell'approvazione del Programma Triennale 2026-2028, per il finanziamento dei servizi sono state destinate risorse come segue:

- per gli **anni 2026 – 2027** sono disponibili € 556.311.000,00 per ciascuna annualità; tale finanziamento complessivo include la quota prevista dalla l.r. n. 1/2000 per le spese di funzionamento di AMP ed è così ripartito:

- Servizi di trasporto ferroviario: € 234.911.000,00
- Servizi di trasporto pubblico non ferroviario (gomma): € 321.400.000,00

- per l'**anno 2028** la definizione delle risorse, nel rispetto di quanto previsto all'art. 1 della l.r. 5/2022, sarà definita con l'approvazione del Bilancio di Previsione 2026-2028.

La spesa per il funzionamento dell'AMP, nel rispetto del limite del 1% previsto dall'art.26, comma 3 della l.r. 1/2000, comprende una quota di spesa per il personale di € 2.938.857,23 per ogni annualità.

2.3.2 Le risorse per gli investimenti

Questo paragrafo illustra l'allocazione dei finanziamenti destinati all'acquisizione di nuovo materiale rotabile (sia su gomma che su ferro).

Allo stato attuale non sono previsti fondi per la realizzazione delle infrastrutture funzionali (come nodi intermodali, stazioni e fermate), elementi che garantiscono il raggiungimento degli obiettivi di eco-compatibilità, accessibilità e integrazione previsti dalla programmazione regionale.

Nel periodo regolato dal PTS 2026 -2028 dovranno essere monitorati gli investimenti destinati a:

- **rinnovo del materiale rotabile per i servizi di tpl automobilistico**, utilizzando le risorse già oggetto di programmazione (DGR n. 12-345 dell'8 novembre 2024) e assegnate alle aziende (DD n. 2773 del 20/12/2024) a valere sul II° quinquennio (2024-2028) del Piano Strategico Nazionale della Mobilità sostenibile (PSNMS), di cui al DM n. 81 del 14/02/2020, per un importo pari a € 50.779.642,00 coordinate con le risorse del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) per il periodo 2021-2027 “Attuazione Piano Regionale di Qualità dell'Aria: incentivi per rinnovo flotte delle imprese piemontesi” assegnate alla Regione Piemonte dalla delibera CIPESS n. 27/2024 per un importo pari a € 40.000.000,00 e con le risorse per periodo 2025-2027 (e residui di precedenti annualità) del DM n. 223 del 29/05/2020 s.m.i. del MIT per un importo pari a € 2.540.858,66.

Il riparto e l'assegnazione alle aziende delle risorse relative al III quinquennio del PSNMS (2029-2033) e ai restanti periodi del DM 223/2020 (2028-2030 e 2031-2033) saranno disposti con successivi atti, a seguito del progressivo completamento delle fasi attuative e di rendicontazione in corso. Per l'intero arco temporale 2028-2033, le risorse previste ammontano complessivamente a:

- € 50.779.645,00 a valere sul PSNMS;
- € 1.906.275,82 e € 1.962.034,43 per i due periodi del DM n. 223/2020.

- **rinnovo del materiale rotabile per i servizi di tpl ferroviari**, come previsti dal vigente contratto di servizio SFR, utilizzando le risorse già oggetto di programmazione quali:

- DM 408 del 10/08/2017 e DM164 del 21/04/2021 per l'acquisto di un treno ROCK;
- DM 147/2024 (PNRR2) per l'acquisto di un ulteriore treno ROCK;
- FSC_2021_2027 e DM164 del 21/04/2021 per l'acquisto di 4 treni ROCK;

per un importo (ad oggi ancora stimato) di € 62.300.000,00.

Non sono previste ulteriori risorse per il finanziamento del materiale rotabile ferroviario.

Per le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria indispensabili per la messa in esercizio dei 19 treni TTR Minuetto per i servizi SFR:

- con DD 3158 del 19/12/2023 sono stati impegnati:
€ 12.159.188,33 di fondi statali - capitolo 216216
€ 18.800.000,00 di fondi regionali - capitolo 259671
- con DD 965 del 15/5/2025 sono state impegnati:
€ 13.405.428,17 di fondi regionali - capitolo 259671

2.3.2 Le risorse per le agevolazioni tariffarie

Le risorse necessarie a coprire il mancato introito derivante dalle agevolazioni tariffarie per invalidità e FF.OO sono comprese all'interno del fondo regionale per l'esercizio dei servizi di TPL. In sostanza, il finanziamento delle agevolazioni non rappresenta un onere aggiuntivo, ma una componente integrante del budget complessivo destinato alla gestione operativa del servizio. Mentre le altre agevolazioni, Piemove e Carta Tutto Treno, sono regolate da appositi atti amministrativi annuali o pluriennali.

3. L'iter procedurale e il cronoprogramma di elaborazione

Il processo di definizione del Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale (PTS) si fonda sulla stretta collaborazione tra le strutture regionali e l'Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP).

In quanto consorzio di enti locali, l'AMP garantisce una profonda rappresentatività del territorio, agendo come sintesi delle istanze degli Enti Consorziati; tale natura istituzionale è essenziale per un iter finalizzato ad assicurare la piena coerenza strategica, la condivisione territoriale e la solidità amministrativa dell'atto.

3.1 Le fasi e le tempistiche per la definizione del PTS 2026-2028

L'AMP è incaricata di predisporre la proposta del Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale - triennio 2026-2028, in conformità con il PrMoP 2030, curando la compatibilità con gli Enti Consorziati e gestendo il confronto con le parti sociali e associative. A valle di queste attività, la Direzione regionale competente provvede alle necessarie verifiche di compatibilità tecnica e finanziaria, assicurando l'espletamento dei passaggi istituzionali e dei pareri previsti dalla l.r. n. 1/2000.

Tale percorso, volto a perfezionare gli atti per l'approvazione finale della Giunta Regionale, si articola nelle fasi e nei tempi di seguito descritti, fermo restando che, in caso di inerzia, ritardo ingiustificato o mancato adempimento da parte dell'Agenzia, trovano applicazione le disposizioni relative all'esercizio dei poteri sostitutivi da parte della Giunta regionale, ai sensi dell'articolo 25 della legge regionale n. 1/2000.

Fase 1 - Elaborazione della proposta preliminare e avvio consultazioni

Gennaio – maggio 2026. La Direzione regionale competente trasmette ufficialmente gli indirizzi approvati dalla Giunta regionale all'Agenzia che, nel rispetto delle proprie norme statutarie e degli indirizzi forniti, ha il compito di elaborare la proposta preliminare di PTS, ai sensi dell'articolo 4, comma 5, l.r. n. 1/2000.

Tale proposta, dopo essere stata condivisa dal Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia, dovrà essere inviata per la verifica di compatibilità:

- al competente Assessorato della Regione Piemonte, per la verifica di compatibilità con gli indirizzi regionali;
- ai rappresentanti degli Enti Consorziati nell'Assemblea dell'Agenzia, al fine di essere sottoposta all'esame delle Assemblee di Bacino, al fine di valutarne l'impatto e l'allineamento con le specifiche esigenze locali.

L'Agenzia, acquisiti i pareri di compatibilità, trasmette il documento alle parti sociali e agli stakeholder esterni. Questi includono le organizzazioni sindacali confederali, le associazioni delle aziende di trasporto, le associazioni dei consumatori e le associazioni dei disabili. Tali soggetti saranno invitati a esprimere eventuali osservazioni e proposte entro i termini indicati.

La Fase 1 si conclude al 31 maggio 2026. La ricezione di tutte le osservazioni e proposte serviranno all'Agenzia per finalizzare la proposta definitiva nella fase successiva.

Fase 2 - Finalizzazione tecnica e intesa

Giugno – novembre 2026. L'Agenzia, dopo aver raccolto ed esaminato le osservazioni e proposte pervenute dalla prima fase di consultazione, elabora la versione definitiva della proposta di PTS.

Tale proposta, condivisa dal Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia, sarà inviata al competente Assessorato della Regione Piemonte, per la verifica di compatibilità tecnica e finanziaria.

Acquisito il parere di compatibilità tecnica e verificata la compatibilità finanziaria con il bilancio regionale, la proposta definitiva di PTS acquisisce valore di Programma Triennale dei Servizi e l'Assessore regionale competente la trasmette formalmente al Presidente dell'Agenzia con la richiesta di esprimere l'intesa di cui all'articolo 4, comma 5 della l.r. n. 1/2000.

La Fase 2 si conclude al 30 novembre 2026.

Fase 3: Acquisizione dei pareri istituzionali

A seguito della ricezione della comunicazione di intesa da parte dell'Agenzia, l'Assessore regionale competente attiverà le ulteriori procedure previste dalla l.r. n. 1/2000 per la definitiva approvazione:

- il Programma viene sottoposto all'esame della Conferenza Permanente Regione-Autonomie Locali (articolo 4, comma 6), per l'espressione del parere di competenza, nel rispetto dei termini previsti dalla normativa di riferimento (l.r. n. 34/98, articolo 6);
- il Programma è approvato dalla Giunta regionale, previo parere della Commissione consiliare competente e previa consultazione delle organizzazioni sindacali confederali, delle associazioni delle aziende di trasporto e delle associazioni dei consumatori.

La Fase 3 si conclude entro il 31 dicembre 2026.

Questo percorso strutturato garantisce la tempestiva approvazione di uno strumento di programmazione solido e condiviso, in piena coerenza con gli obiettivi strategici del PrMoP 2030.

ANNESSO Analisi di raccordo programmatico PrMoP - PTS

Questo annesso fornisce il supporto analitico necessario ad assicurare che gli indirizzi e le azioni previste per il triennio 2026-2028 siano pienamente coerenti e funzionali al conseguimento degli obiettivi fissati dal Piano Regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP 2030). Il PrMoP è stato approvato dalla Giunta Regionale con D.G.R. n. 6-7459 del 25 settembre 2023, in attuazione del Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), approvato dal Consiglio regionale con D.C.R. n. 256-2458 del 16 gennaio 2018.

La sua struttura si articola in diverse tabelle.

La Tabella 1 formalizza gli obiettivi strategici (macroazioni) che il PrMoP detta per l'ambito del trasporto pubblico locale. Le Tabelle successive approfondiscono tali obiettivi, articolandoli nelle tre aree di intervento principali del Programma Triennale dei Servizi:

- la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale;
- la programmazione degli investimenti;
- il monitoraggio e controllo della qualità.

La struttura di tutte le tabelle è organizzata secondo colonne logiche che stabiliscono una connessione sistematica tra l'indirizzo strategico e la sua realizzazione pratica e monitoraggio. Questa impostazione mette in relazione l'obiettivo di lungo periodo fissato dal Piano Regionale, la valutazione delle azioni precedenti, le azioni concrete e prioritarie da intraprendere nel triennio successivo.

Tabella 1. Le Macroazioni per il trasporto pubblico locale

**Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP) e Piano regionale della Logistica (PrLog).
Le Azioni al 2030 (D.G.R. n. 6-7459 del 25 settembre 2023)**

MB1.2 MIGLIORARE I COLLEGAMENTI INTERREGIONALI E TRANSFRONTALIERI	
Il Piemonte è un territorio intrinsecamente aperto per posizione geografica: per assicurare una maggiore permeabilità dei confini regionali occorre affrontare non solo problemi di natura infrastrutturale ma anche di pianificazione e di coordinamento amministrativo tra gli Stati e Regioni confinanti e rispettivi gestori dei servizi di trasporto chiamati, tutti, a definire un comune “modello di trasporto” essenziale per la competitività regionale, per favorire l'espansione delle PMI nelle zone di confine e per sostenere, con particolare riferimento al trasporto pubblico, l'inclusione sociale. In tale prospettiva la M1.2 dà priorità alla rete ferroviaria e ai servizi di trasporto pubblico fondamentali per coniugare lo sviluppo della mobilità con la decarbonizzazione del settore.	AZIONE 17 - Coordinare i servizi interregionali (SFR e intercity)
	AZIONE 18 - Attivare tavoli di dialogo istituzionale per il trasporto transfrontaliero
MB1.3 CONNETTERE I TERRITORI	
Nello sviluppo policentrico del Piemonte, i Quadranti si innestano sul sistema portante dei corridoi, multimodali e funzionali alla circolazione dei grandi flussi, e si compongono di ambiti dove le relazioni legate agli spostamenti di persone e merci sono di diversa intensità e richiedono livelli differenziati di offerta (aree di adduzione e aree periferiche). La MB1.3 si concentra sul trasporto pubblico e si propone di sviluppare un'efficace ed efficiente sistema di connessione ai corridoi regionali riconoscendo come questo può consentire ai Quadranti di intercettare grandi flussi di persone, di merci e di informazioni, e può favorire un processo di specializzazione (spontanea) legata all'identità locale di offerta di servizi e beni collettivi per i cittadini e per le imprese.	AZIONE 19 - Ottimizzare il trasporto pubblico locale nei Quadranti
	AZIONE 20 - Migliorare i servizi per connettere le aree periferiche ai poli di attestamento
MB1.4 RENDERE ACCESSIBILI I GRANDI NODI URBANI	
Le città svolgono un ruolo decisivo nello sviluppo di soluzioni concrete e orientate al futuro. L'Agenda Urbana fornisce orientamenti per la pianificazione territoriale strategica e invita a rafforzare la dimensione territoriale delle politiche di settore: tra le priorità vi è l'accessibilità intesa come accesso adeguato alle reti di comunicazione (fisse e mobili, ad alta velocità, in tutti i luoghi) e necessità di un'infrastruttura a bassa impronta di carbonio e a basso impatto sulla salute umana. La MB1.4 si concentra sulle aree urbane con popolazione >100.000 abitanti, ovvero sui nodi di Torino e Novara, soggette alle vigenti normative in materia di PUM e PUMS.	AZIONE 24 - Migliorare i servizi di trasporto rapido di massa nell'area metropolitana (SFM, metro, tram)
MB2.1 RAFFORZARE LA MULTIMODALITÀ NEI NODI	
Un modello sostenibile per lo spostamento di persone e merci è la multimodalità che dipende dalle scelte individuali. Persone e imprese possono riconsiderare le proprie abitudini se esistono infrastrutture e servizi che consentono di combinare diverse modalità di trasporto e di passare rapidamente dall'una all'altra. La MB2.1 riguarda l'utilizzo “sinergico” di più mezzi nel trasporto di persone o merci e accende i riflettori sull'evoluzione dei nodi di interscambio che ricopriranno un ruolo chiave nel sistema della mobilità del futuro solo se riusciranno a trasformarsi da luoghi di transito in “hub multiservizi” di mobilità sostenibile.	AZIONE 25 - Valorizzare i nodi del trasporto pubblico rafforzando le connessioni intermodali
	AZIONE 26 - Favorire l'interscambio di bici e micromobilità con il trasporto pubblico

MB2.2 INTEGRARE LE BANCHE DATI E LE PIATTAFORME ABILITANTI I SISTEMI INFORMATIVI DEI TRASPORTI

Nella recente prospettiva evolutiva di “fruire in modo condiviso della mobilità”, sia per le persone che per le merci, giocano un ruolo chiave i Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS), strumenti per la gestione, il monitoraggio e il controllo delle reti di trasporto e dei servizi. La MB2.2 si propone di sviluppare il Sistema Informativo Regionale dei Trasporti: le banche dati del SIRT sono anche la piattaforma comune per poter gestire l'integrazione tariffaria a livello regionale (nuova tariffa pay-per-use), e proporre la Regione come soggetto “abilitatore” del futuro ecosistema MaaS (Mobility-as-a-Service) del territorio. La prospettiva di condividere i dati del trasporto merci e della logistica nel SIRT richiede uno scenario di networking e di collaborazione fra pubblico e privato e sarà fondamentale per il successo del LaaS (Logistics-as-a-Service).

