



Servizi Pubblici Locali e Politica Regionale

incontri con i candidati alla presidenza Regione Piemonte

Roadshow 2024

**Azioni prioritarie
per il Trasporto Pubblico Locale
piemontese su gomma**

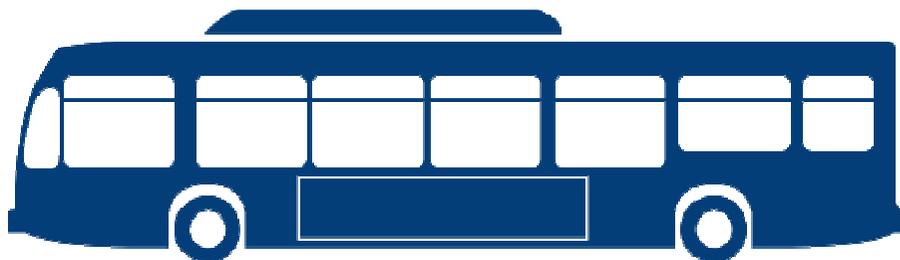
Serena LANCIONE



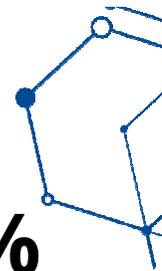
Confservizi
Piemonte – Valle d'Aosta
Il sindacato d'impresa per i servizi pubblici

PARCO AUTOBUS

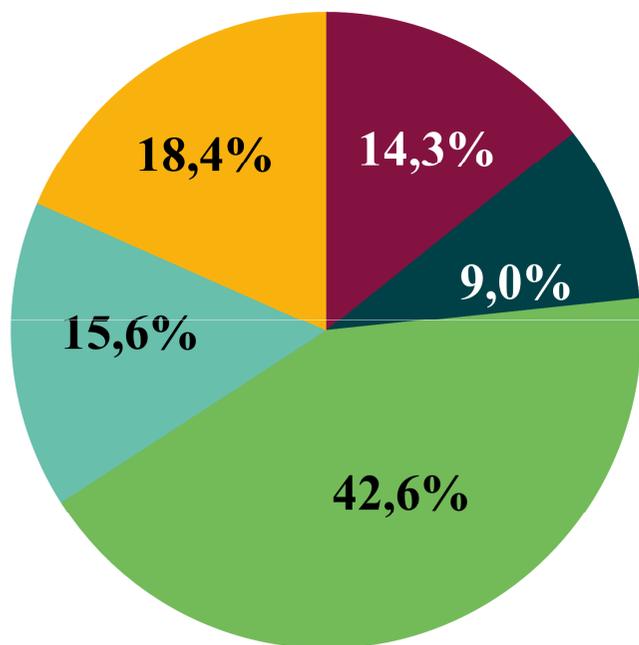
SERVIZIO URBANO - SUBURBANO



Composizione del Parco Autobus Urbano - Suburbano



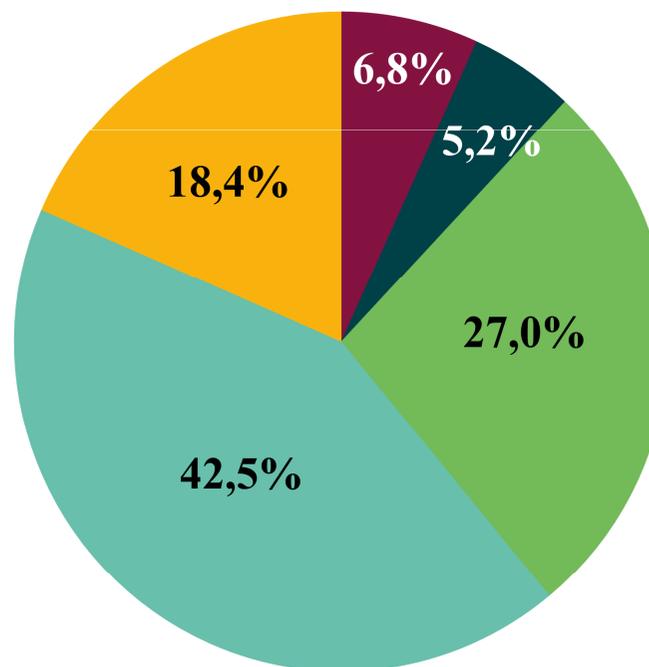
OGGI



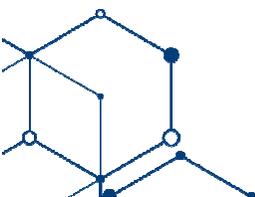
■ Euro1-4 ■ Euro 5 ■ EEV-Euro 6 ■ Elettrico ■ Metano-CNG

L'ambito urbano-suburbano costituisce il **45%** del Parco Autobus della Regione Piemonte.

