

CONSULTAZIONE PER GLI AFFIDAMENTI IN-HOUSE DEI TRE LOTTI DEL BACINO NORD EST

Affidamento in-house alla società SUN S.p.a. per i servizi urbani di Novara e della sua conurbazione

Incontro con i Comuni della provincia di Novara

10 febbraio 2026
Report

Il presente documento riporta quanto emerso dal confronto tra i partecipanti all'incontro del 10 febbraio 2026 (15:00 - 17:30) dedicato ai Comuni della Provincia di Novara.

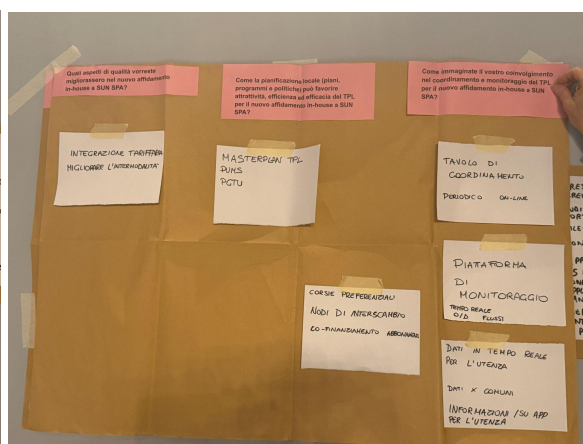
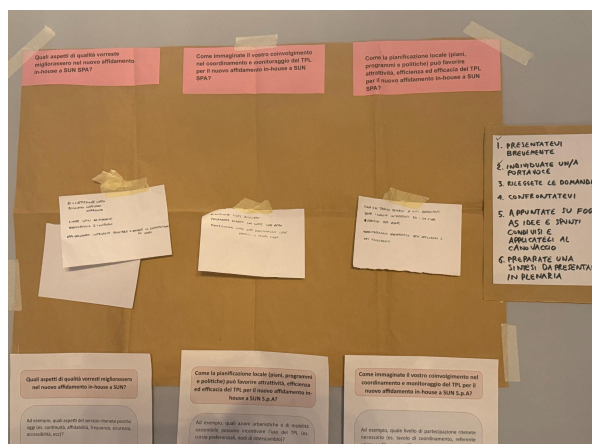
Erano presenti referenti dei Comuni di Novara, Romentino, Sozzago, Cameri, Galliate, Cerano, Trecate, della Regione Piemonte e delle società SUN S.p.a e VCO Trasporti come uditori.

I partecipanti si sono confrontati in sessione plenaria sulle seguenti questioni:

1. Quali aspetti di qualità vorreste migliorassero nel nuovo affidamento in-house a SUN S.p.a.?
2. Come la pianificazione locale (piani, programmi e politiche) può favorire attrattività, efficienza ed efficacia del TPL per il nuovo affidamento in-house a SUN S.p.a.?
3. Come immaginate il vostro coinvolgimento nel coordinamento e monitoraggio del TPL per il nuovo affidamento in-house a SUN S.p.a.?

Il presente Report riporta quanto emerso dal confronto.

Di seguito le immagini dei Canvas utilizzati.



1. Aspetti di qualità del servizio da migliorare nel nuovo affidamento in-house a SUN S.p.a.

1.1. Aspetti del servizio percepiti come positivi

I partecipanti riconoscono alcuni asset esistenti da valorizzare nel nuovo affidamento:

- **l'App mobile per informazioni in tempo reale:** è stata citata l'esistenza di un'applicazione mobile che fornisce già alcune informazioni in tempo reale;
- **i parcheggi di interscambio:** i partecipanti ritengono molto positiva la presenza di parcheggi di interscambio consolidati (es. sistema "Park and Bus") che offrono tariffe specifiche per favorire l'uso del mezzo pubblico.

1.2. Aspetti del servizio che possono essere migliorati affinché il beneficio per la collettività sia maggiore

Per massimizzare il beneficio pubblico, sono emersi i seguenti ambiti di possibile intervento:

- **Integrazione tariffaria e modale.** È considerata prioritaria l'integrazione tariffaria tra servizio urbano ed extraurbano e, soprattutto, con il servizio ferroviario (es. linea Torino-Milano e Ferrovie Nord). Attualmente, l'assenza di un biglietto unico penalizza l'utente (es. studenti o lavoratori da Oleggio o Trecate) costretto a doppi abbonamenti.
- **Ottimizzazione degli orari.** È necessario eliminare le sovrapposizioni inefficienti tra bus e treno (es. a Trecate), puntando invece a orari "sfasati" o coincidenti che favoriscano l'interscambio.
- **Accessibilità e pagamenti.** Si richiede di facilitare l'accesso al servizio tramite pagamenti digitali a bordo (es. carte di credito/EMV), rendendo il TPL fruibile anche a utenti occasionali e turisti senza la necessità di app specifiche o biglietterie fisiche.
- **Allineamento ai Bonus regionali.** È emersa la necessità di armonizzare la durata degli abbonamenti (es. passare dal 9 mesi al 10 mesi per gli studenti) per permettere alle famiglie di accedere ai bonus regionali (come il bonus per possessori di auto diesel), attualmente preclusi a causa di disallineamenti burocratici.

1.3. Ruolo degli enti partecipanti nel miglioramento del servizio

Secondo i partecipanti al confronto, gli enti possano avere un ruolo attivo nel miglioramento del servizio attraverso:

- **Sostegno Infrastrutturale.** I comuni devono impegnarsi a garantire spazi adeguati alla viabilità pubblica (corsie preferenziali) per non vanificare la puntualità del servizio.
- **Comunicazione attiva.** Gli enti devono fungere da cassa di risonanza per le informazioni sul servizio, superando la pubblicazione passiva sui siti istituzionali e adottando comunicazioni più dirette verso la cittadinanza in caso di interruzioni.