AZIONE 30 - Assicurare continuità e sviluppo alla piattaforma regionale della bigliettazione elettronica BIP e del trasporto pubblico locale

AZIONE 32 - Assicurare continuità e sviluppo alla piattaforma regionale dell'infomobilità e mobilità come servizio (MaaS)

AZIONE 33 - Assicurare continuità e sviluppo alla piattaforma regionale della mobilità sostenibile

MC1. MIGLIORARE LA QUALITÀ DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

In uno scenario regionale di mobilità più sostenibile, il trasporto pubblico rappresenta il vettore di trasporto fondamentale, anche per l'equità sociale; la bassa soddisfazione dell'utenza oggi invece ne determina un minore uso.

Al fine di incrementarne l'attrattiva, la MC1. si concentra sui principali aspetti per il miglioramento della qualità del tpl che riguardano l'ammodernamento dei mezzi e degli elementi infrastrutturali funzionali al servizio, nonché sugli aspetti di affidabilità del servizio che deve assicurare un corretto funzionamento e tempi di viaggio certi e accettabili.

AZIONE 35 - Rinnovare il parco mezzi destinati all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale

AZIONE 36 - Migliorare il sistema delle fermate del trasporto pubblico locale su strada

AZIONE 37 - Privilegiare i percorsi del trasporto pubblico

MC2. MIGLIORARE L'UTILITÀ DELL'OFFERTA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO

Nell'ambito del tpl, “utilità del sistema” significa pianificare i servizi in funzione della domanda potenziale; multimodalità e integrazione contribuiscono poi a rendere l'offerta più capillare e diversificata.

La MC2. intende agire sugli aspetti qualificanti la gestione (e valutazione) del servizio di tpl creando un più stretto rapporto con la domanda per una programmazione più attenta ed elastica rispetto alle esigenze che sono cambiate nel tempo. La rilevante correlazione con le attività di monitoraggio permanente evidenzia come la bigliettazione elettronica e una maggiore digitalizzazione delle imprese di trasporto sono il supporto per l'azione istituzionale di controllo e prefigurano scenari di evoluzione del sistema della qualità.

AZIONE 38 - Migliorare il controllo e certificare i servizi di trasporto pubblico locale

AZIONE 39 - Rafforzare i tavoli di dialogo istituzionale tra domanda e offerta

AZIONE 40 - Adeguare la normativa regionale per i servizi di trasporto pubblico non di linea

MD1. OTTIMIZZARE LA SPESA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

La qualità, l'economicità e la redditività del servizio di tpl sono aspetti strettamente legati all'assetto regolatorio del settore e ai criteri per definire i corrispettivi previsti a favore dei gestori del servizio. La MD1. si focalizza sull'efficienza della spesa e, in coerenza al processo nazionale di revisione del settore, intende agire per integrare nei contratti aspetti come la tutela dell'utenza, l'imprenditorialità e innescare circoli virtuosi per un più efficiente utilizzo delle risorse pubbliche.

AZIONE 41 - 42 Definire criteri per la contribuzione e obiettivi per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale

ME2. TRASFERIRE QUOTE DI MOBILITÀ VERSO MODALITÀ PIÙ SOSTENIBILI (SHIFT)

Nella Strategia ASI, lo spostamento che non può essere evitato deve essere effettuato con modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente e dell'energia consumata (SHIFT). La ME2. propone azioni di premialità per orientare gli spostamenti verso modi di trasporto più sostenibili con l'obiettivo di aumentare il numero di passeggeri del tpl e le modalità di spostamento attive (bici e a piedi), ma anche trasferire una notevole quantità di merci sulle ferrovie per le lunghe percorrenze.

AZIONE 49 - Adottare politiche tariffarie che favoriscano l'uso del trasporto pubblico locale e le modalità più sostenibili

La programmazione dei servizi di trasporto pubblico

MB1.2 MIGLIORARE I COLLEGAMENTI INTERREGIONALI E TRANSFRONTALIERI

Per aumentare la permeabilità dei confini del Piemonte, la Regione deve affrontare problemi infrastrutturali, di pianificazione e di coordinamento amministrativo con gli enti e i gestori confinanti (Stati/Regioni) e definire un comune "modello di trasporto" che supporti la competitività, l'espansione delle PMI e l'inclusione sociale. In tale prospettiva la M1.2 dà priorità alla rete ferroviaria e ai servizi di trasporto pubblico fondamentali per coniugare lo sviluppo della mobilità con la decarbonizzazione del settore.

AZIONE 17 - Coordinare i servizi interregionali (SFR e intercity)

L'azione si focalizza sul dialogo con il MIT e le Regioni confinanti (Liguria, Lombardia, VDA) per la programmazione dei servizi ferroviari (Intercity e SFR). L'obiettivo è duplice: rafforzare il ruolo della Regione come portavoce della domanda locale e concertare l'integrazione tra i contratti di servizio e le diverse modalità di trasporto. Questo mira a colmare i gap esistenti e garantire un'accessibilità efficace ai servizi di trasporto veloce.

AZIONE 18 - Attivare tavoli di dialogo istituzionale per il trasporto transfrontaliero

L'azione mira a rafforzare i tavoli tecnici di trasporto, nell'ambito delle intese intergovernative, per sviluppare nuovi approcci alla pianificazione transfrontaliera basati sulla cooperazione istituzionale. In particolare, il dialogo con la Regione Lombardia si concentra sul coordinamento dei servizi (es. Milano–Domodossola–Briga) e sui corridoi Italia-Svizzera comuni. La cooperazione esistente (studi e azioni pilota) deve essere consolidata per promuovere l'uso della ferrovia per merci e rafforzare il trasporto pubblico come alternativa agli spostamenti individuali su strada.

AZIONE 17 - Coordinare i servizi interregionali (SFR e intercity)

PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2025

sA17. a: Concertare adeguati livelli di integrazione tra servizi ferroviari e i servizi extraurbani su gomma
sA17. b: Istituire i tavoli di coordinamento
sA17. c: Elaborare le proposte da presentare ai tavoli di coordinamento
sA17. d: Attivare i tavoli di coordinamento

Indirizzi del PTS 2023-2025

Il PTS - punto 6 indica ad AMP di programmare servizi ferroviari interregionali attraverso un miglior coordinamento con le altre regioni interessate ed il relativo monitoraggio attraverso gli strumenti condivisi con Regione

STATO DI ATTUAZIONE

Il Contratto SFR (2022–2032) ha portato alla riattivazione delle linee Asti-Alba e Casale-Mortara a settembre 2023. Per assicurare l'integrazione, la Regione ha esteso la tariffa "Piemonte Integrato" agli abbonamenti plurimensili su tali tratte. Il Contratto elenca esplicitamente numerose linee minori come "sospese" (es. Alessandria–Ovada e Novara–Varallo); nel caso si richieda la riattivazione di una di esse (articolo 12) occorre stimarne i costi, inclusi l'eventuale adeguamento dell'asset e del materiale rotabile. In linea con questa possibilità, AMP (2024) ha approvato lo *"Schema di Contratto di Servizio Ferroviario delle Linee Sospese"* per riattivare la Cuneo-Saluzzo-Savigliano, riapertura prevista a Gennaio 2025, e la Ceva-Ormea, riapertura prevista tra il 2025 e il 2028 (sA17.a)

La Regione ha proposto un tavolo di coordinamento dei servizi interregionali del Nord-Ovest (Liguria, Lombardia) per gestire l'impatto dei nuovi treni bipiano, limitati all'infrastruttura lenta (sA17. b). Pur in assenza di un tavolo formale, Piemonte, Liguria e Lombardia hanno intensificato le iniziative congiunte nel 2024: hanno elaborato un documento per prevenire le criticità dell'offerta ferroviaria legate all'apertura del Terzo Valico dei Giovi; hanno inoltre collaborato attivamente per richiedere audizioni all'Autorità Regolazione Trasporti in merito alla saturazione della rete e per presentare osservazioni coordinate al PIR RFI 2026, focalizzandosi sui vincoli che minacciano il mantenimento degli Obblighi di Servizio Pubblico (sA17. c).

Per rafforzare i collegamenti e la programmazione ferroviaria nel Nord-Ovest, nel luglio 2025 è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa tra le Regioni Piemonte, Liguria e Lombardia. Questo atto ha formalizzato l'istituzione di un Gruppo di Lavoro interregionale (con la partecipazione di AMP) con l'obiettivo di programmare i servizi ferroviari in modo coordinato e armonizzare le capacità quadro. Il Protocollo ha già portato a risultati concreti per il cambio orario di dicembre 2025, tra cui il prolungamento ad Asti dei servizi Milano-Alessandria e l'attivazione di una nuova missione bioraria Milano-Novi Ligure. Le attività di coordinamento sono inoltre in fase di estensione per includere le relazioni transfrontaliere lungo le direttrici del Sempione (verso la Svizzera) in collaborazione con la Regione Lombardia e i Cantoni Ticino e Vallese (sA17.d)

In tale contesto operativo l'AMP ha monitorato performance e criticità attraverso tavoli permanenti con i gestori e incontri strutturati con i pendolari, garantendo l'adeguamento dinamico dell'offerta.

PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2030

sA17. e: Gestione e aggiornamento delle tematiche trattate dal tavolo

Indirizzi per il PTS 2026-2028

Il potenziamento dei servizi ferroviari regionali e metropolitani è un obiettivo primario, anche a livello nazionale, data la loro capacità di ridurre l'uso dell'auto privata e il conseguente inquinamento da trasporti. I Servizi Ferroviari Intercity, gestiti dallo Stato tramite Contratto con Trenitalia, fungono spesso da cabotaggio per i pendolari. I Servizi Ferroviari interregionali collegano i bacini con Torino e i capoluoghi limitrofi (Aosta, Milano, Genova); la regionalizzazione conferisce la competenza alla Regione con prevalente origine/destinazione, creando potenziali insoddisfazioni nelle zone di confine. Occorre quindi perseguire la via del coordinamento interregionale e transfrontaliero con le Regioni limitrofe, al fine di individuazione delle soluzioni ottimali in termini di potenziamento e ottimizzazione dei servizi e dell'utilizzo dell'infrastruttura.

Parallelamente agli sviluppi istituzionali, l'AMP mantiene la gestione dei servizi programmati e collabora nella formulazione di eventuali proposte di sviluppo o integrazione/coordinamento di servizi attraverso i tavoli/gruppi di lavoro interregionali e transfrontalieri.

AZIONE 18 - Attivare tavoli di dialogo istituzionale per il trasporto transfrontaliero

PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2025

sA18. a: Operare una ricognizione dei tavoli di cooperazione e delle commissioni intergovernative attive

sA18.b/sA18.e: Presidiare i tavoli per lo sviluppo coordinato delle infrastrutture transfrontaliere

sA18. c: Individuare i problemi a livello transfrontaliero e le priorità

sA18. d: Ampliare il mandato dei tavoli transfrontalieri e aggiornare i rappresentanti

Indirizzi del PTS 2023-2025

Il PTS non esprime puntuali indirizzi per l'attuazione dell'Azione.

STATO DI ATTUAZIONE

La Regione Piemonte ha presidiato e promosso diversi tavoli per lo sviluppo coordinato delle infrastrutture e dei servizi (sA18.a, sA18.b, sA18.e) in dettaglio per nazione confinante:

- **Cooperazione Italia – Svizzera:** le attività si concentrano sul potenziamento infrastrutturale e sul monitoraggio dei traffici sui corridoi del Sempione e del Gottardo (progetto "Alptransit"):
 - . Gruppo di Lavoro 1 "Infrastruttura e monitoraggio": questo tavolo, attivo sia nel 2023 che nel 2024, si occupa delle necessità di potenziamento infrastrutturale e dell'andamento dei traffici passeggeri e merci.

. Accordo Bilaterale e Monitoraggio: l'attività ha portato alla sottoscrizione (luglio 2023) di un nuovo accordo Italia-Svizzera per rafforzare la collaborazione nell'ampliamento della rete ferroviaria entro il 2035. Le tematiche di trasporto sono costantemente affrontate anche nell'ambito del Dialogo Transfrontaliero tra i Ministeri degli Esteri e nel "Gruppo Mobilità" della Regio Insubrica a livello locale. . Gruppo di Lavoro "Mobilità" della Regio Insubrica . Tavoli di Confronto con Regione Lombardia e Cantoni Ticino e Vallese per coordinamento servizi interregionali Nell'ambito dei Tavoli transfrontalieri è stata evidenziata la criticità legata alle interruzioni continuative di linee ferroviarie necessarie per la realizzazione di interventi infrastrutturali di potenziamento da parte del gestore della rete, in particolare nel caso di servizi di carattere transfrontaliero (linea Domodossola-Sempione). Tali interruzioni comportano significativi disagi e incrementi di costo per l'attivazione dei servizi sostitutivi su gomma. - Cooperazione Italia – Francia: la cooperazione è gestita tramite Commissioni Intergovernative (CIG) e gruppi di lavoro dedicati a snodi specifici: . CIG per il Nuovo Collegamento Torino-Lione: Sono attivi la Commissione e i relativi Gruppi di Lavoro Tecnici per il monitoraggio e la gestione del progetto di Alta Velocità; . CIG Alpi del Sud: la commissione è articolata in tavoli tematici per i collegamenti ferroviari (linea Cuneo-Ventimiglia) e stradali (Tunnel del Tenda). Ha gestito l'avvio della firma e ratifica della Nuova Convenzione (in sostituzione di quella del 1970). Ha inoltre favorito la riconferma dei servizi navetta Tenda-Limone (inverno 2023/2024), la sottoscrizione di una convenzione tra RFI e SNCF-R per lo studio di fattibilità del ripristino della velocità di 80 km/h sulla tratta francese, e la previsione di una seconda convenzione per gli interventi di sicurezza entro fine 2024. . CIG del Frejus: richiede la risoluzione di gravi problematiche tecniche del Tunnel ferroviario (riduzione di capacità per la condotta antincendio e problemi di stabilità a Modane). Per il Tunnel autostradale, sono stati segnalati ritardi nell'apertura della seconda canna e le criticità relative all'aumento di traffico a seguito della chiusura parziale del Monte Bianco. I rappresentanti delle CIG Torino-Lione e Alpi del Sud sono stati aggiornati nel 2024 (sA18. d) Nell'ambito del progetto ALCOTRATRAITE', la Regione Piemonte ha analizzato le criticità della mobilità transfrontaliera, in coordinamento con le quattro Regioni partner. Il lavoro ha portato all'organizzazione del primo incontro transfrontaliero (T2) a Ventimiglia, coinvolgendo gestori e infrastrutture (ferroviarie in primis), per sviluppare soluzioni condivise nell'area di confine (sA18. c).	
PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2030 sA18. f: Presidiare i tavoli per lo sviluppo coordinato di un modello di mobilità dei sistemi vallivi.	Indirizzi per il PTS 2026-2028 L'area alpina, attraversata da corridoi internazionali, soffre la conformazione geografica e la scarsità di TPL, che spingono residenti, lavoratori e turisti a un uso elevato del veicolo privato. Gli obiettivi principali sono: stabilire una cooperazione istituzionale a lungo termine e un coordinamento delle infrastrutture transfrontaliere. Si punta a promuovere l'uso del trasporto pubblico/ferroviario e a garantire integrazione modale, interoperabilità e infomobilità, in stretto raccordo con le iniziative di cooperazione esistenti. In stretta intesa con la Regione, l'AMP contribuisce alle attività dei tavoli di cooperazione transfrontaliera per supportare lo sviluppo coordinato di un modello di mobilità nei sistemi vallivi che potenzi il TPL nell'area alpina.

