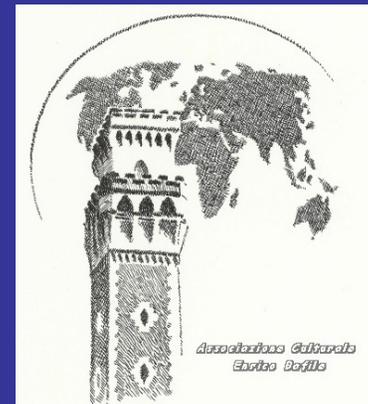


TRASPORTO PUBBLICO E COMPETITIVITÀ TERRITORIALE.

Proposte per una mobilità
sostenibile



La competitività territoriale

- L'attrattività di un territorio per gli investimenti in competizione con altri territori, è legata in materia forte, alla qualità dei servizi offerti, che permette a volte di superare fattori negativi quale l'alto costo del lavoro.
- La mobilità all'interno di un territorio è un fattore molto importante nella valutazione dell'attrattività

La mobilità come fattore strategico

- Sia la CEE che la Repubblica Italiana pongono la mobilità sostenibile tra gli obiettivi strategici.
- La CEE impone anche obiettivi stringenti a cui l'Italia non sta per ora facendo fronte rischiando procedure di infrazione e le conseguenti multe

