

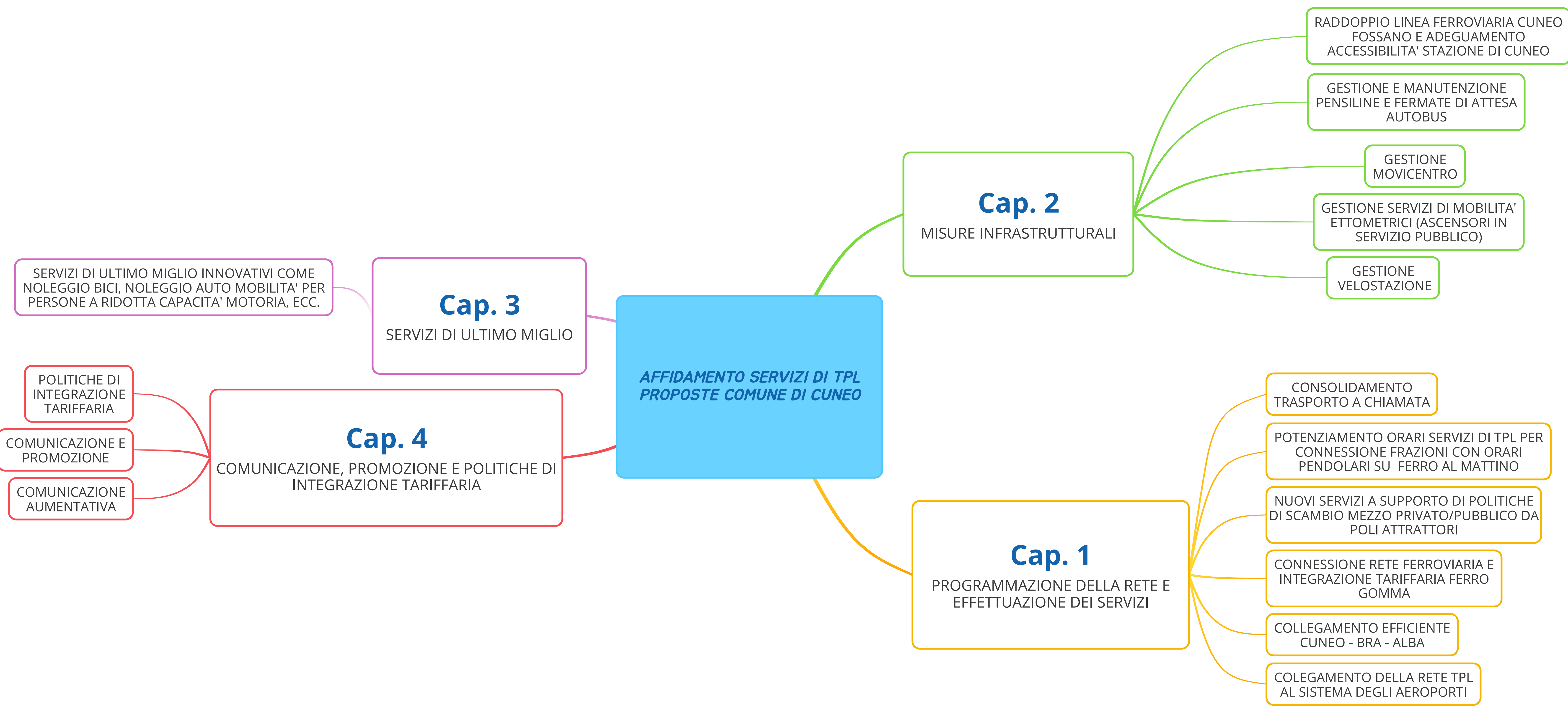


PIANO PROVINCIALE DELLA MOBILITÀ E AFFIDAMENTO SERVIZI DI TPL NEL BACINO DI CUNEO

**Indicazioni politiche e tecniche per la
redazione del piano e dei bandi di gara**



Figura 1-Cuneo vista dall'alto - Foto di Tino Gerbaldo



SERVIZI DI ULTIMO MIGLIO INNOVATIVI COME NOLEGGIO BICI, NOLEGGIO AUTO MOBILITA' PER PERSONE A RIDOTTA CAPACITA' MOTORIA, ECC.

Cap. 3
SERVIZI DI ULTIMO MIGLIO

POLITICHE DI INTEGRAZIONE TARIFFARIA
COMUNICAZIONE E PROMOZIONE
COMUNICAZIONE AUMENTATIVA

Cap. 4
COMUNICAZIONE, PROMOZIONE E POLITICHE DI INTEGRAZIONE TARIFFARIA

**AFFIDAMENTO SERVIZI DI TPL
PROPOSTE COMUNE DI CUNEO**

Cap. 2
MISURE INFRASTRUTTURALI

RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA CUNEO FOSSANO E ADEGUAMENTO ACCESSIBILITA' STAZIONE DI CUNEO
GESTIONE E MANUTENZIONE PENSILINE E FERMATE DI ATTESA AUTOBUS
GESTIONE MOVICENTRO
GESTIONE SERVIZI DI MOBILITA' ETTOMETRICI (ASCENSORI IN SERVIZIO PUBBLICO)
GESTIONE VELOSTAZIONE

Cap. 1
PROGRAMMAZIONE DELLA RETE E EFFETTUAZIONE DEI SERVIZI

CONSOLIDAMENTO TRASPORTO A CHIAMATA
POTENZIAMENTO ORARI SERVIZI DI TPL PER CONNESSIONE FRAZIONI CON ORARI PENDOLARI SU FERRO AL MATTINO
NUOVI SERVIZI A SUPPORTO DI POLITICHE DI SCAMBIO MEZZO PRIVATO/PUBBLICO DA POLI ATTRATTORI
CONNESSIONE RETE FERROVIARIA E INTEGRAZIONE TARIFFARIA FERRO GOMMA
COLLEGAMENTO EFFICIENTE CUNEO - BRA - ALBA
COLEGAMENTO DELLA RETE TPL AL SISTEMA DEGLI AEROPORTI

Premesse

La presente relazione contiene gli indirizzi politico-tecnici da parte del comune di Cuneo al fine di fornire ai tecnici incaricati di redigere Piano Integrato della Mobilità Pubblica e Accessibilità del Bacino Sud e all'agenzia della Mobilità Piemontese (AMP) che sta redigendo i documenti per l'espletamento della gara di appalto per l'affidamento dei servizi di TPL nel Bacino SUD le indicazioni che, in qualità di Ente soggetto di delega per la Conurbazione di Cuneo l'amministrazione comunale ritiene necessari essere tenuti in conto per garantire un accesso e un livello dei servizi ai cittadini.

Il focus che entrambe le programmazioni per le quali il presente documento è redatto è anche relativo alla tematica relativa alla qualità dell'aria per cui la Regione Piemonte è soggetta a procedura di infrazione comunitaria e per il quale il TPL unitamente ad altre politiche di adattamento e mitigazione possono contribuire in maniera significativa alla risoluzione dei problemi. I Comuni da parte loro possono procedere a misure restrittive e di limitazione del traffico ma in un territorio vasto come quello della Provincia di Cuneo occorre una programmazione di un sistema di TPL e mobilità pubblica che richiede un approccio moderno e integrato per "accompagnare" le cittadine e i cittadini verso una modifica delle abitudini di spostamento.