Inoltre, l'impegno del Comune di Novara nel **co-finanziare gli abbonamenti** per i propri dipendenti (Mobility Management) rappresenta un modello positivo di incentivazione già in atto.

2. Come la pianificazione locale può favorire attrattività, efficienza ed efficacia del servizio di TPL

La pianificazione urbanistica e della mobilità è stata identificata come la leva principale per trasformare il TPL da servizio di necessità a scelta competitiva.

2.1. Azioni urbanistiche o di mobilità sostenibile che possono incentivare l'uso del TPL

Per migliorare l'efficienza del TPL sono state citate le seguenti azioni:

- **Corsie preferenziali e BRT (Bus Rapid Transit).** Il Masterplan del TPL di Novara BRT con il 70% di corsie riservate per aumentare la velocità commerciale. Ciò porterebbe a una riduzione dei costi di gestione e al miglioramento della puntualità. Sebbene esistano le previsioni pianificatorie, mancano attualmente i fondi per la realizzazione completa. **Infrastrutture di interscambio.** I Comuni possono potenziare i nodi di interscambio non solo come parcheggi, ma come hub di servizi, integrando lockers per l'*e-commerce* e servizi di *sharing mobility*.

2.2. Come i piani comunali possono coordinarsi e dialogare con la pianificazione dell'operatore di TPL

È emersa la necessità di integrare gli strumenti di pianificazione vigenti a Novara (PUMS, PGU, Masterplan TPL) con le esigenze operative di SUN e dei Comuni conurbati. La pianificazione non può fermarsi ai confini amministrativi: se il capoluogo investe in infrastrutture veloci, è necessario verificare la fattibilità tecnica di connessioni fluide con i comuni della cintura, considerando i vincoli fisici delle strade statali e locali.

È stata in particolare discussa la fattibilità di estendere le corsie preferenziali oltre il confine di Novara (verso Trecate/Romentino). Tuttavia, le limitate dimensioni delle carreggiate nei comuni limitrofi rendono difficile la creazione di corsie riservate continue, sebbene l'accesso rapido al nodo di interscambio offra comunque un vantaggio.

2.3. Incentivi o strumenti efficaci per attrarre utenti

Per rendere il TPL attrattivo i partecipanti ritengono necessario agire con i seguenti interventi:

- **Digitalizzazione avanzata.** Si propone l'integrazione dei dati in piattaforme globali come Google Maps per la pianificazione del viaggio e l'uso di **semafori intelligenti**

capaci di dare priorità ai bus tramite previsioni di traffico basate sull'Intelligenza Artificiale.

- **Politiche tariffarie.** Oltre all'integrazione tariffaria, si suggerisce di evitare la gratuità totale ("gratis per tutti"), in favore di tariffe molto agevolate (es. studenti universitari a costi simbolici) per mantenere la percezione del valore del servizio e consentire politiche di investimento adeguate.
- **Consorzio regionale.** Si auspica che con la futura costituzione del consorzio regionale delle imprese di TPL si potrà arrivare a una tariffa unica integrata (sull'esempio della **Svizzera** o della **Lombardia**), dove l'utente acquista un titolo unico e il sistema ripartisce i ricavi tra i gestori.

3. Modalità di coinvolgimento degli enti partecipanti nel coordinamento e nel monitoraggio del TPL

3.1. Livelli e modalità di partecipazione al coordinamento e al monitoraggio del servizio di TPL

I partecipanti al confronto ritengono che con il nuovo affidamento debba essere introdotta una governance più efficace e partecipata, basata sui dati.

Il modello precedente basato sulla delega a un "rappresentante unico" per tutti i Comuni è giudicato inefficace.

Le proposte per la nuova governance includono:

- **tavoli tecnici periodici.** E' necessario prevedere incontri regolari (ad esempio semestralmente) a cui partecipino tutti i Comuni interessati, anche in modalità telematica per semplificare la logistica.
- **Approccio corale.** Il confronto deve essere continuo e diretto, poiché le esigenze dei vari Comuni della conurbazione sono diverse ed eterogenee.

3.2. Strumenti per il coordinamento e il monitoraggio del servizio di TPL

Il controllo della qualità e l'adeguamento del servizio devono basarsi su dati oggettivi:

- **condivisione dei dati.** Gli enti richiedono l'accesso a una piattaforma/dashboard che fornisca dati di origine/destinazione e numero di passeggeri, essenziali per prendere decisioni su potenziamenti o tagli delle corse.
- **Monitoraggio reale dei passeggeri.** È fondamentale implementare sistemi di conteggio automatico dei passeggeri (salita/discesa) e non basarsi su stime empiriche. Questo è fondamentale per conoscere l'effettivo tasso di evasione e il carico delle linee.

3.3. Governance multilivello del servizio

I partecipanti ritengono che la governance del servizio debba strutturarsi su flussi informativi chiari e responsabilità definite, puntando su:

- **decisioni "Data-Driven".** Le decisioni politiche (es. modificare una linea) devono essere supportate da report analitici basati sui dati raccolti dai sistemi di monitoraggio (bigliettazione e conta-passeggeri).
- **Allineamento normativo.** È necessario un coordinamento costante con l'Agenzia della Mobilità Piemontese per assicurare che le politiche locali (es. durata abbonamenti) non entrino in conflitto con le delibere regionali, penalizzando l'utenza locale nell'accesso ai bonus (il riferimento è al bonus per possessori di auto diesel)