MB1.3 CONNETTERE I TERRITORI	
Nello sviluppo policentrico del Piemonte, i Quadranti si innestano sui corridoi multimodali e si articolano in ambiti con relazioni di mobilità a diversa intensità, richiedendo un'offerta di trasporto differenziata (adduzione e aree periferiche). La MB1.3 si concentra sul trasporto pubblico e si propone di sviluppare un'efficace ed efficiente sistema di	AZIONE 19 - Ottimizzare il trasporto pubblico locale nei Quadranti L'azione mira a riprogrammare i servizi all'interno di ogni Quadrante per creare un sistema di TPL semplice, gerarchizzato ed integrato, efficace ed efficiente, in grado di connettere meglio i Quadranti ai corridoi veloci. Questa riprogrammazione deve considerare l'offerta ferroviaria come elemento fisso al quale integrare i servizi su gomma. Inoltre, è fondamentale intervenire sui fattori che limitano l'utenza (diversi vettori e tariffe non integrate)

connessione ai corridoi regionali riconoscendo come questo può consentire ai Quadranti di intercettare grandi flussi di persone, di merci e di informazioni, e può favorire un processo di specializzazione (spontanea) legata all'identità locale di offerta di servizi e beni collettivi per i cittadini e per le imprese.

al fine di eliminare le inefficienze e le "concorrenze" tra servizi finanziati pubblicamente.

AZIONE 20 - Migliorare i servizi per connettere le aree periferiche ai poli di attestamento

L'azione intende, applicando i criteri della Delibera ART 48/2017, individuare le aree caratterizzate da significative situazioni di mobilità di ridotta/rarefatta entità che richiedono una qualche forma di intervento pubblico compensativa; individuare i poli di attestamento per l'interscambio con i servizi trasporto pubblico locale di linea. Propone, inoltre, di definire la tipologia di servizi più adeguata alle diverse aree basata su un ridisegno della rete di servizi del Quadrante (Bacino) e di individuare alternative di contributo nel caso detti servizi non rientrino nei servizi di trasporto locale.

AZIONE 19 - Ottimizzare il trasporto pubblico locale nei Quadranti

PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2025

sA19. a: Redazione del Programma Triennale dei Servizi di trasporto pubblico locale - Prevedere un'offerta evolutiva dei servizi durante il periodo di affidamento per la progressiva integrazione modale e tariffaria

sA19. b: Definire gli indirizzi e orientamenti per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale -Servizi tra i poli e nei bacini con percorsi, orari e tariffe integrate

sA19. c: Definire le clausole nei prossimi affidamenti - Requisiti di flessibilità per riprogrammazione, nuovi sistemi tariffari

sA19. d: Gestione dei contratti - Monitoraggio della domanda e indicazioni per la programmazione

Indirizzi del PTS 2023-2025

Il PTS, in vista di nuovi affidamenti o proroghe, indica all'AMP di:

- . punto 2 - utilizzare la Banca dati orari scuole, la Banca dati EMMA e la Piattaforma di analisi della domanda basata sui dati della telefonia mobile per una migliore programmazione dei servizi;
- . punto 3 - aggiornare/validare costantemente l'*Anagrafica dei Programmi di Esercizio Aziendali* e di estenderne l'utilizzo anche ai servizi TPL su ferro;
- . punto 7 - programmare i servizi automobilistici in maggior coordinamento coi servizi ferroviari; in caso di sovrapposizione prevedere l'applicazione di una tariffa a consumo o integrata;
- . punto 8 - individuare e gestire progetti di "collaborazione" tra aziende di TPL e servizi di sharing mobility secondo indirizzi nazionali/regionali;
- . punto 14 - avviare un'istruttoria, prevedendo un confronto con enti locali e aziende di trasporto, per la verifica funzionale dei bacini di mobilità e degli ambiti di servizio ai fini di una migliore risposta ai territori e di riduzione della frammentazione.

STATO DI ATTUAZIONE

AMP ha fatto propri gli indirizzi del PTS 2023-2025 deliberando un proprio "Piano stralcio" per la gestione delle proroghe e l'avvio della programmazione (sA19.a, sA19.b, sA19.c, sA19.d). Su questa base ha lavorato per integrare nuove fonti di dati (piattaforme EMMA e Big Data da telefonia) per un'analisi della domanda più precisa; tramite la Cabina di Regia TPL, ha coordinato i progetti innovativi regionali (come SmartBIP e MaaS) con i relativi obblighi contrattuali per gli operatori e, infine, ha acquisito il software REMIX per la pianificazione e simulazione delle reti TPL (.punto 2). AMP ha gestito in modo continuo l'aggiornamento e la validazione dei Programmi di Esercizio Aziendali (PEA) tramite la piattaforma regionale unica Transit Cafè, garantendo la coerenza dei dati e l'esportazione verso tutti i sistemi regionali. Ha inoltre gestito la raccolta dati "Saliti e Discesi" per il monitoraggio quantitativo, gestito le proroghe contrattuali e sta valutando l'estensione di Transit Cafè anche ai servizi TPL su ferro per uniformare la gestione (.punto 3). Inoltre l'AMP ha riorientato la programmazione dei servizi automobilistici per garantirne la funzione di adduzione e distribuzione verso le stazioni ferroviarie, riducendo le sovrapposizioni e privilegiando soluzioni a chiamata nelle aree a domanda debole. Parallelamente, ha promosso l'integrazione modale e tariffaria attraverso obblighi contrattuali per i gestori (interoperabilità BIP, conferimento dati) e lo sviluppo di titoli integrati e a consumo (es. Biglietto Integrato Metropolitano, titoli Formula, tariffa "Piemonte integrato"). Esempi concreti di questa integrazione riguardano le linee riattivate (es. Cuneo-Saluzzo-Savigliano) e le direttrici chiave (Alba-Asti), dove l'offerta bus è complementare a quella ferroviaria e si sperimenta l'applicazione di tariffe unificate (.punto 7). Parallelamente agli

sviluppi istituzionali, l'AMP ha promosso attivamente l'integrazione tra TPL e sharing mobility: è stata incaricata dalla Regione di valutare e supportare le aziende TPL nell'accesso ai bandi di finanziamento per la sharing mobility e nella gestione operativa e rendicontazione dei relativi progetti. Nel 2024 e 2025, numerosi progetti di collaborazione con aziende TPL (come GTT, ATAP, Granda Bus) sono stati avviati o sono diventati operativi, con l'obiettivo di favorire l'intermodalità (. punto 8). Infine, in merito alla verifica funzionale dei bacini di mobilità e degli ambiti di servizio (.punto 14), AMP ha condotto un'istruttoria rigorosa avviata nel 2024, basata su analisi quantitative e consultazione multilivello e strutturata con tutti gli stakeholder. I principali risultati evidenziano la necessità di ridurre la frammentazione gestionale e di ottenere una maggiore integrazione modale (gomma-ferro) e tariffaria in tutti i bacini. Le proposte operative comuni includono la riorganizzazione dei servizi di adduzione alle stazioni, l'introduzione di servizi a chiamata nelle aree a domanda debole e il rafforzamento dei criteri di qualità (accessibilità e informazione all'utenza), fornendo così la base tecnica per la ridefinizione dei lotti e i futuri bandi di gara.

Nell'ambito del Progetto Trasp.P.4 (infomobilità 2023-2025), a seguito dell'affidamento del 28 dicembre 2023, è previsto il rilascio, entro fine novembre 2024, di nuovi dati cruciali relativi alla domanda di mobilità delle persone (sA19. d)

PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2030

sA19. e: Redazione del Programma Triennale dei Servizi di trasporto pubblico locale - Indicazioni per flessibilità, tariffe, obiettivi derivanti dalle valutazioni del monitoraggio

sA19. f: Interventi di adeguamento al contesto normativo nazionale (D.L. n. 50/2017, articolo 27)

sA19. g: Gestione dei contratti - Monitoraggio della domanda e indicazioni per la programmazione

Indirizzi per il PTS 2026-2028

Il riassetto dei servizi di trasporto è un obiettivo cruciale che mira a superare le elevate sovrapposizioni (gomma-gomma/ferro) e migliorare l'informazione all'utenza. L'obiettivo è pianificare l'integrazione modale e tariffaria per eliminare la concorrenza tra servizi finanziati con risorse pubbliche. Questa riorganizzazione avviene in un contesto di riforme nazionali non ancora pienamente operative (come il D.L. n. 50/2017) e di transizione contrattuale gestita da AMP.

In questo quadro occorre attivare una riprogrammazione dei servizi di Bacino, operando d'intesa fra Regione, AMP e in coordinamento con gli Enti Locali anche per gestire al meglio eventuali risorse aggiuntive. Questa azione è orientata a connettere i poli di mobilità, gerarchizzare l'offerta e migliorarne la qualità. Per guidare tale riprogrammazione, l'AMP assicura un rigoroso monitoraggio dei contratti TPL non solo per la vigilanza, ma soprattutto per estrarre e analizzare costantemente i dati di domanda (utenza effettiva) e di qualità del servizio. Tali dati costituiscono il fondamento informativo primario per guidare in modo efficace la riprogrammazione e la calibrazione futura dei servizi.

AZIONE 20 - Migliorare i servizi per connettere le aree periferiche ai poli di attestamento

PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2025

sA20. a: Individuazione delle Aree a Domanda Debole (ADD) - Applicazione Dm e Delibera ART, individuazione dei Comuni possibili per localizzare i nodi di attestamento ai servizi di linea.

sA20. b: Censimento dei servizi esistenti e dei territori serviti - Costi e risorse pubbliche utilizzate, caratteristiche di ogni servizio

(informazioni/prenotazione, tariffazione, bacino di utenza locale/turistico

sA20. c: Coordinamento e supporto strategico alla *Strategia Nazionale per le Aree Interne – Mobilità*.

sA20. d Individuazione dei servizi per le ADD - Sviluppi/omogeneizzazione dei servizi in relazione ai nodi di attestamento ai servizi di linea.

Indirizzi del PTS 2023-2025

Il PTS 2019-2021 ha demandato a Città Metropolitana e Province l'identificazione delle loro ADD e, nel frattempo, ha preso in considerazione i territori dei Comuni e delle Unioni Montane in virtù di Accordi già in essere. Il PTS 2023-2025, in vista di nuovi affidamenti o proroghe, ha indicato ad AMP:

. punto 1 - di effettuare una ricognizione dei contratti in essere, ridurre il numero degli Accordi e diminuire i fenomeni di polverizzazione dei servizi assorbendo ed integrando eventuali micro-servizi di adduzione

sA20. e: Sviluppo di una piattaforma unica e di specifiche comuni per l'interoperabilità con i servizi di TPL – Bip/pay par use per accedere all'ecosistema MaaS ed estenderne i vantaggi agli operatori
sA20. f: Coordinamento e supporto strategico alla *Strategia Nazionale per le Aree Interne – Mobilità* e alla *Strategia per lo sviluppo sostenibile della montagna*.

STATO DI ATTUAZIONE

L'attività di riorganizzazione dei servizi ha tenuto conto delle ADD: a livello tecnico regionale, è stato individuato il 19,8% dei Comuni piemontesi come rientrante nelle ADD e avviata la mappatura dei nodi di attestamento per l'intermodalità, sebbene sia necessaria una definizione istituzionale definitiva delle zone. L'AMP ha operato per l'ottimizzazione del servizio in queste aree attraverso una strategia di integrazione modale: ha riorientato le linee bus per svolgere funzioni di adduzione/distribuzione verso le stazioni ferroviarie, eliminando le sovrapposizioni. La copertura territoriale è stata assicurata tramite soluzioni a chiamata (es. MeBUS, Settibus), supportate da tariffe integrate e a consumo per l'uso flessibile dei mezzi. A livello gestionale, l'AMP ha garantito la continuità finanziaria dei servizi nelle ADD mediante la proroga annuale del PTS 2019-2021 e l'estensione degli Accordi di Programma, ottimizzando l'efficienza tramite l'integrazione di alcuni servizi nei contratti provinciali maggiori. Il finanziamento è gestito in tutti i bacini con la modalità standard di acconto dell'80% e saldo alla rendicontazione (sA20.a e sA20.b - punto 1)

La costruzione della base dati relativa ai contratti gestiti da Unioni Montane e Comuni in ADD è complessa - data la breve durata e la natura "in economia" di molti affidamenti; attualmente non esiste un sistema automatico di allineamento dei dati tra le banche dati regionale e nazionale (MIT), e l'estrazione degli elenchi contrattuali non gestiti da AMP presenta ancora problemi di codifica da risolvere (CSI). Nonostante ciò, sono stati eseguiti approfondimenti specifici sui contratti nelle aree SNAI e si è in attesa dei dati aggiornati dall'Osservatorio MIT per l'aggiornamento delle tabelle regionali (sA20. d).

L'AMP sta testando piattaforme per un punto unico di accesso ai servizi. La sperimentazione del servizio a chiamata SETTIBUS a Settimo Torinese (attiva fino a gennaio 2025) è tecnologicamente funzionante (piattaforma Viavan) ma registra uso insufficiente per ammortizzare i costi. La sua efficacia è limitata dalla concorrenza con il servizio tradizionale che il Comune non intende ridurre. Una seconda iniziativa a chiamata (PADAM) è prevista nel Bacino Cuneese, ma il tema dei servizi a domanda non è ancora stato sollevato nei tavoli di consultazione per i nuovi bandi TPL (sA20.e). L'attività sA20.e2 non è stata attivata.