È inoltre chiaro che le dinamiche di spostamento con mezzo privato in provincia di Cuneo (vuoi per la dimensione geografica della Provincia, vuoi per la rarefazione dei centri abitati rispetto all'area vasta) è tale che, solo la città di Torino e la sua Area Metropolitana, all'interno della Regione hanno un numero di spostamenti maggiori di veicoli motorizzati. Per la città di Cuneo, in particolare, tale numero di spostamenti è elevato e maggiore rispetto a tutti gli altri centri della Provincia in considerazione del fatto di essere anche capoluogo con la presenza di servizi pubblici a servizio di tutta l'area provinciale.

È fondamentale che il piano e le conseguenti gare di appalto siano improntate a un'ottimizzazione dei servizi e un'integrazione reale e completa degli stessi al fine di non penalizzare ulteriormente un territorio che negli ultimi 15 anni ha subito notevoli tagli nel TPL.

In particolare, è necessario che qualsiasi approccio venga adottato dagli Enti competenti nella programmazione e pianificazione della gara, o dei lotti di gara, che sia centrale il tema dell'integrazione tariffaria e di utilizzo dei bus (indifferentemente dal gestore e dal contratto a cui afferiscono le linee) in modo tale che non venga precluso l'utilizzo di qualsivoglia mezzo pubblico che transita sul territorio in virtù di vincoli amministrativi di contratti diversi. Vanno perciò previste clausole di salvaguardia dell'accesso a tutti i mezzi del TPL regionale che transitano su una fermata indipendentemente dal contratto a cui i mezzi e le linee afferiscono e dal vettore che le esercita.

Capitolo 1 – Programmazione della rete ed effettuazione dei servizi

1.1 Rete TPL su gomma della Conurbazione di Cuneo

Relativamente al tema della rete di trasporto pubblico su gomma, in primo luogo, vanno confermati i servizi e la rete esistenti (in termini di km. programmati e risorse economiche da garantire) frutto di una revisione complessiva volta a integrare ed ottimizzare i servizi effettuata di concerto con AMP e che ha permesso anche tramite la completa integrazione tariffaria tra i servizi di TPL della Conurbazione i servizi in accesso al Comune di Cuneo dell'ex servizio extraurbano di consentire con un unico sistema di bigliettazione l'accesso ai bus.

Ciò premesso è necessario, anche in considerazione delle politiche regionali legati alla riduzione dell'inquinamento atmosferico tenere in considerazione di migliorare e ammodernare i servizi all'utenza attraverso una serie di azioni importanti per incentivare ulteriormente l'utilizzo del servizio pubblico come di seguito specificato nei successivi paragrafi

1.1.1 Servizi a supporto di politiche di scambio tra mezzo privato con TPL nei poli attrattori

Relativamente all'area della Conurbazione di Cuneo si richiede di creare un sistema che preveda in aree già servite dal TPL (o in aree limitrofe dotate di possibilità di interscambio) un sistema che permetta lo scambio mezzo privato / pubblico in modo tale da avviare politiche virtuose che incentivino il parcheggio in aree periferiche e attraverso politiche di incentivazione tariffaria permettano di limitare (favorendo al contempo l'arrivo a destinazione) l'utilizzo di spazio pubblico destinato alla sosta di lavoratori per consentire un più agevole accesso di persone che per caratteristiche fisiche (soggetti a fragilità) o necessità di soste brevi devono accedere in città garantendo così anche una miglior gestione dello spazio pubblico. La città di Cuneo ha già sviluppato queste politiche sul lato NORD dell'altipiano (zona centro storico), andrebbero nella pianificazione del nuovo piano provinciale ampliate sull'area SUD in modo da lavorare sulla parte di città alta per decongestionare il traffico e l'inquinamento utilizzando o migliorando i programmi di esercizio delle linee provenienti dai quartieri San Paolo e Donatello e da Borgo San Dalmazzo e le valli afferenti.

1.1.2 Potenziamento orari servizi di TPL per connessioni frazioni con orari pendolari su treno

Altro aspetto su cui si richiede di ampliare l'offerta del TPL su gomma della Conurbazione è quello (anche previa analisi dell'utenza pendolare che utilizza giornalmente il servizio ferroviario) di coprire i treni alta frequentazione (con partenza da Cuneo a partire dalle 6.45) al fine di garantire l'interscambio e limitare l'accesso di auto private all'area Stazione FS. In passato queste corse erano garantite e poi sono state eliminate in funzione dei tagli. Ottimizzando i servizi attraverso l'integrazione degli stessi sarebbe opportuno valutare il ripristino di dette corse al fine di incentivare e migliorare l'accesso ai servizi ferroviari

1.1.3 Consolidamento trasporto a chiamata

Occorre mantenere nel programma di esercizio della Città di Cuneo (che con una quota delle agevolazioni tariffarie sostiene gli extracosti rispetto ai costi di TPL di linea) il trasporto a chiamata andando a consolidarlo e rafforzarlo con i seguenti obiettivi: fornire servizi in fasce orarie non servite, valutare la trasformazione del servizio festivo in un servizio esclusivamente a chiamata per non disperdere risorse garantendo al contempo le esigenze di mobilità delle persone che ne necessitano.

Il trasporto a chiamata nella sua revisione dovrà anche essere adattato nella sua regolamentazione andando a individuare eventuali aree geografiche in cui dare la preferenza ai servizi da accordare, potrà prevedere eventuali progetti a target di utenza (per esempio sui servizi sportivi, sui servizi della cultura), a categorie di utenza con esigenze particolari fermo restando la sua prerogativa di servizio collettivo.

1.2 Connessione rete ferroviaria e integrazione ferro gomma

Relativamente alla rete ferroviaria che transita alla Stazione di Cuneo si evidenziano le seguenti necessità:

Linea Torino – Cuneo – Ventimiglia (Nizza):

Occorre porre attenzione all'importanza di una revisione dell'attuale programma di esercizio della linea ferroviaria Cuneo-Torino, con particolare riferimento alla necessità di garantire una cadenza oraria del servizio durante l'intero arco della giornata, oltre al mantenimento delle corse di punta.

La linea Cuneo-Torino rappresenta una risorsa strategica per il territorio cuneese, sia dal punto di vista della mobilità sostenibile che come mezzo per affrontare le sfide legate al cambiamento climatico. La sua valorizzazione può contribuire significativamente al raggiungimento degli obiettivi di riduzione dell'inquinamento atmosferico, in linea con i piani regionali e nazionali per il miglioramento della qualità dell'aria e la transizione ecologica.

Cuneo, città capoluogo della provincia, è purtroppo l'unico centro di tale rilevanza che non rientra nel Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM), penalizzando di fatto una vasta area del Piemonte meridionale.

Al tempo stesso sulla suddetta linea occorre lavorare al potenziamento del collegamento transfrontaliero: La tratta Torino - Cuneo-Ventimiglia riveste un ruolo cruciale per il territorio cuneese. L'assenza di un servizio ferroviario regolare e potenziato contribuisce a un isolamento oggettivo che penalizza fortemente il commercio, il turismo e la cooperazione transfrontaliera ed in particolare bisogna lavorare ad avere una linea funzionante al fine di garantire:

- **la tutela delle attività produttive e commerciali:** le difficoltà infrastrutturali e logistiche stanno arrecando un grave danno economico al tessuto produttivo e commerciale del territorio. Da sempre, questa area è stata un ponte strategico per il commercio con la Francia e con la Costa Azzurra. Un collegamento ferroviario efficiente è fondamentale per sostenere e rilanciare questi settori.
- **Il contrasto allo spopolamento:** le aree interessate, già a rischio di spopolamento, necessitano di servizi adeguati a incentivare la permanenza dei residenti e attrarre nuovi abitanti. Un collegamento ferroviario migliorato rappresenterebbe un forte incentivo per la vitalità delle comunità locali.
- **La promozione del turismo e cooperazione transfrontaliera:** il potenziamento della tratta contribuirebbe a rafforzare l'attrattiva turistica dell'area, migliorando i collegamenti tra Piemonte, Liguria e Costa Azzurra, e valorizzando le potenzialità di cooperazione tra i territori coinvolti.
- **Benefici ambientali e sanitari:** un servizio ferroviario regolare, efficiente e puntuale offre un'alternativa concreta al trasporto su gomma, con effetti positivi sulla riduzione dell'inquinamento atmosferico e sul miglioramento della qualità della vita per le cittadine e i cittadini.