PREVISIONI 2026 (con fondi PNRR già stanziati)

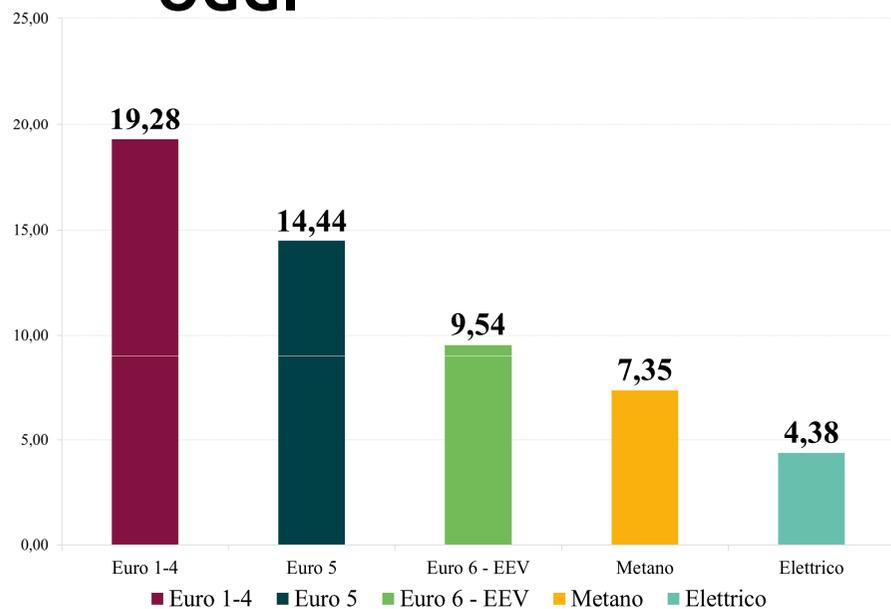


■ Euro1-4 ■ Euro 5 ■ EEV-Euro 6 ■ Elettrico ■ Metano-CNG



Età media del Parco Autobus Urbano - Suburbano

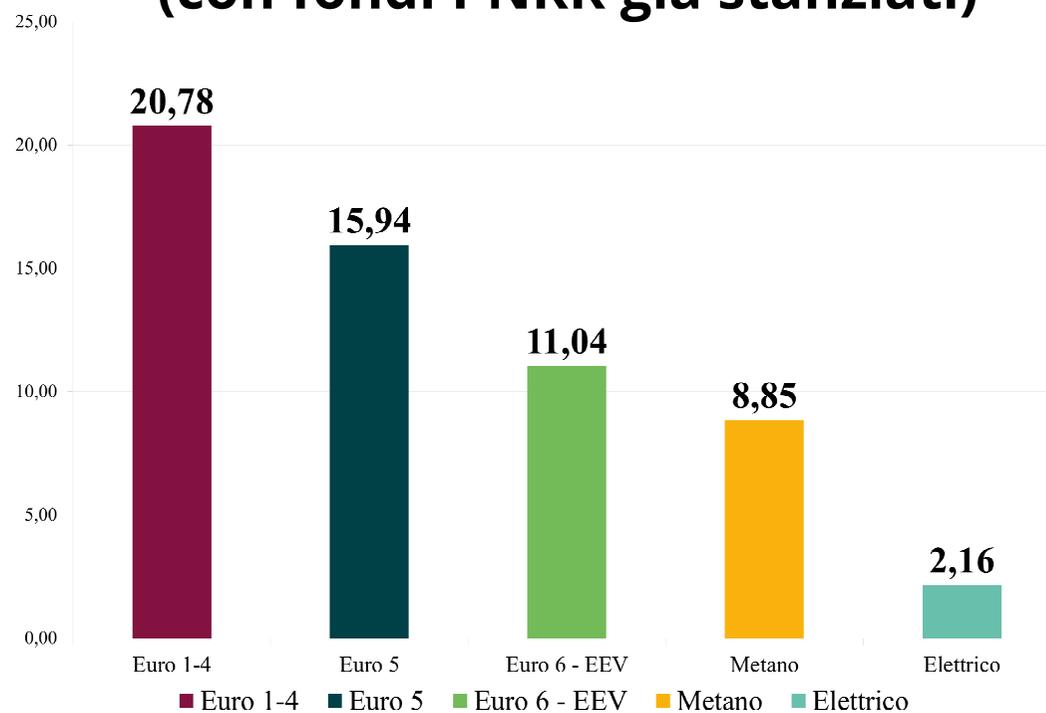
OGGI



