

LINEE GUIDA GENERALI PER UN RINNOVAMENTO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E REGIONALE IN PIEMONTE

PREMESSA

In gran parte del Piemonte il servizio di TPL presenta carenze ed inadeguatezze di esercizio che rendono difficile per i cittadini usufruirne costringendoli all'utilizzo intensivo del mezzo privato individuale con i relativi costi e difficoltà. A questo si aggiunge una politica di tagli, con chiusura di numerose linee ferroviarie, che ha aggravato profondamente le carenze. E' nostro intento collaborare con la nuova amministrazione regionale, per contribuire al miglioramento del servizio ed alla risoluzione dei problemi.

A questo scopo l'Associazione Ferrovie Piemontesi, insieme con:

Comitato pendolari Arona Santhià
Comitato pendolari Varallo-Novara
Gruppo ABCDM Bra-Ceva
Comitato Treno Alpi Liguri
Blog.spiriti-liberi.
Salviamo la ferrovia di Castagnole
Lanze

Blog BraCeva
Amici di Metrogranda
Pendolari Piemonte-Net
Gruppo per il mantenimento della
ferrovia Cuneo Limone Ventimiglia

ha elaborato la presente proposta da sottoporre a tutti i candidati che concorreranno all'elezione di Presidente della Regione Piemonte.

OBIETTIVI DELLA POLITICA REGIONALE DI SVILUPPO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE ED ECCELLENTE:

- Sviluppare il sistema del trasporto pubblico regionale e locale in Piemonte affinché risponda alle esigenze di mobilità delle persone e di sostenibilità ambientale e favorire, attraverso l'aumento e la razionalizzazione dell'offerta, l'ottimizzazione delle reti e degli orari, lo sviluppo dei centri di interscambio e l'integrazione tra le diverse tipologie di servizio, il trasferimento modale dal mezzo privato al mezzo pubblico;
- Migliorare la qualità del servizio in termini di regolarità, affidabilità, comfort, puntualità e accessibilità, anche mediante l'adozione di tecnologie innovative, la definizione di contratti di servizio che incentivino il raggiungimento di tali risultati e la realizzazione di un adeguato sistema di monitoraggio dei fattori di produzione e della qualità del servizio, basato anche sulle valutazioni dell'utenza;
- Ottimizzare il sistema tariffario, in particolare attraverso la progressiva attuazione dell'integrazione tariffaria a livello regionale e lo sviluppo di idonei sistemi di bigliettazione elettronica, anche con l'obiettivo di combattere l'evasione tariffaria;
- Migliorare la lettura dell'offerta complessiva del sistema, mettendo a disposizione del pubblico opportuni strumenti per l'informazione, la

comunicazione e la consultazione integrata, anche a livello regionale, di orari, percorsi, tariffe;

- Promuovere la tutela dei diritti degli utenti dei servizi di trasporto pubblico e assicurare, anche in sede di stipulazione dei contratti di servizio, la qualità, l'universalità, la fruibilità e l'economicità delle prestazioni;
- Assicurare gli strumenti di governo e le risorse necessarie per garantire l'efficacia, l'efficienza e l'economicità dell'intero sistema di trasporto pubblico regionale e locale;
- Incentivare la mobilità sostenibile, anche attraverso lo sviluppo di nuove forme di mobilità, l'utilizzo di tecnologie innovative e il rinnovo del parco circolante;
- Supportare i processi di semplificazione del settore e favorire la creazione di operatori, anche in forma aggregata e consortile, in grado di sviluppare sinergie ed economie di scala, strategie e investimenti funzionali al concreto miglioramento della qualità del servizio;
- Promuovere lo sviluppo industriale del settore, favorendo la crescita della competitività e dell'imprenditorialità;
- Migliorare la velocità commerciale dei servizi di trasporto pubblico.

QUADRO REGIONALE

La situazione attuale presenta luci ed ombre dovute anche alla mancanza di continuità negli approcci delle amministrazioni regionali succedutesi nel tempo.

Infatti se da una parte ha realizzato, con ottimi risultati, il SFM, che, concepito con i criteri di servizio a rete con orario cadenzato, ha portato ad un notevole incremento dell'utilizzo da parte dei cittadini, e consentito i tipici risparmi sulla gestione del personale e dei rotabili, che però sono andati unicamente al gestore del servizio, che non ha ridotto il corrispettivo a catalogo, dall'altra nelle linee a minore frequentazione del resto della regione si è ridotto il servizio mantenendo la politica di disincentivo all'utenza, fino alla soppressione di molte di esse, conseguendo risparmi illusori che si sono rivelati un ulteriore esborso da parte dell'utenza, costretta a disservizi o all'uso del mezzo privato, arrivando alla soppressione di ben 13 linee per circa 500 Km di ferrovia pari quasi al 30 % dell'intera rete piemontese conseguendo un risparmio del solo 5% sul costo dell'intero servizio.

Su molte di queste linee sono stati fatti di recente investimenti infrastrutturali di vario tipo, anche nei giorni immediatamente precedenti la chiusura, e tutte sono già state dotate dei corretti sistemi di sicurezza (SCMT o SSC).

La chiusura è stata motivata con ragioni di economia e di scarsa affluenza dovuta ad un livello di servizio molto scarso e non strutturato ed a continue soppressioni completamente casuali, che spesso superavano il 50% delle corse programmate

Oltre a quelle elencate esiste un notevole patrimonio di linee che con piccoli interventi di manutenzione, possono rientrare a far parte della capillare rete ferroviaria, necessaria per un servizio di tipo metropolitano.