Le evidenze raccolte in diversi studi pubblicati e validati negli ultimi anni confermano l'importanza strategica di un intervento sulla tratta Cuneo-Ventimiglia. Per queste ragioni, chiediamo che si programmi un potenziamento del servizio ferroviario, garantendo maggiore regolarità e puntualità;

Tratta Cuneo – Savona

Sulla tratta in questione occorre garantire coincidenze o integrazione con altri servizi (TPL) che permettano di avere tempi di percorrenza adeguati a un servizio moderno ed efficiente. Allo stato attuale i tempi di percorrenza sono tali da scoraggiare l'utilizzo del trasporto ferroviario (in un contesto in cui i collegamenti con la Liguria sono fortemente penalizzanti anche per il mezzo privato) dovuto oltre ai tempi di percorrenza anche alle coincidenze alla stazione di Fossano che prevedono un'attesa di oltre 30 minuti in direzione Savona e oltre 40 minuti in direzione Cuneo con alcune corse in cui i tempi di coincidenza superano l'ora di attesa.

Fondamentale è adeguare il livello di servizio e garantire anche attraverso l'integrazione dei servizi ferro-gomma affinché questi tempi di attesa vengano limitati in modo da avere un servizio adeguato, magari anche attuando l'interscambio alla stazione di Mondovì per accorciare i tempi di percorrenza e attesa delle coincidenze.

Tratte minori: (Cuneo – Saluzzo – Savigliano, Cuneo – Mondovì)

Rispetto a queste tratte lo studio dovrà valutare l'efficacia e utilizzo dei servizi ripristinati in funzione di eventuali ulteriori riattivazioni di linee lavorando sull'integrazione ferro gomma e sui servizi di collegamento tra le stazioni lungo le linee (che Cuneo a parte spesso sono collocate molto lontane del centro abitato) eventualmente anche in ottica di servizi innovativi come l'interscambio mezzo privato – mezzo pubblico (sulla scorta del “covoiturage” in Francia)

1.3 Creazione di collegamento Cuneo – Bra – Alba efficiente

Alla luce anche del recente Quaderno n. 47 della Fondazione CRC si chiede di lavorare ad un collegamento più efficiente e moderno sulla direttrice Cuneo – Bra – Alba che da un punto di vista demografico mette in relazione le tre città con maggior popolazione della Provincia (anche per densità di popolazione) e per densità di aziende (anche di vicinato). Attualmente il suddetto collegamento prevede un cambio (tra Cuneo e Bra) e due cambi (tra Cuneo e Alba) di mezzi con un tempo di percorrenza superiore almeno del 36% rispetto all'utilizzo privato e un tempo attesa a terra per le coincidenze tra un mezzo e l'altro di circa il 20% del tempo complessivo fermo restando che due cambi su un percorso inferiore ai 70 km. sono molti.

Tra l'altro su questa dorsale di collegamento si concentra anche un potenziale di flusso turistico (visto il collegamento di Alba con l'aeroporto di Torino Caselle e le connessioni tra l'area delle Valli Cuneesi con le Langhe e Monferrato

In quest'ottica si richiede una rivalutazione e programmazione del servizio su questa tratta abbattendo i tempi di percorrenza e garantendo una migliore efficienza del servizio che tra l'altro con il doppio cambio e un tratto su bus spesso rischia di far perdere le coincidenze con attese delle corse successive di oltre un'ora.

1.4 Collegamento della rete TPL al sistema degli aeroporti

Fondamentale è per l'amministrazione comunale pensare al collegamento agli scali aeroportuali di Levaldigi e Torino al fine di consentire sia la possibilità di accesso da parte dei cittadini e delle cittadine ai servizi ma, parimenti la possibilità di raggiungere facilmente e in maniera efficiente le destinazioni che giornalmente sia per lavoro che per turismo portano persone a dover raggiungere Cuneo e le zone circostanti. Questo aspetto serve per sviluppare ulteriormente la competitività del sistema Cuneese e renderlo moderno ed efficiente tenendo conto del volano economico che le nostre terre producono in termini di PIL e benessere. Nella programmazione del Piano va tenuto conto di questo aspetto prevedendo i collegamenti sia a breve che a lungo termine in modo tale da colmare il divario presente che rende complicato lo spostamento delle persone sia in termini economici sia in termini di tempi di spostamento.

Capitolo 2 – Misure infrastrutturali

2.1 Investimenti infrastrutturali sulla rete ferroviaria

Intervento imprescindibile per garantire un collegamento efficace, puntuale, veloce e moderno è la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria tra Cuneo e Fossano, così come l'adeguamento della

stazione ferroviaria di Cuneo con particolare attenzione all'accessibilità ai binari e ai treni attraverso il rialzo delle banchine al fine di permettere a tutte le cittadine e i cittadini l'accesso ai servizi che attualmente per le persone con disabilità non sempre avviene.

2.2 Gestione e manutenzione pensiline e fermate di attesa autobus nel Comune di Cuneo

Il Comune di Cuneo chiede che venga affidato alla ditta aggiudicataria del servizio di Trasporto Pubblico Locale della Conurbazione di Cuneo la manutenzione ordinaria e straordinaria delle fermate autobus e del relativo arredo urbano site nel territorio del Comune di Cuneo e facenti parte della Conurbazione di Cuneo così come era già stato fatto nel precedente contratto di servizio.

Il Comune di Cuneo cede in comodato d'uso gratuito - per la durata dell'appalto - alla Ditta Appaltatrice tutti gli arredi di propria proprietà posizionati sulle fermate autobus nel territorio del Comune di Cuneo. Saranno messi a disposizione della Ditta Appaltatrice la gestione degli spazi pubblicitari presenti negli elementi di arredo urbano posto sulle fermate autobus nel territorio del Comune di Cuneo. Tale gestione compenserà l'esecuzione delle opere di manutenzione e investimento di seguito elencate.

La Ditta Appaltatrice dovrà provvedere alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle fermate di attesa autobus presenti nel Comune di Cuneo, oltre alla manutenzione ordinaria e straordinaria dell'arredo (pensiline, paline, bacheche) posto sul territorio del Comune di Cuneo.

Dovranno essere compresi nella manutenzione ordinaria e straordinaria anche tutti i manufatti che verranno installati a carico dell'Ente Appaltante o della Ditta Appaltatrice durante il periodo di vigenza del contratto di appalto, fermo restando che all'installazione di ogni nuovo manufatto si renderanno contestualmente disponibili nuovi spazi pubblicitari che verranno dati in gestione alla Ditta Appaltatrice stessa.

