



Città di Alessandria

**PROGRAMMA TRIENNALE DEI SERVIZI DI
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 2016-2018**

- LINEE DI PRIMO INDIRIZZO -

Alessandria, Marzo 2016

Sommario

1 Introduzione e sintesi	<i>Pag.</i> 3
	<i>Pag.</i> 5
2 Riferimenti normativi e programmatori	
2.1 Cenni sul quadro di riferimento normativo	<i>Pag.</i> 5
2.2 Il Programma Triennale dei Servizi di trasporto pubblico locale 2013-2015 della Regione Piemonte: contenuti essenziali	<i>Pag.</i> 5
3 Struttura attuale del servizio di TPL	<i>Pag.</i> 7
3.1 Descrizione dell'offerta di TPL	<i>Pag.</i> 7
3.2 Struttura ed organizzazione del servizio	<i>Pag.</i> 7
4 Risorse da destinare all'esercizio	<i>Pag.</i> 21
5 Revisione dei servizi	<i>Pag.</i> 21
5.1 Sintesi dei dati di analisi e interpretazione del territorio	<i>Pag.</i> 21
5.2 Criticità dell'attuale servizio di trasporto pubblico	<i>Pag.</i> 22
5.3 Obiettivi della revisione dei servizi di TPL	<i>Pag.</i> 23
5.4 Linee guida di intervento	<i>Pag.</i> 24
6 Investimenti programmati.	<i>Pag.</i> 26

1 Introduzione e sintesi

A livello generale, questi tempi si rivelano particolarmente critici e di grande trasformazione per il Trasporto Pubblico Locale. Le incertezze di natura normativa ed economica si sommano, a livello locale, a forti criticità specificamente riguardanti l'ATM, Azienda partecipata che fornisce il servizio, con inevitabili fortissime ricadute sul sistema del trasporto urbano della Città di Alessandria.

L'anno 2015, sia a livello nazionale (con la legge di stabilità, L. n. 190 del 23.12.2014) che a livello regionale (con la L.R. 1/2015), ha introdotto sostanziali modificazioni al quadro normativo dei trasporti; in particolare, proprio quest'ultima legge regionale ha apportato profonde e sostanziali modifiche alla L.R. n. 1/2000 "Norme in materia di trasporto pubblico locale", rivoluzionandone il quadro.

La Regione Piemonte, che con D.G.R. 12 luglio 2012, n. 17-4134, aveva già proceduto alla individuazione dei bacini ottimali e degli Enti di governo ai sensi dell'art. 3 del D.L. 138/2011, istituendo il bacino sud-est comprendente i territori delle province di Asti e Alessandria (di fatto mai divenuti operativi), con la citata L.R. 1/2015 ha introdotto la costituzione di consorzio obbligatorio denominato *Agenzia della mobilità piemontese* per l'esercizio in forma obbligatoriamente associata delle funzioni degli enti territoriali in materia di trasporto pubblico locale.

L'assemblea dell'Agenzia della mobilità piemontese ha discusso il 17 dicembre 2015 la proposta di Programma triennale dei servizi 2016-2018, presentata dall'assessorato regionale ai Trasporti, affinché la stessa Agenzia provveda alla redazione dei programmi di esercizio per singoli bacini.

Nel 2016 e nel 2017 viene indicato come indispensabile perseguire una ulteriore razionalizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, rispetto a quelli intrapresi con il precedente triennale, che porti a un contenimento della spesa. Nel 2018, anno in cui si potranno ritenere raggiunto un primo efficientamento ottimale ed in fase di superamento le difficoltà finanziarie della Regione, si prevede che le risorse rimarranno costanti rispetto al 2015. Ulteriori risparmi si potranno ottenere nell'ambito della programmazione che l'AMP sarà in grado di effettuare a livello di bacini per eliminare quelle inefficienze e sovrapposizioni che ancora esistono.

Pertanto il 2016 si apre non essendo ancora stabilite in modo certo le risorse per il triennio 2016-2018, con conseguente inevitabile problematicità per l'elaborazione programmatica in atto.

Posto il citato quadro di riferimento regionale, elementi orientativi di una corretta programmazione potranno essere definiti nell'ambito degli studi specifici sul Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e conseguente aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) appena avviati, dopo la conclusione delle procedure per affidamento d'incarico.

La crisi che sta interessando l'ATM rende tuttavia indifferibile la necessità di fornire prime linee di indirizzo generale che possano orientare i passaggi che potrebbero a breve interessare il sistema di trasporto pubblico locale, con la piena consapevolezza, peraltro, che le direttive non potranno essere né troppo stringenti, né molto estese nel tempo.

Il presente Piano dedica dunque una prima riflessione al Programma Triennale dei Servizi di trasporto pubblico locale 2013-2015 della Regione Piemonte, i cui punti essenziali sono riepilogati nel **capitolo 2**, nel quale sono anche esplicitate considerazioni che la Città di Alessandria esprime in merito alle decisioni con esso assunte dalla Regione.

Uno specifico approfondimento è poi dedicato all'analisi della struttura attuale del servizio di TPL (**capitolo 3**), che si sviluppa nei seguenti punti essenziali:

- Analisi dei volumi di offerta e della struttura della rete attuale.
- Approfondimento dei servizi di TPL per "Zone Omogenee".

Nel **capitolo 4** è sviluppata l'analisi delle risorse finanziarie da destinare all'esercizio.

Nel **capitolo 5** si descrive un'ipotesi di riorganizzazione dei servizi di TPL : sono riepilogate le criticità della struttura attuale e definiti sia gli obiettivi da perseguire sia le principali linee guida di intervento.

Infine, nel **capitolo 6**, è specificata la programmazione degli investimenti.

2 Riferimenti normativi e programmatori

2.1 Cenni sul quadro di riferimento normativo e di indirizzo.

I principali riferimenti normativi per il Programma dei Servizi di Trasporto Pubblico comunale sono costituiti da:

- Regolamento 1191/69/CEE come modificato dal Regolamento 1893/91/CEE
- Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422 e s.m.i. (DLgs 400/1999, Legge 166/2002, Legge 47/2004, Legge 266/2005, Legge 47/2007);
- L.R. 4 gennaio 2000, n. 1 di attuazione del DLgs 422/97 e s.m.i. (L.R. 17/2004 e L.R. 27/01/2015).

La normativa regionale, in particolare, conferma e disciplina nel dettaglio la costituzione dell'*Agenzia della mobilità piemontese* (chiamata a gestire le funzioni trasferite dagli enti aderenti) e attribuisce alle *Province* la *gestione delle procedure di aggiudicazione dei servizi di tpl sia urbano che extraurbano, a livello di bacino, previa convenzione tra gli enti soggetti di delega ad esso afferenti e parere vincolante della Regione.*

2.2 Il Programma Triennale dei Servizi di trasporto pubblico locale della Regione Piemonte

La Regione Piemonte ha presentato la proposta del Programma Triennale dei servizi TPL 2016-2018 all'AMP – Agenzia per la Mobilità Piemonte - nello scorso mese di dicembre. In esso viene indicato come indispensabile perseguire, nel 2016 e nel 2017, una ulteriore razionalizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, rispetto a quelli intrapresi con il precedente triennale 2013-2015, che porti a un contenimento della spesa.

Non risultando tuttavia ancora formalmente approvato il Programma Triennale dei servizi TPL 2016-2018, di seguito si richiamano i principali contenuti del Programma Triennale dei servizi TPL regionale 2013-2015, con contestuale esposizione (evidenziate in corsivo) di alcune considerazioni in particolare riguardanti il metodo utilizzato per il riparto delle risorse .

Il citato Programma 2013-2015 si è posto come obiettivo del triennio l'ottimizzazione dei servizi al fine di eliminare le sacche di inefficienza e giungere alla razionalizzazione della spesa attraverso azioni a breve e a medio-lungo termine su due principali macro aree di intervento:

a. **razionalizzazione della produzione chilometrica:** completa riorganizzazione del sistema TPL e l'assetto dei bacini omogenei, confermando la connotazione di tipo gerarchico attraverso l'individuazione di linee forti e di linee di adduzione/distribuzione. Le linee forti (interpolo) sono le direttrici tra poli attrattori e generatori, con più servizi e più viaggiatori, volte a servire le principali relazioni di domanda. Su di esse poggia un sistema di linee di adduzione/distribuzione, volte a servire le relazioni di domanda secondaria ed a garantire la copertura territoriale, e per le quali è possibile prevedere anche servizi di tipo flessibile;

b. **miglioramento del Load Factor** (coefficiente di occupazione: rapporto tra passeggeri trasportati/posti offerti) attraverso un'offerta maggiormente rispondente alla domanda grazie all'analisi dei dati di traffico e di frequentazione rilevabili dai sistemi informativi in fase di ultimazione in Regione dei progetti Traffic Operation Center (TOC), monitoraggio flotta privata, e Biglietto Integrato Piemonte (BIP), monitoraggio flotta pubblica.

Per la determinazione del fabbisogno dei servizi urbani gestiti dai Comuni la Regione Piemonte ha utilizzato il metodo R/C ricavi/costi (l'assunto di riferimento è quello previsto dalla normativa vigente per cui i contratti di servizio pubblico devono assicurare che il rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura sia pari almeno a 0,35).

La stessa Regione ha poi rimodulato tale fabbisogno favorendo i servizi urbani eserciti in ambito di conurbazione che presentano, per loro stessa natura, una maggiore dispersione territoriale.

Commisurando il fabbisogno al rapporto tra Ricavi/Costi le risorse previste per la Città di Alessandria dal citato Programma Triennale Regionale 2013-2015 sono risultate le seguenti:

anno 2013	€.	3.421.147
anno 2014	€.	3.344.584
anno 2015	€.	3.351.183

il che ha comportato una riduzione di risorse complessivamente nel triennio pari a €. 966.302,47 rispetto al trasferimento dell'anno di riferimento 2012.

Relativamente ai suddetti nuovi criteri adottati dalla Regione, si evidenzia come il sistema risulti particolarmente penalizzante per la situazione del Comune di Alessandria, considerando che:

- *il territorio comunale ha superficie di 204 kmq ed è il più esteso della Regione;*
- *la popolazione è distribuita – oltre che nel centro urbano – in 14 frazioni con popolazioni rispettive da circa 500 (Villa del Foro, il meno popoloso) a circa 7.200 abitanti (il più popoloso).*

Tale condizione configura per la nostra città una situazione assai più prossima a quella della "conurbazione" che a quella del "comune" semplice e sarebbe risultato dunque più coerente con la logica dei nuovi criteri tenere conto di tale caratteristica assegnando gli obiettivi di ricavo riservati alle conurbazioni. Si consideri altresì, a conforto di tale osservazione, che la densità abitativa è pari a 465,63 ab/kmq, tra le più basse dei Comuni e sicuramente la più bassa tra quelli che non sono capofila di conurbazioni.

Ritenendo pertanto inappropriato e contraddittorio da parte della Regione non aver debitamente considerato tali aspetti della realtà territoriale - che a parità di servizi erogati, consente ricavi ben inferiori a quelli di altri Enti soggetto di delega aventi un "territorio compatto" ed alta densità abitativa - il Servizio Pianificazione Mobilità e Trasporti ha formulato ipotesi di ripartizione alternativa che, pur essendo stata accolta dal punto di vista tecnico, non ha trovato riscontro nella ripartizione adottata dalla citata D.G.R. n. 18 del 22.10.2013.