Obiettivi CEE

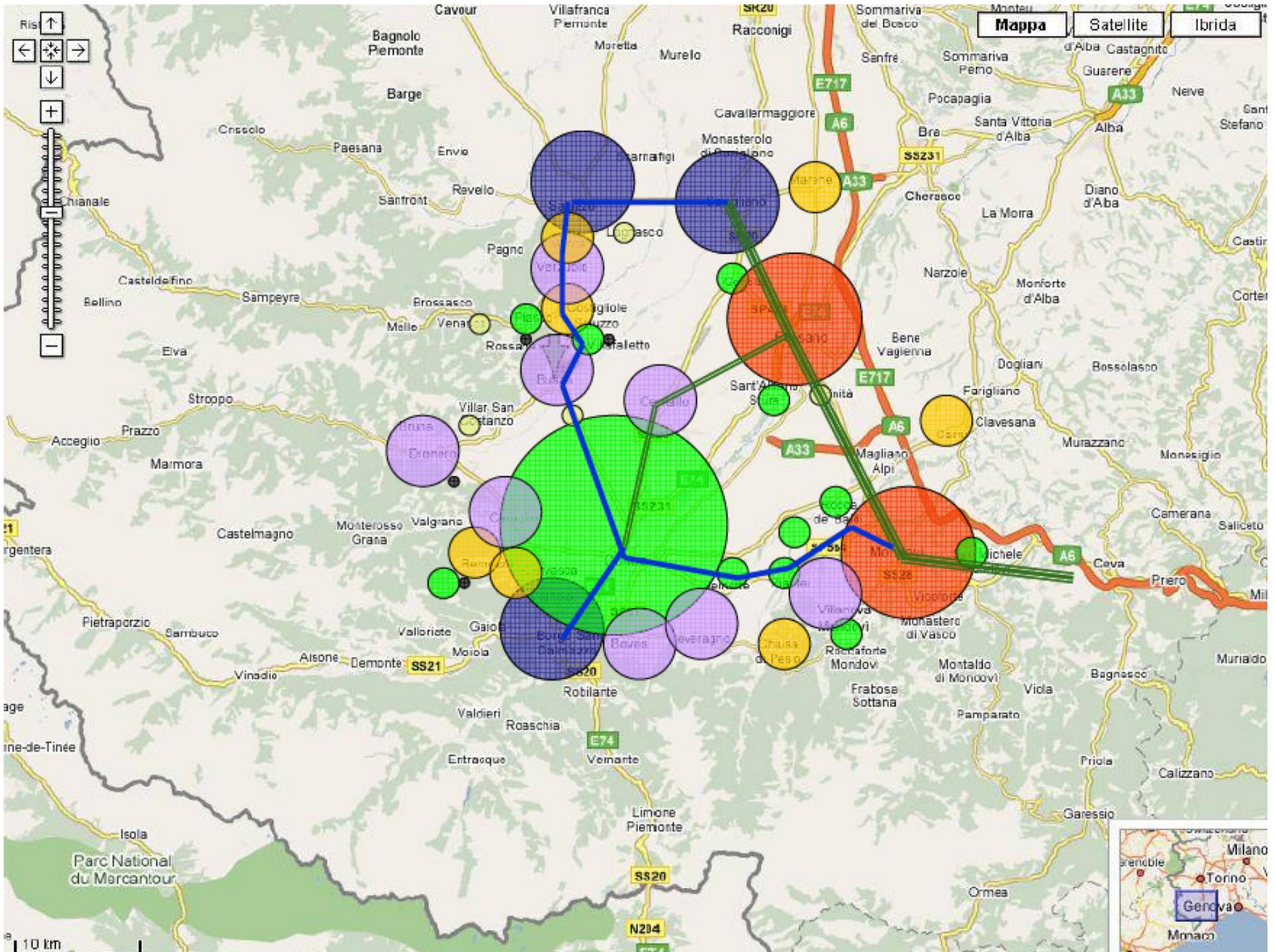
- **Diritti dei passeggeri:** la Commissione lavorerà con tutti i soggetti interessati per arrivare a un accordo sui diritti dei passeggeri dei trasporti urbani.
- **Migliore progettazione:** una progettazione integrale può dare una buona risposta a molte delle sfide che le città hanno di fronte nel campo della mobilità. Per accelerare l'adozione di piani di mobilità sostenibile la Commissione preparerà del materiale informativo e lancerà delle attività promozionali. Produrrà anche dei documenti guida sui principali aspetti di questi piani, come la distribuzione delle merci e i sistemi di trasporto intelligente.
- **Trasporti ecologici**