La Ditta Appaltatrice dovrà inoltre, sulle indicazioni date dall'Ente Appaltante, provvedere ad un investimento annuo pari a euro 15.000,00 per la fornitura e posa in opera di nuovi arredi per le fermate del Trasporto Pubblico Locale della Conurbazione di Cuneo nell'ambito del solo territorio del Comune di Cuneo. Tale investimento, incrementato dell'indice ISTAT (calcolato per il periodo ottobre - ottobre) per ogni anno di vigenza a partire dall'avvio del contratto, costituirà il canone annuo dovuto all'Ente Appaltante per la concessione del suddetto servizio. Nel caso in cui il costo complessivo sostenuto nell'anno dalla Ditta Appaltatrice per la fornitura e posa in opera dell'arredo risulti essere inferiore alla somma citata precedentemente, le economie costituiranno verranno utilizzate per gli investimenti dell'anno successivo o detratte dall'ultima mensilità relativa al pagamento del servizio di trasporto pubblico locale.

L'investimento per il nuovo arredo verrà effettuato mediante la fornitura di manufatti secondo le indicazioni del Comune di Cuneo; in modo particolare l'arredo da fornire dovrà essere del tipo standard per il Comune di Cuneo

I manufatti di nuova installazione al termine della vigenza del presente contratto verranno ceduti a titolo gratuito e diverranno di proprietà dell'Ente Appaltante.

La Ditta Appaltatrice disporrà di tutti gli spazi pubblicitari presenti negli elementi di arredo urbano collocati nelle fermate autobus del Trasporto Pubblico Locale nel Comune di Cuneo. Potrà quindi provvedere alla vendita degli spazi pubblicitari. Gli spazi pubblicitari potranno essere utilizzati sia per impianti pubblicitari fissi che per l'affissione di manifesti.

In ogni caso l'attuazione della pubblicità oggetto del presente capitolato dovrà avvenire sempre nel rispetto delle leggi e dei regolamenti comunali in vigore, con l'impegno da parte della Ditta Appaltatrice del pagamento delle imposte secondo le tariffe comunali in vigore.

Tutti gli elementi di arredo urbano di nuova o vecchia installazione alla cessazione del contratto passeranno gratuitamente in proprietà del Comune di Cuneo.

Per tutta la durata del contratto, la Ditta Appaltatrice avrà l'obbligo di effettuare, a proprie spese la manutenzione ordinaria delle fermate autobus del Trasporto Pubblico Locale della Conurbazione di Cuneo site nel Comune di Cuneo.

Tali opere consistono in:

- verifica dello stato delle fermate e
- interventi minimi manutentivi mensile
- lavaggio completo dell'arredo trimestrale (31 mar - 30 giu -30- set - 31 dic)
- sfalcio erba max 3 volte l'anno (01 mag. - 15 lug. - 31 ago.)
- verniciatura panchine annuale

Nel caso che si rendano necessari interventi urgenti su pensiline sinistrate per urti e per qualsiasi altra causa a chiunque imputabile, la Ditta Appaltatrice – a seguito segnalazione inviata a mezzo posta elettronica (e-mail) da parte del Comune – dovrà provvedere entro e non oltre 48 ore dalla segnalazione alla riparazione ed alla rimessa in piena efficienza delle parti danneggiate.

L'eventuale completamento delle riparazioni ed il ripristino delle preesistenti attrezzature (anche con eventuali sostituzioni) dovranno essere effettuati dalla Ditta appaltante entro 30 giorni dal sinistro a proprie cure e spese, fermo restando la possibilità di rivalersi sul soggetto che ha causato il danno. La ditta aggiudicataria può affidare a terzi l'installazione delle paline e degli arredi di fermata nonché la loro manutenzione e la gestione degli spazi di pubblicità.

2.3 Gestione Movicentro

Il Comune di Cuneo, ritiene prioritario e obbligatorio che nel bando di gara e nel piano provinciale l'area nello spazio a monte della Stazione Ferroviaria denominata "Movicentro" sia dichiarata "strategica" e venga utilizzata per garantire i servizi di attestazione del TPL, di biglietteria unica e di gestione ascensori pubblici (l'ascensore posto in corso Monviso tra il piano stradale e il piano del sottopasso) in carico all'appaltatore del servizio.

La ditta appaltatrice si impegna ad utilizzare il parcheggio in modo diligente e ad ottemperare, a propria cura e spese, a tutte le prescrizioni comunque impartite al riguardo dalle Pubbliche Autorità.

Data la funzione pubblica dell'area in oggetto e le prerogative per le quali essa è stata realizzata, il concessionario dovrà comunque garantire e organizzare la fruizione dell'area agli autobus di altre compagnie che garantiscono il servizio delle linee di lunga percorrenza. A tal proposito dovranno essere garantiti, alla bisogna, almeno due stalli a tale funzione.

Sull'area dovrà sempre essere garantito, il passaggio pedonale verso il Movicentro e la stazione e dovrà essere garantito il passaggio dei mezzi per servire le attività presenti (CAF, ACLI e farmacie comunali).

Sono a carico del Concessionario tutte le manutenzioni inerenti e conseguenti all'uso o al naturale deterioramento dell'area e dei manufatti ivi edificati.

Sono a carico del concessionario, oltre alla custodia e vigilanza dei luoghi, tutte le operazioni di pulizia ordinaria delle aree esterne di sosta e manovra degli autobus e delle aree, anche coperte.

I manufatti insistenti sull'area, anche quelli non realizzati dal Concessionario dovranno essere tenuti costantemente in stato decoroso e in piena sicurezza, mediante tempestive e adeguate manutenzioni che saranno totalmente a carico del concessionario, sollevando da ogni responsabilità il Comune concedente; sono da intendersi ricomprese la segnaletica orizzontale e verticale.

È inoltre posto a carico del Concessionario lo sgombero e la rimozione della neve che sarà eseguita dallo stesso a propria cura e spese, con diligenza e attenzione.

Il concessionario si impegna a provvedere a tutti gli oneri assicurativi che derivano dal presente contratto con esclusione di ogni diritto di rivalsa nei confronti del Comune per i danni a cose o persone.

Il Comune renderà disponibile copia di tutti i contratti/concessioni in essere con gli attuali gestori in modo che nel bando di gara vengano definite le condizioni per il subentro ai medesimi previa valutazione patrimoniale e definizione delle condizioni economiche di subentro.

Per chiarezza per "Movicentro" si intendono tutte le aree di sosta bus, escluso l'impianto fotovoltaico insistente sull'estradosso della copertura della tettoia insistente sull'area, che resta di proprietà del Comune e le eventuali opere che le aziende realizzeranno previa autorizzazione Comunale. Anche i locali ad uso social food e biglietteria dovranno essere ricompresi nelle condizioni di subentro di un nuovo gestore nell'appalto con mantenimento dei servizi in essere al fine di garantire all'utenza almeno il medesimo livello di servizio erogato.

Si richiede altresì da parte dell'Azienda di TPL aggiudicatrice della gara di appalto la realizzazione di un sistema di rinnovo automatico e validazione degli abbonamenti nell'area Movicentro in modo da semplificare le operazioni di rinnovo e attivazione degli abbonamenti.