3 Struttura attuale del servizio di TPL

3.1 Descrizione dell'offerta di TPL

Il servizio di Trasporto Pubblico della Città di Alessandria è svolto dalla ATM – Azienda Trasporti e Mobilità. Detta Società è partecipata a maggioranza dal Comune di Alessandria (94,54%): gli altri azionisti sono il Comune di Torino (4,52%) e il Comune di Valenza (0,94%)

ATM per il comune di Alessandria oltre al trasporto di linea gestisce il trasporto a chiamata "ECCOBUS", il trasporto alunni, il trasporto di persone con disabilità, il servizio di sosta e parcheggio a pagamento

Complessivamente la produzione per l'anno 2015 comunicata dall'Azienda per il TPL è pari a Km. **1.755.052**, in riduzione di circa il 2,5% rispetto ai Km. percorsi nel 2014, pari a 1.794.913.

Il numero dei viaggiatori è stato pari a **1.314.539**, in aumento rispetto al dato del 2014 pari a 1.214.115 di circa il 9% e corrispondenti a 100.424 unità

In questi anni, al fine di conseguire gli obiettivi di ottimizzazione delle reti di trasporto della Città di Alessandria, si è avviato, in stretta collaborazione con ATM, un primo ridisegno delle linee.

In modo particolare nell'anno 2014, in collaborazione con la Provincia di Alessandria si è avviato lo studio degli assi prioritari del tpl urbano ed extraurbano del territorio comunale, analizzando approfonditamente le percorrenze ed il numero di utenti, iniziando l'eliminazione, ove possibile, di sovrapposizione con eventuali collegamenti extraurbani presenti.

In questo senso si è attuata a partire dal 16 Giugno 2014, in accordo con la Provincia di Alessandria, l'eliminazione delle sovrapposizioni sulla linea extraurbana in direzione di Villa del Foro, tra Scat e ATM. Si sono individuate orari e fermate che non comportassero nessuna perdita di servizio per il cittadino-utente dei sobborghi di Casalbagliano e Villa del Foro e che portassero alla massima integrazione possibile tra **linea urbana 15 Alessandria-Casalbagliano-Villa del Foro** e quelle extra-urbane *Alessandria-Masio* e *Alessandria-Castagnole Lanza-Alba*.

In questo momento il servizio sul territorio comunale si articola in **11 linee**, come di seguito elencate, più il **servizio a chiamata Eccobus** per le aree del Comune a "domanda debole":

- **linea A-C e linea B** a servizio dell'Area centrale
- **linea 2, linea 3 e linea 4** a servizio dei quartieri sviluppatisi a "corona" dell'Area Centrale
- **linea 5** che serve il sobborgo di Spinetta Marengo (il più popoloso con circa 7.200 abitanti)
- **linea 10, linea 11, linea 13 e linea 14** a servizio dei restanti sobborghi di cui è composto il Comune
- **linea 6** per i collegamenti con le principali industrie presenti sul territorio comunale

3.2 Struttura ed organizzazione del servizio

Al fine di definire la strutturazione del servizio che viene svolto nella Città di Alessandria possiamo suddividere lo stesso a seconda delle zone di città che vengono servite, individuando due zone "omogenee":

- **Zona 1:** l'Area Centrale e i quartieri sviluppatisi a "corona" della stessa;
- **Zona 2:** i sobborghi

Il servizio svolto nella Zona 1, dove ricadono le linee **A-C, B, 2, 3 e 4**, è qui identificato come servizio **“urbano”**.

Il servizio svolto nella Zona 2, che comprende le linee **5, 6, 10, 11, 13 e 14 e l'Eccobus** è qui identificato come servizio **“extraurbano”**.

Il servizio “urbano” è caratterizzato dai seguenti dati di esercizio 2015 trasmessi dall’Azienda:

- totale ore anno:	42.2016
- totale km anno:	849.034
- totale corse anno:	48.576
- velocità commerciale media:	17,84

con un numero di viaggiatori serviti al 31.12.2015 pari a **933.437**

Il servizio “extraurbano” è caratterizzato dai seguenti dati di esercizio 2015:

- totale ore anno:	41.558
- totale km anno:	870.646,
- totale corse anno:	24.478
- velocità commerciale media:	24,66

con un numero di viaggiatori serviti al 31.12.2015 pari a **381.102**

Questa struttura del TPL riproduce la conformazione territoriale (comune con grande estensione, bassa densità abitativa con popolazione distribuita nei 14 sobborghi) che configura una situazione assai più prossima a quella della “conurbazione” che a quella del “comune” e l’organizzazione della città che ha i suoi poli di attrazione, non solo per i residenti nel comune, ma anche per i residenti negli altri comuni della provincia, nella così detta “Area Centrale” della Città.

I volumi di traffico generato dal servizio hanno una distribuzione sul territorio che segue con una buona approssimazione, la distribuzione della popolazione.

Della rete del tpl riportiamo il programma del servizio 2015 (Tabella 1), riportante le ore di servizio, i km, il numero delle vetture e delle corse, la velocità commerciale, la tipologia dei mezzi e i “costi della produzione”, nonché i percorsi e i grafici lineari (Tabella 2.a e 2.b) e le mappe (Tabella 3 e 4).

Tabella 1 - Programma del servizio 2015

SERVIZIO 2015

lineavet	servizio invernale				servizio estivo				servizio estivo ridotto				servizio festivo				COSTI DELLA PRODUZIONE																								
	n. corse	ore di servizio	km giorno	km anno	n. corse	ore di servizio	km giorno	km anno	n. corse	ore di servizio	km giorno	km anno	n. corse	ore di servizio	km giorno	km anno	tipologia mezzi	lunghezza	lavoro per linea	energia, carburanti, ricambi ed altro	totale per linea	totale per corsa																			
A/C	I 17	13 36	3.128	311	12	13 36	666	142	6.958	17	13 16	236	305	5.490	4.030	86.777	4.804	21.53	380.766,61	180.517,98	561.284,58	58,49																			
	II 17	13 17	3.055	309	18	13 17	651	213	10.437					3.706	84.288	4.792	22,74																								
B	I 8	7 36	1.748	112	26	7 36	372	122	5.978	8	7 36	137	122	2.196	2.257	34.942	2.376	15,48	212.177,80	100.591,56	312.769,37	47,67																			
	II 15	13 32	3.113	210	50	13 32	663	208	10.192					3.776	60.382	4.185	15,99																								
2	I 8	9 33	2.197	145	34	9 33	468	179	8.771	8	9 33	189	179	3.222	3.504	61.297	2.889	17,49																							
	II 15	15 57	3.669	265	63	15 57	782	280	13.720	14	15 57	317	280	5.040	5.365	94.692	4.844	17,65																							
	III 13	15 2	3.458	230	54	15 2	737	260	12.740					4.194	67.710	3.627	16,14																								
	IV 11	12 10	2.798	215	51	12 10	737	260	12.740					2.798	51.385	2.530	18,36																								
3	I 14	14 20	3.297	242	57	14 20	702	233	11.417	13	14 20	258	233	4.194	4.257	73.449	4.091	17,25																							
	II 14	14 15	3.278	242	57	14 15	698	238	11.662	13	14 15	257	238	4.284	4.232	73.784	4.091	17,43																							
	III 8	8 24	1.932	139	33	8 24	412	141	6.909					2.344	40.130	2.232	17,12																								
	IV 14	9 58	2.292	201	48	9 58	488	159	7.791	11	9 58	179	159	2.862	2.960	58.692	3.957	19,83																							
	II 14	13 58	3.212	201	48	13 58	684	201	9.849	14	13 58	251	201	3.618	4.148	61.506	4.158	14,83																							
URBANO																																									
5	I 12	10 30	2.415	226	54	10 30	515	221	10.829	11	10 30	189	221	10.829	3.651	89.523	4.181	24,52																							
	II 15	14 0	3.220	300	71	14 0	686	312	15.288					3.906	86.988	4.185	22,27																								
6	I 4	10 20	2.377	158	37	10 20	505	158	7.742	4	10 20	186	158	2.844	3.906	86.988	4.185	22,27																							
	II 3	3 40	843	93	22	3 40	180	93	4.557	3	3 40	66	93	1.674	1.089	28.458	891	26,13																							
	III 2	2 30	575	67	16	2 30	98	65	3.185	2	2 30	36	65	1.170	709	20.368	594	28,73																							
13	I 6	9 45	2.243	234	55	9 45	478	234	11.466	6	9 45	176	234	4.212	2.896	71.604	1.782	24,73																							
	II 5	9 30	2.185	209	49	9 30	466	209	10.241	5	9 30	171	209	3.762	2.822	63.954	1.485	22,67																							
	III 2	3 20	767	92	21	3 20	163	92	4.508	2	3 20	60	92	1.656	990	28.152	594	28,44																							
	IV 1	1 35	364	46	10	1 35	104	46	3.994					364	10.994	230	30,19																								
14	I 7	8 15	1.898	269	64	8 15	404	269	13.181	7	8 15	149	269	4.842	2.450	82.314	2.079	33,59																							
	II 3	3 5	709	119	28	3 5	194	119	6.909					709	28.441	690	40,10																								
15	I 8	9 5	2.089	194	46	9 5	445	194	9.506	8	9 5	164	194	3.482	2.698	59.364	2.376	22,01																							
EB	22	46	10.580	1.230	293	22	46	2.352	183	8.967	15	12	216	80	13.148	304.377	6.408	23,15																							
	258	293	67.440	6.059	1.448	101	232	278	13.616	4.406	215.894	161	177	3.235	86.462	1.779.044	75.430																								
EXTRAURBANO																																									

Tabella 2.a – Percorsi linee “urbane” e grafici lineari

Linea AC

Andata

V.le T. Michel, via Donizetti, via Guasco, piazza Libertà, via San Giacomo della Vittoria, via Merula, via Lanza, piazza Garibaldi, Stazione FS, via XX Settembre, via Tonso, via De Gasperi, via San Giovanni Bosco, via P. Micca, via De Gasperi.

Ritorno

Via De Gasperi, via Galvani, c.so Romita, via XX Settembre, Stazione FS, corso Crimea, via Trotti, Piacenza, via Faa' di Bruno, via Cavour, via Mazzini, via Venezia, via Gasparolo, s.to Marengo, s.to Rovereto, via Bellini,

Linea B

Andata

Piazza Gobetti, c.so V. Marini, c.so F. Cavallotti, stazione Fs, s.to Borgoglio, via Savona, piazza Garibaldi, via Cavour, via Pontida, piazza Matteotti, via Isonzo, via San Giovanni Bosco, viale Don Orione, corso IV Novembre, via Pacinotti, corso Romita, via XX Settembre, piazza Mentana, sottopasso, via Maggioli, via Raschio, corso Acqui (capolinea piazza Ceriana).