Prosegue l'attuazione della *Strategia SNAI*, sebbene in ritardo a causa della complessità della governance nazionale. Il coordinamento e supporto per l'attuazione delle attività delle 4 aree sono continuati nel 2025. Da segnalare la restituzione finale dello studio preliminare per la val Bormida, e la bozza di Convenzionamento tra Valli Ossolane e AMP per la realizzazione dei Servizi. La Regione ha approvato le proposte di strategie delle nuove aree SNAI, "Terre di Giarolo e "Valsesia". Il Dipartimento di coesione della Presidenza del Consiglio ha inviato a novembre 2025 il parere con il quale rileva la sostanziale coerenza tra gli obiettivi dichiarati nelle proposte di Strategia Territoriale delle Aree Interne "Valsesia" e "Terre di Giarolo (Regione Piemonte) e quelli indicati nel Piano strategico nazionale delle aree interne (PNSAI), approvato in data 9 aprile 2025. (sA20.f) Nonostante non siano state svolte attività dirette sulla Strategia regionale per la montagna, è auspicabile un maggior coordinamento in attesa di conoscere i progetti esecutivi delle "strategie green" approvate.

PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2025

sA20. g: Analizzare le esigenze di revisione della normativa regionale - Leggi regionali che trattano aspetti diversi (tpl, sviluppo rurale, sviluppo della montagna, servizi assistenziali) che riguardano le aree periferiche del territorio regionale.

sA20. h: Sviluppare proposte per la contribuzione dello sviluppo dei servizi in ADD

Indirizzi per il PTS 2026-2028

Nelle aree periferiche/a-domanda debole, la fornitura di servizi di trasporto richiede una rigorosa individuazione dei bisogni per definire soluzioni puntuali e alternative al servizio di linea. L'obiettivo è garantire socialità e inclusione (livelli essenziali di prestazione per categorie deboli) e, al contempo, assicurare efficienza ed economicità del servizio.

Occorre presidiare i tavoli locali per la mobilità sostenibile con l'obiettivo di orientare le proposte progettuali e garantire la coerenza e l'integrazione delle nuove proposte con i servizi di TPL esistenti, valorizzando nel contempo i risultati (pregi e difetti) derivanti da studi ed esperienze precedenti. Inoltre:

- la progettazione locale e l'integrazione nei nodi va utilizzata come base metodologica per individuare le aree e i poli di attestamento e definire la tipologia di servizi da erogare;
- l'infomobilità e l'informazione sono strumenti per ottimizzare l'efficacia dei servizi, contribuendo così a definire gli aspetti finanziari e di sostenibilità economica tramite una maggiore attrattività per l'utenza;

L'attività di monitoraggio va indirizzata a valutare la qualità e l'efficacia del servizio erogato, assicurando un continuo tuning in funzione dei dati raccolti, azione fondamentale per definire la tipologia di servizi e garantire la sostenibilità economica.

MB1.4 RENDERE ACCESSIBILI I GRANDI NODI URBANI

Le città hanno un ruolo decisivo nello sviluppo di soluzioni future, guidate dall'Agenda Urbana che rafforza la dimensione territoriale delle politiche. La priorità è garantire un'adeguata accessibilità alle reti di comunicazione e sviluppare un'infrastruttura a bassa impronta di carbonio e con minimo impatto sulla salute umana. La MB1.4 si concentra sulle aree urbane con popolazione > 100.000 abitanti, ovvero sui nodi di Torino e Novara, soggette alle vigenti normative in materia di PUM e PUMS.

AZIONE 24 - Migliorare i servizi di trasporto rapido di massa nell'area metropolitana (SFM, metro, tram)

L'azione riguarda la riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale a livello metropolitano: il buon funzionamento del sistema complessivo implica vedere l'integrazione delle linee extraurbane, suburbane e urbane con il sistema di forza, il sistema di nodi e attestamenti di interscambio per migliorare il livello di servizio di sistema (integrazione oraria, qualità e comfort, tempi di viaggio). I problemi di tipo tariffario, legati alla presenza di vettori diversi e di titoli non integrati in alcune aree, possono essere risolti attraverso l'applicazione della tariffa regionale pay-per-use o credito trasporti.

AZIONE 24 - Migliorare i servizi di trasporto rapido di massa nell'area metropolitana (SFM, metro, tram)

PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2025

sA24. a: Riordino del servizio di superficie - a seguito dell'attivazione dei nuovi servizi SFM e Metro

sA24. b: Redazione del Programma Triennale dei Servizi di trasporto pubblico locale - Prevedere un'offerta evolutiva dei servizi durante il periodo di affidamento legata ai graduali rilasci infrastrutturali di completamento Metro -Linea 1, SFM e nuove stazioni, Metro -Linea 2

sA24. c: Definire salvaguardie urbanistiche funzionali alla progressiva funzionalità dei servizi - Specifiche per inseribilità del TPL nel contesto urbano a seguito dei graduali rilasci infrastrutturali e del progressivo sviluppo di stazioni. Coinvolgere i Comuni interessati dai nuovi servizi.

Indirizzi del PTS 2023-2025

Il PTS non esprime puntuali indirizzi per l'attuazione dell'Azione.

STATO DI ATTUAZIONE

AMP ha deliberato il "Piano stralcio del Programma Triennale dei Servizi TPL 2023-2025 e ha dato il via al riordino del servizio di superficie attraverso due iniziative principali (sA24.a) :

- riorganizzazione della rete TPL della zona Ovest e miglioramento del collegamento con il polo sanitario di Venaria (giugno 2023);
- riapertura delle linee ferroviarie Casale–Mortara e Asti–Alba (settembre 2023).

Le attività *sA24.b* e *sA24.c* non sono avviate

PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2030

sA24. d: Presidiare il tavolo del Fondo Nazionale Trasporti - Incremento strutturale del FNT, creazione di un fondo aggiuntivo legato ai benefici ambientali, risorse aggiuntive per le Aree a Domanda Debole.

sA24. e: Attivare un tavolo di dialogo con gli enti locali interessati da nuovi servizi

Indirizzi per il PTS 2026-2028

Il miglioramento del TPL metropolitano si basa sul ridisegno e l'integrazione dei servizi per massimizzare efficienza e intermodalità (SFM e Metro), adeguandosi progressivamente all'evoluzione delle infrastrutture. Occorre presidiare il completamento degli interventi infrastrutturali e programmare un'offerta evolutiva dei servizi durante il periodo di affidamento, garantendo l'adeguamento progressivo e sincronizzato con i rilasci infrastrutturali (come il completamento della Metro - Linea 1, lo sviluppo della SFM, le nuove stazioni e la Metro - Linea 2). I Comuni interessati dai nuovi servizi e nuove stazioni devono essere coinvolti per definire le necessarie salvaguardie urbanistiche. Ciò è essenziale per assicurare la manovrabilità e l'inseribilità dei servizi di TPL nel contesto urbano, in linea con i rilasci infrastrutturali e il progressivo sviluppo delle stazioni.

MD1. OTTIMIZZARE LA SPESA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

La qualità, l'economicità e la redditività del servizio di tpl sono aspetti strettamente legati all'assetto regolatorio del settore e ai criteri per definire i corrispettivi previsti a favore dei gestori del servizio. La MD1. si focalizza sull'efficienza della spesa e, in coerenza al processo nazionale di revisione del settore, intende agire per integrare nei contratti aspetti come la tutela dell'utenza, l'imprenditorialità e innescare circoli virtuosi per un più efficiente utilizzo delle risorse pubbliche.

AZIONE 41 - 42 Definire criteri per la contribuzione e obiettivi per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale

L'azione mira ad allineare il livello locale (Regione e AMP) al processo di riordino nazionale del TPL che spingono verso il superamento della spesa storica e l'incremento del Fondo Nazionale Trasporti (FNT), introducendo incentivi per efficienza e innovazione. Questi nuovi modelli richiedono di standardizzare i livelli di servizio ed eliminare le inefficienze, in un contesto di competizione basata sulla qualità, con meccanismi uniformi di premialità e penalità. La tutela dell'utenza è considerata cruciale, rendendo necessario un sistema unico regionale di monitoraggio e certificazione della qualità del servizio e della spesa., promuovendo una regolazione più accurata dei contenuti dei contratti di servizio. Attraverso la riprogrammazione dei servizi, la Regione e l'Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP) potranno migliorare significativamente la chiarezza e l'efficacia del settore.

AZIONE 41 - 42 Definire criteri per la contribuzione e obiettivi per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale

PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2025

sA41-42. a: Sviluppare il catalogo contenuti per introdurre la "flessibilità del

Indirizzi del PTS 2023-2025

rapporto nei contratti - Prevedere requisiti minimi per garantire il monitoraggio della domanda, norme per cambi di modalità/gestione del servizio offerto, SIRT, Maas, consorzi di servizi/di vendita

sA41-42. b: Presidiare le attività del tavolo nazionale

sA41-42. c: Condividere un accordo di ripartizione dei fondi fra Bacini - ottimizzare l'uso delle risorse di parte corrente "storicamente" utilizzando i dati provenienti dalle banche date alimentate dai mobility manager

sA41-42. d: Impostare affidamenti allineati alla domanda locale

sA41-42. e: Aggiornare la regolamentazione regionale - Rivedere la l.r. n. 1/2000 in materia di contenuti minimi dei contratti di servizio.

sA41-42. f: Piattaforma Regionale di monitoraggio e certificazione del servizio reso - Sistema univoco regionale di monitoraggio/controllo/certificazione del servizio reso/spesa sostenuta basato sulle piattaforme del SIRT (strumento per la gestione contrattuale)

sA41-42. g: Linee guida sui servizi a chiamata - Definire in maniera univoca a livello regionale le modalità di tariffazione e rendicontazione per i servizi a chiamata/conferma, da utilizzarsi nei nuovi Contratti di Servizio

Il PTS 2023-2025 indica all'AMP di:

- . punto 1 - applicare la proroga prevista dal D.L. n. 4/2022 a tutti i contratti in essere, vincolando gli operatori a rispettare gli obblighi di qualità e digitalizzazione; in alternativa, per i contratti in scadenza tra il 2023 e il 2025, è tenuta ad attivare le procedure di gara ai sensi del Regolamento CE 1370/2007 entro il 31 dicembre dell'anno di scadenza per evitare sanzioni.
- . punto 4 - aggiornare costantemente e validare i contenuti della piattaforma Anagrafica Contratti TPL;
- . punto 5 - ripartire tra i Bacini i maggiori fondi stanziati per i servizi automobilistici anche attraverso l'applicazione dei criteri LAS nazionali, per le parti applicabili;
- . punto 9 - avviare un processo di standardizzazione ed unificazione dei Contratti di Servizio, degli strumenti di monitoraggio e consuntivazione del servizio reso basato su dati/strumenti di analisi del Centro Servizi Regionale BIP

STATO DI ATTUAZIONE

L'attività di AMP nel triennio 2023-2025 si è focalizzata sulla transizione contrattuale del TPL. La fase, iniziata con obblighi di servizio per la pandemia, è stata orientata alla "Proroga per Investimenti" (ex D.L. n. 4/2022). L'AMP ha concesso le proroghe (scadenza 31/12/2026), vincolando gli operatori a stringenti obblighi di digitalizzazione e qualità (es. SmartBip e Maas). Parallelamente, AMP ha avviato le consultazioni di mercato con enti e operatori per definire i lotti e i requisiti tecnici. Queste attività preparano la base essenziale per la pubblicazione dei futuri bandi di gara prima del termine del periodo di proroga (*sA41-42.a*, *sA41-42.c* e *sA41-42.d*, *punto1*). A supporto di questo processo di transizione e per garantire la futura efficienza e trasparenza del sistema, l'AMP ha parallelamente mantenuto un rigoroso presidio sulle attività di gestione corrente, monitoraggio e controllo, come di seguito dettagliato:

- Anagrafica Contratti: L'AMP garantisce la qualità e coerenza dell'Anagrafica Contratti TPL attraverso il censimento sistematico e l'aggiornamento continuo dei contratti e dei soggetti, integrando fonti ufficiali e gestendo le proroghe. Tutte le operazioni di validazione e aggiornamento sono eseguite tramite applicativi web dedicati, assicurando la tracciabilità e l'affidabilità dei dati contrattuali (*punto 4*);

- Verifica della Congruità: L'AMP ha applicato integralmente i criteri ART e verificato la congruità delle compensazioni economiche tramite il metodo dei costi standard (*punto 5*);

- Monitoraggio e Qualità: L'AMP ha strutturato un processo di standardizzazione del monitoraggio applicabile a tutti i Contratti di Servizio, vincolando gli operatori all'uso di sistemi digitali interoperabili per il conferimento dei dati di esercizio e vendita. Il fulcro è il Sistema CSR-BIP, che centralizza la raccolta e la validazione dei dati e supporta le verifiche di qualità e completezza. L'AMP, in collaborazione con la Regione, assicura la piena alimentazione del CSR-BIP e l'integrazione con altre piattaforme regionali (Transit Cafè, Parco mezzi), utilizzando poi strumenti specifici (OTX, SIS, big data) per l'analisi e la pubblicazione degli indicatori di performance (puntualità e affidabilità) (*punto 9*)

La Regione ha mantenuto un presidio costante sul tavolo nazionale (*sA41-42.b*) relativo alla ripartizione del Fondo Nazionale Trasporti (FNT). Tuttavia, l'attività di aggiornamento della regolamentazione regionale (*sA41-42.e*) è rallentata a causa della mancata piena operatività della riforma nazionale (D.L. n. 50/2017) in materia di criteri di riparto (LAS/CS), creando incertezza e ostacolando la completa definizione delle norme attuative regionali.

E' stato approvato l'intervento "TRASP-03-01 – Evoluzione del SIRT: Sistema Informativo Regionale dei Trasporti", progettualità che mira a gestire la raccolta strutturata e continuativa dei valori trasportistici, economici e finanziari dei contratti TPL. La finalità è consentire alla Regione un monitoraggio e controllo costante (anche sull'efficienza delle risorse), oltre a

facilitare l'operatività di AMP e degli altri enti committenti, automatizzando il conferimento annuale delle informazioni (sA41-42. f)

L'Attività sA41-42. G "Linee guida sui servizi a chiamata" risulta non attivata.

PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2030

sA41-42. h: Monitorare i livelli di servizio - Coerenza tra finanziamento/spesa, incremento qualitativo e quantitativo dei servizi prodotti e la crescita dell'utenza

Indirizzi per il PTS 2026-2028

In considerazione degli affidamenti TPL in corso, l'azione di gestione deve focalizzarsi sull'uso efficiente delle risorse storiche e sulla programmazione qualitativa dei servizi, ponendo l'efficienza degli affidamenti al centro del processo decisionale.

