Provincia *di* Biella

Assessorato Trasporti e Sicurezza Stradale

Settore: PIANIFICAZIONE TERRITORIALE
Servizio: TRASPORTI

PROPOSTA DI

PROGRAMMA TRIENNALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO

per il periodo 1 gennaio 2007 - 31 dicembre 2009

Luglio 2007

Alla redazione del documento hanno partecipato:

Provincia di Biella – Settore Pianificazione Territoriale

Maria Luisa Conti	Dirigente Settore Pianificazione Territoriale
Gianluca Guzzon	Gestione tecnica dei trasporti
Cristina Martiner	Gestione amministrativa e contabile dei trasporti

Assistenza: TTA – Trasporti Territorio Ambiente – Genova

CONTENUTI

PREMESSA 5

1. IL QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO 6

1.1. Quadro normativo comunitario e nazionale 6
1.2. Quadro normativo regionale 6
1.3. Programma Triennale dei Servizi di Trasporto 2007-2009 della Regione Piemonte 8
1.3.1. Obiettivi del Programma Triennale dei Servizi. 8
1.3.2. Le risorse per l'esercizio dei servizi minimi 8
1.3.3. Le risorse per gli investimenti 9
1.3.3.1. Materiale rotabile 9
1.3.3.2. Progetto MOVIcentro e MOVIlinea 9
1.3.3.3. Sistemi di bigliettazione elettronica 10
1.3.4. Politica tariffaria 10

2. GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 11

2.1. Piano Provinciale dei Trasporti 11
2.1.1. Le indicazioni del piano per la ridefinizione della rete dei servizi extraurbani 11
2.1.2. L'attuazione del Piano Provinciale dei Trasporti: le sperimentazioni 12
2.1.3. La verifica del quadro conoscitivo 12

3. IL QUADRO CONOSCITIVO 13

3.1. L'attuale offerta di servizi del trasporto pubblico su gomma extraurbano 13
3.1.1. Bacini 13
3.1.2. Tipologie di orario base 13
3.1.3. Linee 13
3.2. La domanda di mobilità del territorio biellese: dati generali 16
3.2.1. Censimento della popolazione – ISTAT 2001 16
3.2.2. Il modello di simulazione della mobilità biellese 17
3.3. La domanda soddisfatta: trasporto pubblico su gomma extraurbano 19
3.3.1. Gli studenti 20
3.3.2. I lavoratori 22
3.3.3. Gli altri utenti 23
3.4. Il modello di simulazione tpl delle province di Biella e Vercelli 24
3.4.1. Premessa 24
3.4.2. Nota metodologica 25
3.4.3. Analisi dell'offerta 28
3.4.3.1. Dati territoriali 28
3.4.3.2. Servizio del giorno feriale medio 28

3.4.4. Analisi della domanda soddisfatta 30
3.4.4.1. Matrici Origine/Destinazione 30
3.4.4.2. Assegnazione 33
3.4.4.3. Valutazione dell'assegnazione 35

4. L'ASSETTO QUANTITATIVO E QUALITATIVO DEI SERVIZI MINIMI 39

4.1. Le criticità della rete attuale 39
4.2. Gli obiettivi della riorganizzazione 39
4.3. I principi della riorganizzazione 40
4.3.1. I servizi destinati a studenti, lavoratori e pendolari 40
4.3.2. La rete di forza del bacino provinciale 40
4.3.3. La rete secondaria e di ambito locale 41
4.3.4. I servizi del fine settimana 42
4.4. Il servizio urbano del comune di Trivero 43

5. LE RISORSE PER L'ESERCIZIO E GLI INVESTIMENTI 44

5.1. Risorse per l'esercizio 44
5.2. Risorse per gli investimenti 44
5.2.1. Infrastrutture – MOVIlinea II 44
5.2.1.1. I LOTTO (Fornitura) 45
5.2.1.2. II LOTTO (Lavori) 45
5.2.2. Materiale Rotabile 45
5.2.3. Bigliettazione elettronica 45

6. L'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI E LE MODALITA' DI GESTIONE 46

6.1. Premessa 46
6.2. Il Protocollo d'intesa per la gara unica 46
6.2.1. Caratteristiche generali della gara 46
6.3. Gli indirizzi per la gara della Provincia di Biella 48
6.3.1. Modello di gara: alternativa "net cost" o "gross cost". 48
6.3.2. Modello di gara: alternativa "flessibile" o "rigida". 48
6.3.3. Indirizzi per la valutazione delle offerte 49
6.3.4. Il rispetto delle condizioni di par condicio fra i concorrenti 49
6.3.4.1. Attuale struttura del servizio 49
6.3.4.2. Dati e stime sulla domanda di mobilità 50
6.3.4.3. Dotazioni organiche che dovranno essere trasferite al nuovo gestore in caso di subentro 50
6.3.4.4. Documentazione tecnico-funzionale descrittiva dei beni essenziali 50
6.3.4.5. Investimenti pubblici programmati di interesse del TPL. 51
6.3.5. Procedura di gara 51

PREMESSA

Il presente Programma Triennale dei Servizi è stato redatto ai sensi dell'art. 5 della L.R. 4 gennaio 2000, n. 1 "*Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422*" modificata e integrata dalla Legge regionale 19 luglio 2004, n. 17 "*Modifiche alla legge regionale 4 gennaio 2000, n.1*".

L'approvazione del Programma Triennale dei Servizi segue la procedura prevista dall'art. 5 della L.R. 4 gennaio 2000 n. 1 e ss.mm.ii. ed è conforme al *Programma Triennale Regionale dei Servizi di Trasporto Pubblico per il periodo 1 gennaio 2007 – 31 dicembre 2009*, approvato dalla Giunta Regionale con atto n. 8-5296 del 19 febbraio 2007.

In particolare, la proposta del Programma Triennale dei Servizi viene inviata ai Comuni e alle Comunità Montane e Collinari, per acquisirne l'intesa, a seguito della quale avviene l'approvazione da parte della Giunta Provinciale. Quindi, previa consultazione delle organizzazioni sindacali articolate a livello provinciale, delle associazioni delle aziende di trasporto e dei consumatori, il documento viene adottato dal Consiglio Provinciale e trasmesso alla Regione per l'approvazione mediante stipula dell'Accordo di Programma di cui all'art. 9 della L.R. 4 gennaio 2000, n. 1.

Il triennio considerato dal programma, dal 1 gennaio 2007 al 31 dicembre 2009, è caratterizzato dall'espletamento della procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento del trasporto pubblico extraurbano su gomma, la cui pubblicazione dei bandi di gara sarà possibile solo successivamente alla sottoscrizione dell'Accordo di Programma sopraccitato.

1. IL QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

1.1. Quadro normativo comunitario e nazionale

Il Regolamento CEE n. 1191/69 del 28 giugno 1969, coordinato con le modifiche apportate dal Regolamento n. 1893/1991 del 20 giugno 1991, disciplina il servizio pubblico nel settore del trasporto per ferrovia, su strada e via navigabile. Il regolamento 1191/69/CEE definisce in particolare gli "obblighi di servizio pubblico" che comprendono l'obbligo di esercizio, di trasporto e tariffario. Tali obblighi di servizio possono comportare svantaggi economici che devono essere opportunamente compensati. E' importante ricordare che per la determinazione dei costi risultanti dal mantenimento degli obblighi si deve tener conto di un'efficiente gestione dell'Impresa e di una fornitura di servizio di trasporto di qualità adeguata.

L'Italia ha iniziato da oltre 10 anni un processo di riforma del trasporto pubblico con il Decreto legislativo del 19 novembre 1997 n. 422 di attuazione della legge 15/03/1997 n. 59 di delega al governo per il conferimento di funzioni e compiti alle Regioni ed agli Enti locali, modificato e integrato da successivi interventi legislativi e che dovrebbe trovare piena attuazione dal 1 gennaio 2008, data a partire dalla quale l'unica forma possibile di affidamento dei servizi è la gara. Infatti le novità introdotte dal decreto sono, tra le altre:

- il superamento degli assetti monopolistici con l'introduzione di regole di concorrenzialità;
- la regolazione dell'esercizio dei servizi mediante contratti di servizio pubblico, che abbiano certezza finanziaria e copertura di bilancio e che garantiscano il conseguimento di un rapporto di almeno 0,35 tra ricavi del traffico e costi operativi al netto dei costi di infrastruttura.

1.2. Quadro normativo regionale

La Regione Piemonte si è conformata al D.lgs. 422 del 19 novembre 1997, attraverso la legge regionale 4 gennaio 2000 n. 1 integrata dalla Legge regionale 19 luglio 2004, n. 17.

In particolare la normativa regionale prevede:

- una classificazione dei servizi di trasporto pubblico;
- il conferimento agli Enti locali di tutte le funzioni che non richiedono l'unitario esercizio a livello regionale.;
- l'individuazione degli strumenti di pianificazione e programmazione dei servizi di trasporto;
- la determinazione dei servizi minimi il cui finanziamento è a carico della Regione, mentre gli Enti locali possono finanziare servizi aggiuntivi rispetto a quelli minimi;
- il superamento degli assetti monopolistici attraverso l'espletamento di gara pubblica secondo le procedure concorsuali previsti dalla vigente normativa nazionale;
- il contratto di servizio come strumento regolatore dei rapporti tra soggetto erogatore del servizio ed ente affidante, stabilendone una durata di sei anni, con verifica a metà del periodo contrattuale;

La Legge Regionale 1/2000 trasferisce alle Province funzioni e compiti che riguardano:

- programmazione operativa ed amministrazione del servizio regionale del trasporto pubblico automobilistico;
- individuazione e finanziamento dei servizi di trasporto pubblico urbano nei comuni con popolazione inferiore ai 30.000 abitanti;

- indirizzo e promozione dell'integrazione dei servizi urbani con quelli provinciali;
- individuazione e finanziamento dei servizi di trasporto pubblico in aree a domanda debole;
- definizione del numero massimo di autorizzazioni per servizi di noleggio;
- rilascio delle autorizzazioni all'uso in servizio di linea dei mezzi destinati al servizio di noleggio.

Gli strumenti individuati dalla legge regionale per lo svolgimento delle suddette funzioni sono:

- il **Piano Provinciale dei Trasporti (PPT)**, che definisce:
  - l'assetto delle reti infrastrutturali, recependo le indicazioni del Piano Regionale dei Trasporti;
  - l'assetto dei servizi di trasporto di interesse provinciale;
  - gli indirizzi per l'elaborazione dei Piani Urbani del Traffico;
  - l'individuazione delle risorse economiche e la ripartizione dei finanziamenti tra gli Enti Locali per l'attuazione del Piano;
- il **Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico (PTS)**, che determina:
  - gli obiettivi da raggiungere in termini di efficacia e di efficienza nell'organizzazione e produzione dei servizi;
  - i bacini e l'eventuale ripartizione in aree omogenee;
  - la rete e l'organizzazione dei servizi provinciali;
  - le aree a domanda debole;
  - le risorse da destinare all'esercizio ed agli investimenti;
  - gli indirizzi per l'integrazione dei servizi urbani con quelli provinciali.

1.3. Programma Triennale dei Servizi di Trasporto 2007-2009 della Regione Piemonte

La Regione Piemonte con Deliberazione di Giunta Regionale n. 8-5296 del 19 febbraio 2007 ha provveduto ad approvare il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale per il periodo 1 gennaio 2007 – 31 dicembre 2009.

Il suddetto Programma Triennale Regionale costituisce lo strumento di riferimento per la programmazione dei servizi di trasporto pubblico provinciale, e il suo contenuto viene illustrato nel seguito.

1.3.1. Obiettivi del Programma Triennale dei Servizi.

Il Programma Triennale Regionale dei Servizi definisce gli obiettivi di efficacia ed efficienza che l'Ente Programmatore deve perseguire attraverso la progettazione e programmazione dei servizi che massimizzino l'accessibilità del territorio e l'uso del mezzo pubblico.

Il miglioramento dell'efficacia del servizio si può raggiungere anche attraverso una migliore reperibilità dei titoli di viaggio e di fruibilità del servizio che può essere ottenuta mediante:

- Integrazione tariffaria
- Facilità nel reperire informazioni riguardo all'itinerario così come all'acquisto dei documenti di viaggio.

Al fini di migliorare l'efficienza, l'Ente Programmatore deve definire le caratteristiche del servizio che, ovviamente limitato nella quantità e nel tempo, risponda al meglio alle esigenze dell'utente/cliente.

Tale risultato si può ottenere anche mediante:

- L'integrazione modale;
- L'individuazione della frequenza media di servizio offerto per fasce orarie;
- L'offerta di servizi definita in base alla domanda di trasporto.

Nell'ambito degli appositi Accordi di Programma tra Regione e Province vengono concordati gli indicatori di efficacia ed efficienza, con l'indicazione dell'attuale valore e quello obiettivo.

1.3.2. Le risorse per l'esercizio dei servizi minimi

I servizi minimi, i cui costi sono a carico del bilancio regionale, sono stati definiti dalla Regione tenendo conto dei dettami di cui all'articolo 16 del D.lgs. 422/1997.

La Regione ha provveduto alla revisione del pacchetto dei servizi minimi, che finora erano determinati sulla base storica, a cui si sono applicati dei fattori correttivi in considerazione del nuovo assetto organizzativo e di elementi socio-economici territoriali.

Per la Provincia di Biella i servizi minimi, i cui costi sono a carico del bilancio della Regione, sono pari ad euro 4.232.762,60 (base storica che comprende le risorse per i servizi minimi erogate nell'anno 2006 e i maggiori oneri derivanti dal rinnovo del CCNL Autoferrotranviari biennio 2000-2001, anno 2005) a cui si deve sommare un premio di operatività di euro 335.400,00 con un aumento di risorse per la Provincia di Biella rispetto all'anno 2006 pari al 7,92%.

Tale premio è basato sul miglioramento di alcune caratteristiche del servizio di trasporto come l'efficienza, l'efficacia e il rapporto tra ricavi da traffico rispetto ai costi operativi d'esercizio.

L'ammontare totale delle risorse, da destinare al finanziamento dei servizi minimi e all'esercizio delle funzioni delegate in materia di trasporto pubblico locale, sono pari pertanto per l'anno 2007 a euro

4.568.162,56 che verranno assegnate ed erogate al momento della sottoscrizione dell'accordo di programma con la Regione.

Per il 2008 e il 2009 la Regione, tenuto conto delle stime di aumento di alcuni significativi costi di esercizio, ha previsto un adeguamento delle risorse pari al 50% dell'inflazione programmata dal DPEF 2007-2011.

In aggiunta alla predette risorse è confermato il trasferimento per la copertura degli oneri derivanti dalle agevolazioni tariffarie individuate dalla legge regionale 1/2000.

Per il triennio 2010-2012 il riparto delle risorse assegnate a titolo di premio di operatività sarà subordinato ad una verifica, durante il primo triennio di validità dei contratti. Saranno inoltre fissati negli Accordi di Programma tra Regione ed Enti Locali degli indicatori di controllo, anche differenziati, tenuto conto delle specifiche situazioni ambientali, per il mantenimento e lo sviluppo delle maggiori risorse nel triennio successivo.

Per quanto riguarda l'IVA sui contratti di servizio che la Provincia dovrà anticipare il relativo rimborso sarà richiesto direttamente allo Stato, come previsto dal Decreto del Ministero dell'Interno del 22 dicembre 2000, mentre la Regione sa farà carico di erogare, a titolo di anticipazione, la sola quota non ristorata dallo Stato. L'eventuale trasferimento erariale di tutta o parte dell'IVA anticipata dalla Regione sarà conguagliato con i successivi trasferimenti regionali per il finanziamento dei servizi minimi.

1.3.3. Le risorse per gli investimenti

1.3.3.1. Materiale rotabile

Le risorse messe a disposizione dalla Regione per gli investimenti sono quelle derivanti dal rifinanziamento della L. 194/1998 e dalla L. 166/2002 e saranno destinate al finanziamento di materiale rotabile su gomma e di tecnologie da destinarsi al servizi di trasporto pubblico locale. Gli importi saranno specificati negli accordi di programma.

Per quanto riguarda gli investimenti in materiale rotabile per i servizi di trasporto pubblico su gomma l'obiettivo prioritario della Regione è lo svecchiamento del parco rotabile, attraverso la sostituzione degli autobus obsoleti con autobus nuovi di fabbrica, che dovranno essere conformi ai più recenti standard ecologici per ridurre l'impatto sull'ambiente e conseguire gli obiettivi fissati nell'ambito del Piano Regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria, approvato con D.G.R. n. 66-3589 del 18 settembre 2006. Dovranno inoltre essere dotati di impianto sollevatore o pedana per disabili motori, impianto di climatizzazione, indicatori di linea e di percorso, sistema audiovisivo interno ed esterno di prossima fermata.

Le risorse saranno ripartite tra gli Enti soggetti di delega tenendo conto degli autobus con oltre 15 anni, dell'età media del parco autobus adibito ai servizi di trasporto di loro competenza e della capacità di spesa che hanno dimostrato nel periodo 2000/2005 per le stesse finalità.

1.3.3.2. Progetto MOVIcentro e MOVIlinea

Anche per il triennio 2007–2009 la Regione stanzierà delle risorse per il progetto MOVIcentro e MOVIlinea, concedendo agli Enti soggetti di delega dei contributi a fondo perduto per l'infrastrutturazione del territorio al fine di migliorare l'accessibilità degli utenti al trasporto pubblico locale su tutto il territorio regionale, ed in particolar modo ai portatori di handicap.

Attraverso la sottoscrizione di specifica Convenzione la Regione finanzierà i programmi redatti e presentati dagli Enti locali sulla base della elaborazione dei programmi dettagliati per la progressiva infrastrutturazione del territorio, di attuazione pluriennale, che evidenzino la progressiva percentuale di soddisfacimento delle esigenze complessive.

I contributi saranno erogati a seguito di specifiche convenzioni sottoscritte con gli Enti soggetti di delega, i quali dovranno partecipare alla spesa per la realizzazione dei progetti;

La ripartizione annuale del contributo avverrà sulla base di un cronoprogramma di intervento.

1.3.3.3. Sistemi di bigliettazione elettronica

Attualmente la bigliettazione elettronica è presente nella città di Torino ed è coincisa con l'avvio dei servizi della Metropolitana; tale sistema sarà progressivamente esteso da G.T.T. Spa ai servizi automobilistici urbani di superficie.

La Regione si è posta come obiettivo l'estensione dei sistemi di bigliettazione elettronica a tutto il territorio piemontese e la creazione di un biglietto unico regionale. Per tale motivo intende cofinanziare fino alla copertura del 50% del costo, le imprese di trasporto che introducono sistemi di bigliettazione elettronica a condizione che rispondano ai requisiti previsti dalla direttiva regionale già utilizzata a suo tempo da G.T.T. Spa e che siano in grado di dialogare con i sistemi già in uso.

1.3.4. Politica tariffaria

Considerato che sono ancora in atto nel territorio regionale tariffe tra loro disomogenee, la Regione intende procedere gradualmente e per livelli ad un adeguamento tariffario differenziato, con lo scopo di uniformare le tariffe sul territorio regionale, ed adeguare i costi a carico dell'utenza all'andamento dell'inflazione, considerato che l'ultimo aggiornamento risale all'autunno 2002.