Ritorno

Corso Acqui (capolinea piazza Ceriana), via Gavigliani, corso C. Marx, via Bonardi, via Campi, via Maggioli, via Raschio sottopasso, viale Medaglie d'oro, corso Romita, via Parnisetti, corso IV Novembre, via don Orione, via San Giovanni Bosco, via Marengo, piazza Matteotti, via Dante, via Mazzini, via Venezia, via Don Gasparolo, S.to. Marengo, s.to Rovereto, c.so Monferrato, piazza Gobetti.

Linea 2

Andata

Ospedale Civile (capolinea), spalto Marengo, via Claro, corso Lamarmora, corso 100 Cannoni, piazza Garibaldi, corso Crimea, spalto Borgoglio, viale Brigata Ravenna, via Carlo Alberto, corso Acqui, via Nenni, via Longo, via Giolitti, via Parri, via La Malfa, corso Acqui, Cabanette (capolinea). Prolungamento: Cantalupo (via Oviglio)

Ritorno

Cabanette, corso Acqui, via La Malfa, via Parri, via Giolitti, via Longo, via Nenni, corso Acqui, via N. Rosa, prolungamento corso C. Marx, corso Acqui, via Carlo Alberto, viale Brigata Ravenna, via Savona, viale della Repubblica, spalto Borgoglio, lungo Tanaro S. Martino, lungo Tanaro Solferino, spalto Rovereto, spalto Marengo, Ospedale Civile (capolinea).

Linea 3

Andata

Cimitero (capolinea), viale T. Michel, via Don Stornini, via Galimberti, piazza Basile, via Boves, v.le Massobrio, via Claro, corso Lamarmora, corso Cento Cannoni, corso Crimea, spalto Borgoglio, via Brigate Ravenna, viale Tivoli, via Maggioli, via Campi, via Maria Bensi, via Paolo Sacco, via Casalcermelli, via Casalbagliano, via della Palazzina, via L. Basso, via Casalbagliano (capolinea).

Ritorno

Via Casalbagliano (capolinea), via Casalcermelli, via Maria Bensi, via Gandolfi, via Vassallo, via Campi, via Maggioli, via Aliora, via Capriolo, via Brigate Ravenna, spalto Borgoglio, corso Crimea, piazza Garibaldi, corso Cento Cannoni, corso Lamarmora, piazza Matteotti, via Claro, via Monteverde, Cimitero (capolinea).

Linea 4

Andata

Via Donizetti (capolinea ang. viale T. Michel), via Guasco, piazza Libertà, via San Giacomo della Vittoria, via Merula, via Lanza, corso Crimea, spalto Borgoglio, corso T. Borsalino, via Lombroso, via Wagner, via XX Settembre, corso IV Novembre, via G. Galilei, via San Giovanni Bosco, Centro Commerciale Panorama, via De Gasperi (Capolinea).

Ritorno

Via De Gasperi (capolinea), via Don Canestri, via XX Settembre, corso T. Borsalino, spalto Borgoglio, corso Crimea, piazza Garibaldi, corso 100 Cannoni, via Cavour, via Mazzini, via Venezia, via Don Gasparolo, spalto Rovereto, via Bellini, via Colombo, via della Cappelletta, via

Magellano, via della Chiatta, viale M. Ignoto, via Poligonia, via Donizetti (capolinea ang. viale T. Michel).

Linea F

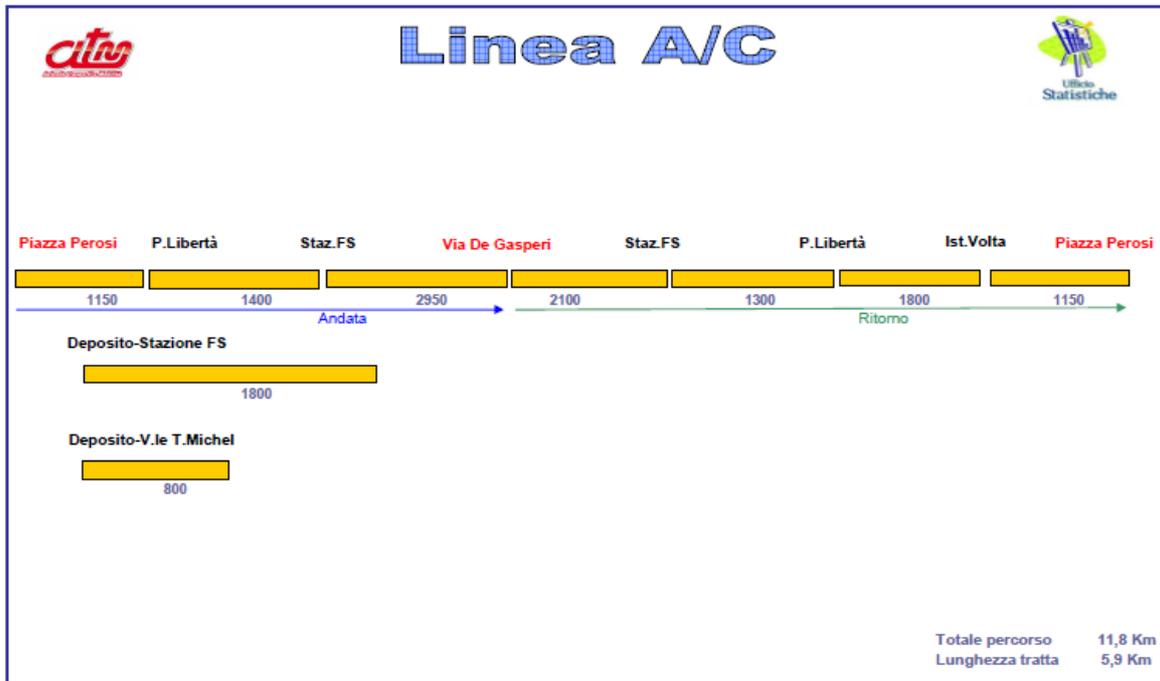
(Festivo urbano) Andata

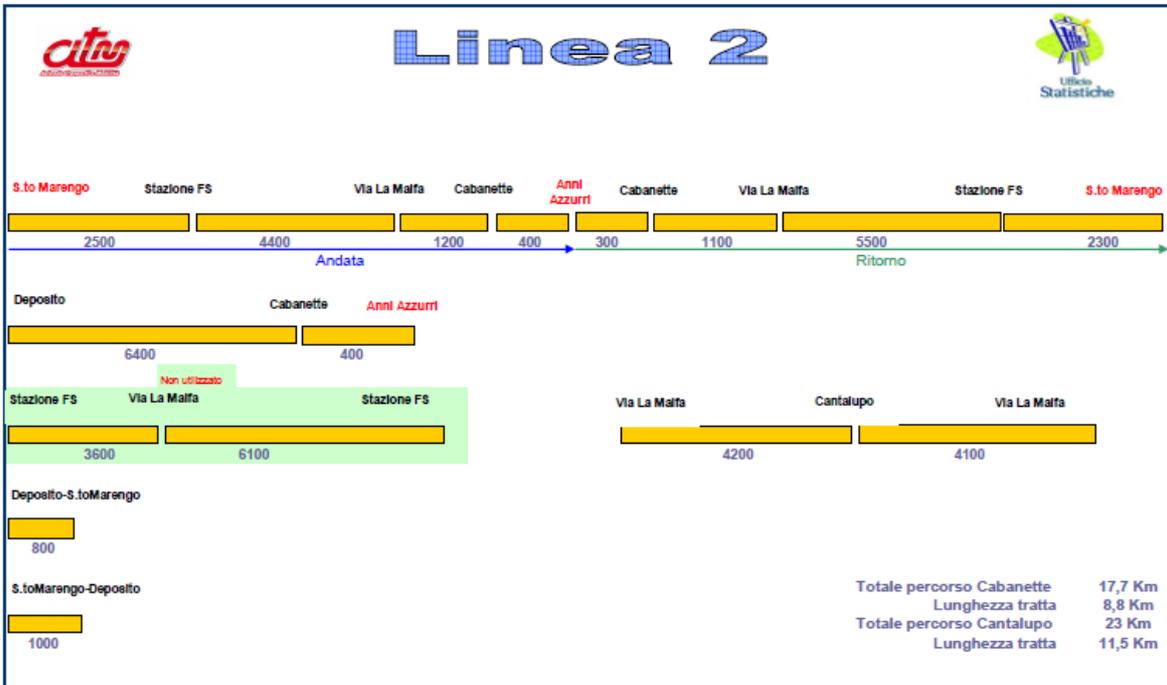
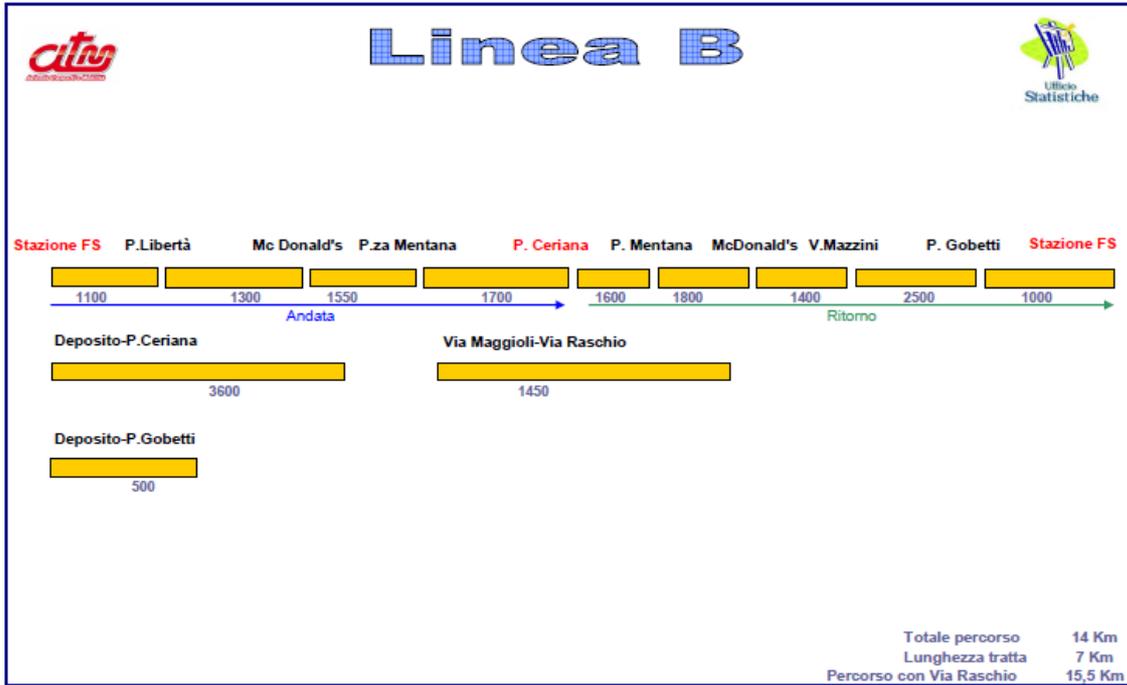
Cimitero, via Monteverde, spalto Marengo, spalto Rovereto, via Guasco, piazza Libertà, via San Giacomo della Vittoria, via Merula, via Lanza, corso Crimea, spalto Borgoglio, corso Borsalino, viale XX Settembre, piazza Mentana, corso Romita, via Galvani, via De Gasperi, via Don Canestri, via Maggioli, corso Acqui, via Casalbagliano, via La Malfa, via Nenni, via Longo, via Giolitti, via Parri, corso Acqui, Cabanette.

