



CITTÀ DI BRA

Provincia di Cuneo

Ripartizione Lavori Pubblici

Servizio Mobilità e Trasporti Pubblici

Spett.le Agenzia della Mobilità Piemontese

Pec: mtm.torino@cert.ruparpiemonte.it

Mail: consultazioni@mtm.torino.it

Bacino di Cuneo – Conurbazione di Bra

Oggetto: Considerazioni, suggerimenti, richieste per la redazione del nuovo Piano Integrato della Mobilità Pubblica e accessibilità di Bacino da inserire nel nuovo bando di gara dei futuri affidamenti dei servizi di TPL nel bacino Sud del Piemonte.

Il presente documento è stato redatto seguendo la traccia indicata all'Agenzia a seguito della delibera di indirizzo del CDA.

Gli argomenti trattati sono, in buona parte, gli stessi già riportati nei documenti approvati dalle Assemblee di Bacino e inviati all'Agenzia quali contributi per la proroga dei contratti di TPL e inseriti nei DUP degli ultimi anni.

Per non essere ripetitivi e prolissi, abbiamo estrapolato dai vari documenti di riferimento solamente alcuni argomenti puntuali riguardanti prioritariamente il trasporto su gomma, non escludendo collegamenti con quelli su ferro per le implicazioni dell'intermodalità che, stante la mutata situazione nel tempo, necessitano, a nostro parere di essere rivisti o impostati diversamente.

Per facilitare la lettura, i singoli punti trattati sono riscritti integralmente (previa indicazione del documento dal quale sono stati ripresi) e a seguito sono indicati i suggerimenti e le proposte della Conurbazione di Bra, scritti in caratteri diversi.

Tutti quelli non ripresi sono da ritenersi validi.

Argomentazioni trattate:

- (da "Raccolta elementi ...") In generale, la parità di risorse può essere un criterio valido per i servizi esistenti, ma per i servizi di nuova introduzione con valenza provinciale occorre prevedere risorse aggiuntive dedicate, come ad esempio per il nuovo Ospedale di Verduno. È necessario che si individuino risorse aggiuntive (o si confermino quelle già disposte), sia per i servizi già attuati, sia per finanziare nuove linee per facilitare l'affluenza all'ospedale non solo da Alba e da Bra, ma anche dai territori circostanti.

Attualmente le corse di TPL istituite per collegare l'Ospedale di Verduno a Bra sono state solo parzialmente finanziate riducendo i servizi sulle altre linee dell'attuale conurbazione con soppressioni complete di alcune (Linea 3 e 5) e il ridimensionamento delle altre. La restante parte di finanziamento non trova ad oggi copertura nelle risorse disponibili.

*E' pertanto necessario che si individuino "risorse aggiuntive", sia per i servizi soppressi sulle altre linee e quindi da ripristinare, sia per finanziare nuove linee per facilitare l'affluenza all'Ospedale non solo da Bra e da Alba ma anche dai territori limitrofi circostanti. **Importante perciò chiarire "in via definitiva" la copertura del finanziamento dei servizi per "i" nuovi ospedali.** Vedasi in proposito anche il Progetto del Servizio a Chiamata per i poli sanitari del Bacino SUD-EST (D.U.P. 2025-2027 SERVIZI FLESSIBILI pag. 67 punto 4.1.1.1)*

- (da "Raccolta elementi ...") prevedere eventuali modifiche alla rete, dove le nuove esigenze di mobilità emerse in questo periodo (ad esempio a causa dell'introduzione dello smart working) rendono inadeguata la rete storica.

Prevedere la revisione della Conurbazione di Bra in occasione dell'entrata in servizio della nuova scuola in Via S. Sartori che ospiterà l'Istituto di Istruzione Secondario Superiore E.Guala a partire dal 2026, che prevede lo spostamento di circa 1000 studenti (e rispettivi docenti) che in precedenza gravitavano nell'area del Movicentro.

- (dal Patto della mobilità) organizzare le reti urbane con logiche di intermodalità e facendo sinergia ove possibile con i servizi extraurbani esistenti, con particolare attenzione all'identificazione dei nodi principali e alla razionalizzazione degli orari di esercizio, mediante il cadenzamento delle partenze e degli arrivi.