Al momento della stesura del presente programma la Regione Piemonte con deliberazione di Giunta n. 66-6087 del 04/06/2007 ha attuato l'adeguamento tariffario dei servizi di trasporto pubblico locale, con un aumento medio per il trasporto pubblico su gomma pari al 12% . Tale aumento sarà attuato in due fasi:

- Dal 1 luglio 2007 è previsto un primo adeguamento tariffario che riguarderà i biglietti di corsa semplice ed in parte gli abbonamenti;
- All'atto della sottoscrizione dei nuovi contratti di servizio derivanti da affidamento con procedura ad evidenza pubblica, e in ogni caso a far data dal 1 luglio 2008, si avrà l'applicazione completa dell'adeguamento tariffario con l'incremento della restante parte degli abbonamenti.

La seconda fase di applicazione dell'adeguamento tariffario sarà comunque condizionata alle risultanze del monitoraggio e delle verifiche sull'attuazione dei protocolli d'intesa per il potenziamento ed il miglioramento qualitativo dei servizi. Negli Accordi di Programma saranno definiti i parametri di efficienza e di qualità dei servizi (come puntualità, frequenza, coefficiente di occupazione, ecc) che saranno oggetto di monitoraggio.

La Regione approverà i successivi aumenti tariffari a cadenza biennale sentite le organizzazioni sindacali e le associazioni dei consumatori.

2. GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

2.1. Piano Provinciale dei Trasporti

La Provincia di Biella, con Deliberazione Consigliare n° 61 del 21/07/2003 ha proceduto all'approvazione del proprio **Piano Provinciale dei Trasporti**, che costituisce lo strumento di indirizzo della politica provinciale di settore; il presente **Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico**, facendo seguito ad esso, rappresenta lo strumento che delinea l'organizzazione dei servizi e delle infrastrutture e le risorse da destinare ad essi. Costituisce inoltre la base per gli accordi programmatici fra Regione Piemonte e Provincia di Biella per l'assegnazione delle risorse finanziarie relative al triennio 2007-2009.

2.1.1. Le indicazioni del piano per la ridefinizione della rete dei servizi extraurbani

Per quanto riguarda il territorio, il Piano riconosce ambiti territoriali differenti, caratterizzati da diversi livelli di mobilità, rispetto ai quali emerge la necessità di definire, all'interno di una rete unica, soluzioni e servizi di trasporto pubblico funzionali alle esigenze della domanda ed al numero di spostamenti. In relazione, quindi, al territorio ed alla mobilità è possibile riconoscere, all'interno della Provincia:

- una concentrazione degli spostamenti nell'area centrale ed in alcune direttrici di valle;
- un numero più contenuto di spostamenti (soprattutto sui mezzi pubblici) sul resto del territorio provinciale.

In relazione alla struttura dell'attuale offerta di servizi di trasporto pubblico erogati sul territorio provinciale il Piano rileva, invece:

- scarsa integrazione fra le linee della rete;
- specializzazione dei servizi TPL, poiché il servizio è organizzato prevalentemente sulla domanda scolastica;
- sovrapposizione di percorsi;
- numero elevato di percorsi per linea.

Rispetto a questo quadro il Piano Provinciale Trasporti si pone l'obiettivo di definire ipotesi di rete e di servizio conformi alla domanda di mobilità, declinando i temi della progettazione della rete dei servizi di trasporto pubblico extraurbano nei seguenti argomenti:

- definizione di un nuovo assetto di rete di trasporto pubblico extraurbano della Provincia di Biella e gerarchizzazione delle linee (linee di forza, linee di media e bassa forza, linee di adduzione, servizi per le aree a domanda debole) in funzione della domanda soddisfatta, del territorio servito e della funzione (sociale o meno) delle linee stesse;
- definizione di un sistema di nodi di interscambio per ottimizzare l'integrazione fra le linee del servizio extraurbano, nonché fra queste e i servizi urbani e ferroviari;
- individuazione delle aree a domanda debole, aree a più limitata mobilità, per le quali é possibile ipotizzare l'introduzione di servizi non convenzionali.

2.1.2. L'attuazione del Piano Provinciale dei Trasporti: le sperimentazioni

Le indicazioni del Piano Provinciale dei Trasporti hanno costituito la base, a partire dal 2002, per una serie di iniziative sperimentali determinate a verificare diverse modalità di gestione dei servizi in funzione di una maggiore efficacia nei confronti dell'utenza servita.

Per valutare le possibilità offerte dai servizi non convenzionali, si sono studiate varie ipotesi, con un duplice scopo:

- utilizzare meglio le risorse chilometriche a disposizione;
- fornire un servizio più flessibile per andare incontro alle esigenze dell'utenza e seguire il loro evolversi nel tempo.

Nel corso del biennio 2002-2003 è stata avviata una prima sperimentazione di servizio non convenzionale, attivando in Valle Cervo, nelle ore di morbida, un servizio a chiamata su prenotazione telefonica, chiamato "Taxibus"; la programmazione dei servizi veniva fatta il giorno precedente sulla base delle prenotazioni acquisite, direttamente da parte dell'azienda di trasporto.

A partire dal 2002 è stato istituito un servizio diretto fra Biella e Milano, che ha catturato l'interesse dell'utenza raccogliendo un numero sempre maggiore di viaggiatori pendolari che non fruivano di un servizio ferroviario adeguato.

A partire dal 2005 si è sperimentato un servizio di trasporto di linea diretto fra Trivero e Biella destinato agli studenti dell'istruzione secondaria superiore, con notevole miglioramento dell'efficacia grazie alla diminuzione dei tempi di percorrenza.

Nel frattempo è stato attivato un dialogo continuo con le istituzioni scolastiche, per rispondere in maniera più efficace alle flessibilità di orario e calendario indotte dall'autonomia scolastica e dalla progressiva estensione dell'orario basato su cinque giorni settimanali.

Nel corso del 2006 è stato avviato un progetto per la sperimentazione di un servizio a chiamata gestito in tempo reale sulla direttrice Mongrando Serra, denominato "ChiamaBUS": nelle fasce orarie non di punta è stato possibile servirsi dell'autobus prenotandolo fino a poche decine di minuti dalla partenza. Il servizio è stato effettuato dall'azienda di trasporto, con l'ausilio di un call-center esterno specializzato in questo genere di attività, mediante un forte utilizzo di tecnologie informatiche e telecomunicazioni.

2.1.3. La verifica del quadro conoscitivo

Dall'analisi dello scenario di riferimento effettuata nel corso della stesura dello strumento di pianificazione erano emerse alcune problematiche legate sia al territorio, ed in particolare alla mobilità espressa dai diversi contesti insediativi della Provincia di Biella, che alla struttura dell'offerta di trasporto pubblico. Tali problematiche sono ancora in parte valide, anche se nel corso degli ultimi quattro anni sono state apportate ai servizi alcune significative variazioni.

Con il presente programma triennale l'amministrazione intende aggiornare il quadro conoscitivo alla base delle scelte del Piano Provinciale dei Trasporti, con lo scopo di verificarne l'attualità ed eventualmente declinarne meglio le scelte, facendo tesoro delle esperienze maturate attraverso le successive sperimentazioni poste in essere, in previsione dell'affidamento dei servizi con procedura ad evidenza pubblica.

3. IL QUADRO CONOSCITIVO

3.1. L'attuale offerta di servizi del trasporto pubblico su gomma extraurbano

3.1.1. Bacini

Ai fini della ripartizione prevista dalla normativa regionale in materia di Trasporto Pubblico Locale, e vista la conformazione territoriale, la Provincia di Biella adotta il **bacino unico**, esteso all'intera Provincia.

3.1.2. Tipologie di orario base

L'attuale programma di esercizio del servizio di trasporto extraurbano è articolato nel corso dell'anno su 4 tipologie di orario base:

Tipologia orario	Periodo indicativo di esercizio
FERIALE SCOLASTICO	Giorni previsti dal calendario scolastico (indicativamente dalla terza settimana di settembre alla prima settimana di giugno, escludendo le vacanze natalizie e pasquali)
FERIALE NON SCOLASTICO	Indicativamente dalla seconda settimana di giugno alla seconda settimana di settembre (escluso il mese di agosto) e nei periodi delle vacanze natalizie e pasquali
FERIALE AGOSTO	Giorni feriali di 4 settimane del mese di agosto
FESTIVO	Domeniche e giorni festivi

Il servizio non viene effettuato nei giorni:

- 1 Gennaio (Capodanno);
- 1 Maggio (Festa del Lavoro);
- 25 Dicembre (Natale).

3.1.3. Linee

L'attuale programma di esercizio ha espresso nel 2006 una percorrenza annua di **3.126.314 veicoli*km** e si è articolato secondo le seguenti tipologie di linea:

- Linee di lunga percorrenza destinate a collegamenti interprovinciali:

LINEA	DENOMINAZIONE	Percorrenza indicativa annua
191	CREVACUORE - COSSATO - TORINO	122.510
195	TRIVERO - BORGOMANERO - MILANO	62.033
196	BIELLA - MILANO	92.516

- Linee a prevalente servizio scolastico:

LINEA	DENOMINAZIONE	Percorrenza indicativa annua
129	BIOGLIO - PETTINENGO	7.050
214	BIELLA - TRIVERO (ALBERGHIERO)	62.567
207	BIELLA - BORGOSESIA - VARALLO	25.894
253	PRAY - TRIVERO - COSSATO - MOTTALCIATA - VERCELLI	26.061

- Linee provinciali sulle direttrici principali e secondarie:

LINEA	DENOMINAZIONE	Percorrenza indicativa annua
127	BIELLA - PETTINENGO - MOSSO - TRIVERO - PRAY	132.358
141	BIELLA - ANDORNO MICCA - PIEDICAVALLO	163.733
146	BIELLA - GRAGLIA - DONATO	163.060
147	BIELLA - MONGRANDO - IVREA	161.008
148	BIELLA - SALUSSOLA - CAVAGLIA' - VIVERONE	125.829
189	BORRIANA - PONDERANO - BIELLA - CANDELO – VERRONE	210.630
217	BIELLA - COSSATO - VALLEMOSSO - TRIVERO	504.016
218	BIELLA - COSSATO - GATTINARA - ROMAGNANO SESIA	154.770
124	PETTINENGO - CAMANDONA - VEGLIO - VALLEMOSSO	37.356
125	BIELLA - COSSATO - PRAY	89.950
143	BIELLA - POLLONE - SORDEVOLO	81.245
144	BIELLA - OCCHIEPPO - SORDEVOLO	27.120
145	BIELLA - MONGRANDO - ZUBIENA	126.596
150	BIELLA - TERNENGO	44.343
152	PETTINENGO – BIOGLIO - COSSATO	9.794
157	VALLE MOSSO - LESSONA - COSSATO - MOTTALCIATA	47.626
158	COSSATO - BURONZO	39.631
172	BIELLA - BORRIANA - CERRIONE - ZIMONE	106.826
185	BIELLA - PRALUNGO - S.EUROSIA	75.552
194	MEZZANA - MOSSO	57.337
215	BIELLA - VIGLIANO – VALDENGO – BIOGLIO – VALLEMOSSO - CAMANDONA	141.064
216	BIELLA - TAVIGLIANO	112.909

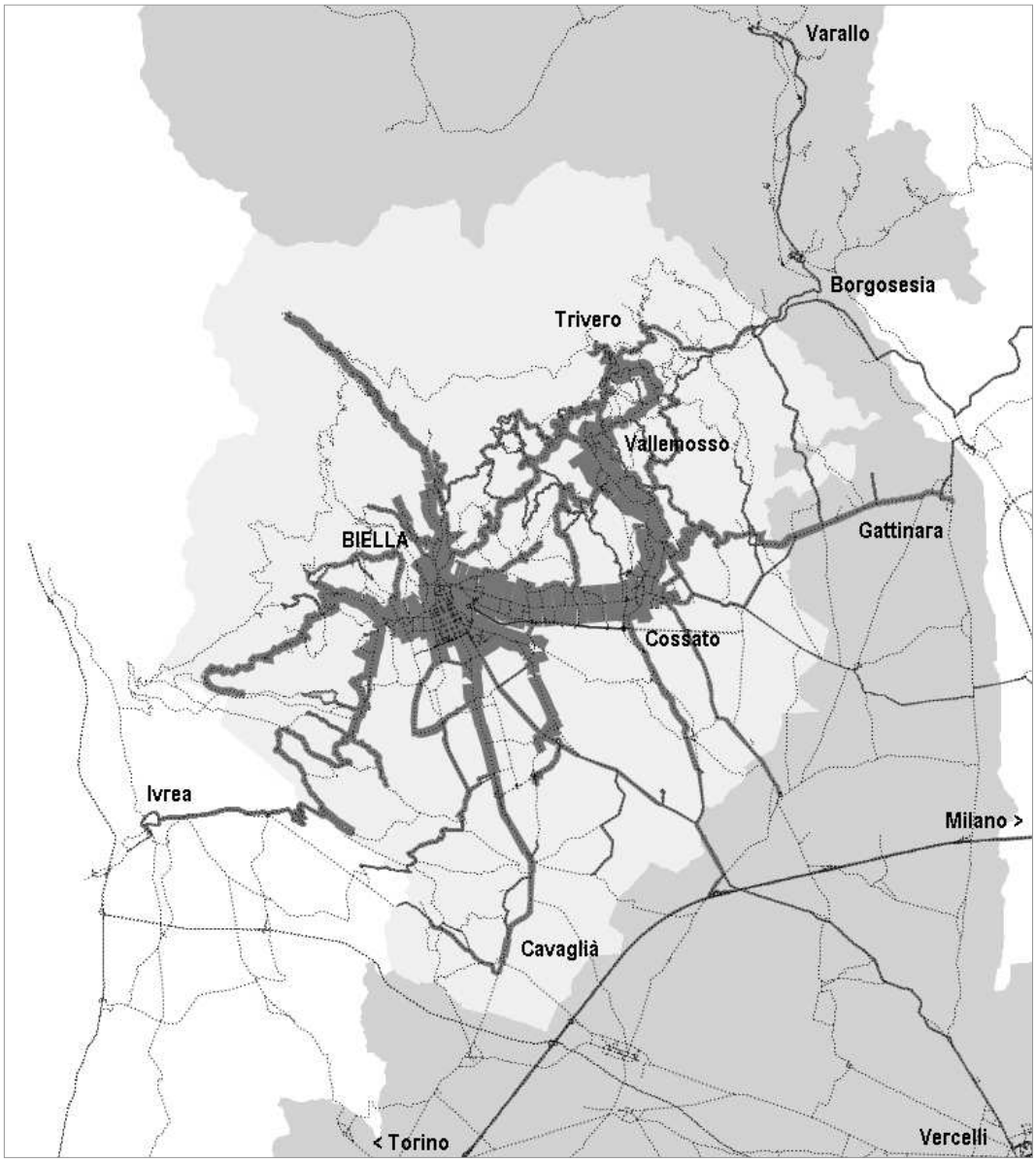
- Linee provinciali a prevalente servizio operaio:

LINEA	DENOMINAZIONE	Percorrenza indicativa annua
239	LESSONA - COSSATO - VIGLIANO - VERRONE LANCIA	61.101
241	OCCHIEPPO SUPERIORE - BIELLA- VERRONE LANCIA	39.866

- Linee suppletive dei servizi ferroviari:

LINEA	DENOMINAZIONE	Percorrenza indicativa annua
306	BIELLA FF.SS. - NOVARA FF.SS.	13.963

Tavola: Numero corse Trasporto Pubblico Extraurbano Provincia di Biella
Giorno feriale medio invernale – SIMob



3.2. La domanda di mobilità del territorio biellese: dati generali

3.2.1. Censimento della popolazione – ISTAT 2001

Nel panorama nazionale, nel corso degli ultimi quindici anni, la domanda di trasporto è andata costantemente aumentando, mostrando una maggior crescita del settore dei trasporti rispetto al complesso dell'economia del Paese.

Il raffronto fra le informazioni relative ai censimenti ISTAT del 1991 e del 2001, che come noto riguardano la mobilità sistematica, indica per la Provincia di Biella un modesto aumento della mobilità complessiva, evidenziando tuttavia notevoli variazioni per quanto riguarda le origini e le destinazioni degli spostamenti, con notevole incremento dei viaggi al di fuori dei confini provinciali e fra i comuni della provincia e contestuale diminuzione degli spostamenti interni ai singoli comuni.

Tabella di riepilogo: N° spostamenti tra Ambiti provinciali o sovraprovinciali – ISTAT – 1991/2001

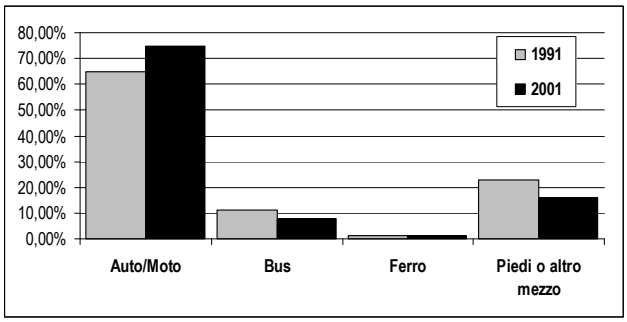
Tipologia spostamento	1991	2001	Differenza
Interprovinciale (con origine o destinazione al di fuori dei confini della Provincia)	11.391	11.931	+ 4.74%
Infraprovinciale (fra differenti Comuni della Provincia)	42.144	47.460	+ 12.61%
Urbano (all'interno dello stesso Comune)	44.450	39.803	- 10.45%
Totale spostamenti	**97.985**	**99.194**	**+ 1.23%**

L'analisi della ripartizione modale di questi spostamenti evidenzia un incremento, fra il 1991 ed il 2001, della quota di mobilità soddisfatta da veicoli privati, sia per gli spostamenti intercomunali (fuori e dentro i confini della Provincia), sia per quelli urbani. Tale incremento va a discapito degli spostamenti effettuati con il mezzo pubblico, che nello stesso decennio scontano una diminuzione di circa il 30% per quanto riguarda gli autobus extraurbani, del 24% per i bus urbani, del 16% per quanto riguarda il mezzo ferroviario.

Tabella di riepilogo: Ripartizione modale spostamenti tra Ambiti provinciali o sovraprovinciali – ISTAT – 1991/2001

Modalità di trasporto	Interprovinciale		Infraprovinciale		Urbano		Totale	
	1991	2001	1991	2001	1991	2001	1991	2001
Auto/Moto	68,04%	75,92%	79,66%	86,39%	49,69%	60,73%	64,71%	74,83%
Bus	13,87%	9,12%	13,70%	8,95%	7,78%	5,94%	11,03%	7,76%
Ferro	11,67%	10,34%	0,18%	0,02%	0,14%	0,01%	1,49%	1,25%
Piedi o altro mezzo	6,43%	4,61%	6,46%	4,64%	42,39%	33,32%	22,77%	16,16%

Grafico:
Ripartizione modale spostamenti totali – ISTAT – 1991/2001



3.2.2. Il modello di simulazione della mobilità biellese

Nel corso del 2005, l'Amministrazione Provinciale di Biella, nell'ambito dell'attività di revisione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, ha inteso predisporre un aggiornamento del quadro della mobilità veicolare. Il lavoro è stato svolto attraverso la creazione e l'implementazione di un modello di simulazione della mobilità.

I dati necessari al funzionamento del sistema sono stati assunti a partire dal perfezionamento delle basi dati già disponibili presso la Provincia ed opportunamente integrati attraverso analisi specifiche di traffico sviluppate in collaborazione con i Servizi Tecnici provinciali e con altri dati provenienti da altre fonti (per esempio i dati ISTAT precedentemente citati).