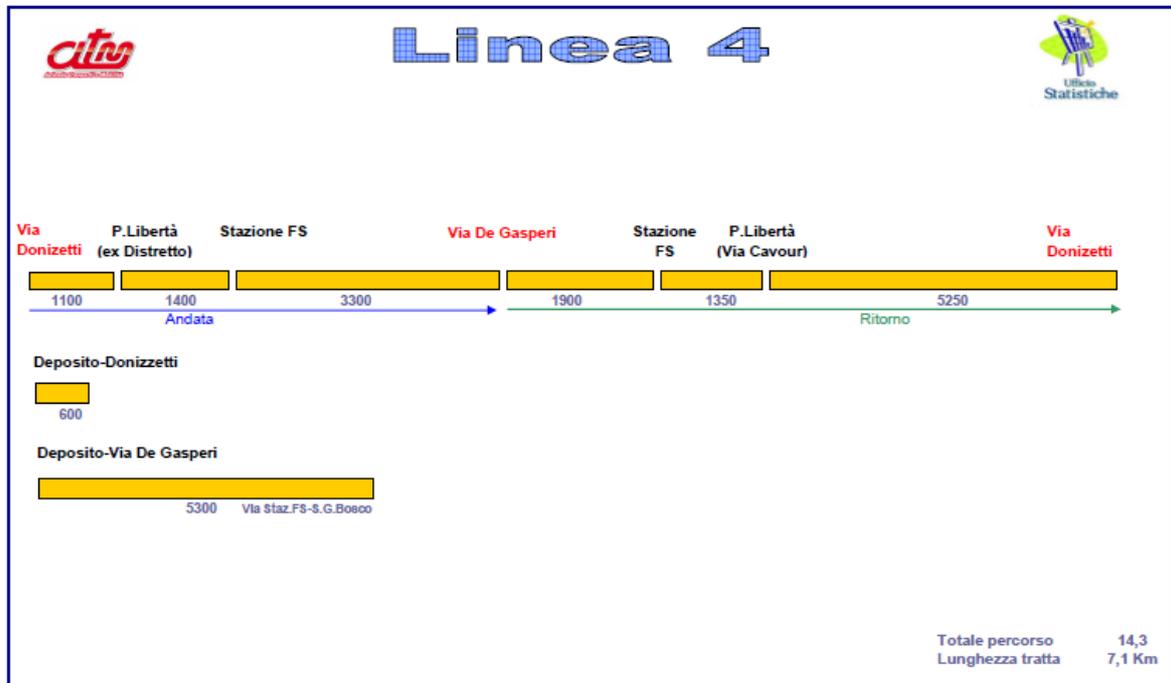
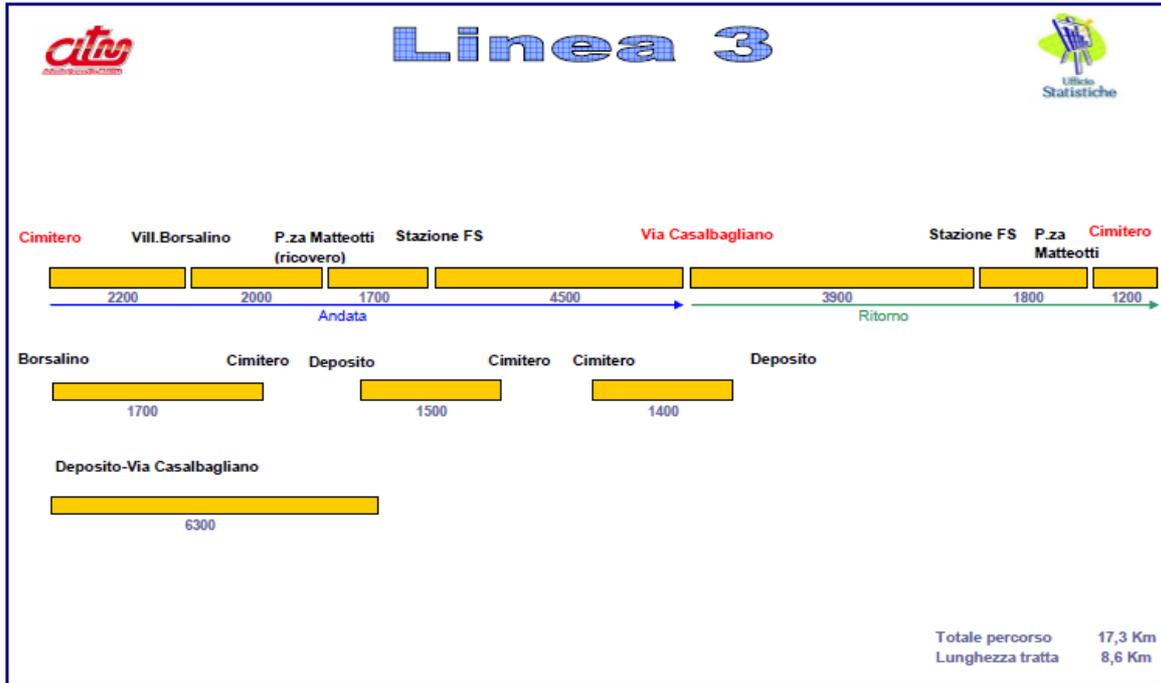
Ritorno

Cabanette, corso Acqui, via N. Rosa, corso C. Marx, via Casalcermelli, via Bensi, via Campi, via Maggioli, via Don Canestri, via De Gasperi, via Galvani, piazza Mentana, viale XX Settembre, corso Borsalino, spalto Borgoglio, corso Crimea, piazza Garibaldi, corso Cento Cannoni, via Cavour, via Mazzini, Via Venezia, Via Gasparolo, via Monteverde, Cimitero.

Grafico lineare tratte







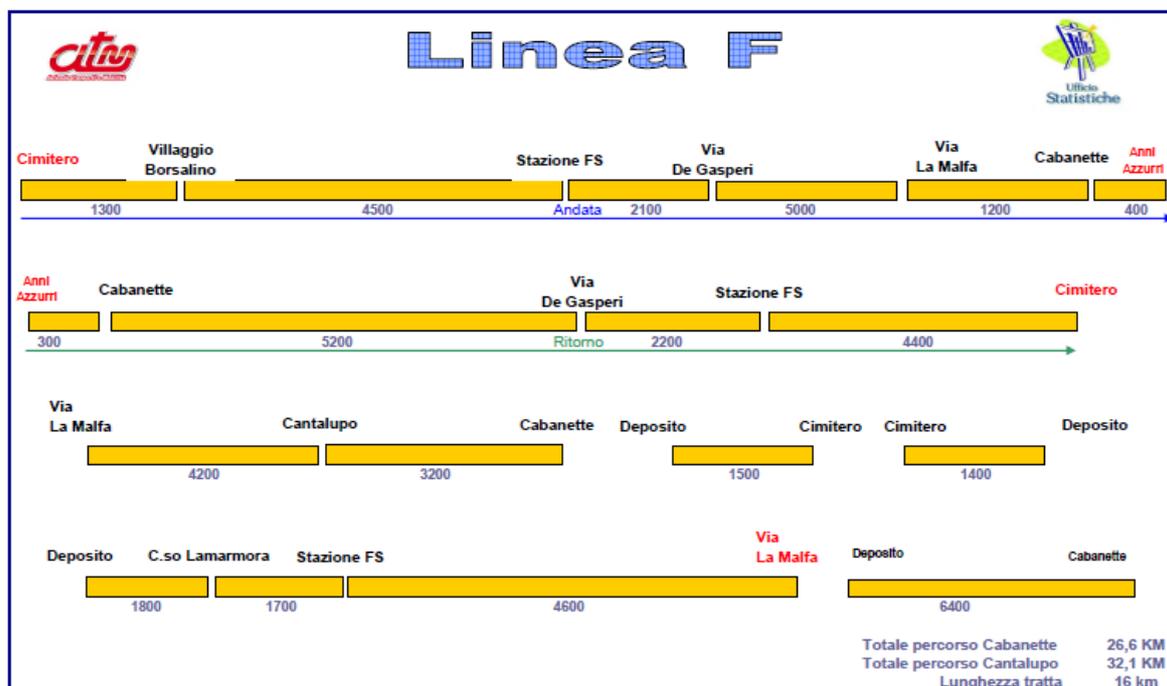


Tabella 2.b – Percorsi linee “extraurbane” e grafici lineari

Linea 5 Andata

Spalto Borgoglio (capolinea stazione FS), via Savona, piazza Garibaldi, corso Cento Cannoni, corso Lamarmora, piazza Matteotti, via Marengo, SPINETTA MARENGO (via Genova, via Del Ferraio, via Prospero Gozzo, via Gambalera, via Romera, via Del Progresso, Via Genova, via A. Perfumo, strada Frugarolo, via Della Libertà, via Genova). Prolungamento BETTALE: (via Genova, via Angiolina, via Ardizzona, via Tortona, via Levata, strada Frugarolo)

Ritorno

Prolungamento: Bettale Spinetta Marengo, via Marengo, piazza Matteotti, corso Lamarmora, via Claro, spalto Marengo, spalto Rovereto, lungo Tanaro Solferino, lungo Tanaro S. Martino, spalto Borgoglio (capolinea stazione FS).

Linea 6 Feriale Andata

Deposito-Spalti Rovereto - Marengo-Gamondio - C.So Iv Novembre - Via Pacinotti-Galvani - De Gasperi - Via Don Canestri - Piazza Mentana - Via Xx Settembre - C.So Borsalino - Cavalcavia -Viale Tivoli-Via Maggioli-Via Bensi-Via Casalcermelli-C.So C. Marx-C.So Acqui-Via La Malfa-Parri-Brodolini-Terraccini-Longo-Nenni-Togliatti-Basso-Casalbagliano-C.So Acqui-Cavalvavia-Stazione - C.So Crimea - Piazza Garibaldi - C.So 100Cannoni - C.So Lamarmora - Piazza Matteotti - Via Marengo - SsN. 10 - Solvay - Comital - Michelin - Guala Closures - Legrand-Agv-Guala.

Ritorno

Guala - Agv - Legrand - Guala Closures - Michelin – Solvay – Via Orione - Piazza Matteotti - C.So Lamarmora - C.So100 Cannoni -Piazza D'azeglio - Spalto Gamondio - C.So IV Novembre – Via Pacinotti - Via Galvani - Via De Gasperi - Via Don Canestri - Piazza Mentana - Via Xx Settembre - Cavalcavia-Viale Tivoli – Via Maggioli -Via Bensi -Via Casalcermelli - C.So C. Marx - C.So Acqui - Via La Malfa – Via Parri – Via Brodolini – Via Terraccini – Via Longo – Via Nenni - Via Togliatti – Via Basso – Casalbagliano - C.So Acqui - Cavalcavia – Stazione - Deposito

Linea 6 Festivo Andata

Deposito-Spalti Rovereto - Marengo-Gamondio - C.So Iv Novembre - Via Pacinotti-Galvani - De Gasperi - Via Don Canestri - Piazza Mentana - Via Xx Settembre - C.So Borsalino - Cavalcavia - Viale Tivoli-Via Maggioli-Via Bensi-Via Casalcermelli-C.So C. Marx-C.So Acqui-Via La Malfa-Parri-Brodolini-Terraccini-Longo-Nenni-Togliatti-Basso-Casalbagliano-C.So Acqui-Cavalvavia-Stazione - C.So Crimea - Piazza Garibaldi - C.So 100 Cannoni - C.So Lamarmora - Piazza Matteotti - Via Marengo - Ss N. 10 - Solvay - Comital - Michelin - Guala Closures - Legrand-Agv-Guala.