L'indicazione di organizzare le reti urbane e possibilmente extraurbane con la logica dell'intermodalità e dei nodi in sinergia tra loro e/o con il sistema ferroviario SFM4 e SFM/B, è stata pienamente realizzata nella stazione di Bra in occasione della riorganizzazione completa della Conurbazione nel 2019.

ES.: I treni in arrivo a Bra da Torino e da Alba allo stesso minuto 29, si incrociano e ripartono entrambi al minuto 31. I BUS delle sette linee della conurbazione e delle due extraurbane (Linea 35 e 415) arrivano tutti, contemporaneamente, al Movicentro (vicinissimo ai treni) al minuto 25 e ripartono tutti al minuto 35 (cioè, arrivano 6 minuti prima della partenza dei treni e ripartono 6 minuti dopo l'arrivo dei treni).

In quei 6 minuti "prima" e "dopo" avviene l'interscambio dei viaggiatori tra le due modalità di trasporto.

Il sistema, sulla carta perfetto, deve sovente, fare i conti con gli eventuali ritardi di una delle due modalità di trasporto. Si ritiene pertanto necessario, in collaborazione con l'Agenzia e con Trenitalia, studiare una qualche forma di collegamento (schermo visibile reciprocamente che informi di eventuali piccoli ritardi, alert...) tra gli addetti dei due vettori per introdurre un qualche "sistema di elasticità" in caso di ritardi di breve entità (es. pochi minuti).

Si ritiene pertanto necessario, in collaborazione con l'Agenzia e con Trenitalia, studiare una qualche forma di coordinamento tra le sale operative del servizio su gomma e di Trenitalia per conciliare ritardi minimi dei due vettori e garantire le coincidenze. Inoltre, si chiede maggiore integrazione dell'informazione ai viaggiatori (riepilogo delle partenze visibile reciprocamente in Stazione e nel Movicentro che informi delle partenze programmate con treni e bus integrati nello stesso elenco).

Da Indicazioni e indirizzi dell'Assemblea di Bacino

- *per le finalità di cui al punto precedente, trasmettere periodicamente (bimestralmente) alle città con più di 15.000 abitanti della provincia (le "7 sorelle") i dati di frequentazione e di puntualità del servizio TPL che interessa il territorio al fine di consentirne un puntuale monitoraggio, anche tramite l'accesso per i Comuni ai dati dei percorsi GPS¹*

1 Cfr. art. 3 del contratto 2011-2016: punto 3.5 - [Il gestore trasmette al comune, entro 15 giorni dalla fine di ogni mese, il "rapporto di servizio", contenente la rendicontazione del servizio effettuata nel mese precedente. Il rapporto redatto in formato digitale su un foglio di calcolo MS-EXCEL o OpenOffice Calc o altro concordato con il Comune, contiene la descrizione di tutte le corse con a margine i chilometri effettuati] - --[Entro il 31 marzo di ciascun anno il gestore deve trasmettere il rapporto di servizio generale riferito all'anno precedente, contenente i dati di sintesi riepilogativi annui coerenti con le rendicontazioni mensili presentate nel corso dell'anno. In caso di discordanza tra il rapporto generale e quanto accertato d'ufficio dal Comune, anche mediante l'ausilio di supporti tecnologici quali la rilevazione satellitare degli autobus] -

Si condivide pienamente l'impostazione di riferimento per le procedure e tempistiche afferenti le modalità di comunicazione dei dati contenute nel sopra citato paragrafo, il richiamo 1, in calce, è esaustivo. Ma pur essendo previsto nei contratti precedenti un monitoraggio puntuale, questo è stato sempre completamente disatteso, nonostante la esplicita richiesta, l'accesso ai dati dei percorsi GPS sono stati negati al nostro comune.

Avere a disposizione i dati consente da un lato una conoscenza oggettiva del servizio non basato su sporadiche segnalazioni dei cittadini (che pure si rivolgono in primis all'ente comunale) e di pianificare correttamente i servizi individuando l'ottimizzazione dei miglioramenti da apportare.