La campagna d'indagine si è svolta attraverso rilievi automatici dei flussi di traffico e indagini origine/destinazione mediante interviste, sia ai conducenti dei veicoli leggeri che dei mezzi pesanti. Le misurazioni dei flussi di traffico sono state effettuate in 28 sezioni stradali localizzate in provincia di Biella. Per altre 6 postazioni (Caselli autostradali) sono stati raccolti i movimenti di stazione. Le interviste ai conducenti dei veicoli leggeri sono state effettuate in 20 postazioni per i mezzi privati adibiti al trasporto persone. Le interviste ai conducenti dei mezzi pesanti del trasporto merci sono state effettuate in 6 postazioni.

I dati impiegati per la costruzione della matrice origine/destinazione degli spostamenti fanno sostanzialmente riferimento a tre fonti, opportunamente combinate tra loro al fine di ottenere una base dati omogenea:

- spostamenti di scambio tra la provincia e l'universo esterno (cordone provinciale)
- interviste effettuate sulle principali direttici di scambio al comune capoluogo (cordone al Comune di Biella)
- dati ISTAT desunti dal censimento della popolazione e abitazioni 2001 (dati integrativi alla mobilità infraprovinciale).

La matrice è riferita ad una zonizzazione che prevede la partizione dell'area di studio in 122 zone interne al territorio provinciale e 33 direttrici di connessione con l'universo esterno, per un totale di 155 zone.

La matrice del trasporto veicolare privato è rappresentativa della domanda di mobilità con l'autovettura nell'ora di punta del mattino (8,00-9,00), del giorno feriale medio, espressa in autovetture equivalenti. Gli spostamenti veicolari della matrice al 2005, dopo l'applicazione del processo di stima, sono risultati 44.965.

La matrice del trasporto merci è espressa anch'essa in autovetture equivalenti, attraverso la conversione dei veicoli conteggiati tramite l'utilizzo di opportuni coefficienti. Per la quota di mobilità delle merci che si sviluppa internamente ai confini provinciali si è ricorsi ad una procedura di stima basata sui parametri socio-economici di ciascuna zona (numero di addetti di fonte ISTAT 2001 per sezione di attività economica). In questo caso, gli spostamenti veicolari della matrice al 2005 sono risultati 3.582.

Lo studio della dinamica dei flussi di traffico rilevati nel 1996 e nel 2005 mostra una tendenza decennale all'aumento, quantificabile in un incremento del 24% per il traffico viaggiatori, e del 38% per il traffico merci.

Le interviste ai conducenti dei veicoli leggeri (complessivamente oltre 2500), oltre ad individuare l'origine, la destinazione e la frequenza del viaggio, hanno consentito di ricostruire i motivi degli spostamenti e di precisare la ragione che ha orientato la scelta della modalità di trasporto verso il mezzo privato e non verso il trasporto pubblico.

Per quanto attiene ai motivi degli spostamenti, si sono avuti i seguenti riscontri:

- casa - lavoro: 41.20 %
- casa - studio: 0.80 %
- servizi: 16.80 %
- acquisti/commissioni: 16.00 %
- operativo/affari: 10.30 %
- svago/cultura/sport: 6.90 %
- rientro a casa: 6.50 %
- altri motivi: 1.40 %

Rispetto al mancato uso dei mezzi pubblici le risposte sono state le seguenti:

- poco confortevole: 31.90 %
- troppo lento: 20.00 %
- motivi di lavoro: 15.80 %
- distanza dalle fermate: 14.70 %
- lunga attesa: 8.70 %
- altri motivi: 8.90 %

Emerge un quadro in cui la mobilità sistematica costituisce meno della metà degli spostamenti complessivi, mentre la restante porzione tende sempre meno a collocarsi in una precisa dimensione temporale, assumendo una distribuzione nel corso della giornata che non risponde a regole fisse. Questa è la principale ragione per cui il trasporto pubblico, inteso nella sua forma tradizionale, non è in grado di rispondere in maniera adeguata all'evoluzione della domanda.

3.3. La domanda soddisfatta: trasporto pubblico su gomma extraurbano

L'attuale servizio di trasporto pubblico locale extraurbano, in Provincia di Biella, svolge un ruolo essenziale per la soddisfazione della mobilità sistematica: gli abbonati costituiscono infatti la porzione prevalente della domanda soddisfatta. In base al consuntivo dei titoli di viaggio venduti nel corso del 2006 risulta che, nel mese di novembre (tradizionalmente più significativo per l'interpretazione della domanda di mobilità), gli utenti abbonati rappresentavano più dell'80% dei viaggiatori trasportati nel giorno feriale medio.

Tabella di riepilogo: Titoli venduti nel mese di novembre 2006 per spostamenti con origine o destinazione in Provincia di Biella - ATAP

Titolo di viaggio	Viaggi effettuati nel giorno feriale medio	
	Numero	%
Abbonamento (20 corse, settimanale, mensile o trimestrale)	10108	82,56%
Biglietto di corsa semplice	2135	17,44%
Totale	**12243**	**100,00%**

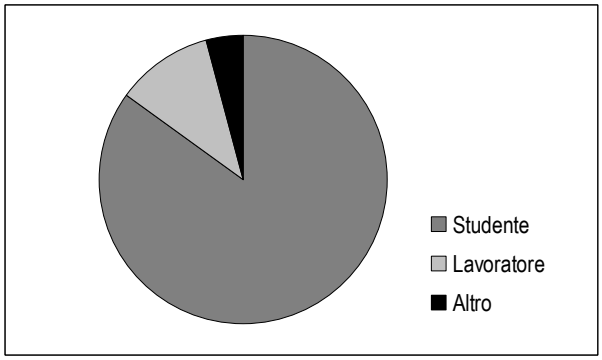
Fra gli utenti abbonati, gli studenti costituiscono circa l'85% del totale, mentre i lavoratori ne rappresentano l'11%; la restante parte (circa il 4%) è costituita per metà da casalinghe o pensionati.

L'evoluzione della domanda sistematica negli ultimi tre anni presenta tassi di crescita differenziati a seconda della tipologia di utenza: in particolare l'utenza non studentesca è cresciuta negli ultimi due anni di oltre il 10%, passando dai 680 viaggiatori del novembre 2004 ai 754 del novembre 2006. Gli studenti invece, dopo alcuni anni di forte crescita, si sono nel novembre 2006 stabilizzati sui 4300 viaggiatori.

Tabella di riepilogo: Abbonamenti validi al 30 Novembre per spostamenti con origine o destinazione in Provincia di Biella - ATAP

Tipologia di utenza	Novembre 2004		Novembre 2005		Novembre 2006		Differenza 2004-2006
	Numero	%	Numero	%	Numero	%	
Studente	4102	85,78%	4428	86,50%	4300	85,08%	4,83%
Lavoratore dipendente	500	10,46%	500	9,77%	525	10,39%	5,00%
Lavoratore autonomo	11	0,23%	17	0,33%	22	0,44%	100,00%
Casalinga	38	0,79%	33	0,64%	42	0,83%	10,53%
Pensionato	53	1,11%	58	1,13%	60	1,19%	13,21%
Altro	78	1,63%	83	1,62%	105	2,08%	34,62%
Totale	**4782**	**100,00%**	**5119**	**100,00%**	**5054**	**100,00%**	**5,69%**

Grafico:
Abbonamenti validi al 30 Novembre 2006 per spostamenti con origine o destinazione in Provincia di Biella - ATAP



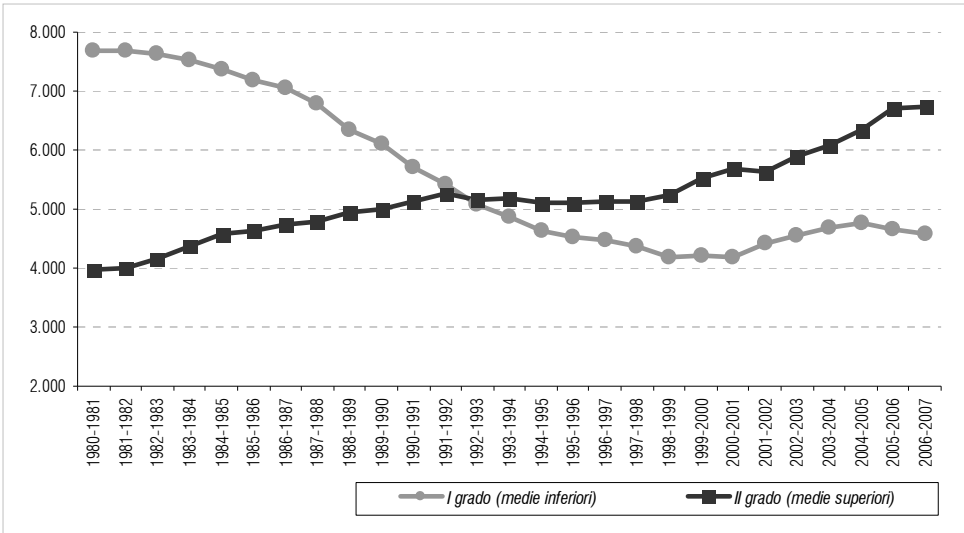
3.3.1. Gli studenti

Per la consistenza numerica che lo caratterizza, il servizio scolastico merita di essere approfondito nelle sue dinamiche temporali.

Negli ultimi anni, infatti, il numero di iscritti alle scuole secondarie di II grado (medie superiori) collocate sul territorio biellese si è andato progressivamente incrementando (passando dai circa 4000 studenti del 1980 ai circa 6700 del 2006): le motivazioni di tale incremento risiedono in parte nell'aumento dell'obbligo scolastico, a partire dal 1999 (la cui influenza sul totale degli iscritti ha prodotto una progressiva crescita fino alla definitiva entrata a regime del nuovo ordinamento e dei suoi successivi aggiornamenti), ed in parte ad una maggiore propensione da parte delle famiglie al proseguimento degli studi dopo la licenza media (il tasso di prosecuzione ha ormai raggiunto il 100% degli alunni della scuola secondaria di primo grado).

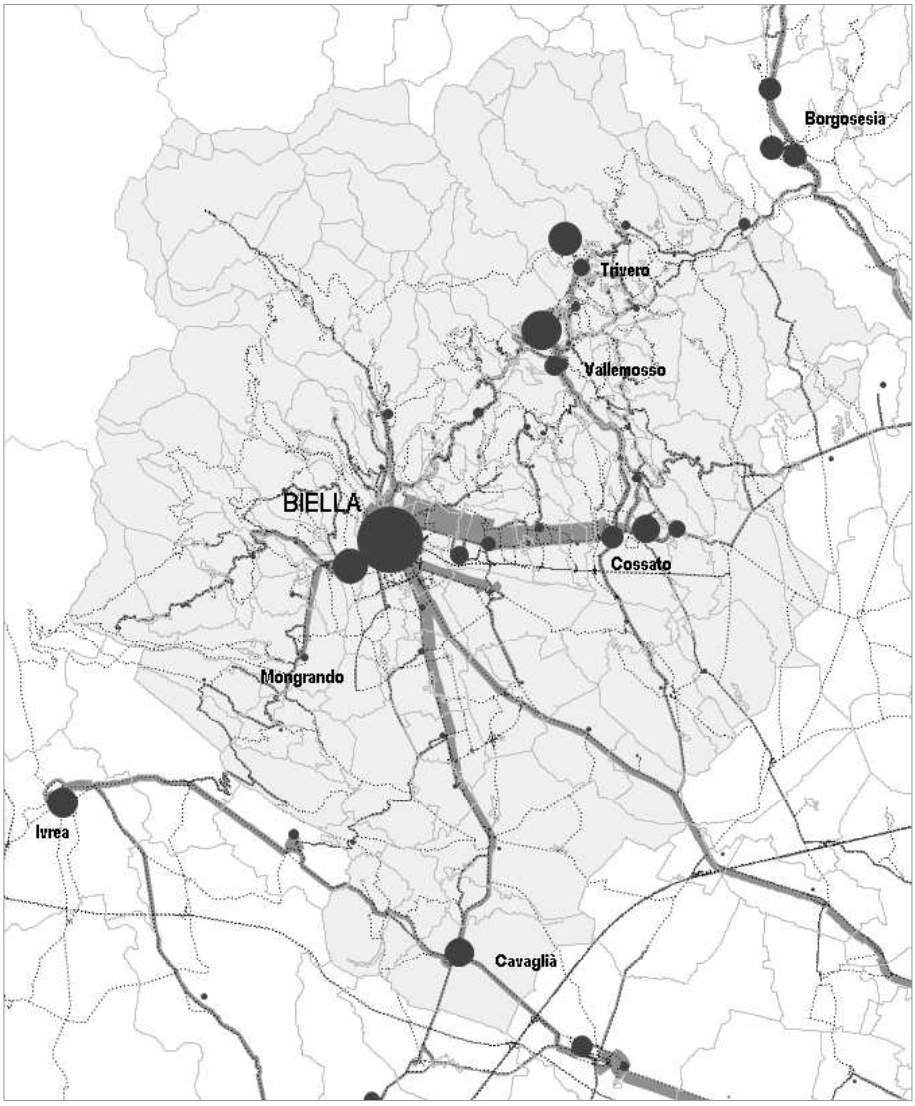
La tendenza demografica, come testimoniato dal dato relativo alle scuole medie (che dai circa 7700 studenti del 1980 è sceso ai circa 4600 del 2006), presenta al contrario un andamento decrescente, che andrà probabilmente ad influire in maniera negativa sul numero complessivo degli studenti delle scuole secondarie di II grado nei prossimi anni, ed i cui influssi hanno già cominciato a vedersi nell'anno scolastico appena terminato.

Grafico: Dinamica temporale degli iscritti alle scuole secondarie statali di I e II grado sul territorio biellese – Ministero Istruzione



In ragione della crescita numerica, ed a causa della localizzazione sul territorio dell'offerta scolastica, concentrata in un numero limitato di poli (Biella, Cossato, Vigliano Biellese, Vallemosso, Mosso, Trivero, Cavaglià) e destinata a servire un'utenza fortemente dispersa nell'origine, il servizio di trasporto pubblico scolastico presenta una funzione sociale di rilevantissimo valore, garantendo l'accessibilità ai poli scolastici da tutto il territorio. Questa funzione può essere esercitata in maniera efficace pianificando l'offerta di servizi di trasporto scolastico di anno in anno in funzione delle origini e delle destinazioni dell'utenza, attraverso un più stretto rapporto con le istituzioni scolastiche sia per la fornitura delle informazioni, sia per la condivisione di orari di entrata ed uscita compatibili con criteri di efficienza del trasporto.

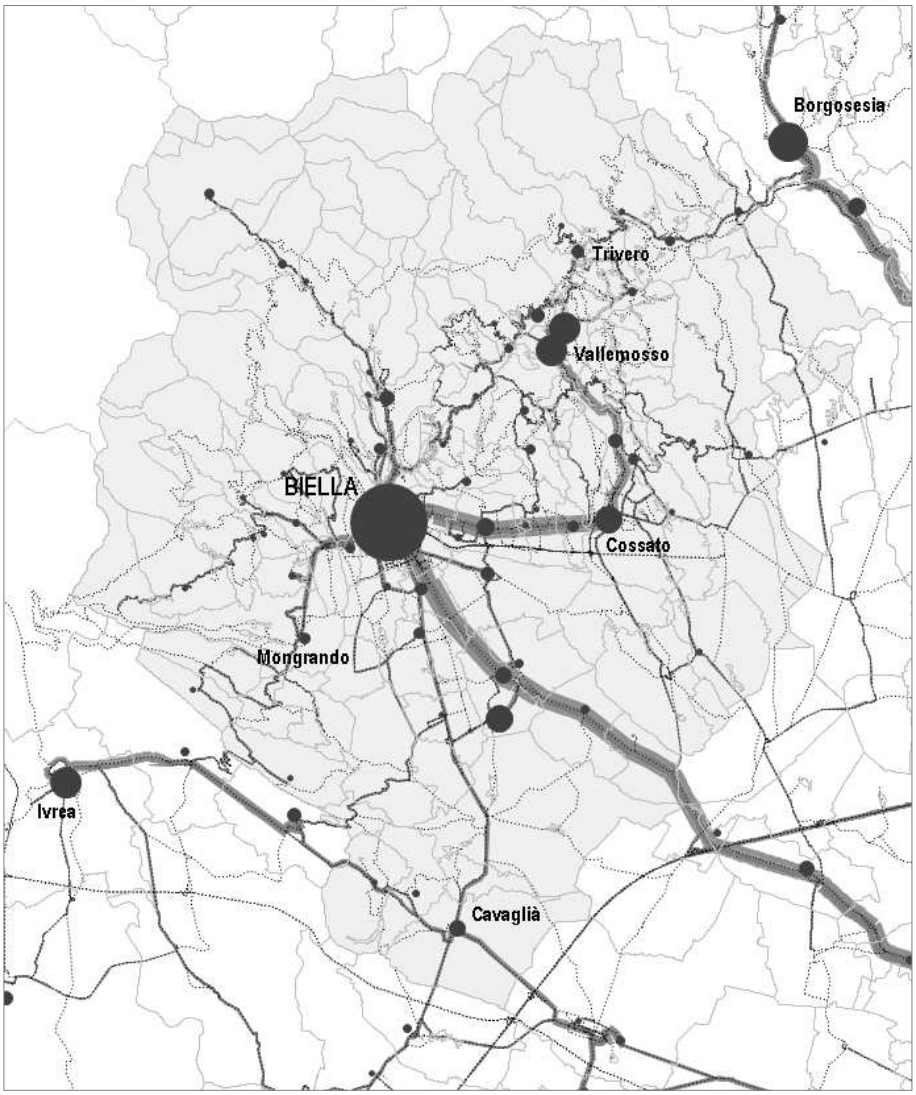
Tavola: Passeggeri abbonati studenti trasportati nel giorno feriale medio. Destinazioni – Elaborazione SIMob su dati ATAP



3.3.2. I lavoratori

Il trasporto dei pendolari casa-lavoro, anche se numericamente meno elevato rispetto a quello degli studenti, presenta tuttavia una dinamica crescente nell'ultimo biennio. Mentre le origini sono distribuite sul territorio, le destinazioni prevalenti coincidono con i maggiori poli di attrazione della mobilità a livello provinciale, con l'aggiunta di alcune specifiche realtà produttive storicamente assuefatte all'uso del trasporto pubblico (Vallemosso, Crocemosso Reda, Verrone Lancia). Questi spostamenti avvengono generalmente in precisi momenti della giornata, in relazione agli orari di entrata ed uscita dal posto di lavoro, che nel Biellese si articola ancora secondo i turni 6.00-14.00-22.00 per le principali realtà industriali, mentre si va uniformando alla giornata 8.30(9.00)-17.00(17.30) per il resto delle attività, pur con la presenza di eccezioni.