Ritorno

Guala - Agv - Legrand - Guala Closures - Michelin - Solvay - Via Orione - Piazza Matteotti - C.So Lamarmora - C.So100 Cannoni - Piazza D'azeglio - Spalto Gamondio - C.So IV Novembre - Via Pacinotti - Via Galvani - Via De Gasperi - Via Don Canestri - Piazza Mentana - Via Xx Settembre - Cavalcavia-Viale Tivoli - Via Maggioli -Via Bensi -Via Casalcermelli - C.So C. Marx - C.So Acqui - Via La Malfa - Via Parri - Via Brodolini - Via Terraccini - Via Longo - Via Nenni - Via Togliatti - Via Basso - Casalbagliano - C.So Acqui - Cavalcavia - Stazione - Deposito

Linea 10 Andata

Stazione FS, s.to Borgoglio, via Savona, piazza Garibaldi, corso Cento Cannoni, corso Lamarmora, via Claro, spalto Marengo, viale Milite Ignoto, Valle S. Bartolomeo, Pecetto, Pellizzari.

Ritorno

Pellizzari, Pecetto, Valle S. Bartolomeo, viale Milite Ignoto, spalto Marengo, via Claro, via 1821, corso Lamarmora, corso Cento Cannoni, corso Crimea, spalto Borgoglio, Stazione FS.

Linea 11 Andata

Viale della Repubblica (capolinea), spalto Borgoglio, Lungo Tanaro S. Martino, lungo Tanaro Solferino, inversione alla rotonda di l.go Catania, ponte Tiziano, via G. Bruno, San Michele, Cornaglie, Giardinetto.

Ritorno

Giardinetto, Cornaglie, San Michele, via G. Bruno, Lungo Tanaro Solferino, spalto Rovereto, spalto Marengo, via Claro, via 1821, corso Lamarmora, corso Cento Cannoni, viale della Repubblica (capolinea).

Linea 13 Andata

Stazione FS, s.to Borgoglio, via Savona, piazza Garibaldi, corso Cento Cannoni, corso Lamarmora, piazza Matteotti, via Marengo, Spinetta Marengo, Litta Parodi, Cascinagrossa, Mandrogne, San Giuliano Vecchio, Quattrocascine, Pollastra, Rivalta Scrivia.

Ritorno

Rivalta Scrivia, Pollastra, Quattrocascine, San Giuliano Vecchio, Mandrogne, Cascinagrossa, Litta Parodi, Spinetta Marengo, via Marengo, piazza Matteotti, corso Lamarmora, corso Cento Cannoni, corso Crimea, spalto Borgoglio, stazione FS.

Linea 14 Andata

Stazione FS, s.to Borgoglio, via Savona, c.so 100 Cannoni, corso Lamarmora, piazza Matteotti, via Marengo, Castelceriolo, Lobbi, Filippona, San Giuliano Nuovo

Ritorno

San Giuliano Nuovo, Filippona, Lobbi, Castelceriolo, via Marengo, piazza Matteotti, corso Lamarmora, corso 100 Cannoni, corso Crimea, Stazione FS.

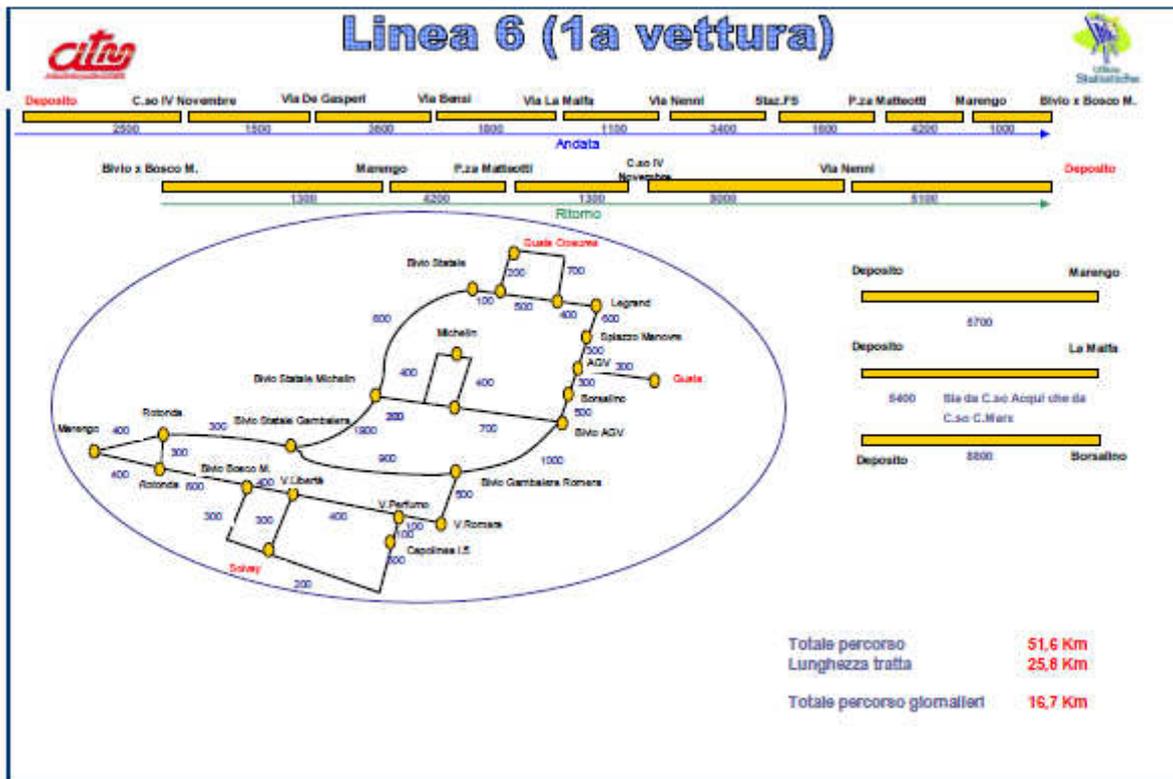
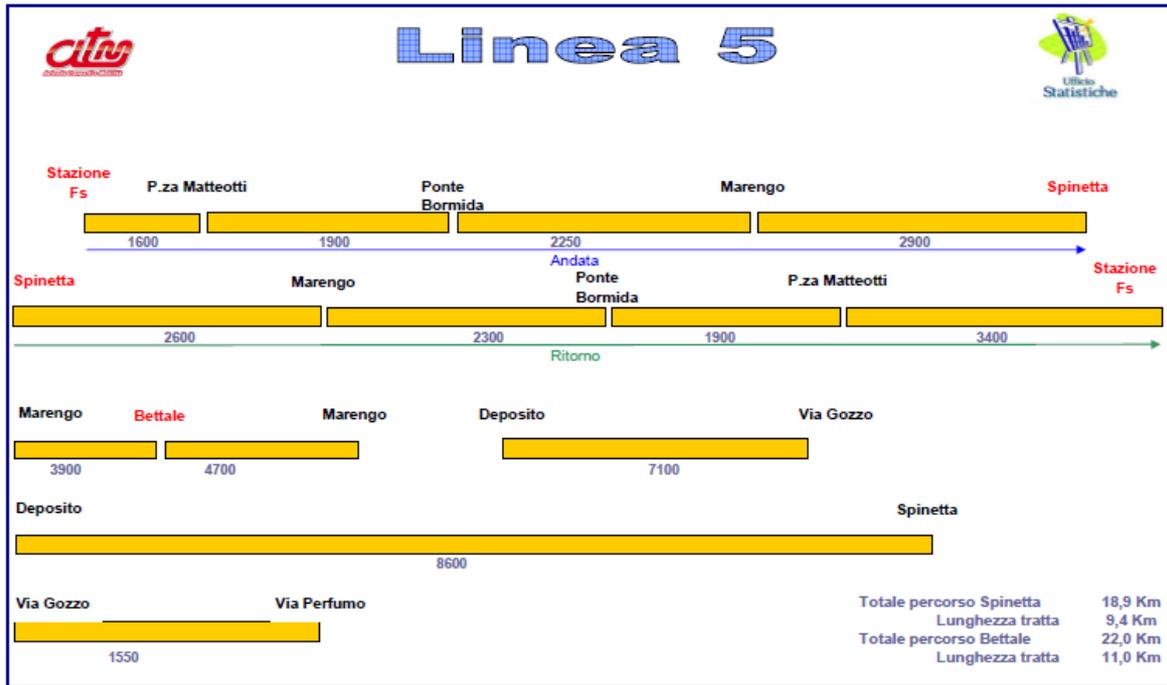