2.4 Gestione servizi di mobilità ettometrici (ascensori in servizio pubblico)

Si richiede di inserire all'interno dei servizi di TPL da erogare la gestione e manutenzione ordinaria dei servizi ettometrici in funzione con l'opzione di estendere anche per eventuali nuovi impianti in fase di collaudo o costruzione (ascensore in servizio pubblico area Movicentro ed eventuali nuovi ascensori che verranno realizzati in sostituzione di servizi di TPL su gomma nell'area del centro storico lato Stura)

In primo luogo, viene richiesto che venga inserito nel bando di gara la gestione dell'ascensore inclinato di Corso Marconi. Per prima cosa è compito dell'Esercente (impresa appaltatrice) la gestione dell'impianto (previa autorizzazione da parte dell'Ente Competente). Per l'espletamento del servizio dovrà avvalersi di figure specializzate dotate dei requisiti richiesti per la direzione tecnica dell'impianto che, in particolare sarà affidata al Direttore dell'esercizio/Responsabile di esercizio, proposto dall'Esercente e nominato ai sensi dell'art. 89, nel rispetto degli artt. 90 e 91, del DPR 753/80. Il Direttore dell'esercizio, per tutto ciò che concerne l'attività tecnica, sia di esercizio che di manutenzione, si avvale obbligatoriamente dell'opera di un Capo servizio.

Quando il Responsabile dell'esercizio è sprovvisto di specifico titolo studio professionale ad indirizzo tecnico, l'Esercente, deve designare un Assistente Tecnico per l'assolvimento delle specifiche incombenze a carattere professionale determinate dal DD 18/02/2011.

Per gestione si intende: la gestione e manutenzione dell'impianto; in particolare, la ditta appaltatrice dovrà disporre, prima della stipula del contratto, di una sede operativa ubicata entro un raggio di 5 km. dall'ubicazione dell'impianto comprendente anche i locali idonei per sala operativa per la video-sorveglianza dell'impianto da remoto, compresa l'effettuazione di attività di controllo delle immagini con personale proprio. Per disponibilità si intende la titolarità in capo all'operatore economico del diritto di proprietà o di altro idoneo diritto reale di godimento, ovvero di contratto di affitto regolarmente registrato, per una validità non inferiore alla durata dell'appalto.

L'impresa appaltatrice (esercente dell'impianto) in possesso dei requisiti dovrà provvedere alle seguenti attività:

- nomina del direttore di esercizio
- nomina di un Capo Servizio individuato ai sensi dell'art. 17 del presente capitolato. Il Capo Servizio, d'intesa con IL DIRETTORE DI ESERCIZIO, deve provvedere, almeno ogni 6 mesi, a sottoporre l'impianto ai controlli e prove previste dall'appendice E delle norme UNI EN 81-1:2008 e 81-2:2008, i cui 6 risultati vanno trascritti sul libretto dell'ascensore, sottoscritti dal manutentore che ha effettuato le prove e dallo stesso capo servizio. Le date di effettuazione di tali verifiche sono comunicate dal direttore dell'esercizio con congruo anticipo al competente ANSFISA al fine di consentire l'eventuale partecipazione di un proprio tecnico. Ogni tre anni ed in occasione di revisioni speciali in seguito a trasformazioni importanti dell'impianto o incidenti, ai controlli e alle prove effettuate a cura del direttore dell'esercizio, presenza, al fine di verificarne il corretto operato, un funzionario tecnico di ANSFISA competente per territorio, ed eventualmente un rappresentante del Comune delegato, agli effetti della regolarità dell'esercizio. I tecnici di ANSFISA potranno disporre in qualsiasi momento ispezioni agli impianti per verificare che la conduzione degli stessi avvenga nel rispetto delle disposizioni vigenti in materia di sicurezza. Altresì potranno richiedere l'esecuzione di prove e verifiche intese ad accertare lo stato di conservazione ed il buon funzionamento degli impianti.
- Verifiche e prove funzionali giornaliere prima dell'apertura e chiusura dell'impianto al pubblico esercizio, da eseguirsi a cura di personale abilitato così come previsto dall'art. 17 del presente capitolato e messo a disposizione dalla ditta appaltatrice (ogni giorno una o più corse di prova a vuoto, verifiche funzionamento allarmi, ecc.) al fine di accertare il permanere delle condizioni di efficienza degli organi e degli elementi dai quali dipende la sicurezza e la regolarità di esercizio dell'impianto, nonché l'avvenuta ottemperanza alle prescrizioni eventualmente impartite dall'autorità di sorveglianza o dal Direttore di esercizio in precedenti verifiche. L'esercizio dell'impianto andrà altresì svolto secondo quanto indicato nel regolamento di esercizio emanato ai sensi dell'art. 102 del D.P.R. 753/1980 e approvato dagli organi preposti. Dovrà anche essere effettuata, d'intesa con IL DIRETTORE DI ESERCIZIO, l'attività di formazione e individuazione del personale addetto alla gestione per quanto riguarda gli aspetti delle manovre di emergenza, dello sgombero delle persone in cabina e nell'individuazione delle problematiche oggetto di fermo impianto NELLA MISURA DI MINIMO 8 ORE ANNO PER CIASCUN ADDETTO.
- Messa a disposizione del personale necessario per la video-sorveglianza dell'impianto dalla sala operativa, per l'effettuazione di attività di controllo delle immagini e l'attivazione e gestione delle procedure di emergenza previste in caso di blocco o malfunzionamento. Nel caso di guasto o malfunzionamento dell'impianto di videosorveglianza l'appaltatore dovrà a proprie spese mantenere direttamente sull'impianto personale addetto alla gestione sino al ripristino della videosorveglianza stessa, senza per questo aver diritto a compenso aggiuntivo alcuno.
- Manutenzione dell'impianto, affidata a persona munita di certificato di abilitazione ai sensi degli artt. 6, 7, 8, e 10 del D.P.R. n. 1767 del 24 dicembre 1951, o a ditta abilitata ai sensi della Legge n. 46 del 5 marzo 1990, che dovrà provvedervi a mezzo di personale abilitato. La ditta incaricata dovrà garantire un contratto di assistenza dalle 8.00 alle 20.00 di tutti i giorni feriali e festivi, con tempo di intervento dalla chiamata di massimo 4 ore compresi i giorni festivi e il sabato, con obbligo di intervento, in caso di chiamata tra le 16.01 e le 20.00, entro le ore 7.30 del mattino successivo. La nomina della ditta incaricata della manutenzione è subordinata all'assenso da parte degli organi comunali; la ditta individuata dovrà inoltre dimostrare di aver svolto per almeno due anni un contratto di manutenzione per un ascensore inclinato in servizio pubblico nel territorio italiano. La manutenzione periodica dell'impianto a norma dell'art. 15 del DPR 162/99 dovrà avvenire mediante:

- verifica periodica MENSILE, con personale abilitato, del regolare funzionamento dei dispositivi meccanici ed elettrici e particolarmente, del regolare funzionamento delle porte di piano e delle strutture da effettuarsi ogni primo mercoledì del mese;
- n. 2 controlli aggiuntivi mensili dello stato di funzionamento delle parti meccaniche al fine di evitare rotture o guasti;
- verifica dello stato di conservazione delle funi e delle catene;
- pulizia e lubrificazione delle parti di fornitura dei lubrificanti, del grasso e del pezzame;
- trascrizione dei risultati sul libretto;
- per i restanti interventi verrà riconosciuto un diritto fisso di chiamata mensile, oltre al costo orario dell'intervento comprensivo di 1 ora di viaggio.
- Assistenza al collaudo annuale per l'intera durata delle operazioni ivi compreso la messa a disposizione delle zavorre per le prove di carico.
- Manutenzione degli apparati elettronici ed elettrici dei quadri di manovra e controllo, del quadro comando della stazione di rinvio, dell'apparecchiatura di vettura e la fune antenna e del quadro AFE con contratto con ditta specializzata consistente in:
 - servizio di call center e supervisione da remoto con connessione mediante rete cablata e/o telefonica nei giorni feriali dalle ore 8,30 alle ore 17.30;
 - servizio di manutenzione preventiva consistente in una visita programmata annua per gli apparati sopra descritti con lo scopo di ridurre i rischi di guasti accidentali consistente in: verifiche generali ed esterne, verifiche software, verifiche funzionali dell'AFE/inverter;
 - servizio di manutenzione correttiva consistente in n. 2 interventi in caso di guasto o anomalie entro le 48 ore dalla richiesta telefonica o via fax (esclusi sabato, domenica e festivi).
- Manutenzione dell'impianto di videosorveglianza (consistente nelle telecamere, nei ponti radio di trasmissione dati di proprietà dell'Amministrazione Comunale), del software e quant'altro con contratto di assistenza dalle 8.00 alle 18.00, nei giorni feriali dal lunedì al venerdì e con tempo di intervento dalla chiamata di massimo 4 ore, con obbligo di intervento, in caso di chiamata tra le 14.01 e le 18.00, entro le ore 7.30 del mattino successivo.
- Manutenzione del tratto di ripa compresa all'interno dell'impianto, comprensivo di taglio erba, taglio rampicanti e quant'altro richiesto dalla manutenzione del verde, oltre al corretto smaltimento dei materiali di risulta.
- Gestione delle chiamate di emergenza con contratto con operatore telefonico abilitato mediante un dispositivo bidirezionale di tipo GSM per ascensori, sviluppato in conformità alla normativa EN 81-28, con sistema che registri ogni chiamata di emergenza e sia in grado di effettuare autodiagnostica del proprio funzionamento tramite telefonate automatiche di controllo. Giornalmente all'apertura dell'impianto il personale preposto dovrà anche effettuare una verifica del corretto funzionamento della chiamata di emergenza.
- Pulizia giornaliera (nei giorni feriali) della cabina e dell'accesso a valle e a monte dell'impianto e pulizia bimestrale dei locali tecnici posti a monte e a valle dell'impianto.
- Stipula delle coperture assicurative per i viaggiatori e per il personale secondo quanto previsto nell'**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** del presente capitolato;
- l'effettuazione, su richiesta dell'ente appaltante, di eventuali servizi di bus navetta sostitutivi in caso di chiusura dell'impianto con spesa a carico della stazione appaltante;
- la fornitura e posa in opera di idonei avvisi all'utenza da collocarsi nelle stazioni di valle e monte in caso di interventi di manutenzione, per il preavviso di eventuali chiusure programmate, ecc.
- la manutenzione e il mantenimento della grafica adesiva alle stazioni di valle e monte e della cabina;
- la manutenzione degli estintori ai sensi di legge

- la manutenzione e pulizia annuale del gruppo di continuità per l'illuminazione d'emergenza in caso di evacuazione dei trasportati dalla cabina per blocco dell'impianto in condizioni di scarsa visibilità;
- l'effettuazione dello sgombero neve lungo la via di corsa e i due accessi alle stazioni di valle e monte nel solo tratto antistante le porte di piano garantendo entro e non oltre due ore dal termine della nevicata e/o del ripristino delle condizioni di sicurezza per il funzionamento dell'impianto la riapertura dello stesso.

La ditta appaltatrice dovrà inoltre provvedere, attraverso le ditte incaricate della manutenzione ordinaria di cui al presente articolo (previa autorizzazione di ANSFISA per gli interventi aventi incidenza sulle condizioni di sicurezza dell'impianto), alle manutenzioni necessarie a garantire la continuità di funzionamento dell'impianto quali ad esempio:

- sostituzione funi e pulegge usurate;
- manutenzioni preventive e/o straordinarie gruppi ruote carrello contrappeso e cabina;
- sostituzione batterie cabina usurate;
- manutenzione preventiva e/o straordinaria porte di piano e cabina;
- manutenzione parti soggette ad usura della via di corsa (rulli porta funi, rulli porta fune di emergenza);
- manutenzione impianto elettrico e di illuminazione;
- manutenzione e/o sostituzione dispositivi di sicurezza omologati con altri di tipo identico;
- manutenzione tamponamenti e strutture di valle e monte dell'impianto, della cabina e della recinzione dell'intera via di corsa.

Tutti gli interventi necessari per la manutenzione di cui al presente articolo dovranno essere necessariamente concordati ed autorizzati oltre che dall'Ente committente anche dal Direttore di esercizio dell'impianto e comunicati ai competenti uffici di ANSFISA.

La ditta appaltatrice, dietro richiesta della stazione appaltante, dovrà presentare alla medesima - entro i termini di volta in volta richiesti – preventivo di spesa per l'intervento da effettuare con indicati i tempi di chiusura dell'impianto. La stazione appaltante, sentito il Direttore di esercizio validerà quando previsto dalla ditta appaltatrice dando il nulla osta all'esecuzione dei lavori nei tempi definiti

L'impresa appaltatrice dovrà garantire gli orari di apertura al pubblico concordati da definire con il Comune di Cuneo e indicativamente:

- dalle ore 7,30 alle ore 21,00 in tutti i giorni feriali dal lunedì al venerdì;
- dalle ore 8,30 alle ore 20,00 il sabato;
- dalle ore 10,00 alle ore 20,00 la domenica e i festivi a partire dall'ultima domenica di marzo e sino all'ultima domenica di settembre, oltre alla domenica della fiera del marrone e tutti i giorni festivi compresi a partire dall'ultima domenica di novembre e sino al 24 dicembre compreso;
- dalle ore 10.00 alle ore 18.00 i restanti giorni festivi.
- Oltre a garantire un numero di 100 ore annue di aperture prolungate su richiesta del Comune di Cuneo per eventi e altre manifestazioni che possano avvenire in città con il preavviso minimo di 7 giorni.

Prima della stipula del contratto la ditta appaltatrice dovrà inoltre farsi carico di tutti gli oneri necessari per ottenere da ANSFISA le autorizzazioni preventive prescritte dalla normativa vigente per poter prendere in carico l'impianto stesso. In caso di mancato rilascio di dette autorizzazioni da parte di ANSFISA territorialmente competente, l'aggiudicazione dell'appalto verrà revocata.

Nello studio del piano si dovranno valutare eventuali impianti analoghi che potrebbero essere realizzati, ovvero inserire nelle clausole della gara di appalto la gestione alle medesime condizioni di nuovi impianti che verranno realizzati e collaudati nella vigenza del contratto di appalto.

2.5 Gestione Velostazione

La Velostazione consiste in un parcheggio custodito e video sorvegliato per biciclette ed altri mezzi di micro-mobilità ecologici.

La gestione della Velostazione, che viene gestita attraverso un sistema automatizzato di accesso con tecnologia BIP utilizzabile da APP o con tessera RFID, è un altro tassello strutturale di cui si chiede che se ne tenga conto in fase di redazione del piano provinciale e nella gara di appalto in modo tale da renderla complementare al sistema di TPL e al sistema di bigliettazione elettronica.

La struttura è dotata di un sistema di videosorveglianza con un elevato grado di automazione del controllo accessi, che permetterà l'ingresso agli abbonati a mezzo di App dedicata o di apposita tessera BIP (Biglietto Integrato Piemonte), una smart card contactless ricaricabile valida in tutto il Piemonte che consente di accedere in modo semplice e veloce al trasporto pubblico (bus urbani ed extraurbani, tram, metropolitana e servizi ferroviari) e ai servizi accessori.