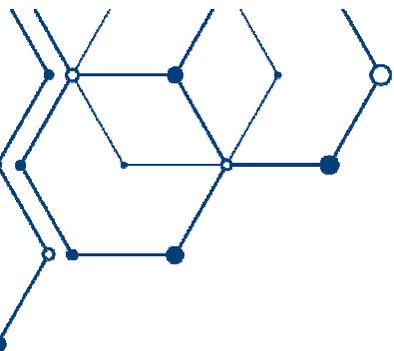
10 anni

PREVISIONI 2026

(con fondi PNRR già stanziati)

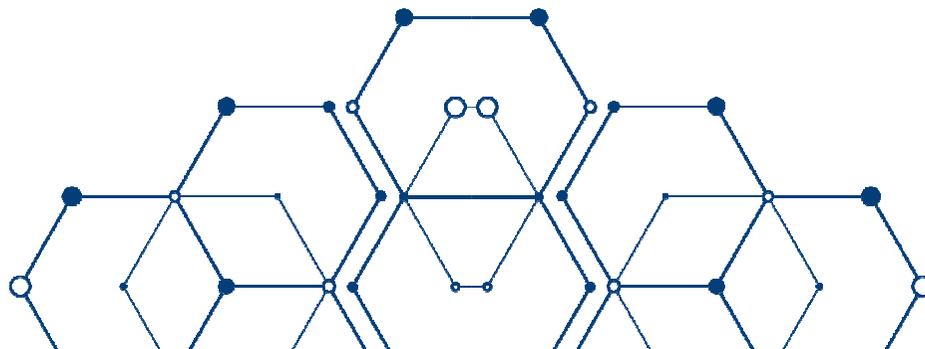


7 anni



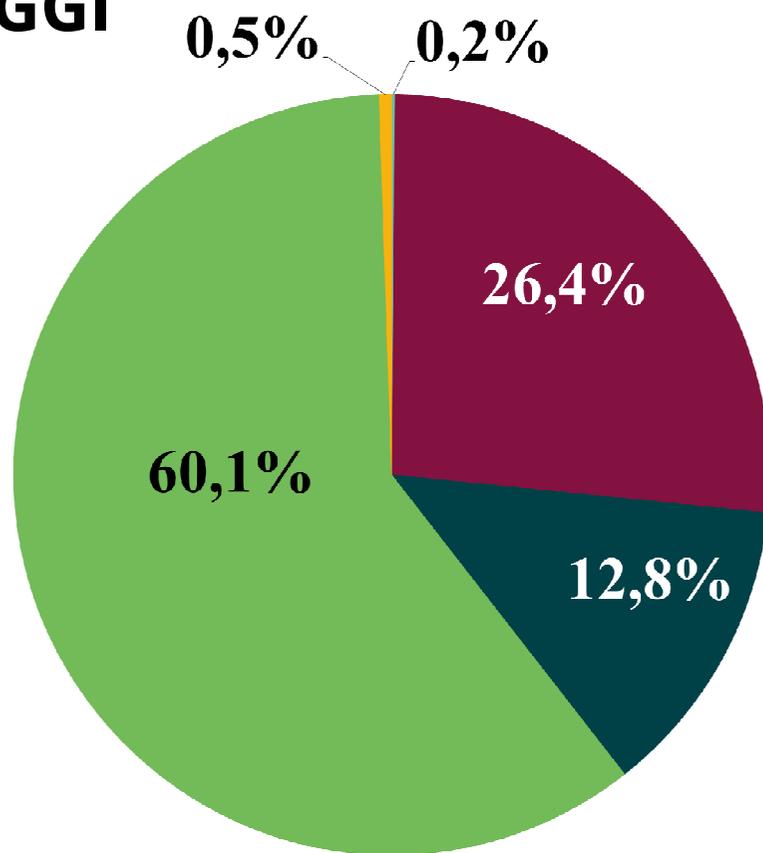
Confservizi
Piemonte – Valle d'Aosta
Il sindacato d'impresa per i servizi pubblici