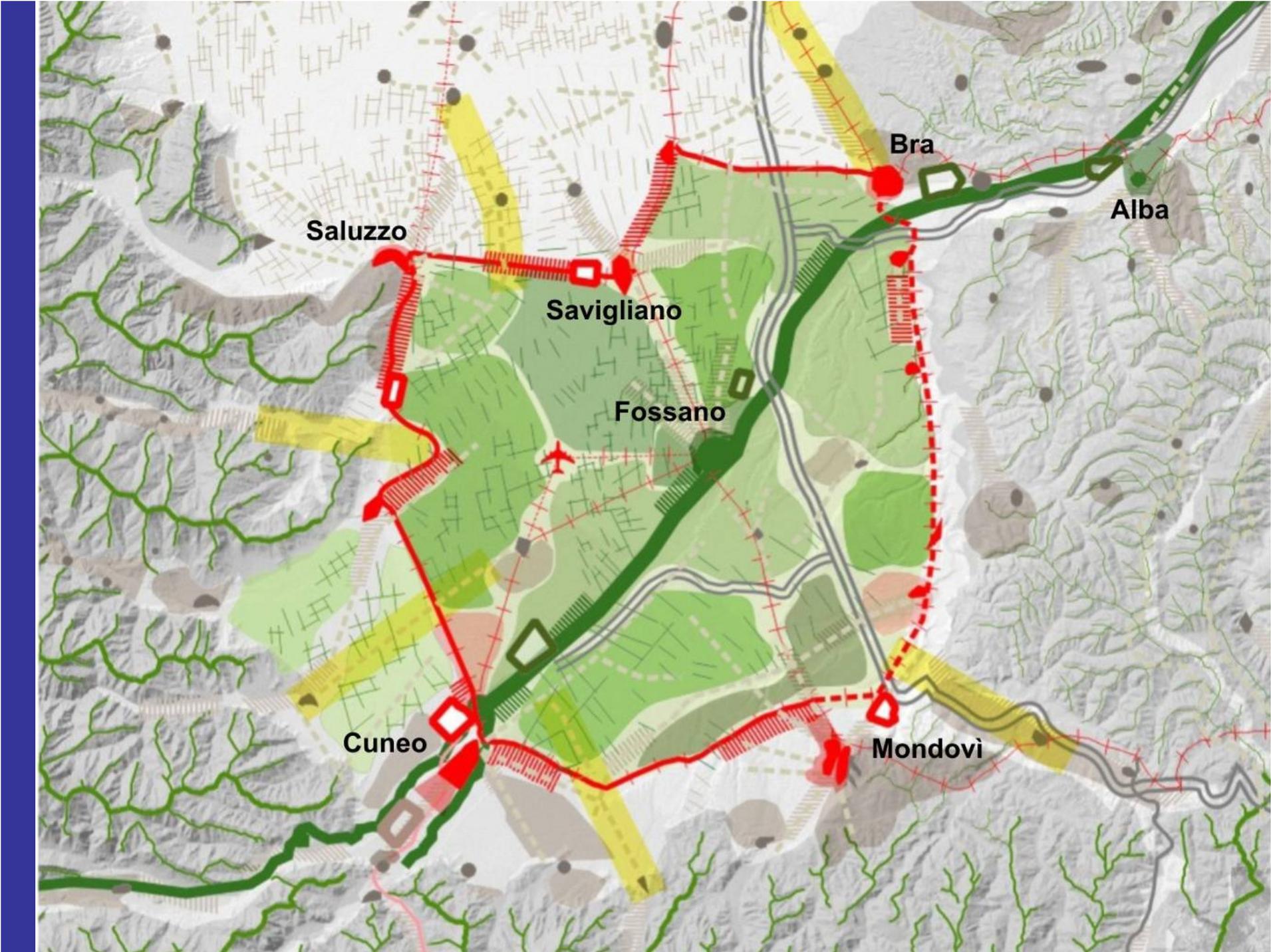
Un caso pratico

- Se un lavoratore impiega 20' per recarsi al lavoro, invece di 40', questo equivale ad una maggiore retribuzione o un costo inferiore del 7,6 %
- I dati IRES sulla mobilità mostrano che oltre il la media degli spostamenti in Piemonte da e per i capoluoghi di provincia è di 20 km percorsi con un tempo superiore ai 30 minuti