Grafico linee tratte

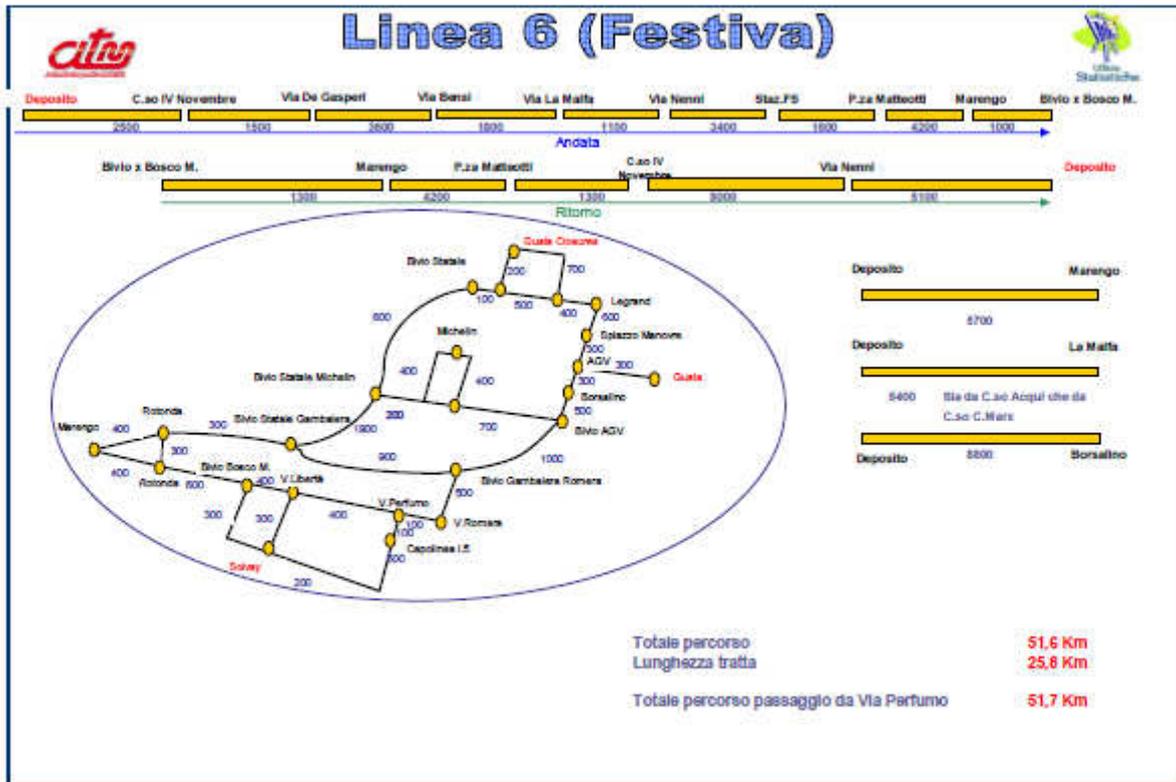


Grafico linee tratte

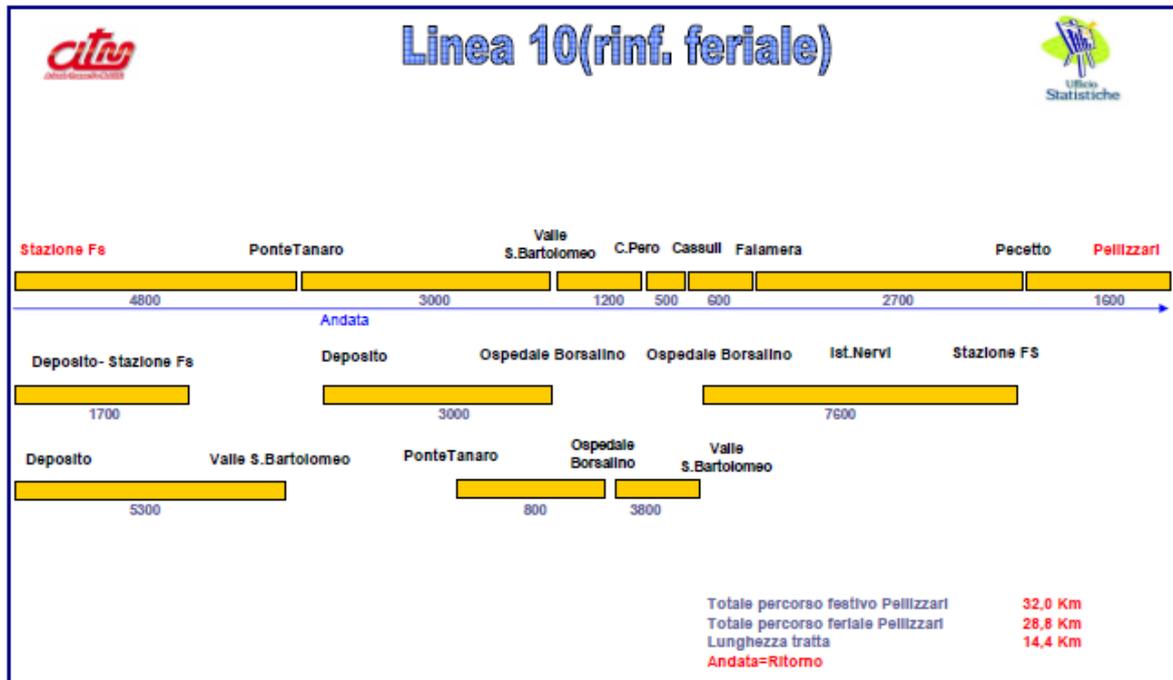


Grafico linee tratte

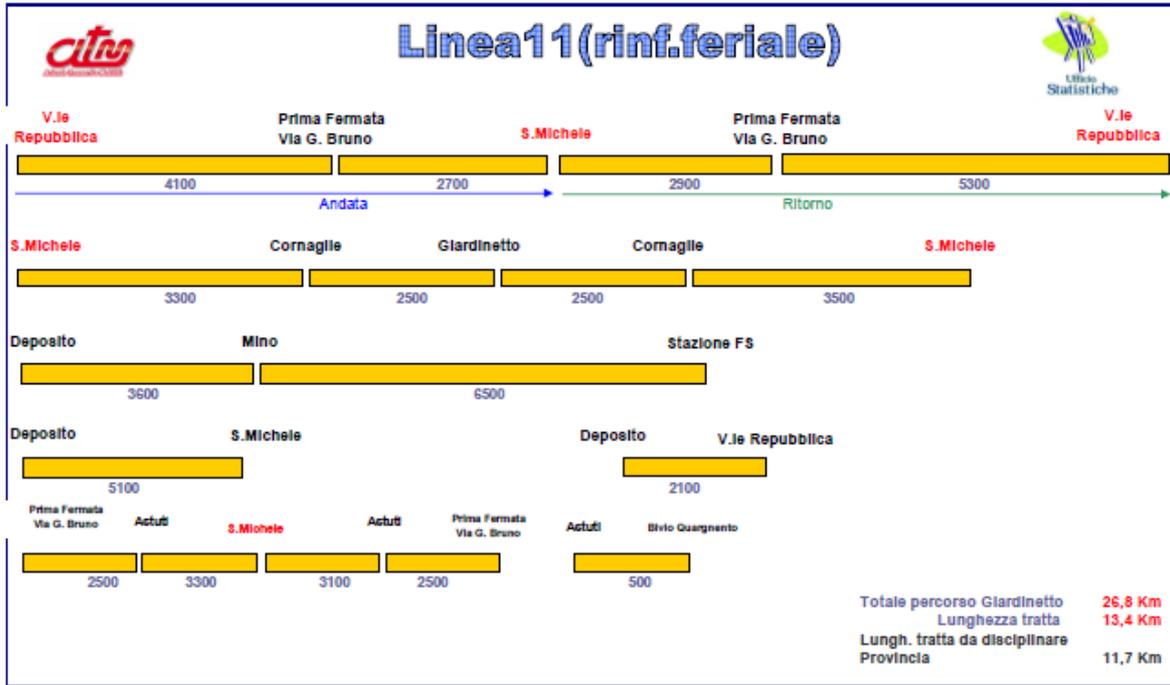
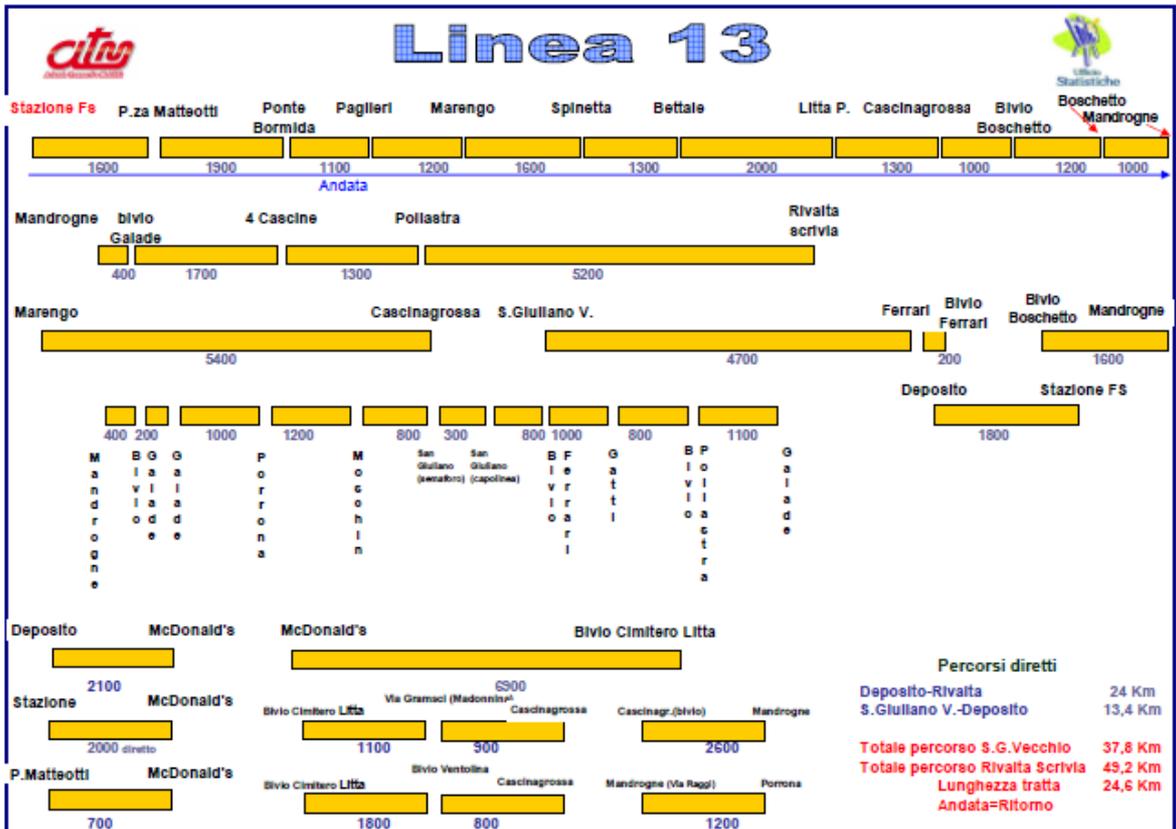