Tavola: Passeggeri abbonati lavoratori trasportati nel giorno feriale medio. Destinazioni – Elaborazione SIMob su dati ATAP

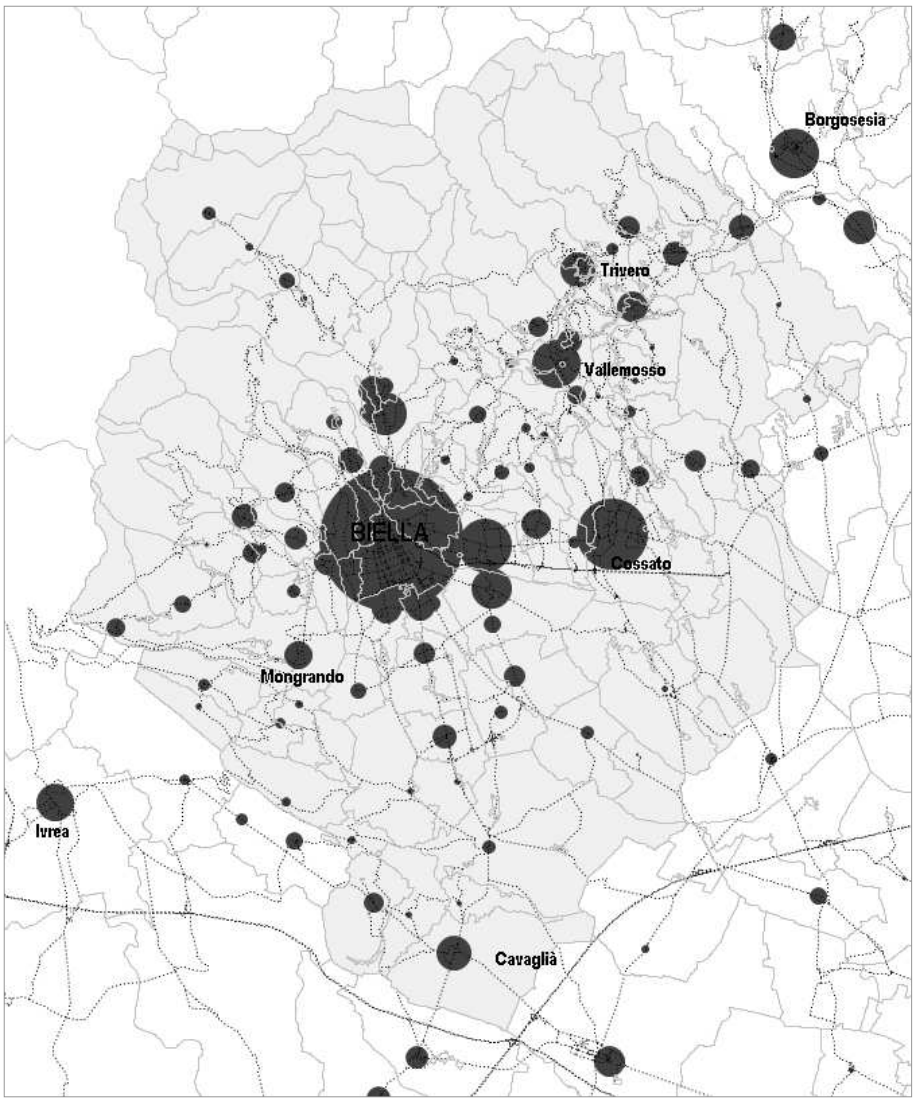


3.3.3. Gli altri utenti

Gli utenti che non appartengono alle categorie dei lavoratori e degli studenti costituiscono al momento attuale una componente numericamente secondaria della domanda soddisfatta (nel periodo scolastico non superano il 20% della domanda complessiva). Si tratta tuttavia della componente maggiormente sensibile alle variazioni dell'offerta di servizi, per cui un approfondimento delle sue dinamiche assume rilevanza ai fini della programmazione.

Il dato consuntivo dei biglietti distribuiti dalle rivendite sul territorio consente di tracciare un quadro della localizzazione della domanda: come è possibile verificare nella tavola sottostante, esiste una prevalenza assoluta della città di Biella, capoluogo provinciale, e l'emergere di alcuni degli altri principali comuni biellesi (Cossato, Vigliano Biellese, Vallemosso, Candelo, Andorno Micca, Trivero). Approfondendo l'analisi emerge tuttavia, accanto a dati rilevanti all'interno della conurbazione pedemontana, della bassa Valle Cervo, della Valle di Mosso, la presenza di venduto numericamente non trascurabile in molti comuni, anche periferici, del territorio provinciale. Quest'ultima indicazione testimonia la funzione sociale del trasporto pubblico locale, che deve garantire alla popolazione dell'intero territorio la possibilità di spostarsi in maniera efficace.

Tavola: Biglietti venduti per rivendita sul territorio (Dicembre 2005 – Novembre 2006) – Elaborazione SIMob su dati ATAP



3.4. Il modello di simulazione tpl delle province di Biella e Vercelli

3.4.1. Premessa

L'analisi puntuale dei dati sull'utenza soddisfatta non è sempre agevole, in quanto l'azienda di trasporto che gestisce i servizi in Provincia di Biella li esercita anche in Provincia di Vercelli, sebbene in ATI con altre aziende, ed esiste una parziale sovrapposizione fra le due reti di trasporto pubblico extraurbano.

Per risolvere questa criticità, e nell'ottica di migliorare l'integrazione fra i due servizi extraurbani, la Provincia di Biella e la Provincia di Vercelli hanno ritenuto opportuno effettuare congiuntamente l'analisi della domanda e dell'offerta esistente sui rispettivi territori, con la prospettiva di offrire servizi extraurbani orientati ad una maggiore efficacia, oltre che ad una maggiore efficienza.

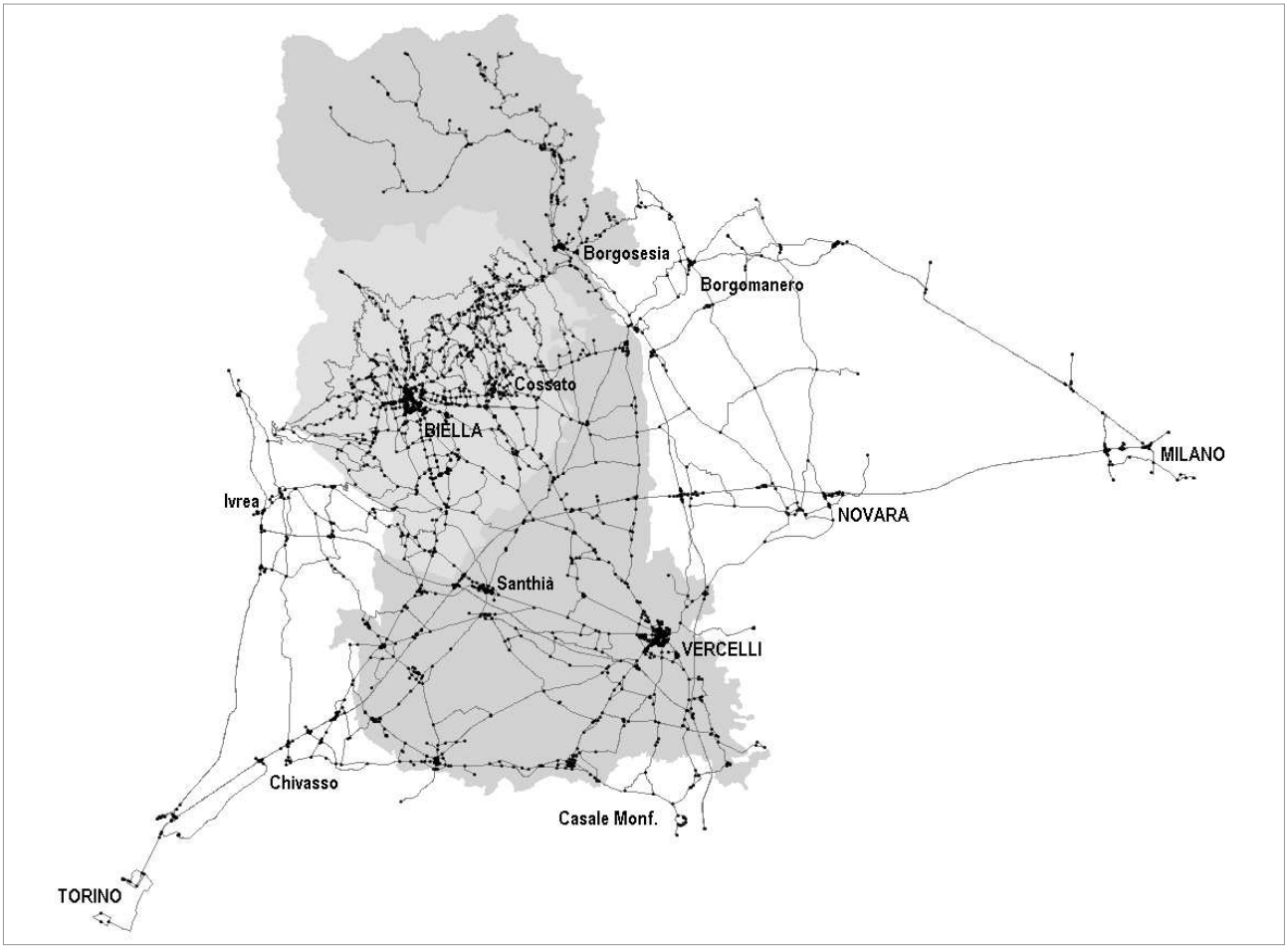
3.4.2. Nota metodologica

L'analisi si è avvalsa della costituzione di uno specifico gruppo di lavoro presso il Servizio Trasporti delle due Amministrazioni Provinciali, utilizzando la strumentazione disponibile presso i due uffici (ambiente PTV-VISUM) per la predisposizione del **modello di simulazione della rete di trasporto pubblico locale delle province di Biella e Vercelli**. L'attenzione è stata focalizzata sul **giorno feriale scolastico medio del mese di Novembre**, individuato come periodo di maggior afflusso di utenza.

Per la costruzione del **modello dell'offerta** è stato necessario:

- procedere alla riproduzione della rete stradale interessata dai servizi di Tpl delle province di Biella e di Vercelli, topologicamente connessa in un grafo di archi e nodi, con la descrizione delle direzioni di percorrenza e delle manovre di svolta consentite;
- procedere all'inserimento sulla rete delle fermate del trasporto pubblico locale;
- procedere all'inserimento dei programmi di esercizio delle linee di trasporto dei servizi extraurbani delle due Province, intesi come:
  - articolazione delle linee e dei percorsi di linea;
  - articolazione dei profili di orario per ciascun percorso di linea;
  - articolazione delle singole corse con descrizione degli orari e del calendario di effettuazione;

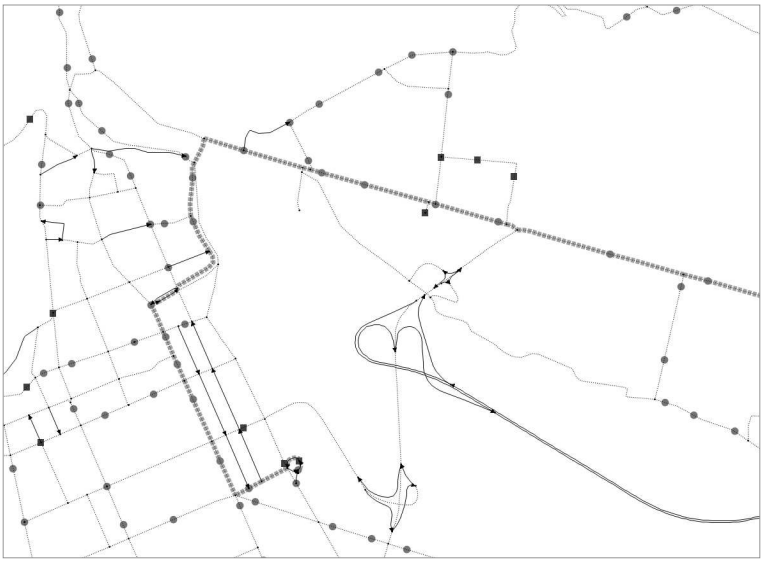
Tavola: Grafo della rete del trasporto Pubblico Locale delle Province di Biella e Vercelli –SIMob



Particolare: Grafo della rete del trasporto Pubblico Locale delle Province di Biella e Vercelli –SIMob

Archi, nodi, fermate, esempio di percorso di linea.

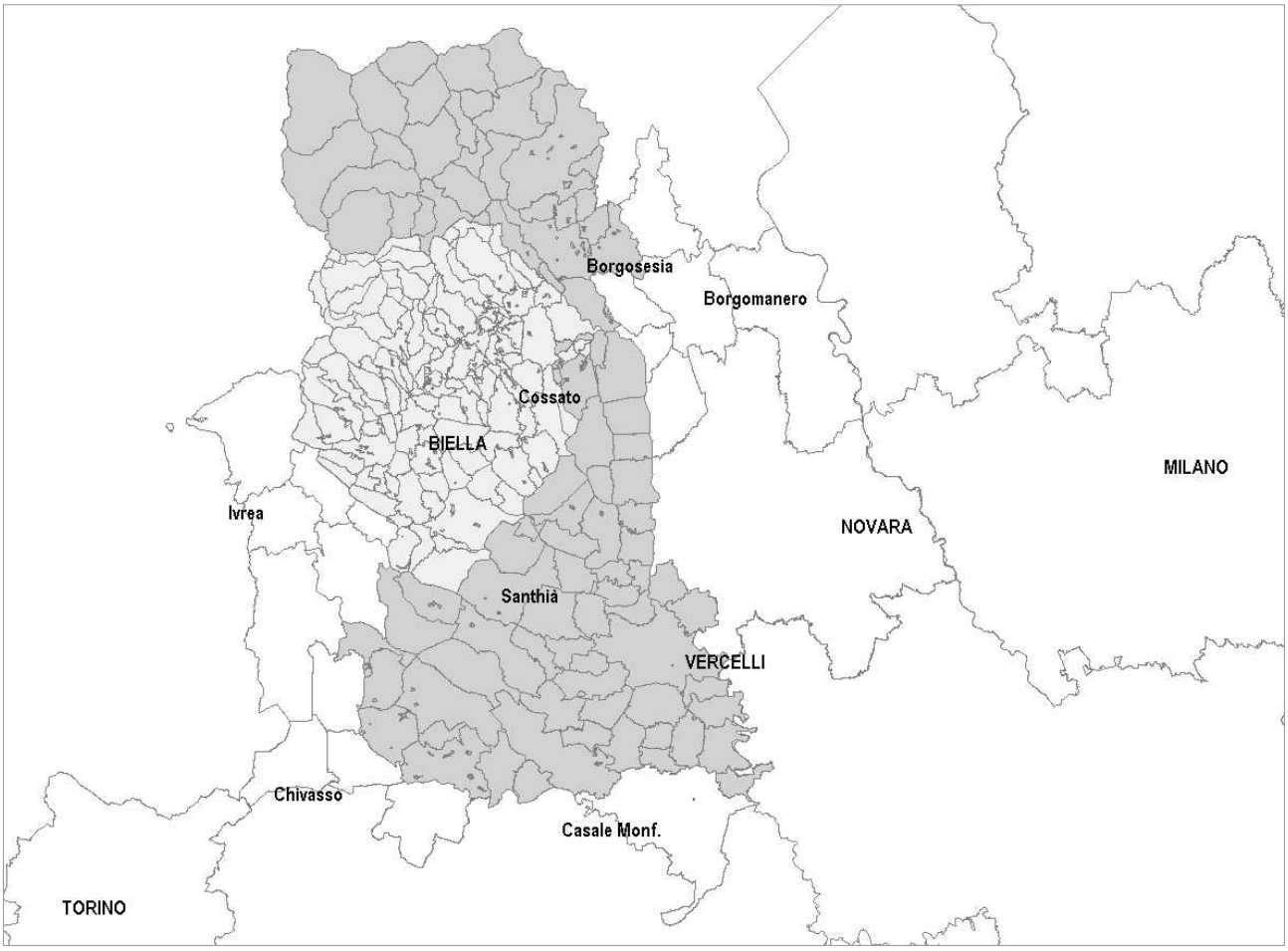
Zona: Comune di Biella.



Per la costruzione del **modello della domanda** sono state realizzate le seguenti attività:

- ripartizione del territorio interessato al servizio di trasporto pubblico locale extraurbano in bacini di origine/destinazione degli spostamenti (zonizzazione). Sono stati inseriti:
  - Tutte le località abitate (censimento ISTAT 2001) sedi di municipio (per costituire un minimo di una zona per comune);
  - Tutte le località abitate non sedi di municipio con almeno 70 abitanti (ISTAT 2001);
  - I principali poli di destinazione scolastica;
  - I principali poli di destinazione produttiva;
  - Alcuni poli di destinazione turistica;
  - Una sub-zonizzazione più raffinata per le realtà urbane di Biella e Trivero, caratterizzate dalla presenza di servizi urbani;
  - Alcuni centroidi esterni, con l'obiettivo di caratterizzare meglio la domanda verso l'esterno del territorio delle due province.
- Ricostruzione della domanda zona-zona (matrici origine/destinazione) sulla base dei dati raccolti presso le aziende di trasporto:
  - Per gli abbonati: abbonamenti in corso di validità al 30 novembre, articolati ove possibile per tipologia di utenza (studenti, lavoratori e altro);
  - Per i biglietti di corsa semplice: ricostruzione della matrice in base al consuntivo dei biglietti venduti per ciascuna rivendita sul territorio ed a bordo dei mezzi (suddivisi per classe di percorrenza), utilizzando una metodologia basata in parte sull'offerta giornaliera di servizi in ciascuna zona ed in parte sulle caratteristiche trasportistiche di attrattività delle zone stesse.
- Ripartizione della domanda giornaliera sulle fasce orarie, in base alle tipologie di utenza, alle origini ed alle destinazioni degli spostamenti.

Tavola: Zonizzazione del territorio delle Province di Biella e Vercelli –SIMob



Successivamente all'implementazione del modello di simulazione, i singoli spostamenti origine/destinazione sono stati assegnati alla rete attuale del servizio extraurbano, a seconda della fascia oraria del viaggio e della tipologia di utenza, utilizzando gli algoritmi per l'assegnazione basata sugli orari forniti dalla piattaforma PTV-Visum.

Ne è emerso un quadro dettagliato della distribuzione sulla rete attuale del servizio di Trasporto Pubblico Locale sul territorio delle due Province coinvolte nell'analisi.

3.4.3. Analisi dell'offerta

3.4.3.1. Dati territoriali

L'analisi degli indicatori fondamentali del servizio evidenzia la buona copertura territoriale della rete dei servizi extraurbani di Biella, che come già evidenziato si caratterizza per uno spiccato orientamento alla domanda sistematica.

Tabella di riepilogo: Dati territoriali

Informazioni	Provincia di Biella	Esterno della provincia
Superficie (km^2)	**913,72**	**-**
Popolazione (ISTAT 2001)	**187.249**	**-**
Estensione della Rete TPL extraurbano Biella (km)	537	572
Densità Rete TPL complessiva / 1000 abitanti (km)	2.87	-
Densità Rete TPL complessiva / superficie (km)	0.59	-
Numero Fermate	485	
Distanza media fra le fermate (km)	0.90	

Le informazioni relative alla densità della rete complessiva rispetto alla superficie ed alla popolazione riflettono in larga misura le caratteristiche geomorfologiche e di distribuzione della popolazione: si evidenzia un territorio raccolto, densamente abitato, ma con ampia dispersione degli abitanti, specie nelle zone di collina e montagna. La densità di fermate sul territorio biellese è infatti molto elevata, come ben rappresentato dalla bassa distanza media fra di esse.

