

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

# Affidamento in-house alla società ATAP spa per i servizi urbani ed extraurbani delle province di Biella e Vercelli.

## Incontro con i Comuni della provincia di Vercelli

2 marzo 2026  
Report

Il presente documento riporta quanto emerso dal confronto tra i partecipanti all'incontro del 2 marzo 2026 (14:30 - 17:00) dedicato ai Comuni della Provincia di Vercelli.

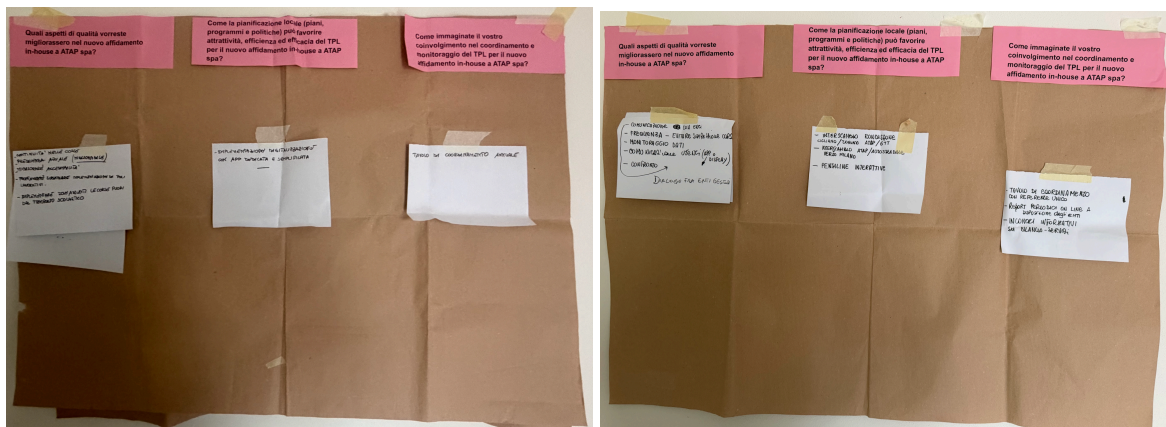
Erano presenti referenti dei Comuni di Biansè, Buronzo, Caresanablot, Carisio, Cigliano Crescentino, Formigliana, Guardabosone, Moncrivello, Palazzolo Vercellese, San Giacomo Vercellese, Santhià, Serravalle Sesia, Tronzano Vercellese, Vercelli, della Provincia Di Vercelli, dell'Unione Montana Valsesia, della Provincia di Bella e delle società ATAP S.p.a (come uditrice).

I partecipanti all'incontro si sono confrontati in due sottogruppi distinti, riportando successivamente in plenaria una sintesi della conversazione nei sottogruppi.

1. Quali aspetti di qualità vorreste migliorassero nel nuovo affidamento in-house a ATAP 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 ATAP S.p.a.?
3. Come immaginate il vostro coinvolgimento nel coordinamento e monitoraggio del TPL per il nuovo affidamento in-house a ATAP S.p.a.?

Il presente Report riporta quanto emerso dal confronto.

Di seguito le immagini dei Canvas utilizzati.



# Capitolo 1. Aspetti di qualità per migliorare il nuovo affidamento in-house a ATAP spa

## 1.1. Aspetti del servizio percepiti come positivi

Dal confronto nei gruppi emergono i seguenti aspetti positivi:

- **comunicazione:** La comunicazione generale da parte dell'azienda ha funzionato ed è valutata come precisa e puntuale da alcuni enti, pur necessitando di perfezionamenti nelle tempistiche secondo altri.
- **Affidabilità e sicurezza dei mezzi:** l'affidabilità degli autobus è considerata molto buona e vi è un'elevata percezione di sicurezza, sottolineata dalla totale assenza di incidenti registrati.
- **Ottimizzazione logistica:** le stazioni e i punti di ritrovo e di carico degli studenti risultano già studiati per ridurre al minimo le perdite di tempo e garantire la maggiore agilità e puntualità del servizio.

## 1.2. Aspetti del servizio che possono essere migliorati

Tra gli aspetti che potrebbero essere migliorati i partecipanti indicano:

- **continuità e ampliamento delle corse:** È prioritario mantenere la continuità delle corse attuali (soprattutto quelle verso le scuole provinciali) e implementare le corse al di fuori dell'orario scolastico, dato che alcuni comuni ne risultano completamente sprovvisti.
- **Riduzione dei disservizi:** si chiede di azzerare le problematiche legate alle "corse saltate" e agli utenti lasciati a piedi, criticità emerse in modo particolare nella zona di Cigliano.
- **Tempestività informativa:** occorre migliorare i tempi della comunicazione all'utenza, avvisando tempestivamente in caso di corse soppresse o emergenze.
- **Potenziamento per i poli logistici:** è necessario rafforzare i collegamenti specifici per i poli logistici del territorio, come Crescentino, per agevolare i lavoratori.