Da Raccolta elementi (pag. 6)

- *Al fine di ampliare il bacino di utenza dei servizi di TPL, si richiede, inoltre, di valutare l'attivazione di servizi di pagamento dei biglietti di trasporto direttamente sul mezzo con le principali carte di credito/debito presenti sul mercato oltre che tramite app.*

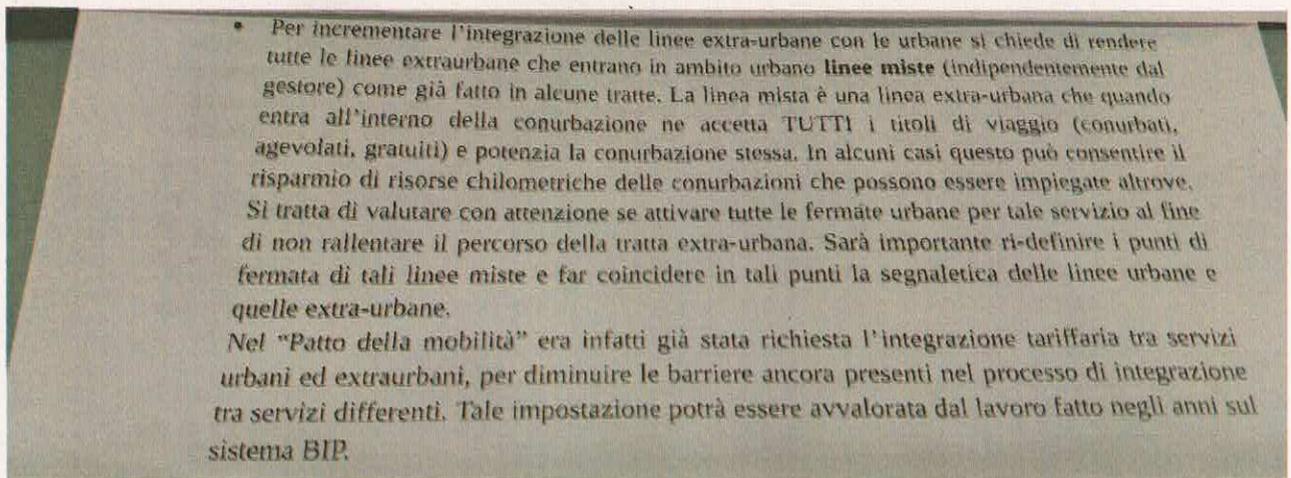
Riteniamo importante disincentivare il ricorso della bigliettazione a bordo con pagamento in denaro contante. E' un sistema che crea perdita di tempo e sovente, se cumulato, provoca un ritardo tale da perdere il collegamento con il treno.

Per agevolare l'uso saltuario del TPL, in alternativa al contante oltre a quanto previsto nel sopra citato paragrafo si propone di prevedere apposite convenzioni per una bigliettazione semplice (singola corsa) presso gli esercenti locali (tabaccherie, bar, edicole, etc).

Si ravvisa pertanto la necessità di porre come OBBLIGO in capo al nuovo concessionario, e non come possibilità, di disporre l'acquisizione di biglietti del TPL possa avvenire presso attività ed esercizi commerciali, in un congruo numero minimo (per un numero pari ad almeno 10-15, inclusi centri commerciali presenti sul territorio compreso le Frazioni e i comuni conurbati) riducendo il ricorso al sovrapprezzo, conseguente all'acquisto del biglietto direttamente sull'autobus, che di fatto disincentiva l'utilizzo del servizio.

Si richiede inoltre di prevedere l'integrazione tariffaria (anche per abbonamenti) con Trenitalia, in modo che un viaggiatore possa acquistare in un'unica soluzione il biglietto del treno e quello della conurbazione per raggiungere la destinazione con un solo titolo di viaggio. È un'esigenza sentita specialmente per i principali punti di interesse dell'area servita (come l'università di Pollenzo) che attirano numerosi utenti occasionali, che sarebbero facilitati se potessero acquistare entrambi i biglietti/abbonamenti in un unico canale. Soluzione ancora più richiesta dopo la sperimentazione per l'Ospedale di Verduno, dove Trenitalia vende la soluzione completa e sul sito compare "Verduno Ospedale" con interscambio a Bra

Dalla prima Raccolta elementi



La soluzione prospettata per incrementare l'integrazione tra le linee extraurbane e urbane nelle tratte di "percorso comune" in ambito urbano e delle Conurbazioni (linee miste) è condivisa dalle Amministrazioni dei Comuni della Conurbazione di Bra, in quanto da loro stessi proposta e portata avanti da anni, proprio in tal senso.