PARCO AUTOBUS INTERURBANO



Composizione del Parco Autobus Interurbano

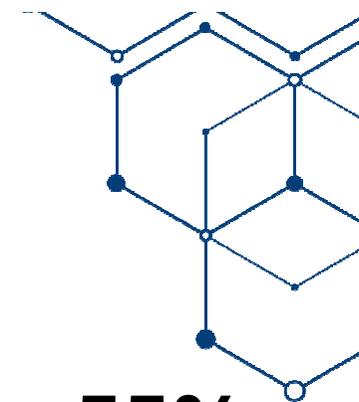
OGGI



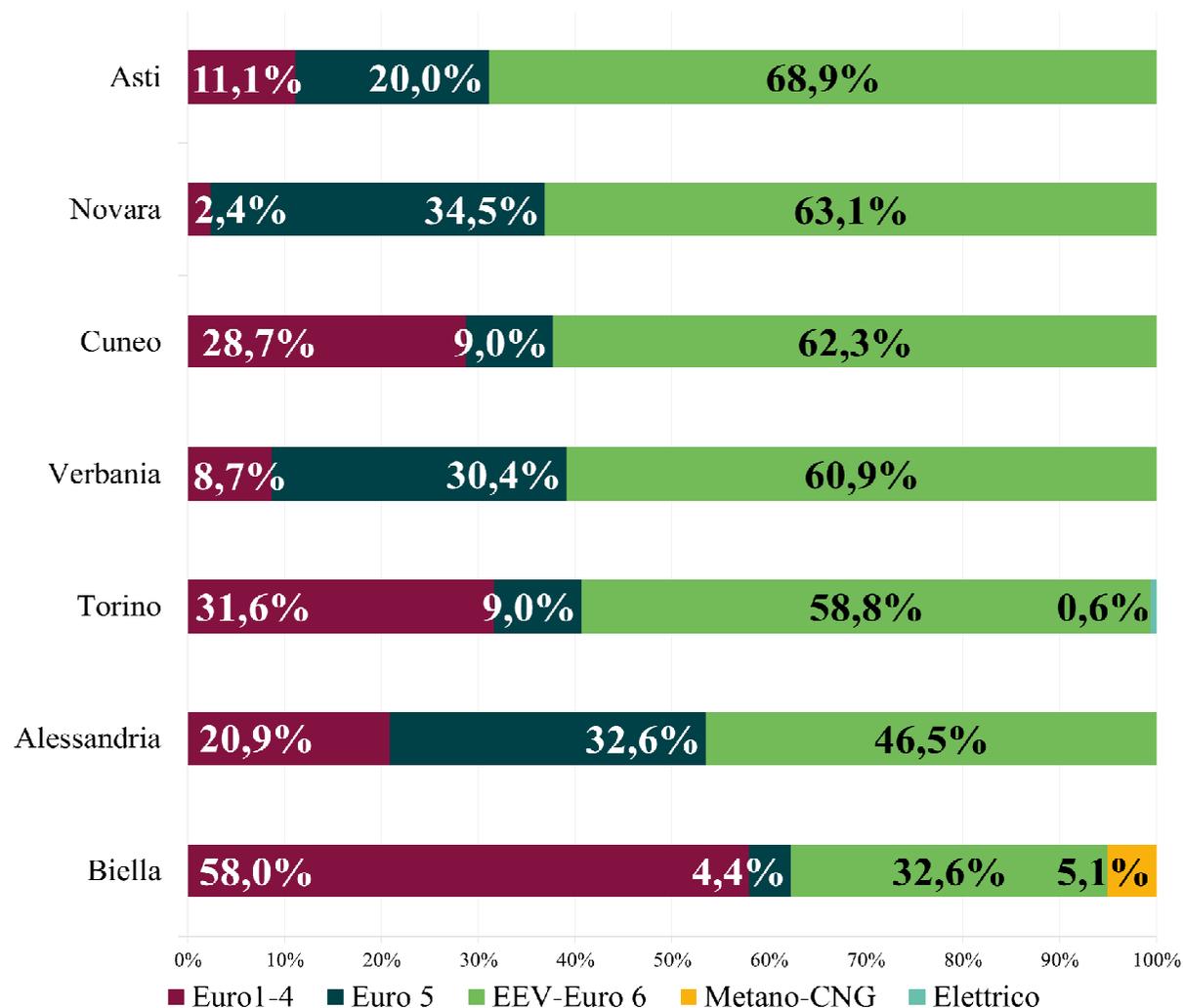
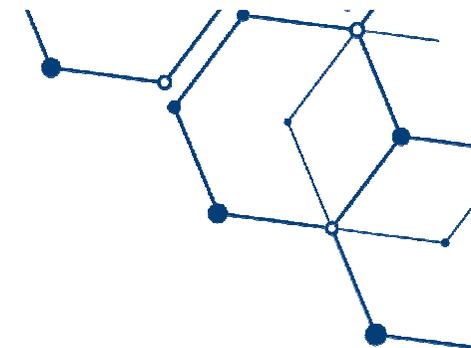
■ Elettrico ■ Euro1-4 ■ Euro 5 ■ EEV-Euro 6 ■ Metano-CNG

L'ambito interurbano costituisce il **55%** del Parco Autobus della Regione Piemonte.