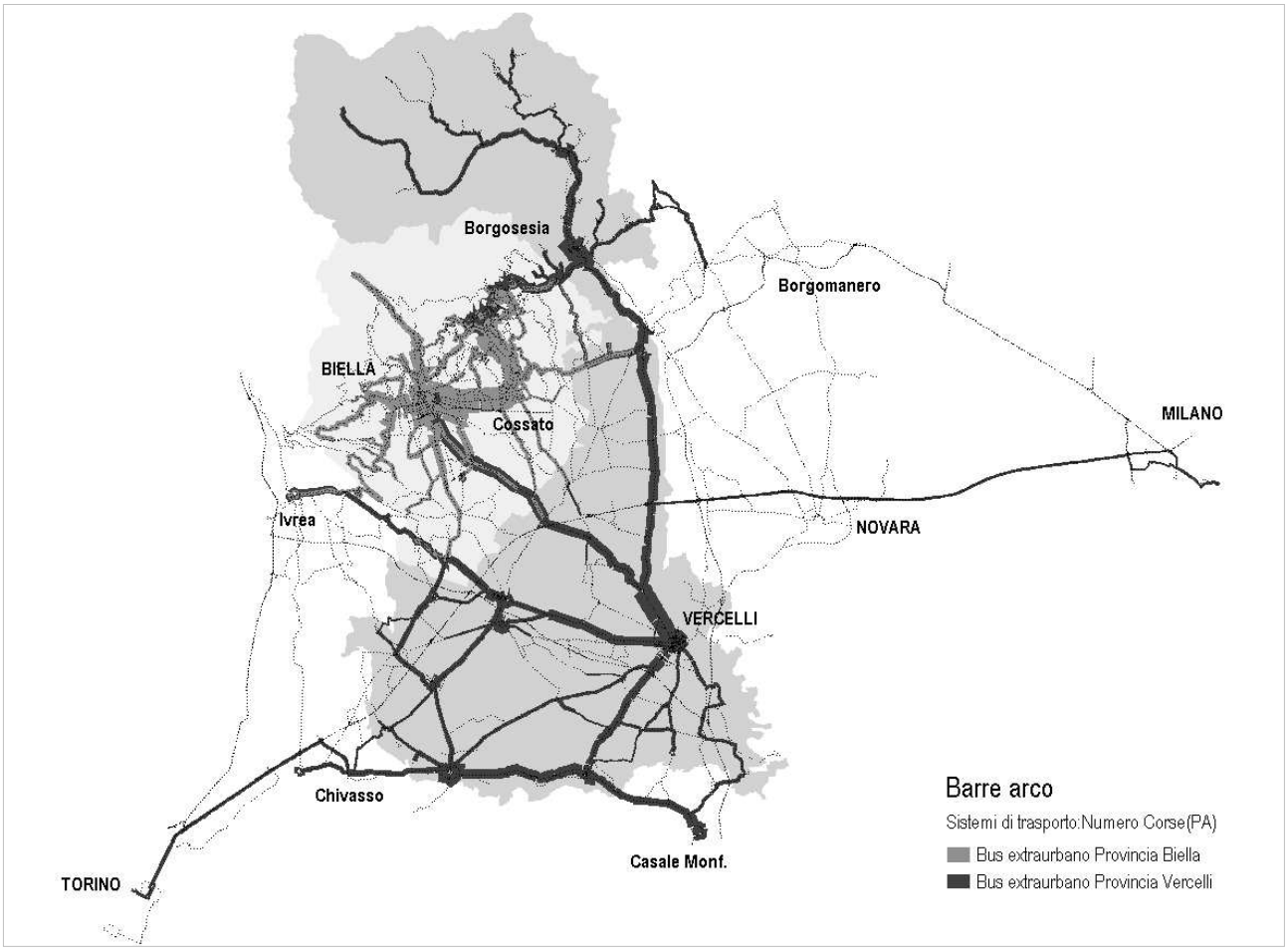
3.4.3.2. Servizio del giorno feriale medio

Nell'analisi del servizio offerto nella giornata tipo scelta per il lancio della simulazione il servizio di Biella si distingue per un elevato numero di corse, qualificate da percorrenze brevi e da tempi di percorrenza elevati: questo si traduce in una velocità commerciale tendenzialmente bassa (meno di 30 km/h).

Tabella di riepilogo: Servizio del giorno feriale medio di novembre

Rete TPL	Extraurbano di Biella
Numero Linee	32
Numero percorsi di linea (instradamenti)	217
Numero corse	592
Percorrenza complessiva giornaliera (bus*km)	**11674**
Lunghezza media corsa (km)	19.72
Tempo complessivo giornaliero di servizio (ore)	**413.87**
Tempo medio corsa (ore)	0.70
Velocità commerciale media (km/h)	**28.20**

Tavola: Numero corse – servizio del giorno feriale medio – SIMob



3.4.4. Analisi della domanda soddisfatta

3.4.4.1. Matrici Origine/Destinazione

Coerentemente con l'impostazione metodologica adottata, la domanda del giorno feriale medio delle due province è stata distribuita in alcune matrici origine/destinazione, sulla base delle fasce orarie, delle destinazioni degli spostamenti, in funzione della tipologia di utenza. In particolare, sono state elaborate le seguenti matrici, preventivamente distinte in due classi (**Studenti** e **Altri Utenti**):

Tabella di riepilogo: Studenti – Matrici Origine/Destinazione Elaborate

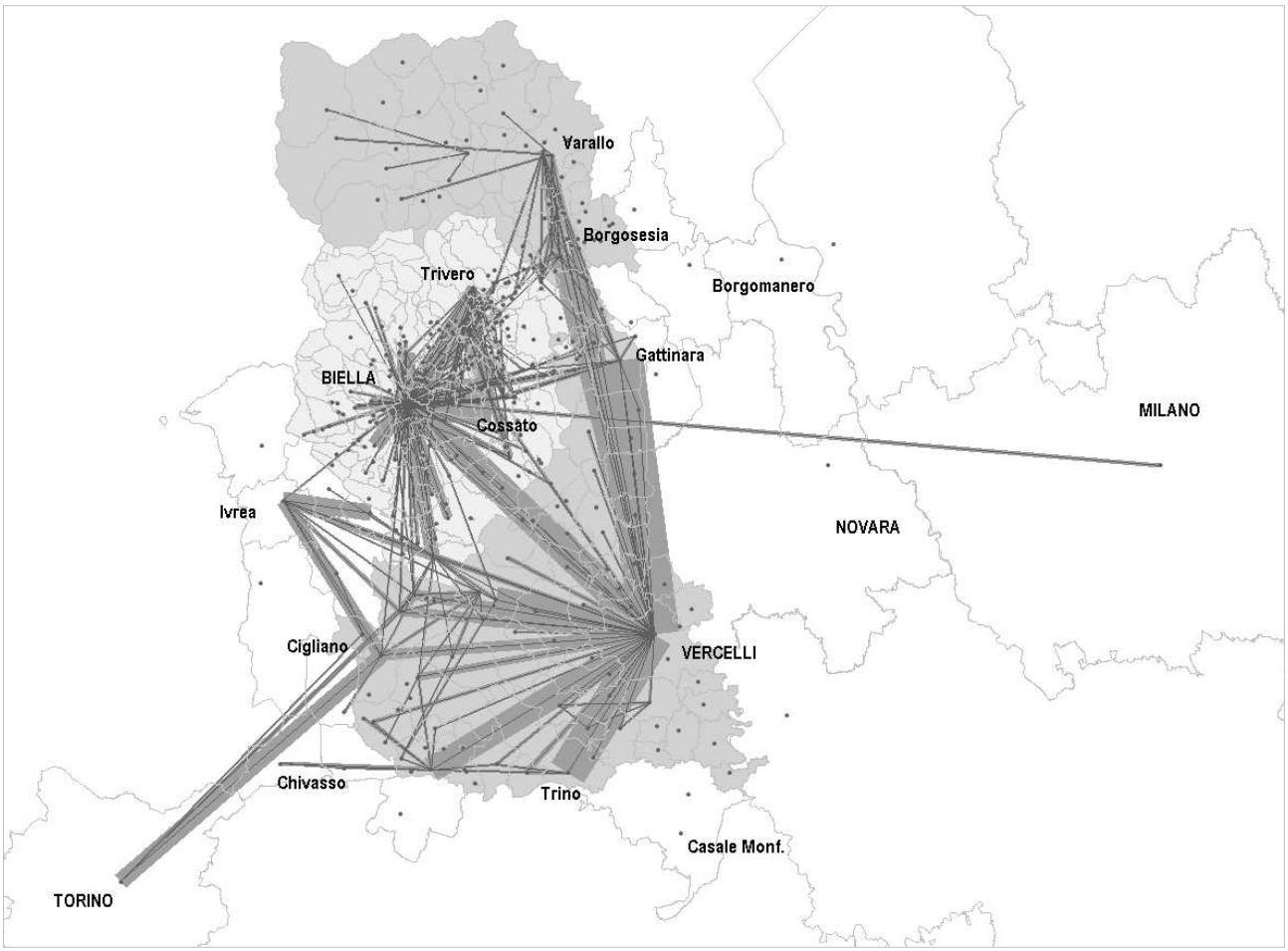
Matrice	Numero utenti
Abbonati Studenti 6.00 ATAP	30
Abbonati Studenti 6.15 ATAP	29
Abbonati Studenti 6.30 ATAP	458
Abbonati Studenti 6.45 ATAP	1172
Abbonati Studenti 7.00 ATAP	2208
Abbonati Studenti 7.15 ATAP	1579
Abbonati Studenti 7.30 ATAP	669
Abbonati Studenti 7.45 ATAP	902
Abbonati Studenti 8.00 ATAP	36
Abbonati Studenti 8.15 ATAP	123
Abbonati Studenti 13.00 ATAP	4907
Abbonati Studenti 13.30 ATAP	564
Abbonati Studenti 14.00 ATAP	165
Abbonati Studenti 15.25 ATAP	416
Abbonati Studenti 16.00 ATAP	497
Abbonati Studenti 16.30 ATAP	123
Abbonati Studenti 17.30 ATAP	341
Abbonati Baranzelli (solo per Provincia di Vercelli)	244
Abbonati STAC (solo per Provincia di Vercelli)	293
Totale Studenti	**14756**

Tabella di riepilogo: Altri Utenti – Matrici Origine/Destinazione Elaborate

Matrice	Numero utenti
Abbonati Lavoratori ATAP andata	921
Abbonati Lavoratori ATAP ritorno	921
Altri Abbonati ATAP andata	306
Altri Abbonati ATAP ritorno	306
Biglietti venduti ATAP	3064
Biglietti venduti Baranzelli (solo per Provincia di Vercelli)	47
Biglietti venduti STAC (solo per Provincia di Vercelli)	159
Totale Altri Utenti	**5724**

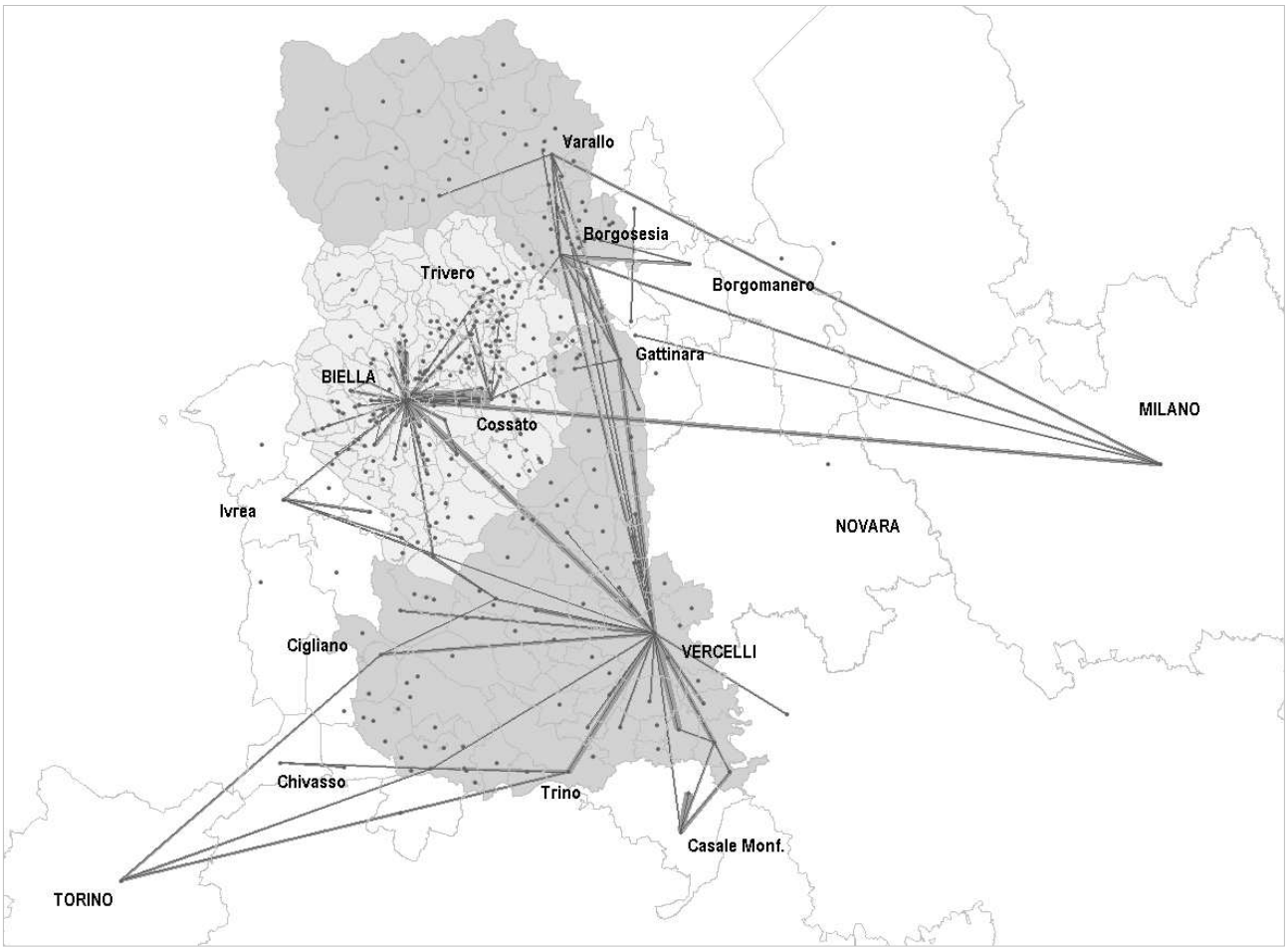
Tali informazioni complessive corrispondono ad una distribuzione della domanda sul territorio che è efficacemente rappresentabile in forma grafica con le **linee di desiderio**, cioè con connessioni rettilinee fra la zona di origine e la zona di destinazione il cui spessore indica il numero di utenti per la relazione.

Tavola: Studenti – Linee di desiderio – servizio del giorno feriale medio – SIMob



Non costituisce novità il fatto che le destinazioni prevalenti dell'**utenza studentesca** siano rappresentate, in prima istanza, dai capoluoghi provinciali, che costituiscono sede di gran parte delle istituzioni scolastiche, ed in secondo luogo dai principali poli dell'istruzione (tra i quali, in provincia di Biella: Cossato, Mosso, Trivero e Cavaglià).

Tavola: Altri utenti – Linee di desiderio – servizio del giorno feriale medio – SIMob



Per quanto riguarda il resto dell'utenza, emergono, per la porzione di servizio gestita dalla Provincia di Biella:

- relazioni fitte fra la città di Biella e il resto della conurbazione pedemontana di cui essa fa parte, con particolare riferimento alla direttrice di Cossato, e prolungamento fino a Vallemosso;
- l'importanza della direttrice Biella-Vercelli;
- i collegamenti interprovinciali con Ivrea, Torino e Milano.

3.4.4.2. Assegnazione

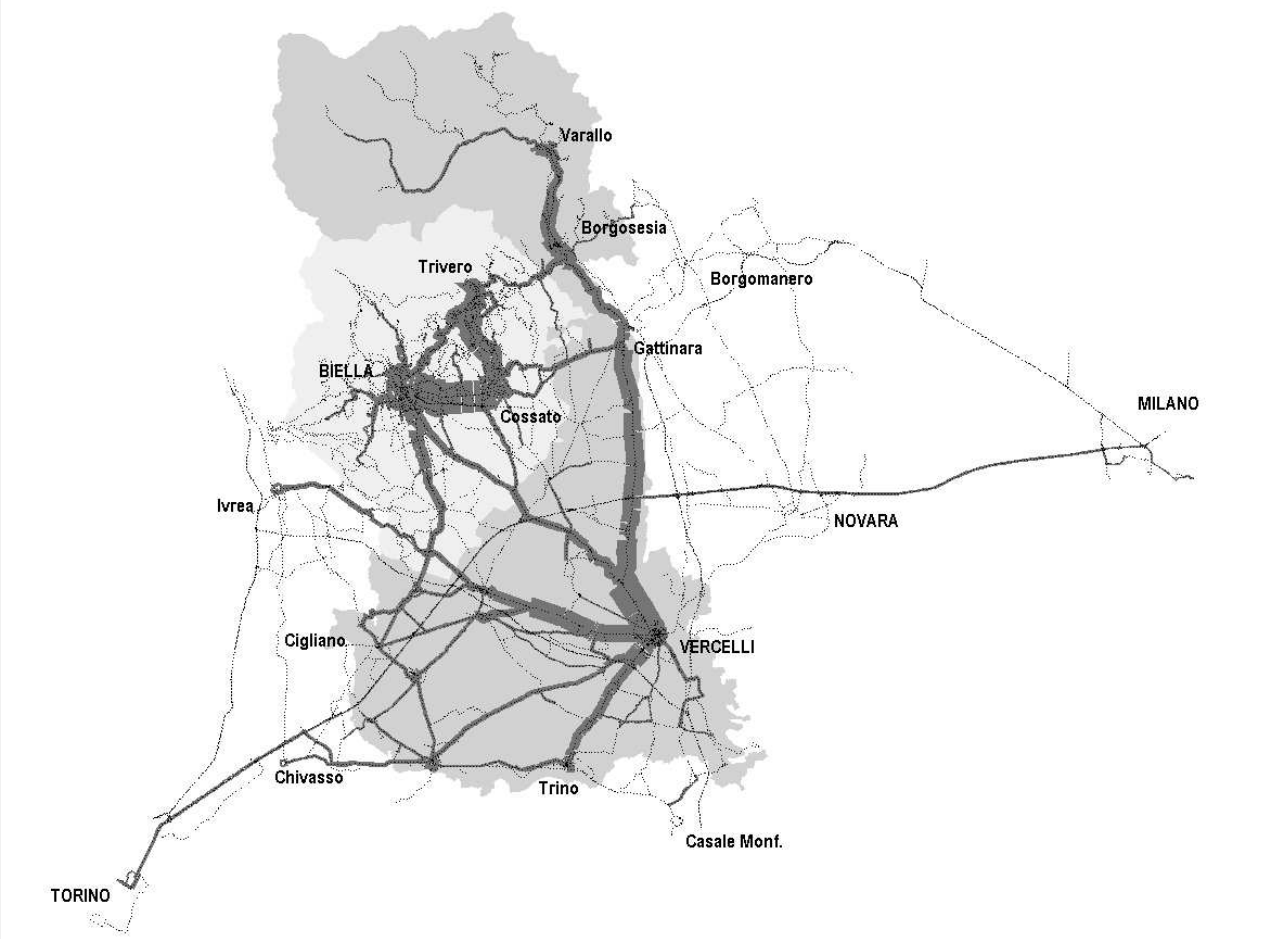
La domanda di mobilità espressa dalle matrici origine/destinazione sopra descritte è stata assegnata alla rete del trasporto Pubblico tenendo conto del servizio attivo nel giorno predefinito.