A nostro avviso è possibile invertire questa tendenza, estendendo i criteri di esercizio del SFM anche al resto della rete regionale con servizi organizzati su base provinciale, sulla falsariga di quanto proposto per METROGRANDA e

collegamenti intercity diretti tra i capoluoghi di provincia. Ovviamente si pone il problema del reperimento delle risorse necessarie a tale incremento di servizi, e questo verrà affrontato in un prossimo punto.

Elenco linee soppresse o con riduzione di servizio.

- Pinerolo - Torre Pellice
- Chivasso-Asti
- Asti-Casale-Mortara
- Cuneo-Mondovì
- Cuneo-Saluzzo-Savigliano
- Ormea-Ceva
- Novi Ligure-Tortona
- Ovada-Alessandria
- Santhià-Arona
- Asti- Alba
- Novara - Laveno
- Vercelli-Casale

OBIETTIVI IMMEDIATI

- Introdurre in maniera generalizzata il servizio a rete e l'orario cadenzato, come incentivo all'utilizzo del mezzo, in particolare per le linee a minore frequentazione.
- Introdurre, ove mancano, i servizi diretti di regionale veloce, oltre che con Milano e Genova, anche tra i capoluoghi di provincia del Piemonte e delle regioni limitrofe con il capoluogo regionale, anche utilizzando le linee meno sovraccariche.
- Riequilibrare i costi del servizio trasferendo parte dei ricavi del gestore delle linee ad elevata frequentazione e redditività, alle linee a minore frequentazione. (Basti pensare che un biglietto Torino Milano del servizio regionale sovvenzionato, viene a costare quasi la metà della migliore offerta di alta velocità)
- Integrare i servizi di TPL gomma e rotaia, liberalizzando il settore attraverso l'affidamento del servizio integrato si ciascuna direttrice, all'operatore che presenterà le migliori caratteristiche di efficienza ed efficacia.
- Integrare la bigliettazione dei servizi di trasporto estendendola anche in ambito comunale (esempio IO VIAGGIO della regione Lombardia) anche adottando tecnologie innovative (es. Trentino Alto Adige lettori automatici e prepagato)
- Adeguare le politiche tariffarie integrate, legandole al costo del servizio, come imposto dalla normativa europea.
- Eliminare le rotture di carico, provocate dalla inadeguatezza della stazione di Torino Porta Susa, dotandola degli opportuni sistemi di evacuazione fumi ed antincendio, oppure con l'adozione di treni bimodali.
- Evitare opere non necessarie o addirittura inutili, valutandole in funzione degli obiettivi proposti, con particolare attenzione ad alcune proposte in atto, quali la diffusione a pioggia dell'elettrificazione, spesso superflua in un contesto di gestione locale.

EFFICIENZA ED EFFICACIA DEL SERVIZIO.

Il costo maggiore di un servizio ferroviario, è relativo alla movimentazione dei rotabili e viene normalmente identificato come costo Km/treno.

I dati nazionali, quelli regionali non sono reperibili, mostrano una incidenza del costo della struttura nazionale dell'operatore attuale, struttura utilizzata solo per i servizi a lunga percorrenza e non per il trasporto locale, pari al doppio dei proventi della vendita del servizio locale. Ossia il trasporto locale finanzia il trasporto a lunga distanza, tra cui l'alta velocità che viene gestita in regime di concorrenza, con circa il doppio di quanto ricava dai suoi utenti. Questa inconcepibile situazione è stata recentemente stigmatizzata anche dall'Autorità del Trasporto.

Elenchiamo quindi i principali mezzi di recupero risorse:

- L' affidamento del servizio ad operatori locali, già da solo permetterebbe il finanziamento dello sviluppo richiesto.
- Integrando con un unico operatore il servizio su ferro con quello su gomma, si otterrebbero ulteriori risparmi, sia dalla soppressione dei doppioni, oggi molto frequenti, sia dalle economie derivanti dall'integrazione stessa.
- L'adozione del servizio a rete e dell'orario cadenzato, in generale porta ad un risparmio sui costi unitari, superiore al 10 % ed un aumento dei ricavi dell'ordine del 15%.
- L'introduzione di una ulteriore integrazione, a livello tariffario, con un biglietto unico con tecniche innovative aumenterà ancora di più l'efficienza e la fruibilità del servizio con i relativi ritorni di tipo economico.

E' noto a tutti gli operatori e fornitori di servizi, che il servizio si diffonde e si generalizza, solo in presenza di una buona qualità dell'offerta, mentre una cattiva qualità porta alla rapida insostenibilità dello stesso (e lo tocchiamo con mano nelle esperienze precedentemente citate del SFM e delle linee periferiche). Per maggiori approfondimenti rimandiamo alla nutrita bibliografia allegata.

GLI STRUMENTI

Per raggiungere gli obiettivi proposti, la Regione Piemonte dovrà dotarsi dei necessari strumenti operativi con:

- La promulgazione di una legge regionale sul trasporto che fornisca il quadro di riferimento normativo e legale per l'attuazione di un programma di rinnovamento del settore
- La creazione del Consorzio pubblico della mobilità con il compito promuovere la diffusione della mobilità pubblica attraverso l'integrazione dei servizi. A tale struttura, a cui parteciperanno gli operatori locali, il gestore dell'infrastruttura, gli enti territoriali coinvolti, le rappresentanze degli utenti, vanno affidati i compiti di pianificazione del servizio TPL su gomme a su rotaia, l'assegnazione dei singoli servizi al miglior offerente,

la gestione dei servizi di bigliettazione e controllo dei ricavi, ad integrare quanto già oggi compito della Agenzia Regionale della Mobilità.

- Osservatorio della mobilità, gestito da organizzazioni terze, quali le associazioni degli utenti, che permetta il monitoraggio e la verifica della qualità del servizio e fornisca un costante contributo migliorativo