La fruizione della Velostazione dovrà essere garantita con orario continuato h 24.

La biglietteria dovrà essere quella presente nei locali del Movicentro e sarà aperta almeno dal lunedì al venerdì dalle 8.30 alle 17.30 e al sabato dalle 8.30 alle 12.30. La tariffazione dell'accesso della Velostazione deve essere gratuita ed eventuali tariffe andranno concordate con l'Ente proprietario della struttura (Comune di Cuneo) al fine di incentivare l'utilizzo e l'interscambio TPL/mezzi di ultimo miglio

L'impresa appaltatrice dovrà vigilare sull'efficienza continuativa di impianto di videosorveglianza ed impianto di allarme, il presidio e l'assistenza da remoto dovrà essere garantita nei seguenti orari:

- dal lunedì al venerdì dalle 7.30 alle 20.00
- sabato dalle 8.30 alle 20.00
- domenica e festivi dalle 10.00 alle 18.00 (nei mesi estivi fino alle 20.00).

L'utenza fuori orario potrà comunque accedere alla struttura Velostazione se accreditata tramite App oppure in possesso di tessera BIP abilitata.

La Velostazione è dotata al suo interno di colonnina di ricarica per e-bike e un'area di parcheggio con 48 postazioni su rastrelliere scorrevoli a due piani.

La struttura potrà essere utilizzata sia da utenti abituali che da utenti occasionali con le modalità indicate nel documento "linee guida e tariffe per l'utilizzo della Velostazione" che dovranno essere approvate e/o modificate dall'Ente proprietario della struttura.

Il gestore dovrà garantire la presenza nelle vicinanze dell'impianto negli orari di apertura al pubblico richiesti dal Comune di Cuneo, provvedere alla manutenzione dello stesso, in modo tale da poter consentire all'utente l'utilizzo in piena sicurezza delle medesime comprese visite di controllo in loco giornaliera.

Le attività e prestazioni prioritarie per l'amministrazione, al fine del corretto funzionamento della struttura, sono le seguenti:

- verifiche e prove funzionali giornaliere del corretto funzionamento degli impianti e dello stato delle cose all'interno e all'esterno della struttura compreso lo svuotamento dei cestini dei rifiuti interni, segnalando eventuali richieste d'intervento al CEC per la parte esterna;

- pulizia cadenzata dell'interno della struttura (3volte al mese) compresi eventuali interventi di rimozione di biciclette o oggetti abbandonati con modalità ed avvisi preventivi all'utenza da concordare con la Polizia Locale,
- effettuazione del servizio rilascio e vendita dei titoli di accesso alla struttura negli orari di apertura di cui al punto 2 (dal lunedì al venerdì' dalle 08.30 alle 17.30 e sabato mattina dalla 08.30 alle 12.30) con relativo incasso dei proventi dei titoli venduti (i titoli venduti andranno rendicontati semestralmente al Comune di Cuneo e reinvestiti annualmente con modalità da definire di volta in volta con l'ente appaltante);
- manutenzione degli apparati elettronici ed elettrici dei quadri di manovra e controllo, dei sistemi di accesso e delle telecamere che fanno riferimento agli accessi all'interno della struttura (2 telecamere interessate);
- installazione e manutenzione di n. 2 estintori a polvere da 6 kg. all'interno della struttura;
- stipula delle coperture assicurative per le persone, i beni e il personale che transiterà nella Velostazione con i seguenti massimali: RC verso terzi 1'500'000 € + incendio (Valore struttura 75.000 € con Valore beni da assicurare 50.000€)
- manutenzione, aggiornamento e mantenimento della grafica informativa presente.

I servizi potranno essere implementati con ulteriori attività collaterali:

- attività di ciclo-officina e piccole riparazioni svolta in proprio o attraverso soggetti terzi, anche mobili o su appuntamento, purché non configurabile come attività fissa e nel rispetto delle norme in materia di commercio;
- noleggio auto (in sharing);
- noleggio di e-bike e mezzi di micro-mobilità: monopattini, biciclette di diverse caratteristiche (urban, cicloturismo, MTB, cargo);
- servizio di marcatura bici contro il furto;
- vendita di oggetti inerenti la bicicletta (borracce, fari, magliette, mascherine, ricambi, piccoli prodotti di merchandising...) da collocarsi in apposito distributore automatico (fornito dall'Amministrazione Comunale);
- gestione e manutenzione di un distributore automatico nel rispetto delle norme sul commercio;
- eventuali servizi aggiuntivi di ricarica e-bike;
- costituzione di uno spazio per le informazioni turistiche ed i servizi di noleggio e accompagnamento cicloturistico finalizzato alla promozione di percorsi cicloturistici (corner dépliant, pubblicazioni e materiale inerente il cicloturismo, qr code info, promozione strutture ricettive e enogastronomiche bike friendly, anche mediante coinvolgimento di partner commerciali e istituzionali);
- costituzione di uno spazio promozionale e informativo a favore del TPL, dei servizi di mobilità alternativa;
- ulteriori servizi a scelta del soggetto interessato, previo accordo con il Comune di Cuneo (iniziative di promozione dell'intermodalità cittadina e della mobilità dolce, realizzazione di azioni per la riduzione del traffico, dell'inquinamento e della sosta degli autoveicoli in prossimità delle sedi di lavoro, anche al fine di contrastare problemi derivanti dalla vita sedentaria...)

Va inoltre previsto di inglobare nella gestione integrata di servizi di interscambio bici un eventuale aumento dei punti di interscambio (con oneri di investimento a carico degli Enti locali) con strutture automatizzate più piccole (Velo-box) con accesso eventualmente con tecnologia BIP in modo tale da creare un unico sistema omogeneo sul territorio per completare l'offerta intermodale.

Capitolo 3 – Servizi di ultimo miglio

3.1 Servizi innovativi quali noleggio bici, noleggio auto, mobilità per persone a ridotta capacità motoria

Nella redazione di un piano della mobilità pubblica e anche nella valutazione di un'offerta di gara per un territorio vasto come la Provincia di Cuneo a forte vocazione agricola e in cui le PMI costituiscono la maggior parte delle imprese del territorio con insediamenti abitativi spesso diffusi su un territorio vasto non può non essere preso in considerazione l'aspetto legato all'intermodalità e ai servizi di ultimo miglio.

In particolare, sia nello studio che nei documenti di gara andrà sviluppato un capitolo e delle premialità per tutti quei servizi accessori quali noleggio bici, servizi di sharing mobility, car sharing, sistemi di mobilità per persone a ridotta capacità motoria, servizi di micromobilità, ecc. che possano completare gli spostamenti delle persone in modo da completare l'offerta di mobilità in maniera innovativa e completa.