Purtroppo negli esperimenti in atto nella Conurbazione di Bra tra le linee extraurbane 35 e 415 e la linea 4 urbana, non stanno dando i risultati sperati in quanto si riscontrano resistenze e comportamenti diversi tra i vari gestori del servizio. **Si auspica che la soluzione prospettata venga contrattualmente prevista.**

Da Raccolta elementi pag. 4/5

- *Con riferimento alla Bra-Cavallermaggiore e alla Saluzzo-Savigliano, pur rimarcando la priorità di ripristino urgente del servizio ferroviario², si chiede che i percorsi degli autobus siano più efficacemente utilizzati con tratte più ampie, magari accogliendo il percorso ferroviario, già proposto nel documento "Raccolta degli elementi per la redazione del programma triennale 2022-2024 Bacino Sud-Ovest", Alba-Bra-Cavallermaggiore-Savigliano-Saluzzo.*

2 Dal documento "Raccolta degli elementi ...", sez. 2.3 "Sulle linee ferroviarie è necessario almeno ripristinare la situazione del TPL pre-COVID-19 (si ricorda che nei giorni feriali erano previsti 16 treni/giorno R Saluzzo-Savigliano e 30 treni/giorno R Bra-Cavallermaggiore)".

Pur rimarcando l'urgenza del ripristino del servizio ferroviario sulla Bra – Cavallermaggiore con le modalità previste nel richiamo 2 sopra citato, si condivide la proposta che i BUS sostitutivi prevedano "percorsi di avvicinamento" alle fermate ferroviarie (e magari prevederne altre nell'attraversamento di affollati agglomerati urbani).

Per tentare di superare gli inconvenienti elencati nel paragrafo successivo si propone di valutare che l'entrata e l'uscita dei BUS da Bra avvenga percorrendo la tangenziale (anche in previsione dell'apertura della nuova Scuola di Via S. Sartori posizionata a NORD/OVEST).

Da Raccolta elementi pag. 4/5

- *Rilevando che al momento il bus sostitutivo Bra-Cavallermaggiore (oltre a non ricalcare il numero di corse del servizio ferroviario sospeso per il COVID) non garantisce la coincidenza con i treni RV per il mare (Savona) o per la montagna (Cuneo-Limone) si chiede di fornire tale possibilità per i cittadini dell'Albese e Braidese.*

I motivi dei ritardi dei Bus sostitutivi che, sovente, non garantiscono la "coincidenza" a Cavallermaggiore con i treni Regionali Veloci (R.V.) per Savona e Cuneo (mare e montagna) sono principalmente dovuti:

1. *alle interferenze con il passaggio a livello di Bra. In caso di ritardo dei treni da Alba essi accumulano ritardi*
2. *alle difficoltà a percorrere Via Piumati (molto stretta) intasata da auto in coda e ferme proprio a causa del passaggio a livello. L'uso poi di Bus di dimensioni sproporzionate nelle corse non studentesche peggiora la situazione.*
3. *Inoltre, il ritardo maturato a Bra si trascina e determina l'arrivo al passaggio a livello di Cavallermaggiore già chiuso per l'arrivo e partenza degli R.V. da e per Savona e Cuneo.*

Al verificarsi di tali situazioni, non facilmente pianificabili, i viaggiatori che intendono "garantirsi" la coincidenza sono costretti ad un "lungo giro" a Carmagnola, con spreco di tempo e denaro.

- (dal Patto della mobilità) Altro aspetto di primaria importanza è sicuramente il proseguimento del **rinnovamento del parco mezzi** da parte delle Aziende che gestiscono il servizio, con il miglioramento concreto dell'attenzione a temi quali il rispetto per l'ambiente e la sicurezza dei passeggeri con l'inserimento di veicoli elettrici laddove opportuno dal punto di vista dell'esercizio.