Il grafico fa riferimento alla situazione al 15/03/2024).



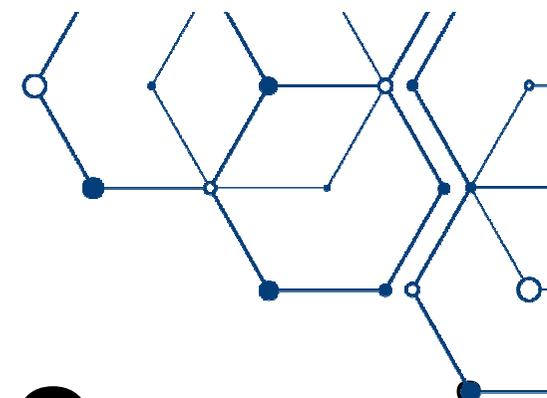
Composizione del Parco Autobus Interurbano



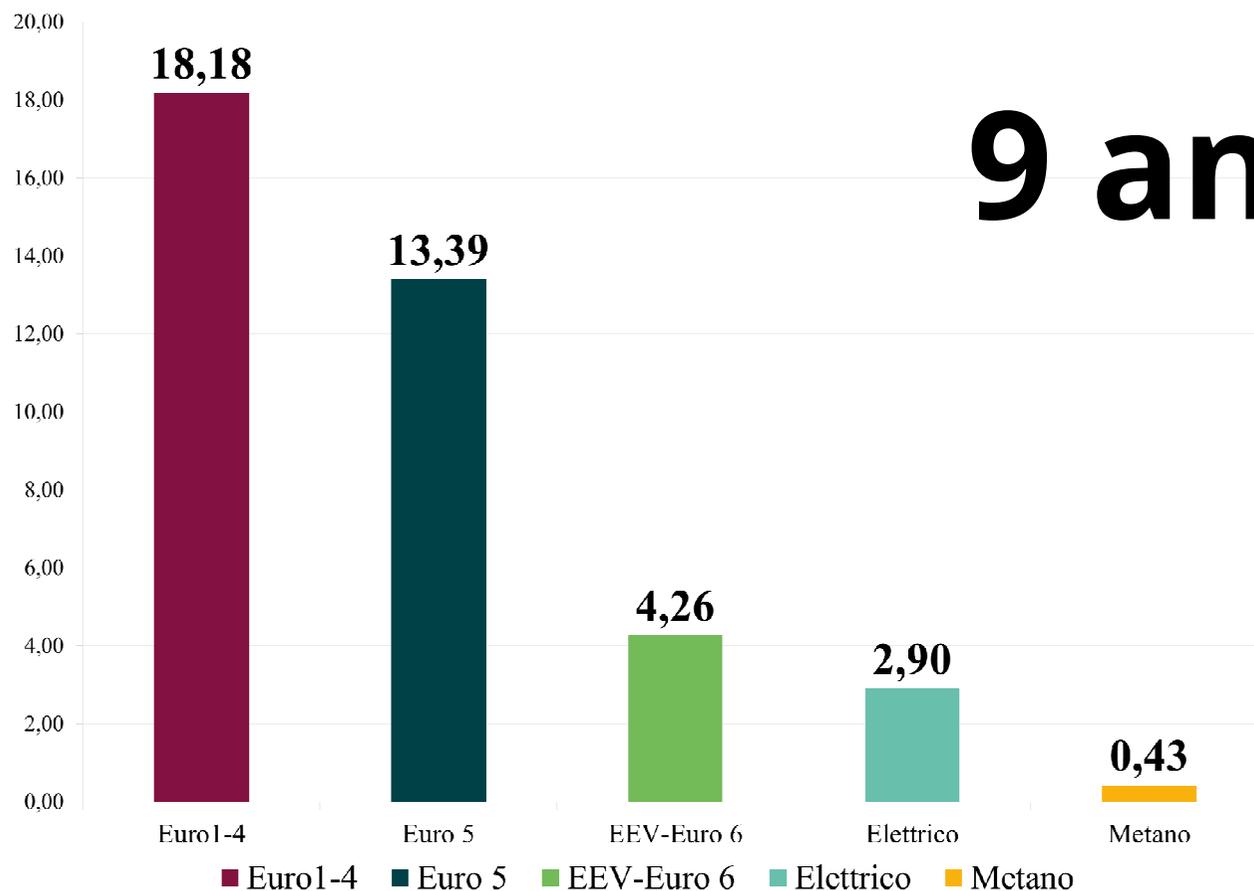
I valori corrispondono alla composizione percentuale della flotta veicolare per Provincia in cui ha sede l'Azienda proprietaria del veicolo classificando i veicoli per alimentazione o categoria ambientale.