Grafico linee tratte



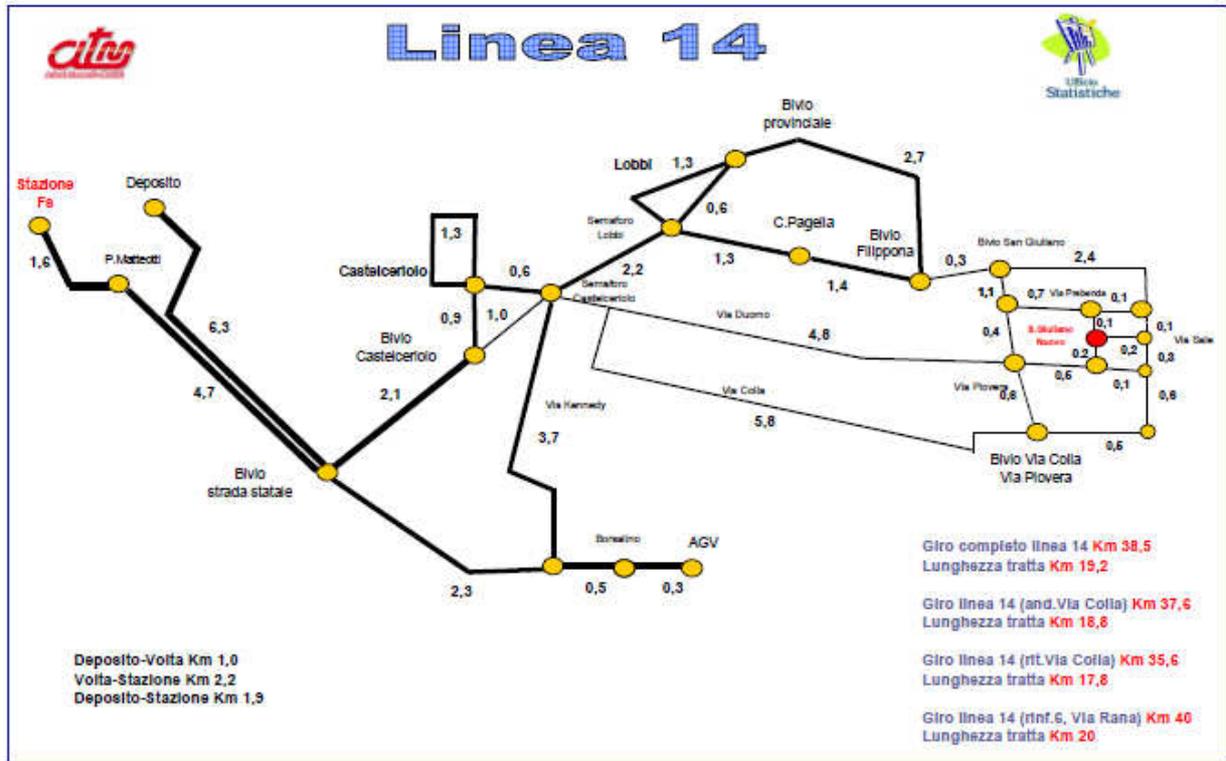
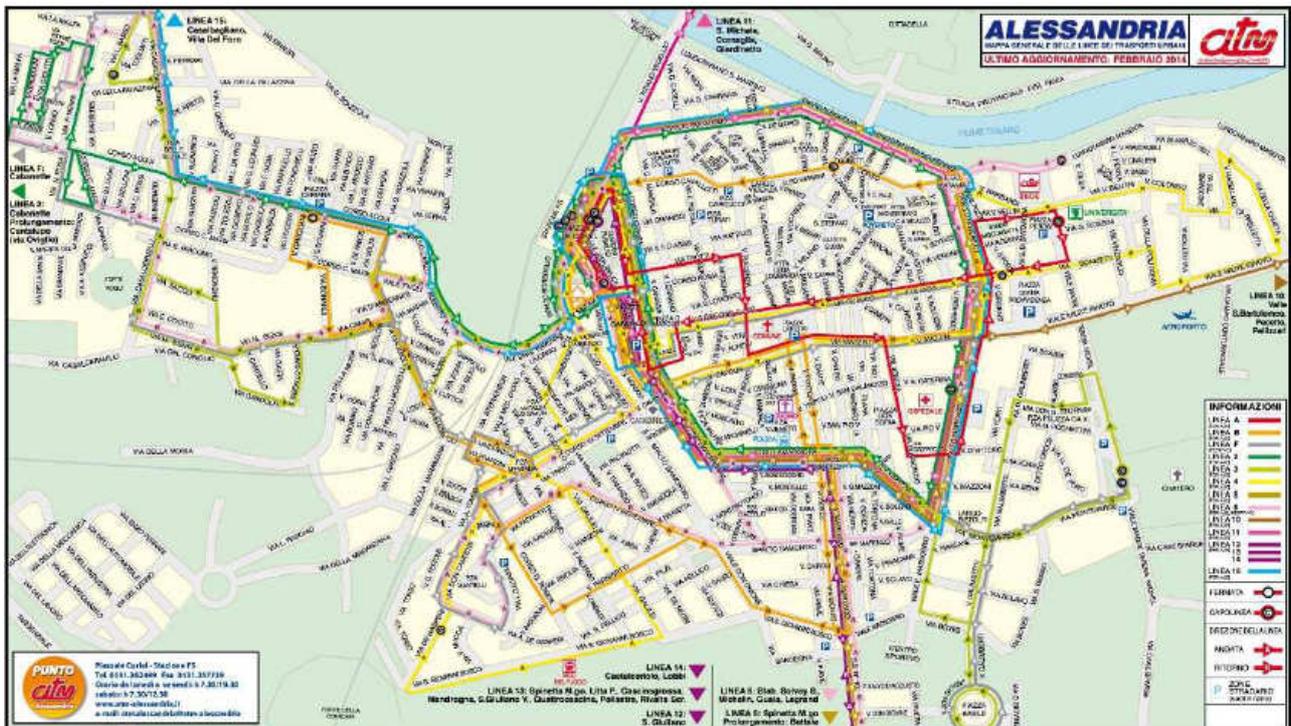


Tabella 3. – Mappa Generale Linee



4. Risorse da destinare all'esercizio

Per quanto riguarda le risorse regionali, che saranno integralmente utilizzate per il finanziamento dei servizi minimi, il 2016 si apre non essendo ancora stabilite in modo certo le risorse per il triennio 2016-2018, fattore che incide pesantemente sulla fase programmatica in atto, che potrà pertanto necessitare di revisione alla luce delle risorse effettivamente stanziare a favore del Comune di Alessandria.

Attualmente, sulla scorta della documentazione ad oggi disponibile, si può ritenere che le risorse di provenienza regionale possano essere stimate dell'ordine di 3.500.000 euro.

Per il triennio 2015/2017 le risorse finanziarie che il Comune di Alessandria mette a disposizione per i servizi connessi al tpl sono quelle relative alle Agevolazioni tariffarie e sono pari a €. 400.000

5. Revisione dei servizi

Premessa

L'Amministrazione comunale, al fine di garantire il diritto alla mobilità dei cittadini e a svolgere le proprie attività familiari, sociali, ludiche ed economiche minimizzando gli impatti per la collettività in termini di inquinamento atmosferico, acustico, congestione e incidentalità, ha individuato all'interno del Programma Territoriale Integrato finanziato con fondi PAR-FSC, le risorse per conferire specifico incarico di redazione del PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, che si configura come piano strategico integrato con gli altri strumenti di pianificazione - e per la revisione del PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano).

Tra i principali obiettivi dell'incarico, già aggiudicato alla ditta vincitrice della gara recentemente espletata, c'è il Piano di Riassetto del Trasporto Pubblico Locale, strumento attraverso il quale si definiranno in modo puntuale le linee di intervento necessarie per la revisione dei servizi prendendo a riferimento e confrontandosi con le linee strategiche contenute nel presente Triennale

5.1 Sintesi dei dati di analisi e interpretazione del territorio

Dai dati in possesso relativi al PGTU attualmente vigente (risalenti alla sua ultima revisione avvenuta nell'anno 2009) emergono alcune caratteristiche legate alla mobilità espressa dai diversi contesti insediativi per i quali è possibile riconoscere differenti livelli di mobilità, che richiedono la definizione di specifiche soluzioni.

Per ciò che riguarda la distribuzione degli insediamenti e la composizione della mobilità che ne deriva è infatti possibile riconoscere:

- una serie di direttrici radiali ad elevata mobilità;
- alcune direttrici trasversali con più bassi livelli di mobilità rispetto alle precedenti, ma sulle quali si sviluppano i collegamenti fra i principali quartieri e sobborghi (ad es. il quartiere "Cristo" o il sobborgo di Spinetta), che corrispondono anche ai poli di riferimento delle "zone omogenee".

- a tale struttura di relazioni di media e alta intensità si affianca un sistema di relazioni a bassa forza che fa riferimento agli insediamenti di piccola dimensione (le aree a domanda debole) che si identificano con i sobborghi con minor popolazione.

Ai fini del dimensionamento dei servizi di TPL, il Programma, rispetto a questa lettura del territorio, prevede una revisione della rete su più livelli “gerarchizzati”, con obiettivo di garantire livelli di servizio differenziati (per quantità e modalità) in funzione della relativa domanda di mobilità.

L’approccio da utilizzare è pertanto rivolto ad affrontare le diverse componenti della domanda di trasporto: la mobilità sistematica, quella espressa da coloro che non dispongono di un mezzo proprio, la mobilità più flessibile ed erratica (meno concentrata nello spazio e nel tempo).

Il conseguimento di tale obiettivo (servizi di TPL su più livelli e “cattura” delle diverse esigenze di mobilità) comporta una elevata integrazione dei servizi erogati, cioè la creazione di reti che colleghino nel modo più connesso possibile il maggior numero di centri e poli di attrazione/generazione della mobilità presenti nel territorio comunale.

5.2 Criticità dell’attuale servizio di trasporto pubblico

A fronte di una domanda e di una struttura di relazioni di origine e destinazione che evolve nel tempo e sul territorio (per esempio gli incrementi di mobilità intervenuti negli ultimi anni), corrisponde una offerta di trasporto pubblico che non sempre si è adeguata a tali dinamiche.

Se, infatti, l’offerta di trasporto pubblico può essere considerata, in linea generale, sufficientemente adeguata alla copertura del territorio in relazione alle risorse disponibili sempre più scarse trasferite al comparto nell’ultimo triennio, il TPL non è sempre stato in grado di intercettare le mutate esigenze di mobilità che la popolazione esprime e che ha modificato nel tempo, privilegiando il trasporto privato rispetto all’utilizzo dei mezzi pubblici.

La conformazione territoriale del Comune di Alessandria, con numerosi centri e nuclei insediativi anche di piccola dimensione con la popolazione distribuita – oltre che nel centro urbano – in 14 sobborghi, ha condizionato lo sviluppo della rete di TPL con la presenza di numerosi percorsi e varianti di percorso (anche di lunghezza significativa), che pur garantendo la copertura del territorio, fornisce poche corse prevalentemente concentrate nelle fasce orarie di punta, e nel complesso non sembra offrire livelli di servizio adeguatamente efficaci e rispondenti alle esigenze di mobilità.

Il servizio è oggi soprattutto calibrato sulla domanda sistematica, ed in particolare su quella studentesca che rappresenta la parte prevalente della domanda soddisfatta dal TPL.

I servizi di linea sono stati infatti adattati, nel corso del tempo, perseguendo l’obiettivo di:

- consolidare la parte più incompressibile di domanda (quella studentesca, condizionata, comunque, dal calo demografico);
- adeguare l’offerta alle esigenze particolari delle comunità locali (per incrementare la capillarità del servizio), senza però rivedere la complessiva organizzazione di rete e senza stabilire una gerarchia di rete in relazione ai flussi di mobilità.

La domanda attualmente soddisfatta dal TPL ha dunque come componente primaria gli studenti. Tale componente di domanda, che esprime esigenze di mobilità molto rigide in termini di orari e di destinazioni, necessita di servizi specifici, che devono essere dimensionati precisamente. Rispetto alla mobilità studentesca si è quindi consolidato un servizio di trasporto pubblico

quantitativamente determinato. Le variazioni che vengono attuate nel passaggio da un anno scolastico ad un altro riguardano solo marginalmente il volume di traffico.

Per questo non si ritiene opportuno intervenire nei confronti di questi servizi che presentano carichi fortemente concentrati ed hanno una funzione di raccolta in prossimità delle residenze (per quanto possibile) e di recapito nei luoghi di studio, senza interruzioni di carico.

Il volume di servizi dedicato agli studenti, viene quindi stralciato dalle ipotesi di revisione del servizio di TPL, ancorchè se ne debba rendere possibile, all'occorrenza, l'aggiornamento periodico in funzione dei cambiamenti che vengono segnalati dagli istituti scolastici.