Occorre garantire una migliore programmazione qualitativa e quantitativa dei servizi, utilizzando i costi standard e il rapporto ricavi da traffico/costi operativi come indicatori primari per assicurare la sostenibilità economica. Tale programmazione deve bilanciare l'utilizzo ottimale delle "risorse storiche" con la necessità di salvaguardare i servizi minimi nelle aree a domanda debole. Assicurare un monitoraggio continuo dei contratti a lungo termine è lo strumento per conseguire una migliore efficienza degli affidamenti e attrarre mobilità privata. Tale monitoraggio ha il duplice scopo di: attivare la flessibilità del rapporto contrattuale, essenziale per gestire e indirizzare il miglioramento continuo della qualità del servizio; verificare la coerenza tra il finanziamento/spesa, l'effettivo incremento qualitativo e quantitativo dei servizi prodotti e la crescita dell'utenza (monitoraggio dei livelli di servizio).

Altro tema riguarda la regolamentazione dei servizi a chiamata/conferma a livello regionale: l'obiettivo è definire in modo univoco le modalità di tariffazione e rendicontazione, da inserire nei nuovi Contratti di Servizio, e garantire la necessaria interoperabilità di tali servizi.

ME2. TRASFERIRE QUOTE DI MOBILITÀ VERSO MODALITÀ PIÙ SOSTENIBILI (SHIFT)

La ME2. propone azioni di premialità per orientare gli spostamenti verso modi di trasporto più sostenibili con l'obiettivo di aumentare il numero di passeggeri del tpl e le modalità di spostamento attive (bicicletta e a piedi), ma anche trasferire una notevole quantità di merci sulle ferrovie per le lunghe percorrenze.

AZIONE 49 - Adottare politiche tariffarie che favoriscano l'uso del trasporto pubblico locale e le modalità più sostenibili

L'azione intende adottare un sistema tariffario integrato basato su logiche di *pay-per-use* e *best fare* quale incentivo all'uso del TPL da parte degli utenti che possono accedere liberamente a tutti i servizi regionali, pagando il servizio di trasporto in funzione dell'effettivo utilizzo. Stabilita una politica tariffaria omogenea (tra modalità, vettori, orari e percorrenze) per il territorio regionale, sarà poi possibile individuare, d'intesa con gli enti locali, incentivi e beneficiari delle agevolazioni; in fase successiva, l'evoluzione dell'"ecosistema MaaS" (intesa come infrastruttura tecnologica e sistema di regole e politiche tariffarie) potrà agevolare la nascita di nuovi servizi digitali per una mobilità più integrata, accessibile e sostenibile a favore dell'uso del trasporto pubblico e delle forme di mobilità attiva.

AZIONE 49 - Adottare politiche tariffarie che favoriscano l'uso del trasporto pubblico locale e le modalità più sostenibili

PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2025

sA49. a: Consolidare il sistema BIP in tutto il Piemonte e sperimentare il BIPfor MaaS

sA49. b: Consolidare e dare piena operatività del progetto BipforMaaS

sA49. c: Avviare il progetto Payperuse - Sperimentare e lanciare la tariffa pay-per-use per gli utenti del TPL, sia su carta BIP che su smartphone; applicare tariffe pay-per-use da parte delle aziende nei prossimi contratti di servizio per il TPL; creare apposite "cabine di regia" per la gestione del clearing a livello regionale.

sA49. d: Studiare misure per agevolare e incentivare l'uso del tpl e della mobilità ciclabile

Indirizzi del PTS 2023-2025

Il PTS 2023-2025, in vista di nuovi affidamenti o proroghe, ha indicato ad AMP di richiedere alle aziende di TPL i seguenti obblighi (*relativamente al punto 1*):

- a) di dotarsi del sistema di bigliettazione regionale BIP e di utilizzo dell'app regionale SmartBip, quando sarà rilasciata per l'uso;
- b) di applicazione della tariffa pay per use a livello regionale per tutti i servizi di Tpl;
- c) di adesione alle iniziative degli operatori MaaS da assimilare come ulteriori canali di vendita;
- d) di prevedere una piattaforma di e-commerce per la vendita dei titoli di viaggio;
- e) di adesione ad un "consorzio" per la gestione, clearing e vendita delle tariffe regionali;
- f) di conferire al CSR-BIP i dati di trasporto, vendita e validazione dei titoli elettronici attraverso i protocolli BIPEX 2,0 (dati statici) e SIRI (dati dinamici);
- g) di equipaggiare e garantire il funzionamento dei sistemi audio-visivi di indicazione di linea e prossima fermata e dei sistemi per la salita e discesa delle persone a ridotta mobilità;
- h) per le imprese individuate da Amp, di partecipare a sperimentazioni di "collaborazione" con servizi di sharing mobility;
- i) di installare e gestire le attrezzature/infrastrutture che saranno messe a disposizione per l'interscambio con la modalità bici.

STATO DI ATTUAZIONE

L'attività di AMP nel triennio 2023-2025 si è focalizzata sulla transizione contrattuale del TPL, gestita tramite la "Proroga per Investimenti" (scadenza 31/12/2026). L'AMP ha vincolato tali estensioni a stringenti obblighi di digitalizzazione e qualità (sA49.a, b, c). In particolare, ha imposto agli operatori il consolidamento del sistema BIP, l'avvio della piena operatività BIPforMaaS e l'implementazione della tariffa Pay-per-use (con relative Cabine di Regia per il clearing). Parallelamente, AMP ha avviato le consultazioni di mercato per definire i requisiti tecnici dei futuri bandi di gara, dei quali l'innovazione digitale costituisce la base essenziale (sA49. a, sA49. b, sA49. c)

Sotto il profilo programmatico, la Regione, in esito al progetto BIPforMaaS, ha elaborato un Piano Operativo che è stato presentato al Dipartimento per la Trasformazione Digitale; il Piano rientra nell'ambito dell'Avviso Pubblico "MAAS4ITALY" (Missione 1, Investimento 1.4.6 del PNRR, finanziato da NextGenerationEU) con l'obiettivo di sviluppare nuovi servizi alla mobilità basati sul paradigma della Mobility as a Service (sA49.b). Il progetto Payperuse (D.D. n. 2924/2023) verrà avviato una volta completata e allestita la piattaforma SmartBIP. Attualmente (novembre 2024), è in corso la redazione del piano dei fabbisogni, propedeutico alla presentazione al fornitore Consip. La definizione del piano è supportata da un tavolo tecnico e da un tavolo di governance dedicato, che definiscono anche le modalità di realizzazione del Payperuse (sA49.c).

Il progetto PNRR MaaS4Piemonte sta sperimentando l'uso di cashback e welcome bonus come modelli di incentivazione della domanda, con l'obiettivo primario di promuovere lo spostamento delle abitudini dal trasporto privato al trasporto collettivo. I risultati di questa iniziativa (e del progetto locale MaaSToMove) saranno fondamentali per lo sviluppo e l'integrazione della futura piattaforma SmartBIP, per la quale sono già in programma tariffe innovative come Payperuse e Best Fare (sA49. d).

Parallelamente, la Regione garantisce le agevolazioni storiche (L.R. 1/2000) come la Libera Circolazione per disabili e Forze dell'Ordine. L'offerta include anche misure strategiche come la Carta Tutto Treno e l'agevolazione PieMove Under 26 per gli studenti, finanziata anche da Atenei e Fondazioni, con obiettivi di riduzione dell'inquinamento urbano. L'AMP è delegata alla gestione tecnica e finanziaria di queste complesse iniziative.

PIANO DI FINO AL 2030

sA49. e: Ampliare i servizi MaaS e studiare misure di promozione e incentivo

Indirizzi per il PTS 2026-2028

Per rispondere alla domanda di mobilità flessibile l'obiettivo è introdurre tariffe più elastiche (in termini di

spazio e tempo) per superare i limiti degli abbonamenti tradizionali. Ciò rientra nella più ampia necessità di garantire la facilità di accesso ai servizi attraverso la semplificazione d'acquisto, l'uso di un titolo unico e la promozione del pay-per-use e dell'interscambio. A tal fine, è fondamentale che l'AMP, d'intesa con la Regione, contribuisca a:

- sfruttare l'infrastruttura SmartBIP per guidare la transizione al MaaS regionale (BIPforMaaS), assicurando l'integrazione nativa dei servizi e l'interoperabilità con i servizi aggiuntivi, per rendere l'intero sistema accessibile e multimodale;
- definire, coinvolgendo gli Enti, e implementare il nuovo sistema tariffario regionale integrato (BIPforMaaS), adottando logiche di post-pagamento, best fare e pay-per-use; a tal fine, è cruciale prevedere l'obbligatorietà di queste tariffe nei prossimi Contratti di Servizio per il TPL;
- collaborare con gli operatori e gli Enti locali per istituire "Cabine di regia" per la gestione del clearing regionale e deve progettare e adottare agevolazioni e incentivi che, sfruttando il MaaS, promuovano l'uso del TPL e ne facilitino la scelta da parte dell'utenza.

La programmazione degli investimenti

MB2.1 RAFFORZARE LA MULTIMODALITÀ NEI NODI

La MB2.1 riguarda l'utilizzo "sinergico" di più mezzi nel trasporto di persone o merci e accende i riflettori sull'evoluzione dei nodi di interscambio che ricopriranno un ruolo chiave nel sistema della mobilità del futuro solo se riusciranno a trasformarsi da luoghi di transito in "hub multiservizi" di mobilità sostenibile.

AZIONE 25 - Valorizzare i nodi del trasporto pubblico rafforzando le connessioni intermodali

L'azione mira alla riprogrammazione simultanea di nodi di interscambio (ferro-gomma e gomma-gomma) e alla riorganizzazione dei servizi TPL ad essi afferenti (linee di adduzione). L'obiettivo è identificare e sviluppare tali poli basandosi sull'esperienza pregressa (Movicentro), definendo linee guida che riequilibrino gli spazi a favore di TPL e mobilità attiva, garantendo nel contempo una corretta gestione. È cruciale che l'integrazione fisica sia accompagnata da integrazione tariffaria e immagine coordinata per il massimo beneficio dell'utenza.

AZIONE 26 - Favorire l'interscambio di bici e micromobilità con il trasporto pubblico

L'azione mira alla riprogrammazione simultanea di nodi di interscambio (ferro-gomma e gomma-gomma) e alla riorganizzazione dei servizi TPL ad essi afferenti (linee di adduzione). L'obiettivo è identificare e sviluppare tali poli basandosi sull'esperienza pregressa (Movicentro), definendo linee guida che riequilibrino gli spazi a favore di TPL e mobilità attiva, garantendo nel contempo una corretta gestione. È cruciale che l'integrazione fisica sia accompagnata da integrazione tariffaria e immagine coordinata per il massimo beneficio dell'utenza.

AZIONE 25 - Valorizzare i nodi del trasporto pubblico rafforzando le connessioni intermodali

PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2025

sA25.a: Revisione del programma "Movicentro" e indirizzi per il Programma Triennale dei Servizi di trasporto pubblico locale

sA25.b Sottoscrizione con RFI del Protocollo "Intermodalità"

sA25.c: Redazione di Linee guida per i nodi di interscambio

Indirizzi del PTS 2023-2025

Il PTS 2019-2021 dettava già prime disposizioni per l'intermodalità che sono state recepite nei contratti con Trenitalia per i servizi ferroviari SFM e SFR. Il PTS 2023-2025, in assenza di risorse dedicate, non ha espresso puntuali indirizzi per l'attuazione dell'Azione; la Regione, in vista dei nuovi affidamenti o proroghe, ha indicato ad AMP di includere, nei relativi atti, gli adempimenti da richiedere alle aziende di TPL connessi alla valorizzazione delle connessioni tra le diverse modalità di trasporto che confluiscono in un nodo e in particolare:

- g) obbligo di equipaggiare gli autobus e garantire il funzionamento dei sistemi audio-visivi di indicazione di linea e prossima fermata e dei sistemi per la salita e discesa delle persone a ridotta mobilità;
- h) obbligo delle imprese di Tpl individuate da Amp di partecipare a sperimentazioni di "collaborazione" con servizi di sharing mobility;
- i) obbligo di installare e gestire le attrezzature/infrastrutture che saranno messe a disposizione per l'interscambio con la modalità bici.

STATO DI ATTUAZIONE

Il Protocollo d'Intesa sull'Intermodalità con Rete Ferroviaria Italiana (RFI), firmato nel 2023, ha promosso una collaborazione intensa per lo sviluppo dei nodi intermodali. I tavoli di lavoro attivati nel 2024 hanno portato a una caratterizzazione delle stazioni e all'elaborazione di un Programma per lo sviluppo dell'intermodalità in Piemonte. Questo processo, supportato da AMP, ha incluso lo scambio di dati specifici su TPL, mobilità condivisa (sharing mobility), ciclabilità e pedonalità. Le indicazioni elaborate sono confluite in Linee di Indirizzo (il cui secondo

draft è stato approvato) che, pur avendo una metodologia comune a livello nazionale, sono state applicate in modo specifico alla Regione. Il Programma finale, in fase di prossima approvazione e attuazione, fornirà indirizzi condivisi per il miglioramento e la progettazione delle stazioni (*sA25.a*, *sA25.b*, *sA25.c*).

PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2030

sA25.d: Redazione di un programma di intervento

sA25.e: Attuazione di un programma di intervento

Indirizzi per il PTS 2026-2028

È fondamentale garantire la partecipazione ai tavoli di lavoro con RFI e gli enti locali interessati, al fine di definire e sviluppare i progetti relativi all'ambito di stazione in coerenza con la pianificazione e le esigenze del TPL locale. E' necessario massimizzare l'efficacia dei nodi intermodali attraverso l'integrazione modale (gomma-ferro), agendo sull'ottimizzazione degli orari, delle fermate e dei percorsi su gomma in coerenza con gli orari ferroviari. È altresì fondamentale promuovere, nelle aree di stazione, l'offerta di servizi complementari di mobilità condivisa (sharing e first/last-mile). Per assicurare la qualità del servizio, si deve supportare l'introduzione di specifici indicatori di performance legati all'interscambio nei futuri Contratti di Servizio. A tale scopo, è essenziale promuovere la digitalizzazione e l'informazione per sviluppare sistemi informativi multimodali e in tempo reale (cruciali per l'integrazione dei dati TPL/RFI) e consentire l'erogazione di servizi in logica MaaS.

AZIONE 26 - Favorire l'interscambio di bici e micromobilità con il trasporto pubblico

PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2025

sA26.a: Piano regionale della Mobilità Ciclistica - Linea di azione A.5.1 - Censimento della dotazione di servizi e infrastrutture per l'interscambio tra la bicicletta e i diversi sistemi di trasporto pubblico

sA26.b: Piano regionale della Mobilità Ciclistica - Linea di azione A.5.2 - Individuare soluzioni standardizzate per l'interscambio per i diversi nodi del TPL e le priorità d'intervento

sA26.c: Piano regionale della Mobilità Ciclistica - Linea di azione A.5.4 - Avviare dei tavoli di confronto con i gestori per definire sistemi di prenotazione degli spazi, eventuali adeguamenti nei processi di rinnovo dei mezzi e modelli di gestione efficienti per le velo-stazioni e infrastrutture di fermata (urbana ed extraurbana).