La flotta delle provincie di **Alessandria e Biella** è costituita prevalentemente da veicoli Euro 1-4 e Euro 5.

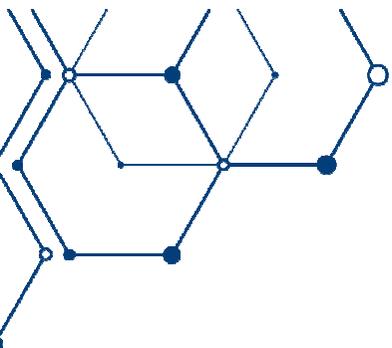
Età media del Parco Autobus Interurbano



9 anni e 9 mesi

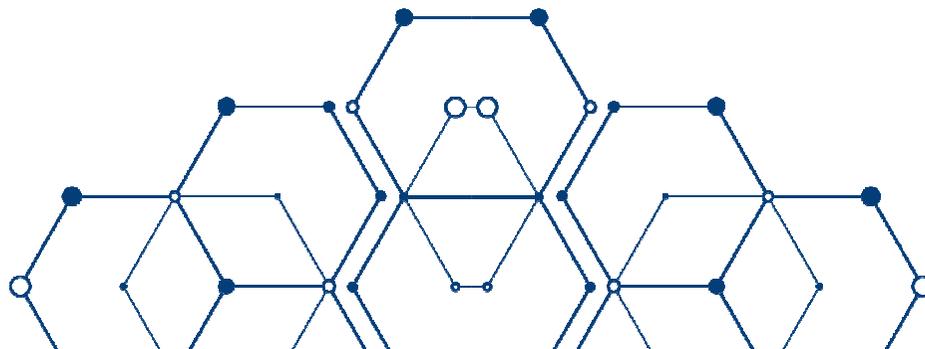


I valori indicati nell'istogramma rappresentano l'“Età media per Categoria ambientale”, ossia l'età media dei veicoli, suddivisi per categoria ambientale, componenti la flotta dedicata al territorio interurbano, inseriti nel Parco Autobus.



Confservizi
Piemonte – Valle d'Aosta
Il sindacato d'impresa per i servizi pubblici

RINNOVO DEL PARCO AUTOBUS dal 2019 al 2023



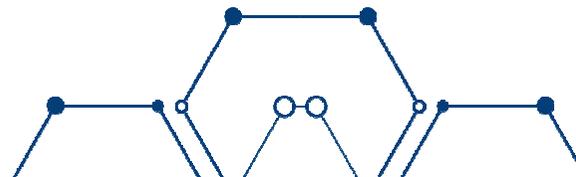
Veicoli in esercizio ed acquistati per servizi TPL nel periodo

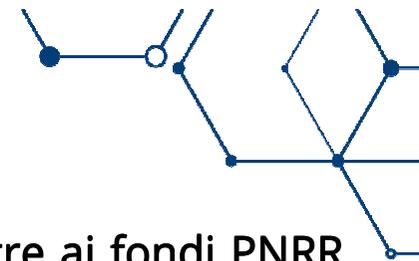
2019-2023

| <h1>966</h1> | | | | | |
|--------------------|--------------|-----------|-------------|------------|-----------|
| Urbano - Suburbano | | | Interurbano | | |
| 469 | | | 497 | | |
| Euro VI | Metano - CNG | Elettrico | Euro VI | Metano-CNG | Elettrico |
| 183 | 127 | 159 | 402 | 93 | 2 |

Dal 2019 al 2023 le Aziende di trasporto hanno sostituito il loro parco mezzi, circolante nella Regione Piemonte, per un valore pari a 966 autobus di nuova acquisizione.

Detto valore corrisponde al **40%** dell'intero parco circolante.





Quanti autobus acquistare per una flotta attuale?