Il risultato dell'elaborazione è sintetizzato dalle tavole seguenti, che rappresentano i passeggeri trasportati sulla rete del trasporto pubblico locale delle Province di Biella e Vercelli, distinte per tipologia di utenza (Studenti e Altri Utenti).

Nell'analizzare i risultati prodotti dal modello occorre tenere presente che essi derivano da dati, stime ed assunzioni:

- sono dati (ossia informazioni certe):
  - le informazioni relative all'offerta (corse ed orari);
  - il n° di titoli di viaggio venduti (abbonamenti e biglietti);
- sono stime: parte delle informazioni riferite alla domanda, ossia:
  - il n° di viaggi convenzionalmente associati agli abbonamenti;
  - la distribuzione per O/D dei biglietti venduti per rivendita;
- sono frutto di specifiche assunzioni:
  - la segmentazione delle stime di domanda per fasce orarie;
  - il criterio di assegnazione della matrice O/D agli instradamenti.

Tavola: Studenti – Passeggeri trasportati – servizio del giorno feriale medio – SIMob



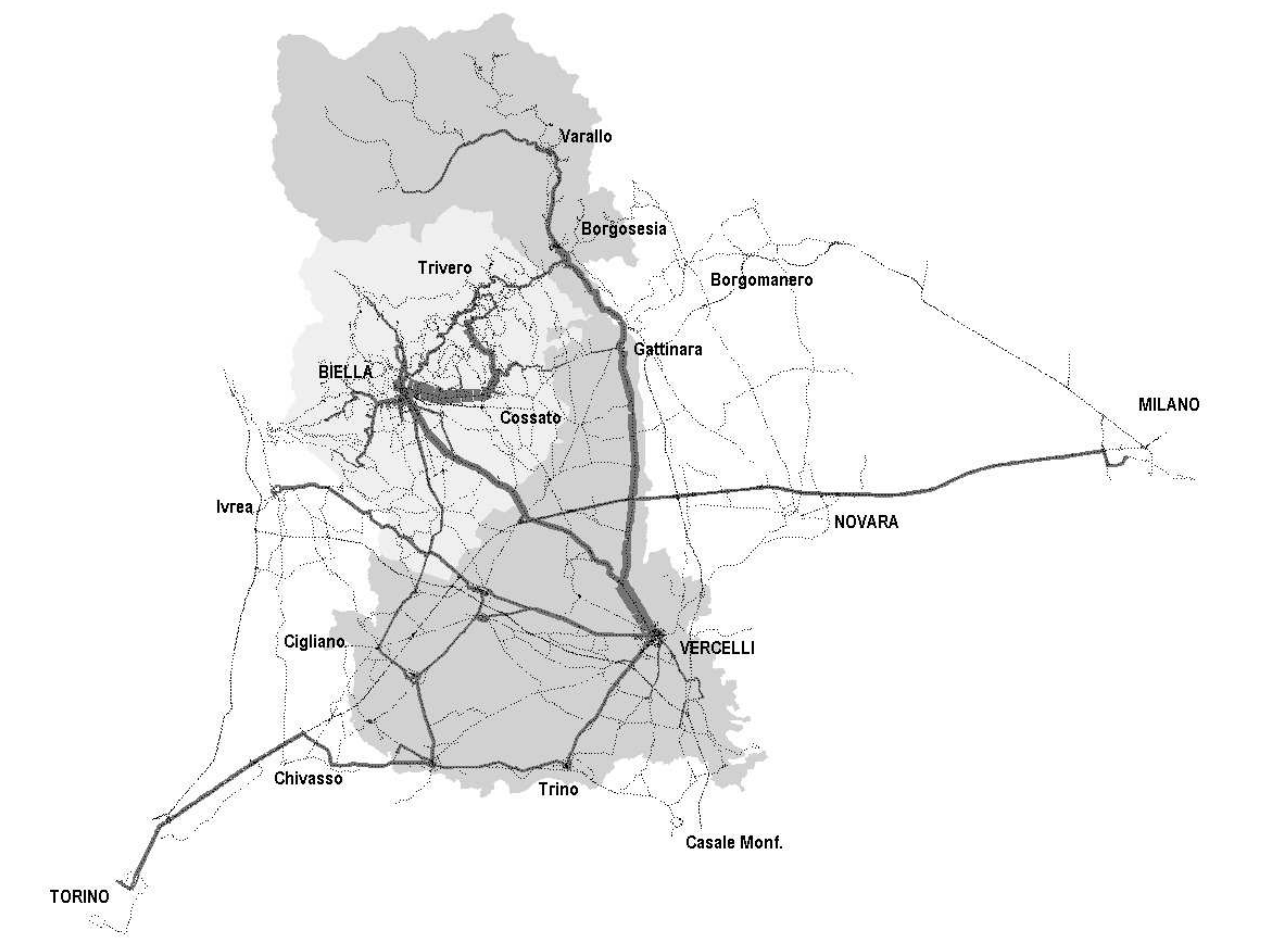
Le stime e le assunzioni possono indurre fattori distorsivi nei risultati prodotti. E' opportuno, perciò precisare che:

- le stime relative a "Passeggeri teorici e passeggeri*km" sono caratterizzate:
  - da alta affidabilità per il totale rete;
  - da buona-alta affidabilità per il dettaglio per linea;
  - da buona affidabilità per le corse utilizzate da studenti e lavoratori e per quelle "rare" (ossia per le quali vi è un basso numero di corse per linea) e da bassa affidabilità per le altre corse; tale minore livello di affidabilità (oltre all'eccessivo dettaglio delle informazioni) ha consigliato di non riportare queste stime nel PTS e di utilizzarle solo come strumento di analisi per il Gruppo di Lavoro;
- le stime di distribuzione dei passeggeri saliti e discesi per fascia oraria sono caratterizzate da buona-alta affidabilità per la (prevalente) componente di studenti e lavoratori pendolari e da bassa-buona affidabilità per le altre componenti di domanda.

In sintesi, l'affidabilità delle stime può essere giudicata mediamente buona-alta; possono tuttavia registrarsi puntuali elementi distorsivi nella produzione delle stime, che, comunque, non alterano la valutazione sopra espressa.

Ciò premesso si passa ad una sintetica disamina delle principali indicazioni emerse dall'analisi.

Tavola: Altri utenti – Passeggeri trasportati – servizio del giorno feriale medio – SIMob



3.4.4.3. Valutazione dell'assegnazione

La produttività dei singoli servizi esercitati nel bacino della Provincia di Biella è rappresentata nella tabella seguente, che per ciascuna linea propone, distinti per tipologia di utenza, i passeggeri per km complessivi del giorno feriale medio di novembre e i relativi passeggeri teorici per corsa. I passeggeri teorici risultanti identificano il numero di passeggeri presenti a bordo calcolati come media pesata sullo sviluppo della linea.

Nel suo complesso la rete presenta un livello di produttività accettabile, con tuttavia alcune notevoli differenze sia fra una linea e l'altra, sia per la tipologia di utenza interessata.

Le linee a maggiore produttività sono quelle prevalentemente scolastiche (207, 214, 253 ed in parte 148, 127, 125) con la sola rilevante eccezione del servizio Biella-Milano (196). Fra le linee con risultati meno favorevoli, si collocano quelle che afferiscono ad ambiti marginali del territorio, in aree a domanda più debole e rarefatta (152, 126, 194) o ad ambiti suburbani a densità abitativa minore (185, 143, 150). Anche le linee a prevalente indirizzo operaio (239, 241) hanno un basso livello di efficienza.

La produttività della linee varia molto in funzione delle corse. Ciò emerge dall'analisi puntuale consentita dal modello (che fornisce il dettaglio della stima dei passeggeri saliti e discesi per corsa) ed è confermato dalle indicazioni sintetiche desumibili dai grafici riportati nelle pagine seguenti.

Tabella di riepilogo: Passeggeri teorici e passeggeri*km – servizio del giorno feriale medio – SIMob

Linea		Passeggeri Teorici a corsa			Passeggeri x Km		
Codice	Denominazione	Studenti	Altri	Totali	Studenti	Altri	Totali
253	Pray - Vercelli	31,40	2,80	34,20	4.186	369	4.556
196	Biella - Milano	4,00	22,40	26,40	1.471	8.302	9.772
214	Biella – Trivero Caulera	24,70	1,10	25,80	9.237	412	9.649
207	Biella - Varallo	17,90	6,20	24,10	2.142	736	2.878
148	Biella – Cavaglià - Viverone	18,70	3,70	22,40	10.173	2.016	12.190
127	Biella – Mosso - Pray	17,80	4,00	21,80	8.887	2.010	10.897
125	Biella – Cossato - Trivero	18,70	1,60	20,30	6.622	558	7.181
157	Vallemosso - Mottalciata	16,80	0,50	17,30	3.598	112	3.711
218	Cossato - Gattinara	14,40	2,50	17,00	8.841	1.555	10.396
217	Biella – Cossato – Vallemosso - Trivero	11,00	5,50	16,60	19.521	9.771	29.292
191	Pray – Cossato - Torino	8,10	7,80	15,90	3.677	3.553	7.229
195	Trivero – Borgomanero - Milano	2,80	6,80	9,70	644	1.566	2.210
141	Biella – Andorno Micca - Piedicavallo	4,20	3,90	8,20	2.215	2.055	4.270
145	Biella – Mongrando – Zubiena - Magnano	4,90	2,90	7,80	2.555	1.489	4.044
147	Biella – Mongrando – Ivrea	3,80	3,80	7,60	1.541	1.550	3.092
215	Biella – Valdengo – Vallemosso - Camandona	5,30	1,90	7,20	3.123	1.094	4.217
146	Biella – Graglia - Donato	4,40	2,30	6,80	2.455	1.286	3.741
158	Cossato - Buronzo	5,50	1,00	6,60	1.031	188	1.219
216	Biella – Tollegno - Tavigliano	4,40	1,80	6,20	1.702	706	2.408
189	Borriana – Biella – Candelo - Verrone	4,60	1,20	5,90	3.425	920	4.345
172	Biella – Cerrione – Zimone	3,80	1,80	5,60	1.485	694	2.179
144	Biella – Occhieppo - Sordevolo	1,20	3,50	4,70	119	346	465
241	Sordevolo – Biella – Verrone FIAT-Powertrain	0,80	3,70	4,50	142	665	807
150	Biella - Ternengo	2,90	1,60	4,50	421	232	653
143	Biella – Pollone - Sordevolo	2,40	1,60	4,00	572	372	944
124	Pettinengo – Veglio - Vallemosso	3,60	0,40	4,00	479	56	535
239	Lessona – Candelo – Verrone FIAT-Powertrain	2,00	1,50	3,50	536	411	947
194	Mezzana - Vallemosso	2,70	0,80	3,50	712	219	931
185	Biella - Pralungo	1,90	1,50	3,40	470	371	840
126	Bioglio - Pettinengo	3,00	-	3,00	96	-	96
152	Veglio – Bioglio - Cossato	1,30	1,10	2,40	75	62	137
306	Biella – Novara (suppletivo ferroviario)*	0,80	1,10	1,90	45	67	112
Tutta la rete		**8,70**	**3,70**	**12,50**	**102.200**	**43.742**	**145.942,4**

* *il servizio suppletivo ferroviario non tiene conto degli utenti in possesso del biglietto Trenitalia*

Grafico: Saliti e discesi (per fasce orarie) – servizio del giorno feriale medio – SIMob

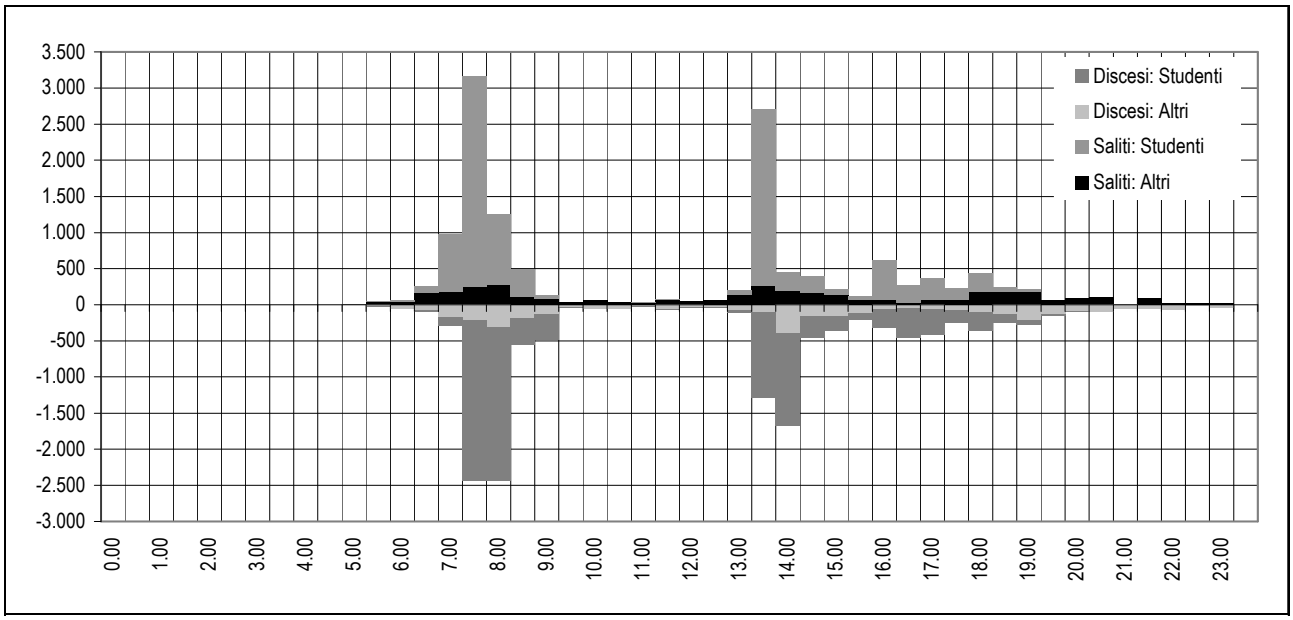


Tavola: Presenti a bordo (per fasce orarie) – servizio del giorno feriale medio – SIMob

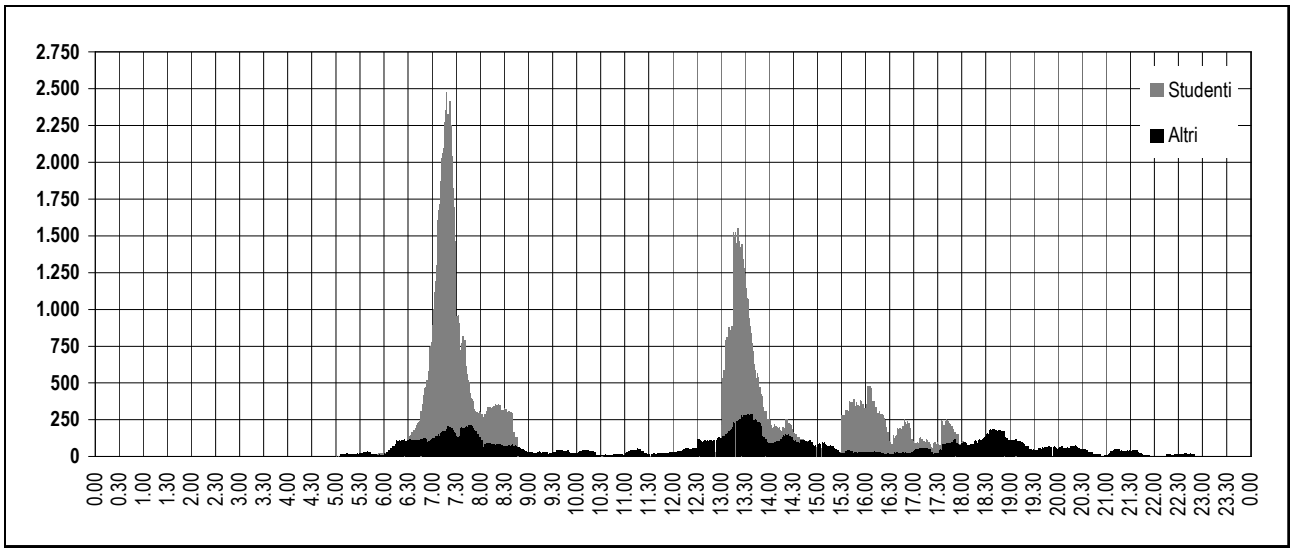


Tavola: Numero autobus in linea (per fasce orarie) – servizio del giorno feriale medio – SIMob

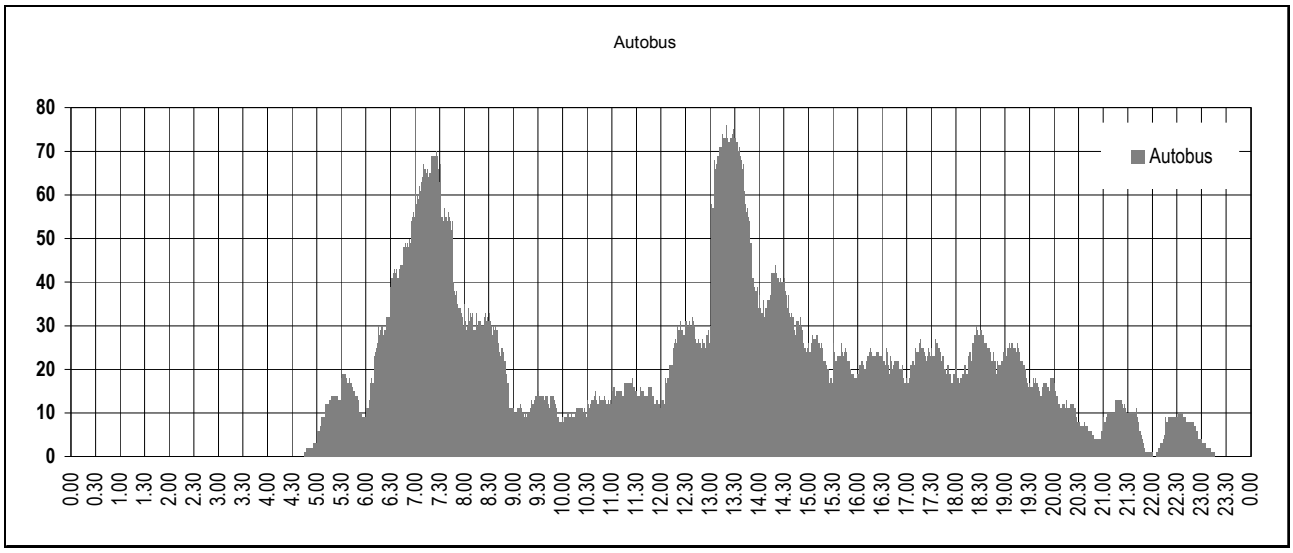
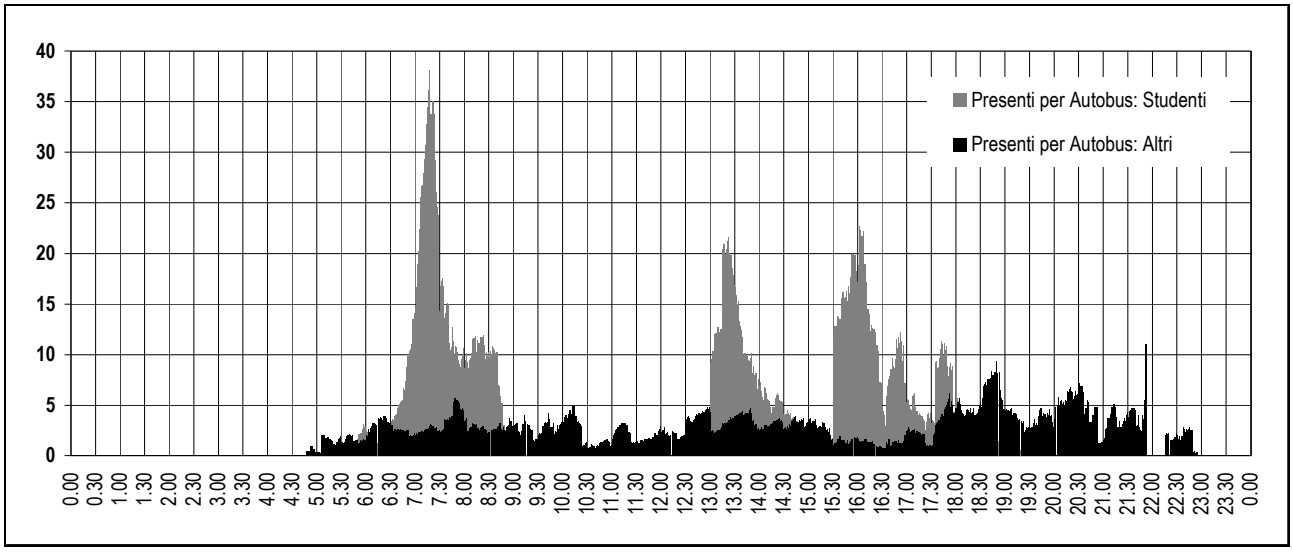


Tavola: Media presenti per autobus (per fasce orarie) – servizio del giorno feriale medio – SIMob



La produttività del servizio nel corso della giornata permette di evidenziare la presenza di una fascia di punta mattutina (7.00-9.00), di una fascia di morbida nel servizio fra le 9.00 e le 12.00, di una ripresa della produttività fra le 13.00 e le 18.00, dovuta prevalentemente agli studenti ed ai loro differenziati orari di uscita, ma con una buona percentuale di altri utenti. L'efficacia si mantiene tutto sommato accettabile anche dopo le 19.00, a causa del numero decisamente inferiore di corse effettuate.