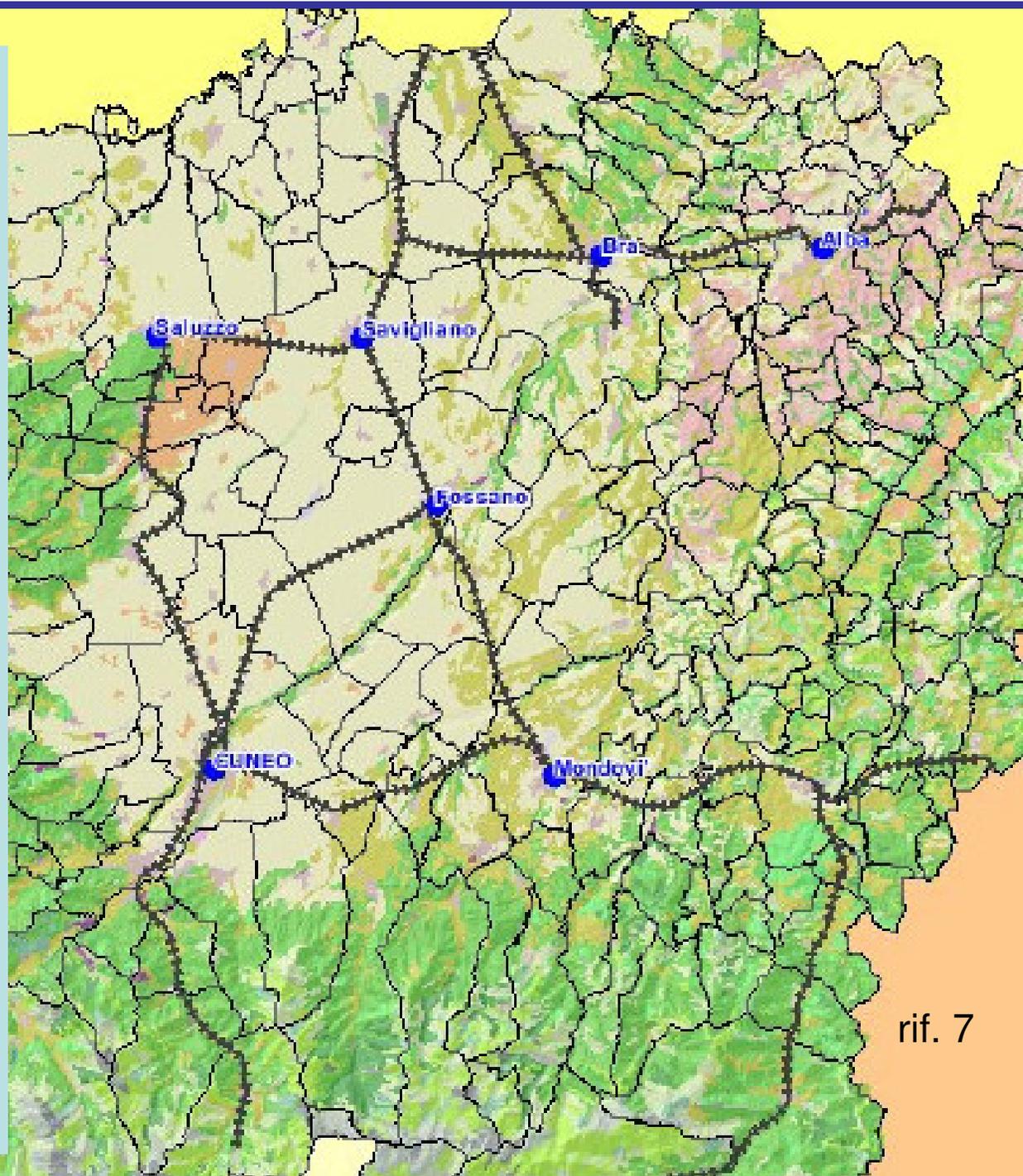
Il caso delle sette sorelle

- Oggi Cuneo non è nelle prime cento città italiane per pil, abitanti, servizi, ed altri indicatori economici
- Se le 7 città fossero collegate tra loro con un servizio di tipo metropolitano, formerebbero una città rete che sarebbe al 14 posto nella graduatoria delle città italiane.





in provincia di Cuneo, al di là del significativo deficit infrastrutturale, la sola dotazione in cui l'indice della provincia è vicino sia alla media nazionale che a quella del nord-ovest, è la rete ferroviaria. Se il confronto lo facciamo con la regione Piemonte, la ferrovia è l'infrastruttura di cui abbiamo la migliore dotazione