Indirizzi del PTS 2023-2025

La Regione, in vista di nuovi affidamenti o proroghe, ha indicato ad AMP di includere nei relativi atti gli adempimenti da richiedere alle aziende di TPL tra i quali:

i) obbligo di installare sugli autobus e gestire le attrezzature/infrastrutture che saranno messe a disposizione per l'interscambio con la modalità bici.

STATO DI ATTUAZIONE

L'azione è specificatamente prevista dal Piano regionale della Mobilità Ciclistica. Le attività *sA26.a*, di censimento della dotazione di servizi e infrastrutture per l'interscambio tra la bicicletta e i diversi sistemi di trasporto pubblico, e *sA26.b*, per individuare soluzioni standardizzate per l'interscambio per i diversi nodi del TPL e le priorità d'intervento, sono confluite fra le attività del GDL "Protocollo Intermodalità", firmato con Rete Ferroviaria Italiana (RFI). Il GDL ha prodotto *Linee di indirizzo* come strumento RFI-Regioni finalizzato a ridefinire il layout delle aree esterne di stazione e della rete viaria circostante in funzione dell'accessibilità e dello sviluppo della multimodalità, proponendo per ogni modo di trasporto soluzioni e input capaci di orientare le scelte alla base della pianificazione e della progettazione delle infrastrutture a servizio della mobilità. Le linee di indirizzo comprendono anche "Aree di sosta per biciclette e veicoli leggeri", tendono quanto più possibile ad uniformare e standardizzare gli interventi in ambito stazione e consentono personalizzazioni per rispondere alle peculiarità architettoniche, ambientali e sociali del contesto. Le linee di indirizzo tengono conto di quelle regionali (*Linee guida cicloposteggi*, 2018; *Linee guida progettuali* – PRMC, Allegato A, 2023)

e saranno aggiornate con cadenza biennale.

PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2030

sA26.d: Piano regionale della Mobilità Ciclistica - Linea di azione A.5.3 - Elaborare programmi per sostenere il potenziamento dei nodi d'interscambio con soluzioni standardizzate e funzionali alla tipologia di nodo.

sA26.e: Piano regionale della Mobilità Ciclistica - Linea di azione A.5.5 e Linea di azione A.5.6 - Aggiornare le informazioni relative ai nodi, implementare dataset informativi funzionali al Sistema Informativo Regionali

Indirizzi per il PTS 2026-2028

È fondamentale promuovere e monitorare attivamente l'intermodalità Bici-TPL su tutti i nodi (ferro-gomma) e le fermate principali, mantenendo la coerenza con il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica. Occorre coordinare un dialogo continuo con i gestori ferroviari e le aziende TPL per promuovere l'intermodalità. L'obiettivo è duplice: definire sistemi di prenotazione degli spazi per le biciclette sui mezzi esistenti e stabilire standard più elevati per il trasporto bici a bordo (incluse soluzioni esterne) nei futuri processi di rinnovo dei veicoli. Si deve sostenere lo sviluppo infrastrutturale dedicato (ciclo-posteggi, velo-stazioni e spazi per la micromobilità) basandolo sul rango dei nodi, garantendo la sicurezza della percorribilità. È inoltre necessario collaborare all'individuazione di modelli di gestione efficienti per le nuove infrastrutture dedicate e valutare l'integrazione tariffaria per incentivare l'uso delle velo-stazioni. Infine, occorre implementare il monitoraggio degli interventi per garantirne la tracciabilità e la confrontabilità dei dati nel tempo, facilitandone la pubblicazione come open data per valutare l'efficacia delle soluzioni adottate.

MC1. MIGLIORARE LA QUALITÀ DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

La MC1. si concentra sui principali aspetti per il miglioramento della qualità del tpl che riguardano l'ammodernamento dei mezzi e degli elementi infrastrutturali funzionali al servizio, nonché sugli aspetti di affidabilità del servizio che deve assicurare un corretto funzionamento e tempi di viaggio certi e accettabili.

AZIONE 35 - Rinnovare il parco mezzi destinati all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale

L'azione si concentra sull'attuazione dei programmi di rinnovo del parco mezzi di trasporto pubblico, coinvolgendo tutti gli attori preposti e garantendo la continuità dei servizi di TPL anche durante il periodo di transizione tecnologica. Il programma copre tutte le tipologie di mezzi – autobus, rotabili (tram, metro, treni) e natanti per la navigazione – con particolare attenzione alla transizione verso l'elettrico o soluzioni ibride per i natanti, al fine di contenere le emissioni e migliorare il comfort degli utenti (riduzione di rumore, vibrazioni). Aspetto determinante consiste nell'organizzare i piani operativi per rispettare le scadenze dei finanziamenti.

AZIONE 36 - Migliorare il sistema delle fermate del trasporto pubblico locale su strada

L'azione mira a valutare lo stato delle numerose fermate TPL su strada e a pianificare i necessari interventi. Il processo prevede l'aggiornamento della Banca Dati regionale con il posizionamento geografico e gli elementi caratterizzanti (pensilina, panchina, informazioni). La riprogrammazione dell'assetto dei servizi sarà occasione per classificare le fermate a seconda della loro funzione nella rete gerarchica e integrata, definire linee guida standard infrastrutturali e di qualità da raggiungere progressivamente, stabilire una procedura di programmazione degli interventi di adeguamento e manutenzione. Vista la numerosità delle fermate, l'azione di miglioramento sarà graduale al fine di contenere gli impatti economici. Inoltre, occorre sviluppare un piano di gestione per la manutenzione per le fermate già realizzate o adeguate in modo da garantire il mantenimento degli standard raggiunti e il continuo aggiornamento della Banca Dati regionale.

AZIONE 37 - Privilegiare i percorsi del trasporto pubblico

L'azione intende migliorare l'attrattiva del tpl assicurandone il corretto funzionamento mediante un diverso uso

dello spazio stradale: la riprogrammazione dei servizi (extraurbani e urbani) deve integrarsi con le scelte di urbanistica locale e adottare tecniche di pianificazione dei trasporti “road diet” in un’ottica di area vasta per limitare le capacità di circolazione per i veicoli motorizzati privati e aumentare gli spazi a disposizione per gli altri utenti della strada. Le vie preferenziali e le priorità semaforica possono aumentare velocità e puntualità degli autobus non solo negli ambiti urbani ma anche sulle direttrici di penetrazione negli ambiti più congestionati.

AZIONE 35 - Rinnovare il parco mezzi destinati all’esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale

PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2025

sA35. a: Completare l’attuazione della programmazione 2017-2021 del rinnovo parco mezzi - (ex DGR n. 40-5004 del 8 maggio 2017, DGR n. 5-2912 del 26 febbraio 2021)

sA35. b: Coordinare l’azione di rinnovo parco mezzi a livello locale

sA35. c: Regolamentare l’immagine del trasporto pubblico locale regionale

sA35. d: Aggiornare la programmazione 2024-2028 del rinnovo parco mezzi (risorse del PNRR e risorse del PSNMS Quinquennio 2024-2028)

sA35. e: Programmare gli interventi per la distribuzione dei combustibili

sA35. f: Sviluppare nuove funzionalità della piattaforma Parco autobus TPL Piemonte

sA35. g: Completare l’attuazione della programmazione 2024-2028 del rinnovo parco mezzi

sA35. h: Aggiornare la programmazione 2029-2033 del rinnovo parco mezzi (risorse del PSNMS Quinquennio 2029-2033; dedicare linee di finanziamento per l’adeguamento degli strumenti tecnologici del parco esistente)

sA35. i: Attuare gli interventi per la distribuzione dei combustibili

Indirizzi del PTS 2023-2025

Il PTS 2023-2025 si concentra primariamente sul rinnovo del materiale rotabile (gomma e ferro) per innalzare la qualità e l'efficienza del servizio. Per gli autobus, si dà priorità all'acquisto di mezzi eco-compatibili (elettrici, ibridi, metano) per sostituire i veicoli più obsoleti (Euro IV e inferiori), grazie ai fondi del Programma operativo 2019-2023 e ai Decreti Interministeriali. Questi finanziamenti consentiranno la sostituzione di circa 780-820 autobus, demandando l'attuazione tecnico-amministrativa all'Ente gestore. Analogamente, per il TPL ferroviario, si privilegia l'acquisto di mezzi elettrici e bimodali; il Piano di Investimenti del Contratto di Servizio SFR (2022-2032) garantisce l'immissione di 26 nuovi elettrotreni (POP e Rock). L'Ente gestore è incaricato di coordinare gli investimenti su gomma provenienti dalle risorse regionali e da quelle degli Enti locali.

STATO DI ATTUAZIONE

L'attuazione del Programma regionale 2019-2023 (sA35.a) e del nuovo Programma 2024-2033 (sA35.d) per gli investimenti sul TPL su gomma è in pieno svolgimento. L'attività include aggiornamenti contabili e trasferimenti di fondi all'Agenzia della Mobilità Piemontese, con provvedimenti dirigenziali emessi a marzo 2025. In coerenza con il PRQA, sono stati stabiliti i limiti massimi di prezzo e il numero minimo di mezzi Euro 3 o inferiori che ogni azienda dovrà sostituire entro la fine del 2025 (sA35.d). Sono stati inoltre accertati e impegnati ingenti fondi statali per il periodo 2024-2033 derivanti dai Decreti Interministeriali n. 223/2020 e n. 81/2020. Si segnala che le azioni sA35.b (coordinamento investimenti Enti Locali), sA35.e, sA35.i, sA35.m (relative ad analisi e supporto) non risultano ancora attivate.

PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2030

sA35. l: Attuare la programmazione 2029-2033 del rinnovo parco mezzi

Indirizzi per il PTS 2026-2028

La gestione dell'attuazione del programma di rinnovo del materiale rotabile su gomma deve essere assicurata,

sA35. m: Completare gli interventi per la distribuzione dei combustibili	garantendo l'acquisto prioritario di autobus eco-compatibili (elettrici, ibridi, metano/GPL) con elevata efficienza energetica e la sostituzione mirata dei mezzi ambientalmente più obsoleti (Euro IV e inferiori), coordinando anche la realizzazione delle relative infrastrutture di supporto. Contestualmente, occorre: - coordinare gli investimenti in materiale rotabile su gomma derivanti da risorse regionali con quelli degli altri enti locali per massimizzare l'efficacia degli interventi; - indirizzare e programmare gli investimenti futuri per il rinnovo del parco veicolare (gomma), attingendo alle risorse disponibili nell'orizzonte temporale di riferimento; - supportare la Regione nel monitoraggio del Piano di Investimenti del Contratto di Servizio SFR, garantendo l'immissione in servizio degli elettrotreni di ultima generazione.
--	---

AZIONE 36 - Migliorare il sistema delle fermate del trasporto pubblico locale su strada	
PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2025 sA36. a: Completare il censimento delle fermate e il sistema di consultazione sA36. b: Analizzare le attività connesse alla gestione della fermata sA36. c: Regolamentare l'immagine del trasporto pubblico locale regionale sA36. d: Digitalizzare i procedimenti amministrativi di autorizzazione sA36. e: Classificare le fermate sA36. f: Redazione di indirizzi regionali per l'adeguamento delle fermate.	Indirizzi del PTS 2023-2025 Il PTS, in assenza di risorse dedicate, non ha espresso puntuali indirizzi per l'attuazione dell'Azione. Per ottimizzare la programmazione dei servizi di TPL, la Regione indica, tra gli adempimenti richiesti ad AMP, l'obbligo di utilizzare le piattaforme digitali regionali per la gestione telematica dei procedimenti relativi all'Art. 87 del Codice della Strada (es. nulla osta immatricolazione) e al DPR 753/1980 (sicurezza delle fermate).
STATO DI ATTUAZIONE L'azione viene attuata attraverso un duplice approccio: - la digitalizzazione e governance dei dati: l'Anagrafica Regionale delle Fermate(sA36.a), una delle banche dati autoritative del SIRT, è stata potenziata tecnologicamente e vede il costante coinvolgimento delle aziende TPL. I recenti sviluppi hanno incluso il passaggio al nuovo geoportale regionale (IGO) (2024) e la previsione del rilascio di nuovi moduli web, con l'aggiornamento dei geo-servizi per pubblicare l'indicatore "Media corse giornaliere per nodo". Riguardo alla digitalizzazione dei procedimenti (sA36.d), l'uso delle piattaforme digitali regionali è limitato alla gestione delle procedure di sicurezza delle fermate (DPR 753/80), mentre lo sviluppo di un modulo specifico per le autorizzazioni di nuove fermate/spostamenti è stato procrastinato al periodo 2026-2030; - l'adozione di criteri gerarchici e funzionali: per i nuovi affidamenti TPL, è stata introdotta la gerarchia dei nodi (sA36.e/b), classificandoli in tre livelli per modulare la qualità del servizio: I livello (Movicentro/Stazioni), II livello (scambio gomma-gomma) e III livello (scambio gomma-altri modi). Nei nodi di I livello, il coordinamento orario è regolato sull'orario ferroviario, accompagnato dalla razionalizzazione delle fermate e dalla previsione di una futura tariffazione integrata (gomma-ferro). Il processo di consultazione ha evidenziato la necessità di una maggiore attenzione all'accessibilità e sicurezza delle fermate, specialmente nelle aree montane. Si segnala che l'azione per la digitalizzazione delle autorizzazioni di nuove fermate (sA36.d) è stata procrastinata al 2026-2030 per confluire nel Piano di Trasformazione Digitale dell'Ente. Inoltre, le attività per la regolamentazione dell'immagine del TPL (sA36.c che confluisce in sA36.f) e per la definizione degli indirizzi regionali per l'adeguamento fisico delle fermate (sA36.f e sA36.g) non risultano ancora attivate.	
PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2030	Indirizzi per il PTS 2026-2028

sA36. g: Elaborare un programma per il progressivo adeguamento delle fermate	Occorre elaborare un “quadro esigenziale” per il progressivo adeguamento delle fermate. Tale quadro dovrà integrare i criteri di classificazione funzionale (risultanti dalla mappatura prioritaria) con le esigenze di miglioramento emerse dalla consultazione per i nuovi affidamenti TPL (specialmente in termini di accessibilità, comfort e puntualità). È inoltre necessario assicurare la coerenza informativa dell'Anagrafica Regionale delle Fermate (SIRT) e garantire il completamento delle procedure di caricamento massivo dei dati. Si deve altresì assicurare l'utilizzo degli strumenti digitali (come IGO) per la pubblicazione degli indicatori chiave del servizio. Si devono, infine, definire le specifiche per l'adeguamento delle fermate, mirando alla riconoscibilità univoca del servizio e all'accessibilità delle dotazioni. Tali specifiche dovranno considerare il regime di "sistemi aperti" delle autolinee e le modalità per la gestione finanziaria delle infrastrutture (fermate e stazioni), inclusa la previsione di eventuali pedaggi.
--	--

AZIONE 37 - Privilegiare i percorsi del trasporto pubblico	
PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2025 sA37. a: Proporre ai Comuni le direttrici sulle quali realizzare corsie dedicate al trasporto pubblico sA37. b: <i>Supportare i Comuni nelle attività di controllo</i>	Indirizzi del PTS 2023-2025 Il PTS, in assenza di risorse dedicate, non ha espresso puntuali indirizzi per l'attuazione dell'azione.
STATO DI ATTUAZIONE Gli indirizzi elaborati dal GDL “Protocollo Intermodalità” (Regione/RFI) si focalizzano sul contesto delle stazioni ed evidenziano la necessità di scoraggiare l'uso dell'auto privata nelle aree prossime ai nodi ferroviari. Per favorire l'accessibilità al TPL e incentivare lo shift modale, si richiede il coinvolgimento dei decisori locali. Questi devono adottare sia misure regolatorie (es. ZTL, gestione della sosta) sia interventi infrastrutturali sulla rete viaria (es. corsie preferenziali TPL) per rendere il viaggio combinato un'alternativa più rapida e attrattiva al mezzo privato.	
PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2030	Indirizzi per il PTS 2026-2028 Occorre promuovere la pianificazione e indirizzare gli interventi infrastrutturali sulla rete viaria all'interno dei bacini per garantire la priorità di accesso e la rapidità del TPL verso i nodi ferroviari, incentivando così lo shift modale. Tale pianificazione deve avvenire attraverso il dialogo e la collaborazione con gli Enti locali e le aziende di servizio del TPL che costituiscono il bacino.