Al fine di rinnovare completamente la flotta attuale con una flotta a basso impatto ambientale, **oltre ai fondi PNRR già stanziati**, saranno necessarie risorse aggiuntive. L'importo dipenderà dal tipo di alimentazione scelto e varierà **fra un minimo di 47 M€ e un massimo di 288 M€**

Questo valore varierà, inoltre, in funzione della tipologia dei veicoli da sostituire (i.e. solo Euro 1-4 oppure anche Euro 5) e dalla composizione della nuova flotta (mix delle differenti tipologie di alimentazione).

| TIPOLOGIA DI SOSTITUZIONE | N. BUS DA SOSTITUIRE | N. BUS * DA FINANZIARE | RISORSE NECESSARIE [M€] | | | |
|---------------------------|----------------------|------------------------|-------------------------|--------|-----------|----------|
| | | | Euro VI | Metano | Elettrico | Idrogeno |
| Sostituzione EURO I - IV | 502 | 213 | 47 | 53 | 117 | 128 |
| Sostituzione EURO I - V | 768 | 479 | 105 | 120 | 264 | 288 |

* Al netto dei fondi PNRR già stanziati



Risorse aggiuntive per le infrastrutturazioni

Passare ad una flotta green (metano, elettrica o idrogeno oppure ad un mix delle precedenti) **comporta per le Aziende un dispendio di risorse aggiuntive** che servono per l'infrastrutturazione dei depositi e/o i capilinea delle linee da gestire con i veicoli green.

Nel caso di migrazione verso una **flotta gestita con bus:**



Elettrici, occorre prevedere un sistema per l'alimentazione degli stessi nei depositi e nei capilinea tramite colonnine di ricarica, sistemi arrotolatori, sistemi a pantografo (**Costi stimati: 6,5 M€ per la sostituzione di Euro I – Euro IV; 14,5 M€ per la sostituzione di Euro I – Euro V**)



Metano, necessitano di stazioni di rifornimento dedicate, con specifici impianti di compressione e stoccaggio del gas



Idrogeno, comportano i costi infrastrutturali più elevati, poiché richiedono impianti di produzione, stoccaggio e distribuzione dell'idrogeno, oltre a sistemi di sicurezza avanzati per gestire questo tipo di vettore energetico

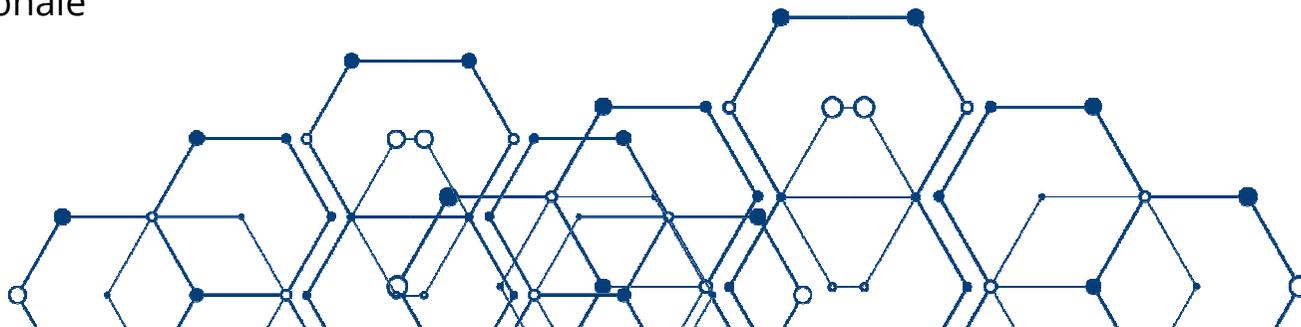


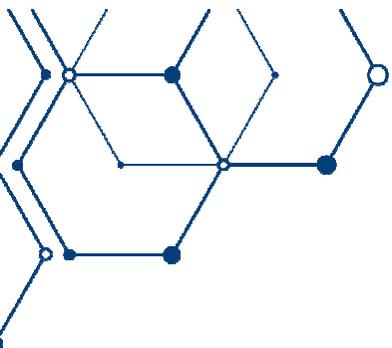
Impatti gestionali ed economici

Occorre tenere in considerazione e valutare le **risorse necessarie** per sostenere l'**ammodernamento** e la **gestione** del parco autobus e delle relative **infrastrutture** con particolare riferimento al rinnovo con una flotta elettrica.