## 1.3. Ruolo degli enti partecipanti nel miglioramento del servizio

Gli enti locali presenti sottolineano i seguenti aspetti:

- **limiti economici:** le amministrazioni comunali riconoscono evidenti limiti di bilancio ("la coperta è corta"), che ostacolano il finanziamento autonomo di politiche volte ad agevolare e rendere più appetibile il servizio.
- **Supporto tramite monitoraggio:** il ruolo degli enti si focalizza principalmente sul monitoraggio oggettivo dei dati (chilometraggio e affluenza), supportando l'azienda in una direzione di razionalizzazione e risparmio economico attraverso la soppressione delle corse non utilizzate dall'utenza.

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

### 2.1. Azioni urbanistiche o di mobilità sostenibile

I gruppi di lavoro riportano le seguenti azioni:

- **valorizzazione dei nodi di interscambio:** data la conformazione dei piccoli comuni provinciali (diversa dalle grandi città metropolitane come Torino o Biella), non serve aggiungere corse per la viabilità interna dei paesi. L'azione chiave è ottimizzare i nodi di interscambio, come quello sulla linea Anzasco-Cigliano-Torino a Rondissone (dove confluiscono ATAP e GTT), essenziale per l'utenza diretta alla stazione di Chivasso.
- **Connessioni strategiche extra-provinciali:** viene condivisa la necessità di sfruttare pienamente il nodo di Carisio, che offre un interscambio fondamentale tra ATAP e le autolinee "Autostradale", permettendo ai viaggiatori di raggiungere Milano Lampugnano con maggiore facilità.

### 2.2. Coordinamento tra piani comunali e operatore di TPL

Dal confronto sono emersi i seguenti elementi:

- **risposte flessibili alle variazioni urbanistiche:** è cruciale che gli enti segnalino le pianificazioni e le modifiche macroscopiche del territorio, come lo spostamento di grandi poli aziendali o l'insediamento di nuove ditte con molti dipendenti, affinché l'operatore TPL possa modulare e aggiungere tempestivamente corse calibrate sui nuovi orari lavorativi.
- **Sincronizzazione tra operatori:** è necessario intervenire per la risoluzione del mancato coordinamento tra aziende diverse (es. ATAP e GTT), che attualmente non comunicando causano la mancata coincidenza dei pullman nei punti di snodo.

### 2.3. Incentivi o strumenti efficaci per attrarre utenti

Per incentivare l'uso del TPL, gli enti propongono diversi strumenti tecnologici e comunicativi:

- sviluppo di **un'applicazione** per comunicare tempestivamente agli utenti l'eventuale cancellazione di una corsa;
- installazione di **pensiline interattive**, simili a quelle presenti nelle stazioni ferroviarie, capaci di fornire informazioni in tempo reale all'utenza;
- lancio di **campagne pubblicitarie**, anche a bordo degli stessi autobus, per promuovere il TPL in modo positivo, con l'obiettivo di decongestionare le città e scardinare il pregiudizio che considera l'autobus un "veicolo di Serie B".

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

### 3.1. Livelli e modalità di partecipazione

Gli enti locali richiedono:

- **tavolo di coordinamento permanente:** istituzione di un tavolo congiunto che favorisca un confronto costante e costruttivo tra gli attori coinvolti.
- **Istituzione di un referente unico:** designazione di una figura fissa sia all'interno dell'azienda (ATAP) che presso l'Agenzia della Mobilità. Questa soluzione è ritenuta strategica per evitare la dispersione delle informazioni e stimolare la crescita qualitativa del servizio.

### 3.2. Strumenti per il coordinamento e il monitoraggio

Per garantire un monitoraggio basato su dati oggettivi, si richiede la condivisione di **report periodici online** da mettere a disposizione degli enti locali.

Questi strumenti permetterebbero ai Comuni di verificare l'effettivo utilizzo delle linee (ad esempio, individuando le corse utilizzate da pochissimi utenti al mese) e di valutare, con un'ottica diversa e razionale, l'efficienza del servizio pubblico.

### 3.3. Governance multilivello del servizio

Sul tema della governance multilivello emergono le seguenti proposte da parte degli enti partecipanti:

- **tavolo di coordinamento annuale:** si propone una governance improntata al pragmatismo attraverso l'istituzione di un semplice tavolo di confronto annuale. Questo appuntamento è inteso come uno snodo strategico per segnalare tempestivamente all'operatore i grandi cambiamenti urbanistici e occupazionali del territorio (come l'apertura o lo spostamento di grandi ditte o poli logistici) e richiedere di conseguenza l'inserimento di corse aggiuntive basate sui nuovi orari lavorativi;
- **referente unico:** emerge la necessità di una struttura più continuativa nel tempo, che affianchi al tavolo di coordinamento la nomina di un referente unico (sia per l'azienda di TPL che per l'Agenzia della Mobilità) per evitare la dispersione delle informazioni e favorire opportunità di crescita e confronto;
- **incontri informativi periodici ravvicinati**, da tenersi ogni 3 o 6 mesi. L'obiettivo di queste riunioni frequenti è garantire un monitoraggio costante e capillare sull'andamento annuale dell'azienda, verificando in modo sistematico non solo i servizi pubblici erogati, ma anche i dati di bilancio.