In occasione del rinnovo dei mezzi dedicati al servizio T.P.L., si chiede che oltre ai temi di carattere ambientale, particolare attenzione vada posta al "dimensionamento" degli stessi, in relazione:

- All' "ampiezza" delle vie da percorrere (considerando i parcheggi ai lati)
- Agli incroci tra Bus che viaggiano in senso opposto

Il ricorso all'uso dei Bus elettrici non deve essere sporadico, bensì la "nuova normalità".

- (dal Patto della mobilità) allestimento di un Ufficio Relazioni con il Pubblico - **URP** - raggiungibile agevolmente tramite trasporto pubblico nelle città che ne sono ancora prive anche con interventi infrastrutturali nelle stazioni e nei nodi di interscambio principali. Si fa riferimento in particolare alle infrastrutture realizzate negli scorsi anni con il progetto "Movicentro" della Regione Piemonte, dedicando gli spazi esistenti a funzioni di supporto alla mobilità (biglietterie, sale d'attesa, ecc) ma non solo, al fine di migliorare l'utilizzo da parte dell'utenza e renderle veri e propri punti nodali delle reti di trasporto esistenti.

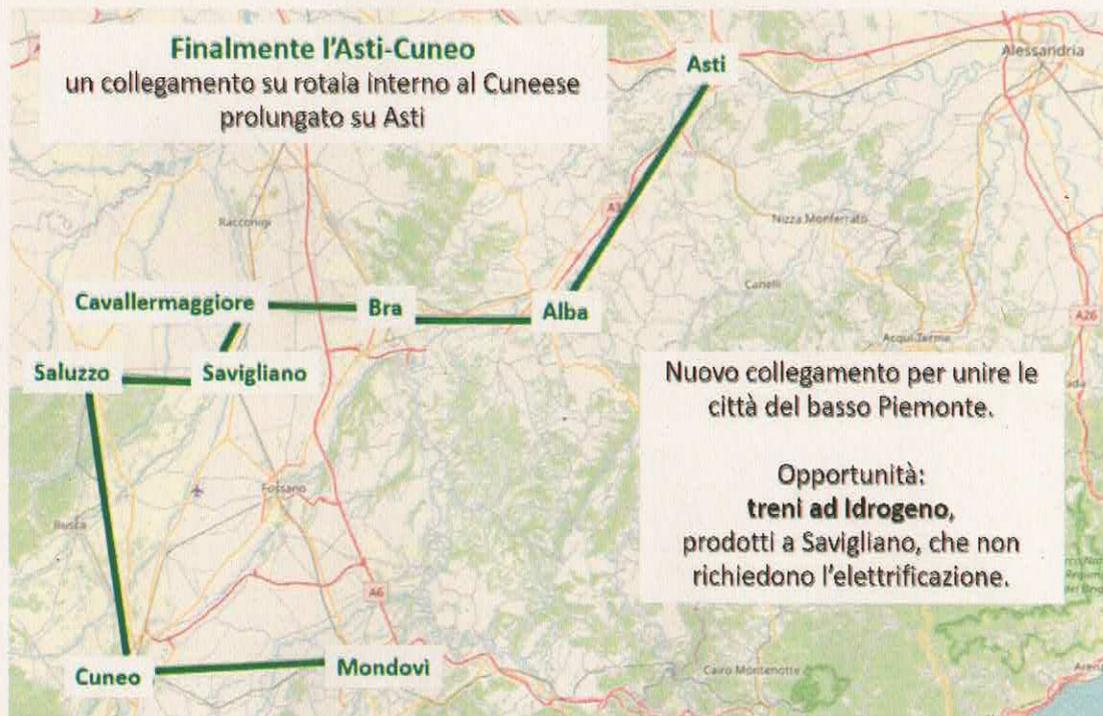
A tal proposito il comune di Bra a seguito della nota di AMP del 31/10/2024 prot.14319, ha inviato all'Agenzia in data 15/11/2024 ns. prot. 55739/2024 la documentazione riferita al Movicentro finalizzata alla predisposizione delle relazioni di affidamento e dei successivi bandi di gara dei servizi di TPL, che prevede:

- la realizzazione di uno spazio destinato a sala d'attesa e biglietteria per il TPL, a cura del Comune di Bra, mentre **la fornitura degli arredi e la successiva gestione dei locali, compresi i relativi costi gestionali, inclusa la presenza in loco di personale, POSTA IN CAPO AL NUOVO CONCESSIONARIO DEL SERVIZIO DI TPL;**
- tali locali saranno resi completamente autonomi dal punto di vista impiantistico e funzionale, rispetto alla restante parte del Movicentro;
- L'azienda aggiudicataria dell'appalto del servizio di TPL dovrà occuparsi dell'allestimento, mantenimento dei locali e del personale addetto al front-office;

UNO SGUARDO AL CONTESTO PROVINCIALE

Sebbene il presente documento sia finalizzato alla redazione del Piano integrato della mobilità che riguarda specificamente il trasporto su gomma, non si può ignorare che questo sia innestato su una struttura portante rappresentata dal trasporto ferroviario. In particolare esiste la direttrice Torino- Savona con la sua variante Torino – Cuneo che attraversa da nord a sud la provincia di Cuneo.

A questa direttrice consolidata e portante, se ne sta affacciando un'altra che possiamo considerare est-ovest: niente altro che la ri-attivazione delle linee ferroviarie di cavouriana memoria: Mondovì-Cuneo-Saluzzo-Savigliano-Bra-Alba-Asti.



Infatti, le principali indicazioni sull'evoluzione dei trasporti presenti nel Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PMRT), fondate su analisi della domanda di mobilità, hanno evidenziato chiaramente le macro-aree a domanda elevata da servire prioritariamente sul Piemonte, affinché i trasporti siano volano per la crescita economica e sociale, altrimenti la loro mancanza diventerebbe un ostacolo alla crescita del benessere dei cittadini (mappa sintetica estratta dal PRMT in Figura 1).

Come mostrato in Figura 1, le "Sette Sorelle" Cuneo, Saluzzo, Savigliano, Fossano, Mondovì, Bra e Alba già nel 2018 (ancora di più negli anni a seguire) sviluppavano una domanda di mobilità passeggeri elevata, a cui aggiungere il collegamento verso Asti. Tuttavia, tali bisogni sono soddisfatti in prevalenza con il mezzo privato. Senza un collegamento ferroviario, il Cuneese non riuscirà a rispettare gli obiettivi di riduzione delle emissioni e a risolvere i problemi di inquinamento (polveri sottili, ecc.) e delle altre esternalità di un utilizzo massivo del mezzo privato. Esistono pertanto le condizioni per collegare dal punto di vista ferroviario le "Sette Sorelle" e Asti.