Il monitoraggio e controllo di qualità

MB2.2 INTEGRARE LE BANCHE DATI E LE PIATTAFORME ABILITANTI I SISTEMI INFORMATIVI DEI TRASPORTI

La MB2.2 si propone di sviluppare il Sistema Informativo Regionale dei Trasporti: le banche dati del SIRT sono anche la piattaforma comune per poter gestire l'integrazione tariffaria a livello regionale (nuova tariffa pay-per-use), e proporre la Regione come soggetto "abilitatore" del futuro ecosistema MaaS (Mobility-as-a-Service) del territorio. La prospettiva di condividere i dati del trasporto merci e della logistica nel SIRT richiede uno scenario di networking e di collaborazione fra pubblico e privato e sarà fondamentale per il successo del LaaS (Logistics-as-a-Service).

AZIONE 30 - Assicurare continuità e sviluppo alla piattaforma regionale della bigliettazione elettronica BIP e del trasporto pubblico locale

L'azione mira a consolidare e digitalizzare il sistema BIP in tutto il Piemonte (con la collaborazione di tutti gli stakeholder), omogeneizzando i servizi e i dati. L'obiettivo finale è creare SmartBIP (accessibile da smartphone) per abilitare tariffe "pay-per-use" e integrarsi nei servizi innovativi di Mobility as a Service (MaaS), come previsto dal Protocollo d'Intesa BIPforMaaS.

AZIONE 32 - Assicurare continuità e sviluppo alla piattaforma regionale dell'infomobilità e mobilità come servizio (MaaS)

L'azione mira a centralizzare tutti i dati di mobilità (viabilità, TPL e servizi progressivi come mobilità condivisa o ciclabile) per diffondere servizi di informazione multicanale e facilitare la pianificazione degli spostamenti dei cittadini. L'obiettivo a lungo termine è far evolvere l'infomobilità in una piattaforma abilitante aperta a terze parti (tramite open data e open API), in linea con il paradigma MaaS (Mobility as a Service) e interoperabile con gli standard della futura piattaforma nazionale.

AZIONE 33 - Assicurare continuità e sviluppo alla piattaforma regionale della mobilità sostenibile

L'azione si concentra sullo sviluppo di una piattaforma all'interno del Sistema Informativo Regionale Trasporti (SIRT) per supportare i Mobility Manager (aziendali e scolastici) nella redazione dei Piani di mobilità casa-lavoro/scuola (DM 209/2021). Questa piattaforma fornirà gli strumenti necessari per: Analizzare la domanda di mobilità regionale, Migliorare la gestione della mobilità aziendale e supportare l'organizzazione del TPL scolastico, Monitorare flussi e percorsi ciclabili regionali e progettare incentivi per la mobilità sostenibile.

AZIONE 30 - Assicurare continuità e sviluppo alla piattaforma regionale della bigliettazione elettronica BIP e del trasporto pubblico locale

PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2025

- sA30.a: Implementare in modo corretto i sistemi aziendali BIP e rendere disponibili i flussi dati BIPEX
- sA30.b: Consolidare il sistema BIP in tutto il Piemonte e rendere disponibili i dati BIP per alimentare il SIRT
- sA30.c: Rendere accessibile il Sistema BIP attraverso smartphone (progetto SmartBIP)
- sA30.d: Coordinare le informazioni per la mobilità turistica

Indirizzi del PTS 2023-2025

Il PTS non esprime puntuali indirizzi per l'attuazione dell'Azione. Le indicazioni in tema di monitoraggio e controllo si fondano sulla l.r. n. 1/2000. Strumenti chiave sono il SIRT e l'Osservatorio Regionale della Mobilità. La Regione svolge le funzioni di indirizzo e verifica sull'efficacia delle risorse, mentre l'AMP esercita la vigilanza e il controllo sul rispetto degli obblighi contrattuali. L'obiettivo è adeguare la programmazione ai dati e tutelare l'utente, garantendo l'allineamento con l'Osservatorio Nazionale per l'accesso al FNT.

STATO DI ATTUAZIONE

A causa della dilazione nell'implementazione di BIPEX, nel 2023 la trasmissione dei flussi dati TPL risultava parziale, inclusi quelli di Trenitalia. Nel 2024, la Regione ha intensificato i progetti (TPL.P.7 e MIG.P.1) per migliorare la qualità del dato e sviluppare cruscotti di analisi. Nel 2025, è stato completato lo sviluppo di nuovi cruscotti BI TPL sul CSR-BIP, ora aperti alle Aziende/Consorzi per la visione dettagliata e l'analisi dei propri dati di servizio. Questa attività, supportata da una nota tecnica congiunta RP-AMP, prosegue nel 2026 e garantisce il miglioramento continuo del monitoraggio. (sA30.a)

È stata avviata un'importante riprogettazione delle piattaforme di monitoraggio TPL (attraverso i progetti TPL.P.8 e TPL.P.7) con l'obiettivo di potenziare Transit-Café con nuove funzionalità per la rilevazione manuale delle frequentazioni su gomma e completare gli strumenti CSR-BIP per l'analisi e la reportistica. L'azione mira a creare un sistema di monitoraggio più integrato e affidabile che allinei i dati dei Programmi di Esercizio contrattuali con quelli effettivamente inviati dalle Aziende. Le attività recenti hanno incluso il passaggio al cloud e la profilazione per l'accesso aziendale ai cruscotti. Nonostante i progressi, il sistema deve ancora integrare i dati di alcuni operatori locali (COAS, SCAT, STAC, VCO-Trasporti) e di Trenitalia, in attesa del completamento dell'attrezzaggio dei mezzi. (sA30.b)

Per il progetto BIP P.25 (affidato a 5T s.r.l., sA30.c), sono stati istituiti un Tavolo Tecnico e un Tavolo di Governance (Regione, 5T e associazioni) per elaborare il piano dei fabbisogni. Tale piano verrà sottoposto al fornitore (da individuare tramite Accordo Consip) entro la fine del 2025. In parallelo, sono state avviate le procedure per la sottoscrizione di un accordo per i servizi cloud (tramite il Piano Strategico Nazionale) e sono stati individuati i soggetti che fungeranno da "mandataria" per la gestione operativa della piattaforma.

La collaborazione tra il portale PiemonteItalia.eu, gestito dalla Direzione Cultura, e il portale Muoversi in Piemonte, per la mobilità sostenibile a fini turistico - culturali (sA30.d) è stata superata dalla sperimentazione MaaS turistico del progetto MaaS for Piemonte (avviato a luglio 2025). Questo prevede un welcome bonus di 30 euro e, grazie alla piattaforma DSRM, garantisce l'uso dei dati dinamici TPL per notificare gli utenti in tempo reale in caso di anomalie.

PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2030

sA30.e: Sviluppare il progetto SmartBIP

Indirizzi per il PTS 2026-2028

Occorre garantire e coordinare la qualità del dato operativo per la piena funzionalità dei sistemi di monitoraggio TPL e BIP. Tale ruolo si esplica nel supportare e sollecitare le aziende TPL per migliorare la trasmissione dei flussi dati (BIPEX), la qualità del dato stesso e mantenere la coerenza tra i Programmi di Esercizio contrattuali e i dati inviati. E' necessario che le Aziende abbiano pieno accesso ai cruscotti di analisi e reportistica (CSR-BIP e Transit-Café) per una gestione autonoma e informata dei propri servizi. L'AMP deve garantire l'aggiornamento e la qualità dei dati di competenza delle Anagrafiche e Banche Dati costituenti il SIRT. L'AMP deve inoltre mantenere una partecipazione strategica al tavolo di governance SmartBIP, contribuendo alla definizione del piano dei fabbisogni da presentare al fornitore, in vista della futura implementazione del sistema tariffario Pay-per-use.

AZIONE 32 - Assicurare continuità e sviluppo alla piattaforma regionale dell'infomobilità e mobilità come servizio (MaaS)

PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2025

sA32.a: Avviare il progetto SmartBIP

sA32.b: Attuare il protocollo BIPforMaaS sottoscritto fra Regione Piemonte, Agenzia della Mobilità Piemontese, Città metropolitana di Torino e Città di Torino

Indirizzi del PTS 2023-2025

Il PTS non esprime puntuali indirizzi per l'attuazione dell'Azione. Le indicazioni in tema di monitoraggio e controllo si fondano sulla l.r. n. 1/2000. Strumenti chiave sono il SIRT e l'Osservatorio Regionale della Mobilità. La Regione svolge le funzioni di indirizzo e verifica sull'efficacia delle risorse, mentre l'AMP esercita la vigilanza e il controllo sul rispetto degli obblighi contrattuali. L'obiettivo è adeguare la programmazione ai dati e tutelare l'utente,

sA32.c: Monitorare l'attuazione delle attività implementative sA32.d: Avviare il progetto Payperuse sA32.e: Attività per il consolidamento e sviluppo della piattaforma MaaS sA32.f: Definire le regole di adesione per gli operatori TPL e per gli operatori MaaS sA32.g: Definire le regole di gestione dei dati e del customer service per gli utenti sA32. h: Coinvolgere gli stakeholder in un percorso collaborativo / Collaborare con i sottoscrittori del Protocollo per coordinare l'attuazione del BIPforMaaS	garantendo l'allineamento con l'Osservatorio Nazionale per l'accesso al FNT.
---	---

STATO DI ATTUAZIONE

L'attuazione dell'Azione è stata caratterizzata da un intenso lavoro di sviluppo e coordinamento, focalizzato sull'accelerazione della piattaforma SmartBIP e sull'unificazione delle sperimentazioni MaaS per sostenere la futura introduzione della tariffazione integrata (Payperuse) e una governance dei dati potenziata. In particolare:

- Sviluppo SmartBIP e Payperuse (sA32.a, d, f, g): i due tavoli - tecnico e di governance – sono in costante dialogo con i futuri soggetti di sperimentazione e hanno finalizzato il piano dei fabbisogni della piattaforma regionale SmartBIP. Tale piano, che include la definizione delle logiche del sistema tariffario Payperuse, sarà sottoposto al fornitore Consip entro la fine del 2025. Parallelamente, sono state avviate le procedure per i servizi cloud (tramite Piano Strategico Nazionale) e l'individuazione del soggetto mandatario per la gestione.
- Qualità dati e reporting CSR-BIP (sA32.c, sA30.c): è proseguita la migrazione su cloud e lo sviluppo di nuovi cruscotti BI TPL sul CSR-BIP, che consentono ora di scaricare report mensili dettagliati utili al monitoraggio dei Contratti di Servizio. Ad aprile 2025, il portale BI è stato aperto alle Aziende/Consorzi per l'analisi diretta dei dati. Tali miglioramenti sono supportati da una nota tecnica congiunta Regione-AMP, volta a risolvere le criticità e migliorare la qualità dei flussi BIPEX.
- Sperimentazione MaaS (sA32.e, h): la sperimentazione del MaaS, che include i casi d'uso turistico e abbonamenti mensili, ha visto la piena inclusione della Città di Torino a dicembre, unificando di fatto le due sperimentazioni locali. La Regione, attraverso la partecipazione attiva ai convegni MaaS4Italy e alla Steering Committee di Torino, sta contribuendo in modo significativo alla valutazione dei risultati raggiunti, ponendo le basi per la definizione di una linea comune e coerente per il futuro sviluppo del sistema MaaS regionale oltre il PNRR.

PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2030

sA32. i: Attività di ampliamento della piattaforma MaaS - Attività tecniche per ampliare i servizi MaaS sul territorio

Indirizzi per il PTS 2026-2028

Risulta fondamentale garantire il supporto alla governance e l'integrazione dei servizi nel processo di evoluzione verso il MaaS regionale. Tale ruolo si esplica nell'assicurare la partecipazione strategica ai tavoli tecnici e di governance (inclusa la Cabina di Regia MaaS ToMove), concentrandosi sulla gestione di temi cruciali come il trattamento dati, il customer service e la tariffazione (Pay-per-use). L'AMP deve anche utilizzare attivamente l'esperienza e i dati della sperimentazione MaaS4Piemonte e MaaS ToMove per orientare lo sviluppo di SmartBIP e facilitare la futura unificazione dei sistemi MaaS regionale e metropolitano.