Capitolo 4 – Comunicazione, promozione e politiche di integrazione tariffaria

4.1 Politiche di integrazione tariffaria

Relativamente alle politiche di integrazione e agevolazione tariffaria, ferme restando quelle garantite dalla Regione Piemonte relativi alla libera circolazione delle forze dell'ordine e delle persone con disabilità, l'amministrazione comunale intende mantenere le attuali agevolazioni tariffarie in essere per le quali compensa con fondi propri i mandati incassi alle aziende per le corse legate alle scolaresche, i blocchi multicorse, le compensazioni per il trasporto alunni a tariffe agevolate, gli abbonamenti agevolati, le agevolazioni tariffarie per gli over70, i compensi per i costi aggiuntivi del servizio a chiamata, la compensazione di eventuali servizi resi in forma gratuita al fine di incentivare l'utilizzo del mezzo pubblico. Relativamente a questo tipo di sostegno economico, anche in ottica delle politiche di mobility management di area che il comune di Cuneo svolge si potrà valutare di modificare, eliminare o studiare nuove forme di agevolazione che andranno concordate con l'ente Gestore del contratto e l'azienda appaltatrice al fine di trovare nuove forme di incentivazione all'utilizzo del mezzo pubblico adattabile anche rispetto a medesime iniziative che potrebbero essere avviate da Enti sovraordinati e/o aziende del territorio

4.2 Comunicazione e promozione

La comunicazione rappresenta un elemento strategico e imprescindibile per il successo del Trasporto Pubblico Locale (TPL) e della mobilità attiva e sostenibile. È necessario che il piano della mobilità pubblica includa una sezione dedicata alla comunicazione, con un budget annuale definito per promuovere i servizi di TPL, sensibilizzare i cittadini all'uso della mobilità sostenibile, e garantire accessibilità e inclusività. Inoltre, in fase di stesura del bando di gara, è essenziale che le aziende appaltatrici siano tenute a sviluppare un piano di comunicazione articolato, condiviso con gli enti territoriali.

Gli obiettivi dovranno essere:

- Promuovere la conoscenza e l'utilizzo dei servizi di TPL.

- Sensibilizzare i cittadini sui benefici della mobilità sostenibile.
- Garantire l'inclusività e l'accessibilità dei servizi per tutte le categorie di utenti.
- Stimolare l'uso del TPL in ambito ricreativo e turistico, favorendo l'intermodalità con il trasporto biciclette.

Il piano e il capitolato di appalto dovranno definire le eventuali azioni di comunicazione così individuate:

- Campagne di sensibilizzazione
- Creazione di contenuti multimediali (video, infografiche, post social) per promuovere i benefici ambientali, economici e di qualità della vita legati all'uso del TPL e della mobilità sostenibile.
- Affissione di manifesti nei principali punti di transito urbano e sui mezzi di trasporto pubblico.
- Iniziative per l'accessibilità e l'inclusione vedasi sezione successiva
- Promozione turistica e ricreativa
- Collaborazioni con enti turistici per integrare il TPL con percorsi culturali, naturali e gastronomici, pubblicizzando pacchetti integrati.
- Creazione di campagne per incentivare l'uso del TPL nei fine settimana, promuovendo eventi locali e il trasporto biciclette.

Altro aspetto da mettere in conto sia nel piano che nel capitolato è la necessità di avere un piano editoriale condiviso che permetta di:

- creare di un calendario di comunicazione annuale, condiviso tra azienda di TPL e enti territoriali, per una diffusione capillare e costante di informazioni su nuovi servizi, orari e iniziative.
- definire azioni di educazione e sensibilizzazione
- organizzare incontri e workshop nelle scuole e con associazioni locali per educare alla mobilità sostenibile e presentare i vantaggi del TPL.

Il tutto con attenzione al Budget e al Monitoraggio delle azioni svolte per:

- avere un budget annuale di risorse da investire per la comunicazione.
- creare report annuali che analizzino l'efficacia delle campagne, il riscontro degli utenti e l'incremento dell'utilizzo del TPL.

Le aziende partecipanti alla gara dovranno presentare:

- Un piano editoriale dettagliato.
- Azioni specifiche per l'accessibilità e inclusione (vedasi punto successivo)
- Strategie per la promozione ricreativa e turistica.
- Collaborazione territoriale: Garantire il confronto periodico con enti locali per ottimizzare le iniziative di comunicazione.

In conclusione, integrare la comunicazione nel piano e nei contratti del TPL è essenziale per rendere i servizi più accessibili, inclusivi e attrattivi. Una strategia comunicativa ben strutturata favorisce non solo una maggiore consapevolezza e utilizzo del TPL, ma contribuisce anche al cambiamento culturale verso una mobilità sostenibile.

4.3 Comunicazione aumentativa

Nel piano provinciale si preveda una sezione dedicata al tema della comunicazione aumentativa che vada a definire le azioni da introdurre per rendere inclusivo e accessibile il servizio di TPL e nel bando di gara si preveda un'apposita sezione da presentare in fase di offerta per la valutazione di un progetto di comunicazione aumentativa che permetta l'accesso a tutte e tutti ai mezzi.

Realizzare un progetto di **comunicazione aumentativa** per l'uso del trasporto pubblico locale (TPL) è fondamentale per promuovere l'inclusività e l'accessibilità. Tale iniziativa facilita l'orientamento e l'interazione con il sistema di trasporto da parte di persone con disabilità cognitive, linguistiche o sensoriali. Inoltre, rende il TPL più accogliente per anziani, turisti e chiunque abbia difficoltà linguistiche. In pratica, si potrebbero implementare **mappe visive semplificate** e multilingue, **pannelli informativi con simboli universali**, **app vocali** che guidano passo passo gli utenti e **video tutorial con linguaggio dei segni**. Si potrebbero inoltre formare il personale del TPL all'uso di strumenti di comunicazione inclusiva e creare **percorsi tattili** per utenti ipovedenti. L'obiettivo è rendere il TPL comprensibile e utilizzabile per tutti, abbattendo barriere e promuovendo l'autonomia.

Di seguito alcuni esempi pratici di un progetto di comunicazione aumentativa per migliorare la mobilità:

1. **Segnaletica visiva semplificata:** Creare cartelli e mappe con pittogrammi, colori distintivi e simboli universali per indicare percorsi, fermate, linee di autobus/treni e punti di accesso come biglietterie o ascensori.
2. **Audio-guide e app mobili:** Sviluppare applicazioni che utilizzino la sintesi vocale per descrivere i percorsi, avvisare delle fermate e fornire indicazioni in tempo reale per utenti con disabilità visive o cognitive.
3. **Pannelli interattivi:** Installare pannelli touchscreen nelle stazioni o alle fermate con menù visivi e vocali che aiutino l'utente a trovare la linea giusta o a pianificare un percorso.
4. **Biglietti inclusivi:** Integrare QR code sui biglietti che rimandano a video tutorial, animazioni o spiegazioni con il linguaggio dei segni per facilitare l'uso del sistema TPL.
5. **Percorsi tattili:** Creare mappe tattili per le stazioni e percorsi guida a terra per gli utenti ipovedenti, con l'aggiunta di segnali sonori per attraversamenti o fermate.
6. **Manuali semplificati:** Distribuire opuscoli illustrati, con testo facilitato e immagini, per spiegare come utilizzare i servizi di trasporto pubblico.
7. **Annunci vocali chiari e frequenti:** Fornire annunci in autobus, treni e stazioni con messaggi vocali semplici e ripetuti, abbinati a informazioni visive su display digitali.
8. **Formazione del personale:** Offrire corsi di sensibilizzazione e formazione al personale del TPL per migliorare l'interazione con utenti che necessitano di supporto comunicativo.
9. **Video informativi inclusivi:** Creare video tutorial che mostrino come acquistare un biglietto, orientarsi in una stazione o prendere una linea, includendo sottotitoli, simboli e linguaggio dei segni.
10. **Supporto volontari:** Implementare un servizio di assistenti o volontari nelle stazioni principali per fornire aiuto immediato a chi ha difficoltà a orientarsi o comunicare.

Questi interventi non solo migliorano l'accessibilità, ma promuovono una mobilità più inclusiva per tutti.