In particolare occorre considerare anche i seguenti elementi:

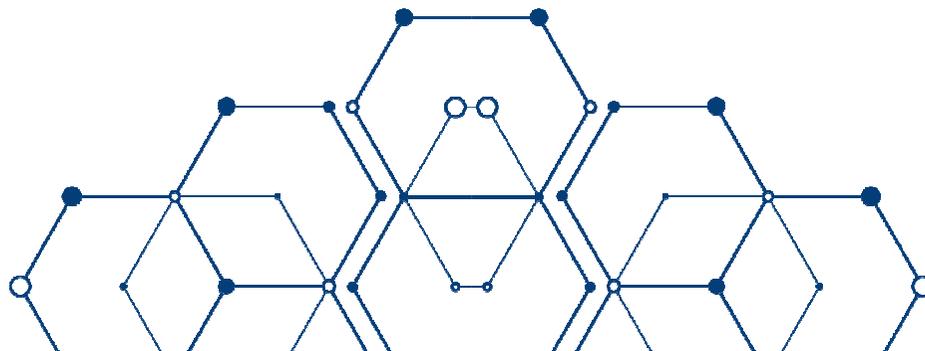
- Potenziale **incremento turni uomo**
- Incremento **trasferimenti a vuoto**
- Adeguamento **officine** per gestione di eventuali emergenze
- Presidi dei **depositi**
- Potenziale incremento dell'**organico** legato alle attività di rimessaggio per gestire tempistiche legate dalle nuove **modalità di rifornimento**
- Costi di **formazione** del personale





Confservizi
Piemonte – Valle d'Aosta
Il sindacato d'impresa per i servizi pubblici

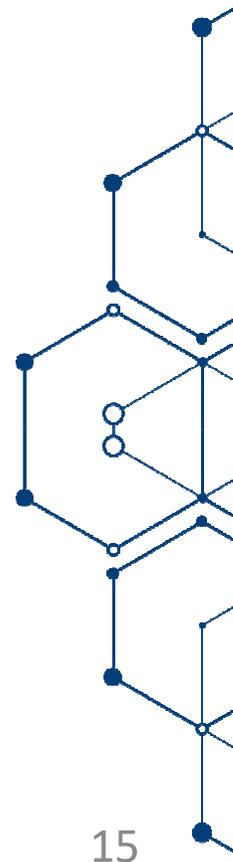
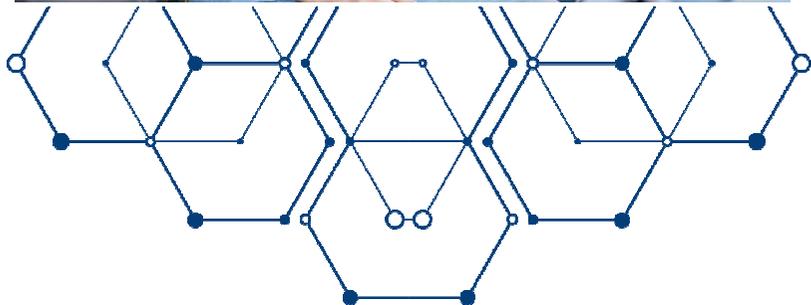
FABBISOGNO DEL PERSONALE VIAGGIANTE

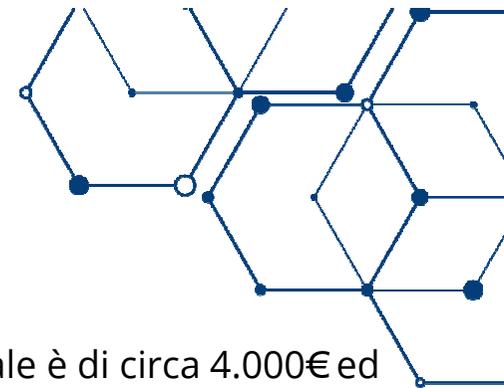


**Fabbisogno di personale viaggiante a parità di servizio nei
prossimi 5 anni**



**1000
conducenti**





PRINCIPALI CRITICITÀ:



- costi e tempi di ottenimento delle **patenti** superiori D – E – CQC (il costo totale è di circa 4.000€ ed i tempi necessari per l'ottenimento sono da 6 a 10 mesi);
- forte incidenza sul salario dei costi per l'**affitto** (per candidati non residenti).

POSSIBILI SOLUZIONI:



- **sinergia** tra aziende di TPL, istituzioni ed enti formativi per agevolare e finanziare il conseguimento delle **patenti**;
- maggiori **stanziamenti** per il TPL;
- **convenzioni** per affitti agevolati o creazione di **residenze dedicate**.





Confservizi
Piemonte – Valle d'Aosta
Il sindacato d'impresa per i servizi pubblici

GRAZIE PER L'ATTENZIONE!