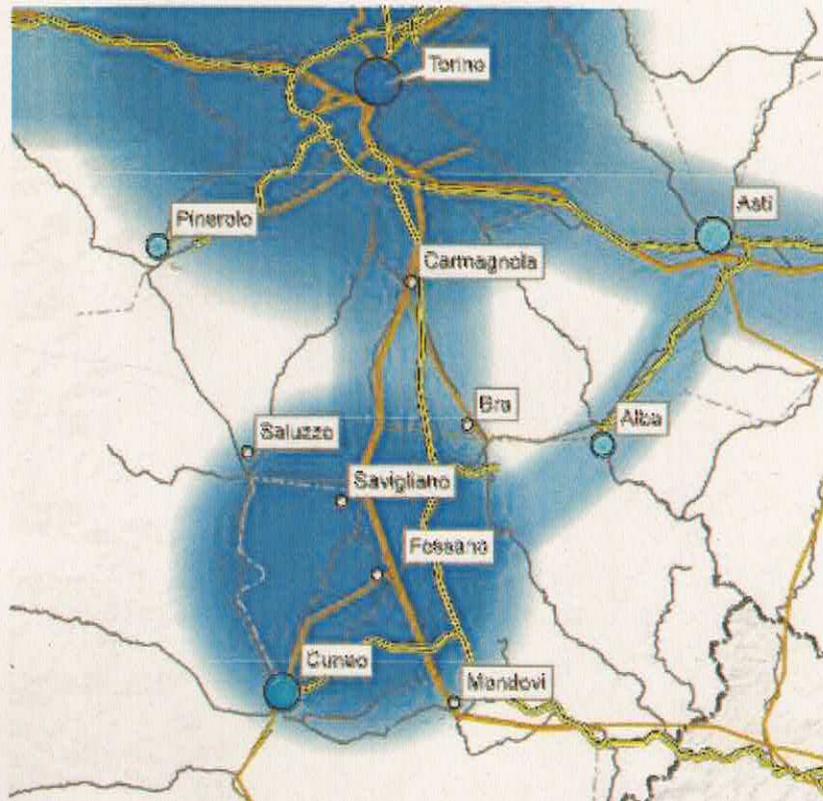


Figura 1 – Piano Reg. della Mobilità e dei Trasporti (2018): evidenzia il bacino di Cuneo come cluster multi-polare (le 7 Sorelle) con elevata domanda di trasporto tra loro.

Considerando che è stata appena riaperta la tratta Cuneo – Saluzzo – Savigliano e nel 2023 è stata ripristinata la linea Alba – Asti, nel bilancio regionale è già compresa buona parte del “nuovo collegamento” Cuneo-Asti e manca solo più il tratto “centrale” Savigliano-Bra-Alba. Completare con tale tratta permetterebbe di raggiungere notevoli risultati, ampliando notevolmente l’esigenza di mobilità soddisfatta, in coerenza al Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti della Regione Piemonte.

Tuttavia, il nuovo collegamento è realizzabile attualmente solo con treni diesel, siccome l’infrastruttura ferroviaria tra Mondovì-Cuneo-Saluzzo-Savigliano-Bra-Alba-Asti è quasi tutta da elettrificare. Inoltre, in alcuni tratti l’aggiunta della linea elettrica richiederebbe ingenti lavori per ampliare la sagoma delle gallerie presenti.

Questo vincolo può diventare un’opportunità: il passaggio a veicoli ad idrogeno. Infatti, i trasporti ferroviari su tali linee sono considerati tra i settori cosiddetti *hard-to-abate*, cioè la riduzione di emissioni di anidride carbonica è molto difficile e il passaggio all’idrogeno può rappresentare la soluzione.

Inoltre, le Amministrazioni Pubbliche devono tenere conto che tra le risorse del bacino Cuneese vi sia una vivace attività industriale, ma, tra di esse, ve ne sono alcune nei settori in cui l’elevato fabbisogno energetico difficilmente potrà essere migrato a fonti sostenibili, se non attraverso l’uso dell’idrogeno. Quindi, è compito della Politica indicare la strada e supportare l’avvio di un mercato regionale (e Cuneese) dell’idrogeno, scegliendo di impiegare sulle proprie linee non elettrificate nuovi treni ad idrogeno. La decisione avrà ricadute strategiche importanti sull’intera società, non soltanto per l’impatto positivo sui trasporti, ma anche sul tessuto manifatturiero perché potrà accedere a questa nuova soluzione energetica, ottimizzando l’investimento in sinergia con il trasporto su ferro (cfr progetti come l’Hydrogen Valley del Monviso, dove lo sviluppo di infrastrutture per la produzione e la distribuzione dell’idrogeno sono state concepite a supporto del sistema industriale locale e del TPL su gomma).

In aggiunta, a Savigliano vi è uno dei maggiori stabilimenti europei dei treni ad idrogeno e ha già prodotto nuovi convogli per commesse di territori limitrofi come la Lombardia. Quindi, la scelta avrebbe ricadute positive anche occupazionali dirette e sull'indotto.

Quindi, c'è bisogno del servizio, il contesto è favorevole ed è presente l'azienda che può soddisfare l'offerta, il territorio cuneese ha tutti gli attributi per essere un sito di sperimentazione.

Infine, questo nuovo collegamento è coerente con i progetti del bacino Sud-Est confinante, perché l'eventuale servizio ad idrogeno Cuneo-Asti potrà essere in sinergia con l'Asti-Casale-Mortara. Anzi, potrebbe essere prolungato sino a Milano, come accadeva un tempo, rappresentando un ottimo biglietto da visita non solo per il Cuneese e l'Astigiano, ma per tutto il Piemonte.

Bra, 14 gennaio 2025

Assessore Trasporti Pubblici - Mobilità Sostenibile

Arch. Francesca Amato



Sindaco

Giovanni Fogliato