4. L'ASSETTO QUANTITATIVO E QUALITATIVO DEI SERVIZI MINIMI

4.1. Le criticità della rete attuale

L'approfondita analisi effettuata sulla rete attuale permette di evidenziarne le principali criticità in merito alla sua efficacia ed alla sua efficienza.

Molte di queste criticità sono già state esplicitate nel Piano Provinciale dei Trasporti: esse afferiscono soprattutto a modelli di offerta che non sempre interpretano al meglio i modelli di domanda di mobilità espressi dal territorio, a sovrapposizione di instradamenti all'interno della stessa linea che riduce la "leggibilità" dell'offerta per la clientela "non sistematica", ai tempi di percorrenza sulle relazioni tra il sistema pedemontano centrale ed i sistemi vallivi.

Per quanto riguarda lo specifico approfondimento sviluppato da questo Programma, sono emerse chiaramente alcune tendenze che potranno ulteriormente indirizzare la riorganizzazione del servizio:

- Una generale bassa produttività del servizio extraurbano al di fuori del servizio scolastico, soprattutto determinata dalla dispersione su molte direttrici e su numerose fasce orarie dei non elevati volumi di domanda di mobilità e, in misura minore, da situazioni di ridondanza dell'offerta, specie nelle fasce orarie non di punta: questo si manifesta chiaramente sulle direttrici principali (come ad esempio Biella-Cossato).
- La prevalenza in termini numerici della domanda espressa dall'area conurbata pedemontana rispetto alle zone montane-collinari.

4.2. Gli obiettivi della riorganizzazione

Rispetto a queste criticità il Piano Provinciale Trasporti si poneva l'obiettivo di definire ipotesi di rete e di servizio conformi alla mutata domanda di mobilità: oggi, alla luce degli ulteriori approfondimenti intrapresi, è possibile declinare meglio i temi della riorganizzazione della rete dei servizi:

- definizione di un nuovo assetto della rete di trasporto pubblico extraurbano della Provincia di Biella e gerarchizzazione delle linee in funzione della tipologia di domanda soddisfatta, del territorio servito e della funzione delle linee stesse;
- definizione di un sistema di nodi di interscambio per ottimizzare l'integrazione fra le linee del servizio extraurbano, nonché fra queste e i servizi urbani e ferroviari;

L'Amministrazione Provinciale è consapevole del fatto che un sistema di rete consolidato da tempo, anche se presenta criticità evidenti dal punto di vista funzionale e tecnico, nel momento in cui viene modificato può creare disagio agli utenti e difficoltà organizzative per la gestione operativa dei servizi.

Per queste ragioni il percorso relativo al passaggio dalla rete attuale a quella delineata dal Programma dovrà basarsi sull'introduzione graduale e programmata delle variazioni, per ambiti omogenei, accompagnata da una metodologia di verifica sistematica della funzionalità complessiva e da un'adeguata e preventiva informazione/comunicazione agli utenti del servizio.

Si ipotizza di avviare questo percorso entro il termine del 2007 prevedendo di attivare la programmazione della nuova Rete nell'ambito del contratto di servizio relativo all'affidamento decorrente dal 2008.

4.3. I principi della riorganizzazione

La riorganizzazione dei servizi del bacino biellese si fonda dunque su una maggiore aderenza alla domanda, attuale e potenziale, ed è fondata sul principio fondamentale che **differenti tipologie di domanda vanno trattate con diverse modalità di esercizio**, e che di conseguenza per ciascuna di esse **l'approccio progettuale deve essere diversificato**.

Si distinguono, in particolare, quattro distinte **tipologie essenziali di servizio**, per le quali sono da prevedere altrettanti **modi di esercizio:**

- I servizi destinati a **studenti**, **lavoratori** e **pendolari**;
- La **rete di forza** del bacino provinciale;
- La **rete secondaria** o di ambito locale;
- I **servizi del fine settimana**.

4.3.1. I servizi destinati a studenti, lavoratori e pendolari

Si tratta di servizi destinati quasi esclusivamente ad una utenza sistematica, le cui esigenze di spostamento sono determinate o determinabili a priori, ed il cui soddisfacimento è legato ad una offerta pensata in maniera specifica. Si distinguono:

- I **servizi scolastici**, caratterizzati da una domanda sistematica ma variabile di anno in anno in relazione alle esigenze dettate dal rapporto fra le istituzioni scolastiche ed i relativi studenti. Questa tipologia di servizio necessita di una programmazione puntuale da sottoporre ad aggiornamento anno per anno, in relazione alle variazioni delle condizioni di contesto, per la comprensione delle quali si presenta necessario individuare specifiche procedure per migliorare l'intesa fra gli istituti di istruzione e l'Amministrazione Provinciale. E' tuttavia possibile quantificare ogni anno una produzione chilometrica indicativamente pari a 700.000 veicoli*km (calcolati rispetto alla produzione attuale).
- I **servizi per operai e pendolari**, contraddistinti anch'essi da una domanda sistematica, che rispetto ai servizi scolastici presenta carattere di minore variabilità nel tempo. Per questi servizi si può operare con una programmazione rigida, che contemperi gli obiettivi di efficienza e di efficacia, ipotizzando un maggiore coinvolgimento nella programmazione delle attività produttive e dei loro organismi di rappresentanza, e che indicativamente impegni risorse annue per complessivi 530.000 veicoli*km (calcolati rispetto alla produzione attuale).

4.3.2. La rete di forza del bacino provinciale

Si tratta di servizi destinati a coprire sia la domanda sistematica (per le quote non direttamente attribuibili a relazioni specifiche) sia, in misura prevalente, la domanda erratica, caratterizzata da un basso livello di prevedibilità.

Per la soddisfazione di quest'ultima quota di domanda è necessario porre in essere logiche di **forte integrazione funzionale e tariffaria fra i servizi che costituiscono l'offerta**, determinando l'"effetto rete" che rappresenta il valore aggiunto del servizio stesso a vantaggio del viaggiatore. Occorre in definitiva offrire all'utente, in ogni fascia oraria, un ventaglio di possibilità di spostamento con il mezzo pubblico che contempli la gran parte delle possibili destinazioni del viaggio. La **rete di forza del bacino provinciale** dovrà dunque consentire le maggiori possibilità di spostamento sul territorio, garantendo tuttavia un livello di efficienza non minore di quello attuale.

La nuova rete sarà pertanto costituita secondo i seguenti principi:

- Forte integrazione con **i servizi ferroviari**, presso i nodi di interscambio costituiti dai **MOVICentro** di Biella S.Paolo e Cossato;
- Forte integrazione con i **servizi urbani** della città di **Biella**, presso il punto di **Rendez-vous** di via Lamarmora-p.za V.Veneto; si ritiene utile promuovere le iniziative necessarie per giungere, di concerto con il Comune di Biella, all'introduzione di una tariffa integrata urbano-extraurbano, per consentire con un solo titolo di viaggio di usufruire di entrambi i servizi, accrescendone in tal modo l'efficacia.
- Integrazione con i servizi extraurbani del bacino di Vercelli, principalmente presso i nodi di interscambio di Cavaglià e Vallemosso;

La rete di forza si fonda sulla direttrice principale costituita dall'asse **Biella-Cossato-Vallemosso**, che è destinato a transitare da entrambi i MOVICentri, dal punto di Rendez-vous e dall'Autostazione di Vallemosso. Su tale asse il servizio dovrà garantire una ottima frequenza, tale da coprire adeguatamente le esigenze della mobilità erratica.

Questa direttrice principale sarà integrata da una serie di **direttrici diametrali centrate su Biella** e destinate a servire i principali centri della area urbana pedemontana biellese e delle aste vallive. La tipologia della linea diametrale è quella che, per efficacia ed efficienza, meglio si sposa con il carattere urbano/suburbano dell'area oggetto di interesse: permette infatti di servire un buon numero di destinazioni puntuali all'interno della città minimizzando le percorrenze chilometriche. A questo si somma la possibilità di transito contemporaneo presso una fermata centrale (punto di rendez-vous) che rende possibile da ogni provenienza l'interscambio per qualunque destinazione.

Per simmetria dei tempi di percorrenza fra gli estremi, per omogeneità della domanda e per caratteristiche della rete stradale si ritiene opportuno prevedere, in prima ipotesi, le seguenti direttrici:

- Graglia (Sordevolo) – Occhieppo Sup. – **Biella** – Candelo – Verrone;
- Sagliano Micca – Tollegno – **Biella** – Gaglianico – Sandigliano – Vergnasco;
- Mongrando – Occhieppo Inf. – **Biella** – Vigliano B.se – Valdengo;
- Cerrione – Borriana – Ponderano – **Biella** – Zumaglia – Pettinengo;

Ad esse va aggiunta la direttrice **Biella-Cavaglià**, intesa come asse di connessione fra il bacino biellese e quello vercellese, che si origina dal prolungamento dell'asse Biella – Sandigliano - Vergnasco.

Anche su queste direttrici di secondo livello il servizio dovrà garantire una frequenza tale da coprire in modo appropriato le principali esigenze della mobilità erratica: la frequenza potrà essere tuttavia inferiore rispetto a quella dell'asse Biella – Cossato – Vallemosso.

Complessivamente, ai servizi afferenti alla rete di forza del bacino provinciale sono indicativamente attribuibili 1.100.000 veicoli*km annui, da precisare attraverso la definizione dei programmi di esercizio.

4.3.3. La rete secondaria e di ambito locale

Si tratta dei servizi che operano sulle restanti direttrici di traffico; possono essere esercitati secondo la modalità tradizionale (servizio di linea) o secondo modalità innovative e non convenzionali (fra le quali si annoverano, ad esempio, i servizi a chiamata su prenotazione telefonica). In ogni caso, i loro orari saranno coordinati con quelli delle linee di forza (automobilistiche o ferroviarie).

Per la **rete secondaria** del bacino biellese si ritiene di lasciare aperti spazi per la progettazione, alla ricerca delle soluzioni più efficaci, da porre in essere a seguito di verifiche e sperimentazioni.

A titolo orientativo, si suppone che la rete sia costituita:

- da una **serie di linee suburbane diametrali** rispetto al capoluogo, collocate ad un livello gerarchico inferiore alle principali (per via della più debole domanda), con cadenzamento più rado:

- (Sordevolo) Pollone – Biella – Chiavazza - Ronco – Ternengo;
- (S.Eurosia) – Pralungo – Biella – Pavignano - Andorno – Tavigliano;

- dal **prolungamento delle direttrici principali**, attestate sui poli interni all'area conurbata pedemontana o sui capoluoghi di valle, verso le aree limitrofe caratterizzate da una domanda più ridotta e dispersa (Valle Cervo, Valle Elvo, sistema Bessa-Serra, colline centrali) il cui esercizio potrebbe essere coordinato con quello delle direttrici principali corrispondenti mediante prolungamento delle corse;
- da **alcune direttrici** centrate sui nodi di **Cossato MOVICentro** (Mottalciata; Buronzo; Lessona, Masserano e Gattinara; Strona, Mortigliengo) e **Vallemosso Autostazione** (Trivero, Valle Sessera e Borgosesia; Masserano e Mortigliengo; Mosso e Alta Valle Strona), da declinare secondo forme orientate alla massima efficacia, economicamente sostenibili.

Attraverso la rete secondaria e di ambito locale dovrà essere possibile garantire un servizio di presidio anche per le località abitate minori, purchè superino la soglia dei 70 abitanti (quantificata in base ai dati di popolazione per località abitate ISTAT 2001) articolato in **almeno una coppia di servizi giornaliera feriale** verso le destinazioni prevalenti. Nel periodo scolastico tale servizio potrà coincidere con le specifiche corse destinate agli studenti, mentre negli altri periodi dovrà essere presa in considerazione una diversa modalità di esercizio.

Complessivamente, ai servizi afferenti alla rete secondaria e di ambito locale sono indicativamente attribuibili 600.000 veicoli*km annui, anche in questo caso da sottoporre a verifica attraverso l'approfondimento delle modalità di esercizio.

4.3.4. I servizi del fine settimana

Una sempre maggiore quota di mobilità, specie nei giorni del fine settimana, manifesta esigenze di spostamento di carattere ricreativo e turistico. Con la struttura attuale, soltanto una porzione marginale di tale domanda viene intercettata dai servizi del trasporto Pubblico Locale. Si ritiene pertanto opportuno procedere, attraverso adeguati strumenti di approfondimento che tengano conto delle esigenze di sviluppo del territorio, ad una maggiore caratterizzazione dell'offerta nei **giorni festivi** e il **sabato**, calibrandola su queste specifiche esigenze. L'esercizio di questa tipologia di servizio potrà essere indifferentemente affidato a modalità tradizionali o innovative, e troverà attuazione attraverso successive sperimentazioni.

A questa tipologia di servizi potrebbe essere destinata una quota marginale della produzione chilometrica annua, preventivamente stimabile in circa 200.000 veicoli*km, da considerare complessivamente per tutte le esigenze di mobilità del fine settimana.

Tabella di riepilogo – Servizi minimi del bacino biellese – SIMob

Servizio	Veicoli*km indicativi	%
Studenti	700.000	22,36%
Lavoratori	530.000	16,93%
Pendolari		
Rete di forza	1.100.000	35,14%
Servizi di adduzione e locali	600.000	19,17%
Prefestivo e Festivo	200.000	6,39%
Totale	**3.130.000**	**100,00%**

4.4. Il servizio urbano del comune di Trivero

Il servizio di trasporto pubblico urbano del comune di Trivero, allo stato attuale, risulta costituito da:

- una coppia di corse feriali, che congiungono le diverse frazioni di cui il territorio comunale è composto;
- una serie di corse scolastiche, destinate a servire l'utenza dell'Istituto Comprensivo: di queste ultime, alcune sconfinano sul territorio dei comuni limitrofi.

Per il fatto di estendersi al di fuori dei confini comunali, per la parziale sovrapposizione con i servizi provinciali, ed in definitiva per la natura stessa del servizio, caratterizzato dal fatto di connettere fra loro diverse località abitate attraverso una viabilità prevalentemente extraurbana, il servizio urbano di Trivero può essere assimilato in tutto e per tutto ad un servizio extraurbano.

In ragione delle economie di scala ottenibili da una programmazione coordinata, si ritiene opportuno, sia in termini di efficacia, sia in termini di efficenza ed economicità, conglobare il servizio urbano di Trivero all'interno della rete dei servizi extraurbani del bacino biellese.

Verranno pertanto intraprese le azioni necessarie, di concerto con il comune di Trivero, affinchè sia affidata alla Provincia di Biella la competenza per la gestione amministrativa e tecnica di tale servizio.

5. LE RISORSE PER L'ESERCIZIO E GLI INVESTIMENTI

5.1. Risorse per l'esercizio

Descrizione	2007	2008	2009
Inflazione programmata (DPEF 2007-2011)		*1,70%*	*1,50%*
Quota Fondo Trasporti regionale	4.232.762,56	4.268.741,04	4.300.756,60
Premio di operatività	335.400,00	338.250,90	340.787,78
Risorse complessive disposte dalla regione Piemonte per Servizi	**4.568.162,56**	**4.606.991,94**	**4.641.544,38**
a dedurre:			
Oneri CCNL 2000-2001 compresi nel Fondo	77.166,83	77.166,83	77.166,83
Servizi Urbani Trivero	61.000,00	61.518,50	61.979,89
Quota Fondo per servizi provinciali	**4.429.995,73**	**4.468.306,61**	**4.502.397,66**
a dedurre:			
Oneri esercizio funzioni trasferite (1%)	43.199,96	44.683,07	45.023,98
Oneri esercizio funzioni trasferite (fisse)	77.468,53	77.468,53	77.468,53
Quota Fondo per servizi extraurbani del bacino biellese	**4.309.327,24**	**4.346.155,01**	**4.379.905,15**

5.2. Risorse per gli investimenti

Il Programma Triennale Regionale prevede risorse per il finanziamento di tre distinte tipologie di investimento:

- Infrastrutture (progetto MOVICentro e MOVILinea)
- Materiale rotabile;
- Sistemi per la bigliettazione elettronica;.

5.2.1. Infrastrutture – MOVIlinea II

In continuità con il progetto **MOVILinea**, co-finanziato dalla Regione Piemonte nel quadro del precedente accordo di programma, si prevede di intraprendere **ulteriori attività legate all'adeguamento del sistema delle fermate del servizio di trasporto pubblico extraurbano**.

Gli importi da finanziare e la quota di cofinanzaimento regionale saranno oggetto di una specifica convenzione fra Regione e Provincia, corredata da un cronoprogramma degli interventi.

Per il triennio sono previsti due distinti lotti di intervento, di cui uno prevalentemente di fornitura e l'altro prevalentemente di lavori.

5.2.1.1. I LOTTO (Fornitura)

Sostituzione progressiva delle paline sul territorio provinciale: nel corso del progetto MOVILinea 2001/2002 è stata prevista la sostituzione delle paline nell'area di studio di quel progetto (Biella - Cossato - Vallemosso - Trivero - Crevacuore). Questo intervento si pone l'obiettivo di avviare l'estensione della sostituzione a tutto il territorio provinciale, con le stesse finalità:

- Garantire una efficace informazione all'utenza;
- Fornire una immagine omogenea del servizio di trasporto;
- Consentire in maniera univoca l'individuazione della fermata sulla rete stradale.