AZIONE 33 - Assicurare continuità e sviluppo alla piattaforma regionale della mobilità sostenibile

PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2025

sA33.a: Rendere disponibile la piattaforma EMMA – Electronic Mobility Manager Application ai mobility manager

Indirizzi del PTS 2023-2025

Il PTS non esprime puntuali indirizzi per l'attuazione dell'Azione. Le indicazioni in tema di monitoraggio e controllo

sA33.b: Avviare il programma formativo “Aziende” per Mobility Management e mobilità elettrica sA33.c: Sviluppare gli strumenti di analisi della piattaforma sA33.d: Rendere disponibile la piattaforma regionale della Mobilità Ciclabile sA33.e: Ampliare la gamma dei dati raccolti sA33.f: Coinvolgere gli stakeholder in un percorso collaborativo	si fondano sulla L.R. n. 1/2000. Strumenti chiave sono il SIRT e l'Osservatorio Regionale della Mobilità. La Regione svolge le funzioni di indirizzo e verifica sull'efficacia delle risorse, mentre l'AMP esercita la vigilanza e il controllo sul rispetto degli obblighi contrattuali. L'obiettivo è adeguare la programmazione ai dati e tutelare l'utente, garantendo l'allineamento con l'Osservatorio Nazionale per l'accesso al FNT.
STATO DI ATTUAZIONE L'Azione è stata attuata attraverso lo sviluppo di strumenti digitali, la formazione capillare e l'integrazione intersettoriale dei dati: - Piattaforma EMMA (sA33.a, sA33.a2): La piattaforma EMMA è ampiamente diffusa e utilizzata gratuitamente da tutti i Mobility Manager (aziendali, scolastici e d'area) per la redazione dei Piani di Mobilità. Ha raggiunto l'obiettivo di essere un potenziale modello nazionale: è in valutazione di riuso da parte di diverse grandi città e Regioni (Trento, Brescia, Emilia Romagna) e ha attivato un GdL "Dati" al MIT. La migrazione della piattaforma Orari Scuole in EMMA ha completato l'integrazione dei dati Casa-Lavoro e Casa-Scuola per una programmazione TPL ottimale. - Formazione MM (sA33.b): è proseguita l'erogazione di Percorsi Formativi gratuiti per i Mobility Manager (aziendali e scolastici) con risorse ministeriali (MASE), formando un totale di 126 nuovi aspiranti tra le edizioni di novembre 2024 e febbraio 2025. Nel novembre 2025, è stata lanciata una terza edizione completamente online e asincrona, con un'elevata adesione, per aumentare la diffusione della competenza sul territorio. - Evoluzione EMMA e Business Intelligence (sA33.c): attraverso la Convenzione con Politecnico e Fondazione LINKS, è stato avviato uno studio per l'utilizzo strategico dei dati EMMA, culminato nella definizione degli indicatori per i MM d'Area e nello sviluppo di una soluzione di Business Intelligence (BI) compatibile con i sistemi regionali (5T). Nel 2025, questa attività è confluita nel progetto PNRR HD_MOTION per supportare i MM d'Area e costruire un vero e proprio Osservatorio regionale della mobilità Casa-Lavoro/Studio. - Rete Ciclabile e Intermodalità (sA33.d): è stato avviato il contratto con FIAB per l'aggiornamento del database georeferenziato della rete ciclabile, con l'obiettivo di arricchire il dataset con attributi essenziali (gerarchia, stato). Questo lavoro, in sinergia con il PRMC, è fondamentale per fornire la base informativa necessaria agli Enti per connettere efficacemente le ciclovie prioritarie con l'offerta di trasporto pubblico e l'intermodalità. - Integrazione Contenuti Formativi (sA33.e): l'organizzazione dei corsi ha valorizzato le sinergie intersettoriali (Direzioni Trasporti, Ambiente e Sanità), arricchendo il programma formativo con tematiche ambientali e sanitarie (coinvolgimento di ARPA e ASL). Questo approccio mira a dotare i Mobility Manager di una visione più ampia e ad includere nei Piani degli Spostamenti dati correlati (qualità dell'aria, salute), facilitando le analisi strategiche. La formazione è stata digitalizzata per l'erogazione on-line.	
PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2030 -	Indirizzi per il PTS 2026-2028 Gli strumenti e i dati di mobilità resi disponibili dalla Regione devono essere sfruttati strategicamente per una programmazione del TPL più mirata e intersettoriale. Ciò richiede di integrare attivamente i dati e gli indicatori generati dalla piattaforma EMMA (Piani di mobilità casa-lavoro/scuola) nei processi di programmazione e riorganizzazione, utilizzando gli strumenti di Business Intelligence (BI) per analisi strategiche. Il database georeferenziato aggiornato della rete ciclabile deve essere utilizzato come base informativa prioritaria per la programmazione intermodale, garantendo la connessione efficace tra le ciclovie e l'offerta di trasporto pubblico. Infine, è necessario acquisire e utilizzare i dati arricchiti (salute/ambiente) forniti dai Mobility Manager per analisi più accurate e per una migliore programmazione strategica dei servizi.

MC2. MIGLIORARE L'UTILITÀ DELL'OFFERTA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO

La MC2. intende agire sugli aspetti qualificanti la gestione (e valutazione) del servizio di tpl creando un più stretto rapporto con la domanda per una programmazione più attenta ed elastica rispetto alle esigenze che sono cambiate nel tempo. La rilevante correlazione con le attività di monitoraggio permanente evidenzia come la bigliettazione elettronica e una maggiore digitalizzazione delle imprese di trasporto sono il supporto per l'azione istituzionale di controllo e prefigurano scenari di evoluzione del sistema della qualità.

AZIONE 38 - Migliorare il controllo e certificare i servizi di trasporto pubblico locale

L'azione mira al riordino delle attività di controllo e vigilanza sul TPL, definendo linee guida e norme per standardizzare i "tipi di qualità" in Piemonte. L'obiettivo è aggiornare i processi di misurazione delle prestazioni contrattuali tramite indicatori standardizzati e migliorare la rilevazione della soddisfazione del cliente, così da ridurre il divario tra qualità erogata, attesa e percepita.

AZIONE 39 - Rafforzare i tavoli di dialogo istituzionale tra domanda e offerta

L'azione intende consolidare tavoli di dialogo tra domanda e offerta, a partire dalle sedi istituzionali esistenti (come le Assemblee di Bacino), per supportare la riprogrammazione dei servizi. L'obiettivo è coinvolgere attivamente le rappresentanze degli utenti (pendolari, mobility manager, associazioni dei consumatori e della disabilità, associazioni di comuni in aree a domanda debole). Questo dialogo, basato sui dati storici, deve contribuire a definire una cornice comune di "servizi minimi" che si adatti alle specificità dei singoli bacini, includendo anche le aree a domanda debole.

AZIONE 40 - Adeguare la normativa regionale per i servizi di trasporto pubblico non di linea

L'azione si concentra sull'adeguamento della normativa regionale per tenere il passo con la rapida evoluzione del settore, innescata da interventi normativi nazionali e dall'emergere di nuove forme di mobilità. È fondamentale regolamentare l'affiancamento dei servizi in condivisione (come i velocipedi basati su piattaforme tecnologiche) ai servizi tradizionali, e prepararsi alla potenziale introduzione del trasporto aereo di persone tramite droni (eTVOL). In dialogo con gli stakeholder, la Regione valuterà e perfezionerà gli interventi regolatori necessari, assicurando la tutela dei consumatori e garantendo una sana concorrenza.

AZIONE 38 - Migliorare il controllo e certificare i servizi di trasporto pubblico locale

PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2025

sA38.a: Promuovere la costituzione formale, la composizione, i compiti specifici ed il regolamento di funzionamento dell'Osservatorio regionale della mobilità istituito dall'art.13 della l.r. 1/2000. Promuovere la collaborazione e l'interoperabilità con L'Osservatorio Nazionale del TPL.

sA38.b: Promuovere il progetto FILL the Public Transport - Finding Innovative solutions for a Liveable Local Public Transport sul Programma INTERREG CENTRAL EUROPE

sA38.c: Attività di ricognizione e analisi di standard internazionali - Analisi

Indirizzi del PTS 2023-2025

Il PTS non esprime puntuali indirizzi per l'attuazione dell'Azione. Le indicazioni in tema di monitoraggio e controllo si fondano sulla L.R. n. 1/2000. Strumenti chiave sono il SIRT e l'Osservatorio Regionale della Mobilità. La Regione svolge le funzioni di indirizzo e verifica sull'efficacia delle risorse, mentre l'AMP esercita la vigilanza e il controllo sul rispetto degli obblighi contrattuali. L'obiettivo è adeguare la programmazione ai dati e tutelare l'utente, garantendo l'allineamento con l'Osservatorio Nazionale per l'accesso al FNT.

management della qualità del servizio TPL nella contrattualistica italiana ed europea; analisi schemi di verifica di enti esterni di certificazione basati su standard internazionali; analisi e benchmarking di applicazione della norma Uni EN 13816 in Italia e in Europa. sA38. d: Aggiornare la regolamentazione regionale	
--	--

STATO DI ATTUAZIONE

L'Osservatorio Regionale della Mobilità è stato formalmente istituito dall'art. 13 della l.r. 1/2000 e formalmente costituito nel marzo 2024. La prima riunione si è tenuta il 29 novembre 2024 (sA38.a. Conclusa). L'Osservatorio attraverso il SIRT monitora costantemente domanda, offerta e qualità del TPL. Parallelamente, è in corso il processo di definizione delle tipologie e procedure di controllo sui servizi (sA38.d), la cui approvazione dirigenziale è attesa nel 2025.

Per le attività sA38.b e sA38.c era stato individuato nel progetto europeo FILL (riproposto come E-PT-Equality) lo strumento per analizzare e innovare la governance multilivello, gli strumenti di gestione dei contratti e gli schemi di verifica della qualità del TPL. Nonostante il progetto non sia stato approvato, i suoi contenuti – in particolare la definizione di metodologie di controllo e di contract management più avanzate – rimangono obiettivi strategici per la modernizzazione del sistema di monitoraggio regionale e saranno perseguiti nell'ambito della programmazione interna, sebbene le sottoazioni risultino in ritardo.

PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2030

-

Indirizzi per il PTS 2026-2028

Risulta fondamentale garantire la qualità certificata dei servizi TPL e rafforzare la governance dei controlli. Questo si traduce in una partecipazione strategica e costante all'Osservatorio Regionale della Mobilità utilizzando le sue analisi per verificare l'efficacia dei Contratti e orientare la futura programmazione. L'AMP è inoltre cruciale per supportare la definizione e implementare operativamente le nuove procedure di controllo sui servizi TPL, cercando attivamente di innovare gli schemi di verifica della qualità sulla base delle migliori pratiche.

AZIONE 39 - Rafforzare i tavoli di dialogo istituzionale tra domanda e offerta

PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2025

sA39.a: Rivedere le modalità di funzionamento delle Assemblee di Bacino dell'Agenzia della Mobilità Piemontese

Indirizzi del PTS 2023-2025

Il PTS non esprime puntuali indirizzi per l'attuazione dell'Azione. Le indicazioni in tema di monitoraggio e controllo si fondano sulla L.R. n. 1/2000. Strumenti chiave sono il SIRT e l'Osservatorio Regionale della Mobilità. La Regione svolge le funzioni di indirizzo e verifica sull'efficacia delle risorse, mentre l'AMP esercita la vigilanza e il controllo sul rispetto degli obblighi contrattuali. L'obiettivo è adeguare la programmazione ai dati e tutelare l'utente, garantendo l'allineamento con l'Osservatorio Nazionale per l'accesso al FNT.

STATO DI ATTUAZIONE

L'attività *sA39.a* non è stata attivata. Le attività più recenti relative alla revisione del funzionamento delle Assemblee di Bacino si sono concentrate sul garantire la loro partecipazione propositiva nella fase di elaborazione del nuovo Programma Triennale dei Servizi (PTS).

PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2030

sA39.b: Aggiornare la normativa regionale di settore, migliorando il coordinamento con le altre normative regionali

Indirizzi per il PTS 2026-2028

È indispensabile che l'Ente gestore, d'intesa con l'Autorità di programmazione (Regione), promuova la revisione degli strumenti statutari e regolamentari che disciplinano gli organismi di consultazione (es. Assemblee di Bacino). L'obiettivo primario è istituzionalizzare un dialogo effettivo per garantire che le istanze della domanda trovino sistematicamente spazio nel tavolo decisionale e deliberante dell'offerta. Ciò richiede la definizione formale di un set minimo di attività di confronto sui diversi livelli di programmazione e la consultazione obbligatoria di interlocutori chiave come i Comuni non rappresentati, le Associazioni Consumatori e Disabilità, e i Mobility Manager, in modo da assicurare la piena integrazione delle esigenze di accessibilità e qualità del servizio.

AZIONE 40 - Adeguare la normativa regionale per i servizi di trasporto pubblico non di linea

PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2025

sA40.a: Coinvolgere gli stakeholder in un percorso collaborativo

sA40.b: Accompagnare l'evoluzione del settore con i necessari adeguamenti normativi di rango regionale

sA40.c: Definire le regole di adesione per gli operatori MaaS

Indirizzi del PTS 2023-2025

Il PTS non esprime puntuali indirizzi per l'attuazione dell'Azione. Le indicazioni in tema di monitoraggio e controllo si fondano sulla L.R. n. 1/2000. Strumenti chiave sono il SIRT e l'Osservatorio Regionale della Mobilità. La Regione svolge le funzioni di indirizzo e verifica sull'efficacia delle risorse, mentre l'AMP esercita la vigilanza e il controllo sul rispetto degli obblighi contrattuali. L'obiettivo è adeguare la programmazione ai dati e tutelare l'utente, garantendo l'allineamento con l'Osservatorio Nazionale per l'accesso al FNT.

STATO DI ATTUAZIONE

L'azione *sA40.a* e *sA40.c*, relative alla sperimentazione MaaS, è stata gestita attraverso un intenso lavoro di coordinamento e governance. La sperimentazione MaaS regionale (avviata dal PNRR su base BIPforMaaS) è in corso con aziende TPL e MaaS Operator (MO) che includono servizi non di linea. Questa attività ha richiesto la definizione di regole e la stipula di accordi trilaterali (Regione Piemonte, MO e 5T) per l'adesione e la gestione della piattaforma. I feedback e le esperienze raccolte sono fondamentali per la definizione delle future regole del sistema MaaS regionale e vengono condivisi attraverso:

- incontri quindicinali (Regione, MO e aziende TPL) per monitorare l'andamento della sperimentazione, inclusi i casi d'uso (MaaS turistico e abbonamenti);
 - la partecipazione della Regione Piemonte a convegni "MaaS for Italy" (con altre città/regioni) e alla Steering Committee di Torino (che include 5T, Politecnico, Città Metropolitana e altri stakeholder). Tali incontri sono cruciali per la valutazione dei risultati e per definire una linea comune e le basi strategiche per il MaaS oltre il PNRR.
- Infine, lo sviluppo tecnico (*sA40.d*) si è appoggiato alle piattaforme dei MaaS Operator, data la non disponibilità immediata della piattaforma regionale, in accordo con la piattaforma incentivi, 5T, Dipartimento per la Trasformazione Digitale (DSRM) e Regione.

PIANO DI ATTUAZIONE FINO AL 2030

sA40.d: Attività di ampliamento dei servizi della piattaforma MaaS

Indirizzi per il PTS 2026-2028

È fondamentale mantenere una partecipazione strategica e attiva alla Cabina di Regia che coordina la

Sviluppare le attività tecniche per ampliare i servizi MaaS sul territorio.

sperimentazione MaaS, al fine di contribuire alla definizione delle future regole del sistema regionale. L'obiettivo primario è assicurare che le nuove normative e gli accordi tengano conto delle esigenze di integrazione dei servizi di TPL con i servizi non di linea e con gli operatori MaaS. Inoltre, è cruciale sfruttare i feedback raccolti dalla sperimentazione MaaS per orientare la futura programmazione e l'affidamento dei servizi TPL in una logica pienamente BIPforMaaS (Mobility as a Service).