Le ipotesi progettuali devono riferirsi quindi alla rete dei servizi che, al di là di quelli offerti per soddisfare la mobilità studentesca, consentono di revisionare e dimensionare i collegamenti di linea fra l' "Area Centrale" e i quartieri sviluppatasi a "corona" della stessa, e pure quelli tra l' "Area Centrale" e i sobborghi e tra i poli principali di attrazione.

Le ipotesi dovranno inoltre tener conto dei così detti *servizi minimi*, cioè quelli che qualitativamente e quantitativamente sono necessari per soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini della Città di Alessandria tenendo conto dell'integrazione delle reti di trasporto, del pendolarismo scolastico e lavorativo, della fruibilità dei servizi e delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento.

Il percorso di adeguamento della rete, che ha consentito, a fronte di risorse costanti che sono state garantite fino al 2010 di massimizzare l'accessibilità del territorio con il TPL, ha però generato un sistema di trasporto pubblico indifferenziato e quindi scarsamente efficace, che attualmente, in uno scenario di forte contrazione delle risorse pubbliche, mostra tutti i suoi limiti. In buona parte l'attuale rete è, infatti, disegnata in modo tale da offrire il servizio di trasporto sulle singole relazioni O/D, con la presenza di linee molto lunghe ed una scarsa organizzazione degli interscambi. Una simile organizzazione del servizio pubblico, rivolto a servire tutte le possibili O/D con servizi diretti, ha generato una struttura complessa di linee e percorsi. Complessità che rende poco rispondente il funzionamento della rete ad un pubblico più allargato, che esprime una più ampia e flessibile domanda di mobilità ed al quale potrebbe risultare difficile trovare le corse utili a soddisfare le proprie esigenze di spostamento.

5.3 Obiettivi della revisione dei servizi di TPL

Dalle analisi e dalle criticità indicate emerge il quadro di obiettivi che la revisione di TPL deve perseguire per puntare ad un più equilibrato sistema della mobilità, tenendo peraltro conto che data la scarsa incidenza del TPL sulla domanda di mobilità, gli interventi che possono essere realizzati in tale ambito non potranno, da soli, risolvere le principali criticità della qualità ambientale. Non si può infatti ignorare come l'automobile, soprattutto rispetto alle caratteristiche insediative del territorio alessandrino e della relativa mobilità, risulta essere decisamente più competitiva e flessibile rispetto all'offerta di servizi di TPL, riuscendo a garantire, nonostante la congestione di alcuni assi stradali in certe fasce orarie, tempi di spostamento inferiori a quelli del TPL e, soprattutto, una flessibilità di utilizzo di gran lunga superiore.

Per pervenire a risultati più incisivi sulla ripartizione modale è necessario attuare politiche di governo della mobilità in grado di sostenere il TPL e renderlo (sulle principali relazioni di mobilità) più competitivo rispetto all'utilizzo dell'automobile. Tali politiche di accompagnamento (proprio perché gran parte della mobilità si sviluppa all'interno dei centri cittadini, che sono anche i

principali attrattori della mobilità extraurbana) riguardano gli interventi di regolazione dell'accessibilità urbana, con misure che, per esempio:

- agevolino la circolazione dei mezzi pubblici rispetto a quelli privati;
- introducano sistemi di tariffazione della sosta secondo tariffe crescenti dalla periferia verso il centro;
- facilitino l'interscambio fra mezzi privati e mezzi pubblici;
- aumentino le zone pedonali e le zone a traffico limitato.

Puntare ad un travaso di utilizzatori del mezzo privato a quello pubblico, se per certi versi non porta ad un beneficio ambientale significativo (proprio per l'attuale squilibrio modale), consente tuttavia di ottenere un beneficio in termini di efficacia del sistema di TPL.

Tale trasferimento di quote di spostamenti dal mezzo privato a quello pubblico è possibile ottenerlo attraverso:

- la differenziazione dei livelli di servizio in funzione della quantità di domanda;
- l'aumento dell'integrazione dei trasporti pubblici (ferroviari ed automobilistici, tenendo conto del diverso servizio offerto) per incrementare l'efficienza interna del sistema e la sua efficacia;
- l'aumento dell'integrazione fra servizio di trasporto pubblico e mezzi di trasporto privati;
- l'introduzione/estensione dell'integrazione tariffaria per tutti i servizi.

Tra i principali obiettivi del prossimo triennio si evidenziano i seguenti:

- l'incremento dei viaggiatori serviti dal TPL;
- l'aumento delle frequenze delle corse;
- l'aumento della dotazione di veicoli a bassa emissione.

Il 2015 segna un recupero dei viaggiatori serviti rispetto sia al 2013 che al 2014.

Si ritiene pertanto di porre come obiettivo finale nel triennio 2016-2018 un aumento del fattore di carico pari al 20%, da perseguire principalmente mediante una revisione della rete e della gerarchizzazione delle linee e dei correlati intervalli di transito.

A tale ultimo riguardo, si ritiene opportuno porre quale obiettivo della revisione, sempre nel triennio 2016-2018, che la frequenza delle corse, ridisegnate secondo la gerarchizzazione e gli assi di collegamento di cui al successivo punto 5.4, non sia mediamente superiore, negli orari di punta, ai 15/20 minuti a seconda delle direttrici.

Dovrà essere oggetto di specifica revisione la diffusione e collocazione delle fermate nelle aree di origine della domanda di spostamento, verificando la possibilità di incremento degli utenti potenziali sulla base della popolazione residente nell'intorno di 300 metri da ciascuna fermata. Si indica quale obiettivo di efficientamento l'aumento di almeno il 5% entro il 2017 e del 10% entro il 2018.

Per quanto concerne l'aumento della dotazione di veicoli a bassa emissione si rinvia al successivo capitolo 6

5.4 Linee guida di intervento

I cardini sui quali è organizzata la proposta di revisione dei servizi sono:

- **risoluzione delle criticità della rete attuale** dovute alla struttura delle linee ed alla scarsa competitività in termini di tempi di percorrenza rispetto all'automobile;
- **incremento di efficacia delle linee** disegnandole in relazione alla distribuzione e alla quantità di domanda di mobilità sul territorio;
- **definizione di un assetto delle linee secondo una struttura gerarchica e reticolare**, integrata con gli altri sistemi di trasporto.

Sulla base di queste caratteristiche è possibile individuare una gerarchia delle linee di TPL che si può fondare su:

- l'asse Nord-Sud con il collegamento tra l'"Area centrale" e il quartiere "Cristo" (per il servizio che abbiamo definito "urbano");
- l'asse Est-Ovest con il collegamento tra l'"Area centrale" e il sobborgo di Spinetta M.go (per il servizio che abbiamo definito "extraurbano");
- collegamenti cadenzati con sistemi di "navetta" , integrati con il sistema di parcheggi di attestamento per *traffico pendolare*, in corrispondenza dei 4 assi principali di accesso all'Area Centrale (est piazza Caduti di Nassiriya – nord piazza D. Provvidenza ed area spettacoli viaggianti – ovest piazza Alba Julia – sud area scalo ferroviario prospiciente via Carlo Alberto od altra da individuarsi)
- rete di servizi a chiamata completamente rivisitata che, individuate le aree dove la domanda di mobilità è più rarefatta, garantiscano la presenza del mezzo pubblico in dette aree, consentano le coincidenze con i servizi di linea tradizionali, garantendo, in un'ottica di efficienza e economicità, una qualità del servizio non inferiore a quello attuale.

Per innovare il servizio è quindi necessaria l'organizzazione di una struttura gerarchica di frequenze di passaggio dei mezzi e di linee fortemente integrate.

Tale struttura del TPL è evidentemente un punto di arrivo a cui si potrà pervenire per interventi successivi, introducendo progressivamente, anche nei confronti degli utenti, un differente modo di utilizzare il mezzo pubblico. Nuova modalità che presuppone l'interscambio come principio di impiego del TPL e che a parità di risorse consente di offrire un maggior numero di possibilità di utilizzo della rete.

Il superamento di una offerta indifferenziata, il conseguente passaggio ad una struttura gerarchizzata di linee, ha la sua chiave di volta nel rispetto dei tempi di viaggio e nella organizzazione dei nodi di interscambio. Tempi di viaggio e nodi di interscambio sono, quindi, il tassello che consente di garantire un elevato standard di qualità del servizio di TPL e di assicurare certezza nei cadenzamenti e nel sistema di coincidenze.

Questo per esempio consentirebbe di limitare la lunghezza delle linee con qualche beneficio in termini di efficienza del servizio, di regolarità ed affidabilità.

In relazione alla struttura dell'attuale offerta di TPL si rileva la necessità di proseguire in collaborazione con la Provincia di Alessandria lo studio degli assi prioritari del tpl urbano ed extraurbano che attraversano il territorio comunale in direzione dei centri-zona della Provincia (Casale , Tortona, Novi, Acqui T., Valenza, Ovada) al fine di una sempre maggiore integrazione fra le linee eliminando, ove possibile, inutili sovrapposizioni

6. Investimenti programmati.

Il Comune di Alessandria ha operato in questi anni in un contesto difficile, nel quale si sono sovrapposte le criticità del comparto dell'intero trasporto pubblico a livello nazionale e regionale con quelle a cui è andata incontro ATM – Azienda che fornisce il servizio locale.

Si è comunque iniziato a porre le basi per delineare un'idea di mobilità cittadina in discontinuità rispetto al passato, dando il via ad un insieme organico di interventi riguardanti l'intero territorio comunale, che ha appunto nell' **efficientamento del trasporto pubblico** uno dei suoi elementi fondanti.

Al fine di perseguire tale l'obiettivo di efficientamento l'Amministrazione Comunale, ai sensi della Legge n. 134 del 07.08.2012 – Decreto sviluppo 2012 – Misure per favorire la mobilità mediante veicoli a bassa emissione, ha partecipato al progetto, di cui al bando a favore delle Regioni relativo alle reti di ricarica per veicoli elettrici, per una linea urbana effettuata con minibus.

Tale bando consente l'acquisto di minibus elettrici da parte di ATM con un contributo dello Stato (girato alla Regione Piemonte) pari al 90%. Il restante 10% è a carico del Comune di Alessandria.

Allo stato attuale il progetto, che prevede di installare reti di ricarica integrata anche per veicoli elettrici privati, riguarda il finanziamento di 2 bus elettrici.

Inoltre con un contributo del Comune di Alessandria pari ad €. 600.000, il 40% (60% a carico della Regione) della spesa complessiva di €. 1.500.000, nel 2014 ATM ha potuto acquistare 10 nuovi bus, iniziando il rinnovo del parco mezzi aziendale.

Nel prossimo triennio la priorità dovrà essere rivolta agli investimenti nel rinnovo del parco mezzi.

In questo momento le più pressanti esigenze di investimento riguardano una ventina di mezzi di più vecchia immatricolazione che svolgono principalmente tratte interurbane e che appartengono alla categoria Euro 1 e 2.

Si stima un valore complessivo dell'investimento pari ad €. 4.000.000/4.500.000, per il quale, però, non è ancora stato possibile prevedere specifici finanziamenti, in attesa di bandi regionali di settore.