5.2.1.2. II LOTTO (Lavori)

- **Razionalizzazione, adeguamento o nuova realizzazione di alcuni dei nodi di interscambio unimodali o capolinea di linee di forza**, previsti dalla riorganizzazione dei servizi, da localizzare nei comuni fra: Sagliano Micca, Cavaglià, Biella, Vigliano Biellese, Mongrando, Pettinengo, Graglia, Cerrione.
  Per quanto riguarda i nodi di interscambio, localizzati nella totalità dei casi in aree cittadine, con la compresenza di molte funzioni di tipo urbano e di varie attività di servizio, ci si pone l'obiettivo di innalzare la qualità media complessiva degli spazi, attraverso scelte di arredo urbano coerenti e compatibili con il tessuto esistente: tali nodi potranno venire risolti, dopo opportuna concertazione con i Comuni interessati, attraverso l'applicazione di specifici progetti di riqualificazione urbanistica.
  I progetti di riqualificazione urbanistica dovranno dunque essere concertati con i Comuni interessati, al fine di coordinarne tanto gli aspetti amministrativi quanto quelli tecnici.
- Adeguamento e razionalizzazione di **alcune fermate del servizio scolastico**, caratterizzate da elevato flusso di utenza, con l'obiettivo di agevolare le operazioni di carico/scarico degli studenti, garantendo condizioni minime di sicurezza e di accessibilità al servizio. Possibili localizzazioni degli interveti: Biella (ITIS – Città Studi – Licei – Ist.Geometri), Cossato, Mosso, Trivero, Cavaglià

5.2.2. Materiale Rotabile

Si persegue l'obiettivo dello svecchiamento del parco rotabile adibito ai servizi di trasporto pubblico locale, attraverso la sostituzione di autobus con oltre 15 anni, con l'introduzione di veicoli conformati ai più recenti standard ecologici per ridurre l'impatto sull'ambiente e conseguire gli obiettivi fissati nell'ambito del Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria, approvato con D.G.R. n. 66-3589 del 18 settembre 2006.

In ottemperanza al principio che presiede alla riorganizzazione della rete, dato dal fatto che differenti tipologie di domanda vanno trattate con diverse modalità di esercizio, la Provincia intende riservarsi, in funzione della tipologia di servizio adottata, la possibilità di finanziare l'acquisto del veicolo più adatto a fornire il servizio stesso.

5.2.3. Bigliettazione elettronica

Attraverso la Bigliettazione Elettronica sarà possibile verificare le condizioni di esercizio dei servizi di trasporto pubblico e svolgere un'adeguata attività di monitoraggio, nonché facilitare l'acquisto dei biglietti e l'utilizzo del mezzo pubblico da parte degli utenti. E' pertanto intenzione della Provincia, di avvalersi del finanziamento regionale che copre fino al 50% del costo di acquisto dell'apparecchiatura, prevedendo l'obbligatorietà del co-finanziamento alle aziende nel quadro delle procedure di affidamento dei servizi.

6. L'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI E LE MODALITA' DI GESTIONE

6.1. Premessa

Il quadro normativo attualmente vigente impone agli enti locali di affidare i servizi di trasporto attraverso procedure ad evidenza pubblica e non prevede modalità di affidamento diverse. Il termine per avviare tali procedure è il 31 dicembre 2007. Per questo sono state avviate le attività propedeutiche alla preparazione dei documenti di gara per l'affidamento dei servizi afferenti al bacino biellese.

Per il carattere del servizio che emerge dal quadro conoscitivo sopra espresso, si ritiene che l'attività di predisposizione degli atti per l'affidamento possa venire assunta da questa Amministrazione come occasione per perseguire un miglioramento organizzativo dei servizi che interessano il bacino stesso rispettando il principio di maggiore efficacia ed efficienza nella gestione dei servizi pubblici.

Con la consapevolezza che il miglioramento organizzativo può essere realizzato a partire da un alto grado di integrazione tra servizi urbani ed extraurbani, la prima azione intrapresa da parte dell'Amministrazione Provinciale è stata quella di promuovere uno stretto accordo fra Provincia e Comune di Biella per l'affidamento in un'unica gara del servizio extraurbano e del servizio urbano. Con la stessa ottica si è ritenuto di estendere il discorso alla Provincia di Vercelli, per ottenere una maggiore integrazione funzionale fra i due servizi extraurbani oltre alle possibili economie di scala derivanti da un'unica gestione dei servizi.

6.2. Il Protocollo d'intesa per la gara unica

Attualmente i servizi di Trasporto Pubblico Locale di competenza delle Province di Biella e di Vercelli e dei Comuni di Biella e di Vercelli sono esercitati quasi totalmente da un'unica azienda. Questo modello di esercizio ha consentito di realizzare una programmazione coordinata dei servizi di competenza dei 4 Enti e di orientare le possibili economie di scala ad una organizzazione più efficiente dei servizi.

Le due province e i rispettivi comuni capoluogo, nel perseguire l'obiettivo di migliorare gli attuali livelli di efficienza e di efficacia del servizio, hanno confermato l'utilità anche per il futuro di un esercizio coordinato e integrato dei rispettivi servizi di TPL. Per questa ragione è stato siglato un **protocollo d'intesa** finalizzato a regolamentare le modalità di progettazione e gestione di un'**unica gara per l'affidamento dei servizi di TPL di competenza delle Province di Biella e Vercelli e dei Comuni di Biella e Vercelli**, da bandirsi nel rispetto degli obblighi dettati dalla normativa vigente.

Gli elementi di indirizzo contenuti del Protocollo d'Intesa sono qui di seguito riportati.

6.2.1. Caratteristiche generali della gara

La gara per l'affidamento dei servizi di TPL di competenza dei sottoscrittori dell'atto sarà impostata sugli indirizzi, i criteri e le caratteristiche di seguito specificati:

- la gara dovrà essere improntata sulla garanzia dei principi di equità e di sostenibilità;
- la gara sarà orientata al perseguimento degli obiettivi di ottimizzazione dell'efficacia e dell'efficienza;

- in particolare dovranno essere conseguiti gli obiettivi di funzionale integrazione e coordinamento tra: i servizi extraurbani di competenza delle due Province; i servizi extraurbano ed urbano per ognuna delle aree di conurbazione dei due capoluoghi;
- il servizio oggetto dell'appalto sarà articolato in 4 lotti, ognuno relativo ai servizi di competenza di un Ente;
- i 4 lotti saranno affidati ad un unico gestore;
- per ogni lotto si potranno prevedere differenti forme e gradi di specificazione del servizio e diversi livelli di flessibilità: alcuni lotti potranno, perciò, prevedere una specifica dei servizi "tendenzialmente flessibile", altri una "tendenzialmente rigida"; si dovrà comunque garantire una omogeneità formale nella redazione della specifica tecnica dei servizi da affidare tramite gara;
- ciascun lotto potrà comprendere, nell'ambito delle autonome determinazioni dei rispettivi Enti, oltre ai servizi di TPL, anche altri servizi direttamente a questi relazionati;
- saranno previsti 4 distinti Contratti di Servizio, uno per lotto, ognuno stipulato dall'Ente competente con l'aggiudicatario della gara;
- gli schemi di Contratto di Servizio, pur rispondendo ad un'omogenea impostazione, potranno essere differenziati in relazione alle specifiche di ciascun lotto;
- potranno essere previsti differenti valori di corrispettivo unitario (in funzione della tipologia del servizio e dei costi di produzione) e differenti modelli di remunerazione del servizio (sia del tipo net cost che gross cost).
- le modalità di presentazione delle offerte, il metodo di valutazione ed il correlato sistema di attribuzione dei punteggi risponderanno a requisiti di omogeneità; nell'ambito di ogni lotto si potranno diversificare i pesi attributi ai singoli fattori di valutazione per poter tenere conto delle specificità dei requisiti richiesti;
- per la valutazione di ciascun lotto sarà calcolata e assegnata una quota del punteggio complessivo; tale quota sarà proporzionata alla dimensione economica e produttiva dei servizi inerenti il lotto medesimo.

Gli Enti Affidanti hanno costituito un Gruppo di Coordinamento, con il compito di definire requisiti e contenuti della documentazione da predisporre per l'espletamento della gara. E' stato concordato che Ciascun Ente predisponga la documentazione di sua esclusiva competenza, nel rispetto dei requisiti definiti dal Gruppo di Coordinamento e delle relative tempistiche, impegnandosi a garantire il rispetto della scadenza stabilita dalla normativa vigente.

Per definire e coordinare la specifica tecnica dei servizi negli ambiti territoriali che necessitano di maggiore integrazione funzionale, si è deciso di attivare Gruppi di lavoro a due (Province di Biella e Vercelli, Provincia e Comune di Biella, Provincia e Comune di Vercelli). Ogni Gruppo di lavoro elaborerà i contenuti della specifica per le parti di competenza, nel rispetto dei requisiti e delle scadenze definiti dal Gruppo di Coordinamento.

All'Ente capofila, individuato nella Provincia di Biella, è stato affidato il compito di coordinare le attività che necessitano di una gestione unitaria, di monitorare sulla regolare attuazione del presente atto e di provvedere alla pubblicazione del bando di gara.

6.3. Gli indirizzi per la gara della Provincia di Biella

Come stabilito nel Protocollo d'Intesa la gara sarà articolata in quattro lotti. Uno di essi sarà composto da:

- Servizi extraurbani di competenza della Provincia di Biella;
- Servizi urbani del Comune di Trivero, il cui affidamento sarà delegato alla Provincia di Biella a seguito di stipula di uno specifico accordo di Programma;

6.3.1. Modello di gara: alternativa "net cost" o "gross cost".

La gara può contemplare la convivenza dei modelli "net cost" e "gross cost". Tale opportunità è determinata dagli attuali diversi modelli di contratto di servizio, che sono:

- "net cost" per le due Province;
- "gross cost" per i due Comuni capoluogo.

Le altre tre Amministrazioni definiranno le decisioni a tale riguardo con specifici atti.

La Provincia di Biella ritiene più coerente con gli obiettivi del presente quadro programmatico l'opzione per una gara del tipo "net cost". Il corrispettivo chilometrico a base di gara sarà pertanto definito in base all'assunzione che parte dei costi del servizio sia coperta dai ricavi da traffico generati dagli stessi.

6.3.2. Modello di gara: alternativa "flessibile" o "rigida".

L'impostazione di gara contempla la possibile convivenza dei modelli "flessibile" e "rigido". Tale opportunità è determinata da differenti orientamenti delle quattro Amministrazioni.

La struttura della rete definita nel presente quadro programmatico può trovare maggiori probabilità di attuazione impostando una gara con un contenuto livello di flessibilità. Pertanto, il servizio messo a gara, coerentemente con l'impostazione adottata per la sua riorganizzazione, potrebbe essere suddiviso in 3 macro componenti:

- I servizi destinati a **studenti**, **lavoratori** e **pendolari**: non saranno oggetto di proposta progettuale da parte dei concorrenti, in quanto dovranno essere programmati ad hoc, caso per caso ed anno per anno, in relazione alle specifiche esigenze dei clienti; la Specifica dei Servizi ne definirà pertanto i requisiti prestazionali e una possibile strutturazione riferita alla attuale domanda. Tale strutturazione avrà carattere esemplificativo.
- La **rete di forza** del bacino provinciale: sarà predefinita dalla Specifica dei Servizi, e perciò non sarà oggetto di proposta progettuale da parte dei concorrenti.
- La **rete secondaria** e di ambito locale ed i **servizi del fine settimana**: la loro strutturazione ed organizzazione sarà oggetto di offerta da parte dei concorrenti. La Specifica dei Servizi conterrà indicatori che ne definiscono i requisiti minimi (prescrizioni che le offerte devono necessariamente soddisfare) ed obiettivo (cui è relazionata parte della valutazione in sede di gara).

Un adeguato grado di flessibilità nella programmazione dei servizi dovrà essere garantito dalla regolazione del rapporto contrattuale tra Provincia e Gestore per introdurre le variazioni al programma conseguenti agli esiti delle sperimentazioni. La regolazione dovrà quindi tradursi in una **flessibile gestione del contratto**, che consenta alla Provincia di modificare parzialmente il servizio aggiudicato, nel rispetto del vincolo di non peggiorare il quadro globale di sostenibilità finanziaria dell'esercizio, risultante dall'offerta formulata dal gestore in sede di gara.

La flessibile gestione sarà favorita dall'implementazione di specifici strumenti di controllo e verifica di cui la Provincia dovrà dotarsi, regolamentati dal Contratto di Servizio e finalizzati a verificare l'efficacia e l'efficienza:

- ex post: del servizio erogato,
- ex ante: di progetti di modifica del servizio.

Tali strumenti consistono in:

- obblighi posti al Gestore circa la fornitura di dati,
- indagini di frequentazione,
- monitoraggio di specifici indicatori di efficacia e di efficienza,
- verifiche ispettive,
- implementazione dei sistemi AVL/AVM e di bigliettazione elettronica, prevista dalla disciplina di gara.

6.3.3. Indirizzi per la valutazione delle offerte

Per garantire il raggiungimento degli obiettivi fissati e tradotti nei contenuti dei documenti di gara, il metodo di valutazione utilizzato dalla Commissione Giudicatrice per il lotto afferente la Provincia di Biella, dovrà privilegiare la qualità del servizio offerto e la capacità di interpretazione dell'esigenza di rimodulazione del servizio, che i concorrenti potranno dimostrare con l'elaborazione di uno specifico progetto.

La gara mira a conseguire un miglioramento reale della qualità del servizio. Pertanto gli elementi cui si attribuirà prioritaria importanza in sede di valutazione delle offerte saranno:

- L'**offerta di servizio**, valutata con riferimento agli indicatori definiti dalla Specifica dei Servizi, limitatamente alla rete secondaria e di ambito locale ed ai servizi del fine settimana;
- La **dimensione di risorse proprie** che i concorrenti si impegnano ad investire per mantenere/migliorare gli attuali standard qualitativi del servizio.

Nel disciplinare il metodo di valutazione occorrerà tenere conto, oltre che dell'obiettivo di "ottenere il meglio", anche delle condizioni di sostenibilità finanziaria dell'offerta: si dovrà, pertanto, evitare che il necessario stimolo alla concorrenza (che deve ispirare la definizione del sistema dei punteggi) travalichi in un sistema che spinga i concorrenti a formulare offerte poi concretamente non sostenibili.

6.3.4. Il rispetto delle condizioni di par condicio fra i concorrenti

Per adempiere ai dettami imposti dalla normativa nazionale e sovranazionale a tutela del regime di concorrenza, la gara rispetterà il requisito della *par condicio* tra i concorrenti.

Il Capitolato di gara conterrà informazioni relative a:

- Attuale struttura del servizio;
- Dati e stime sulla domanda di mobilità;
- Dotazioni organiche che dovranno essere trasferite al nuovo gestore in caso di subentro;
- Documentazione tecnico-funzionale descrittiva dei beni essenziali che dovranno essere acquistati e/o utilizzati dal nuovo gestore in caso di subentro ed atti che disciplinano le condizioni di acquisto e/o di utilizzo.
- Investimenti pubblici programmati di interesse del TPL.

6.3.4.1. Attuale struttura del servizio

L'informativa si sostanzia nella fornitura del data base contenente il più recente programma di esercizio, gestito dalla Provincia con le piattaforme informatiche Omnibus e VISUM.

6.3.4.2. Dati e stime sulla domanda di mobilità

L'informativa si sostanzia in dati relativi alla domanda di mobilità ed a quella soddisfatta dall'attuale servizio di trasporto pubblico ed in dati descrittivi del contesto socio-economico-territoriale.

6.3.4.3. Dotazioni organiche che dovranno essere trasferite al nuovo gestore in caso di subentro

Sono forniti gli elementi essenziali (normativi ed economici) dei contratti di secondo livello e l'anagrafica (non nominativa) di gruppi omogenei di dipendenti con indicazione di: azienda in cui sono occupati, loro numerosità, costo aziendale, inquadramento contrattuale (area professionale - area operativa - sezione specifica - profilo - parametro contrattuale), ore settimanali da contratto, fascia di età.

6.3.4.4. Documentazione tecnico-funzionale descrittiva dei beni essenziali

Sono qualificati essenziali i beni, tra quelli utilizzati dall'attuale gestore, che sono strettamente necessari per l'esercizio del servizio di trasporto a base di gara e che, se non fossero resi disponibili, dovrebbero essere "sostituiti" da beni analoghi che richiederebbero un tempo di acquisizione/attrezzaggio (dato dalla sequenza di ordine + fornitura/costruzione + avviamento/messa in esercizio) maggiore del periodo (previsto dal Bando di gara) intercorrente tra le date di aggiudicazione definitiva e di inizio del servizio.

Oltre a questi, saranno contemplati i beni utilizzati dagli attuali gestori "non strettamente necessari per l'esercizio dei servizi di trasporto" ma per i quali valgono entrambe le seguenti condizioni:

- la presenza di tali beni (tra le dotazioni che il gestore deve avere per l'esercizio dei servizi di trasporto) è esplicitamente richiesta dal Capitolato oppure è elemento di valutazione dell'offerta,
- se non fossero resi disponibili, dovrebbero essere "sostituiti" da beni analoghi che richiederebbero un tempo di acquisizione/allestimento (come sopra definito) di durata tale da non consentire al concorrente di soddisfare la richiesta del Capitolato o da determinare condizioni discriminanti ai fini della valutazione delle offerte dei concorrenti.

Tenuto conto delle caratteristiche della gara, in base alla definizione sopra data ed assumendo che il periodo intercorrente tra le date di aggiudicazione definitiva e di inizio del servizio sia dell'ordine di 2-3 mesi, si qualificano come beni essenziali:

- la maggior parte degli autobus necessari per l'espletamento dei servizi automobilistici, potendosi solo escludere quelli a più elevata anzianità, poiché non rispondenti a fissati requisiti qualitativi e/o acquisibili sul mercato dell'usato;
- le maggiori rimesse e depositi;
- i principali impianti di fermata.

In esecuzione dell'art. 18 Dlgs 422/97 come modificato dall'art. 45 Legge 266/2002, la Provincia deve garantire la disponibilità dei beni essenziali a condizioni non discriminanti e, perciò, eque (in particolare un equo costo di cessione o un equo canone di utilizzo). Ciò presuppone la preventiva definizione di accordi tra la Provincia ed i proprietari dei beni qualificati come essenziali.

All'atto della stesura di questo PTS, gli accordi relativi alla resa disponibilità dei beni essenziali sono in corso di definizione.

In caso di mancata definizione degli accordi il Bando di gara dovrà prevedere un congruo termine per il "tempo di acquisizione/allestimento".

6.3.4.5. Investimenti pubblici programmati di interesse del TPL.

L'informativa relativa agli investimenti si sostanzia nella specificazione delle risorse finanziarie pubbliche a diverso titolo rese disponibili per il TPL e degli investimenti infra-sovrastrutturali programmati.

6.3.5. Procedura di gara

La procedura di gara sarà definita con la pubblicazione del bando.

Si ritiene di escludere l'opzione della procedura negoziata per i seguenti motivi:

- il verosimilmente limitato numero di partecipanti, che determinerebbe un alto "rischio" di accordi tra i concorrenti, con conseguente riduzione del tasso di concorrenzialità;
- la cogenza dell'affidamento, che può porre l'Ente affidante nella condizione di dovere accettare condizioni non particolarmente favorevoli;
- la natura stessa della procedura, il cui utilizzo è più consono al caso di gara per la cessione di quote di un'azienda pubblica che non al caso di gara per l'affidamento dei servizi.