rif. 7

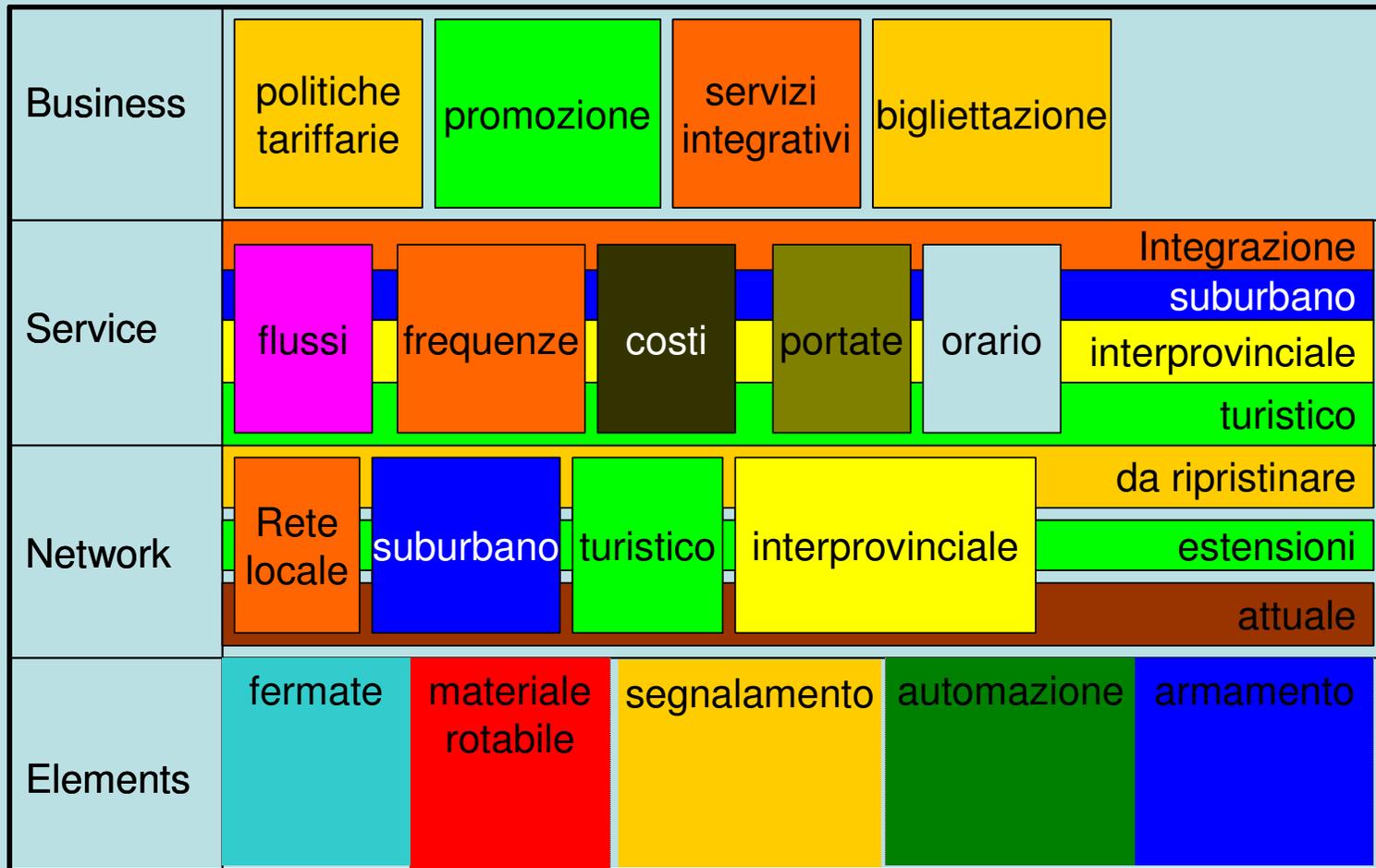
Il cambiamento

- Ci sono studi che affrontano le problematiche specifiche, in particolare da parte dell'Associazione Bafile congiuntamente con Soges, e da parte di Politecnico e Università di Torino, Dip. Interateneo Territorio insieme con Politecnico di Torino, Dip. di Progettazione architettonica e di Disegno industriale

Gli ambiti

- Questi studi riguardano in particolare le provincia di Cuneo, ma anche la provincia di Novara
- Alcuni, limitandosi a settori più ridotti, approfondiscono molti aspetti importanti, quali costi, modelli di servizio, ed altri aspetti tecnici, altri, prendendo in esame aree vaste, rimangono più su un livello di architettura di rete

Integrare gli studi e riunire le forze

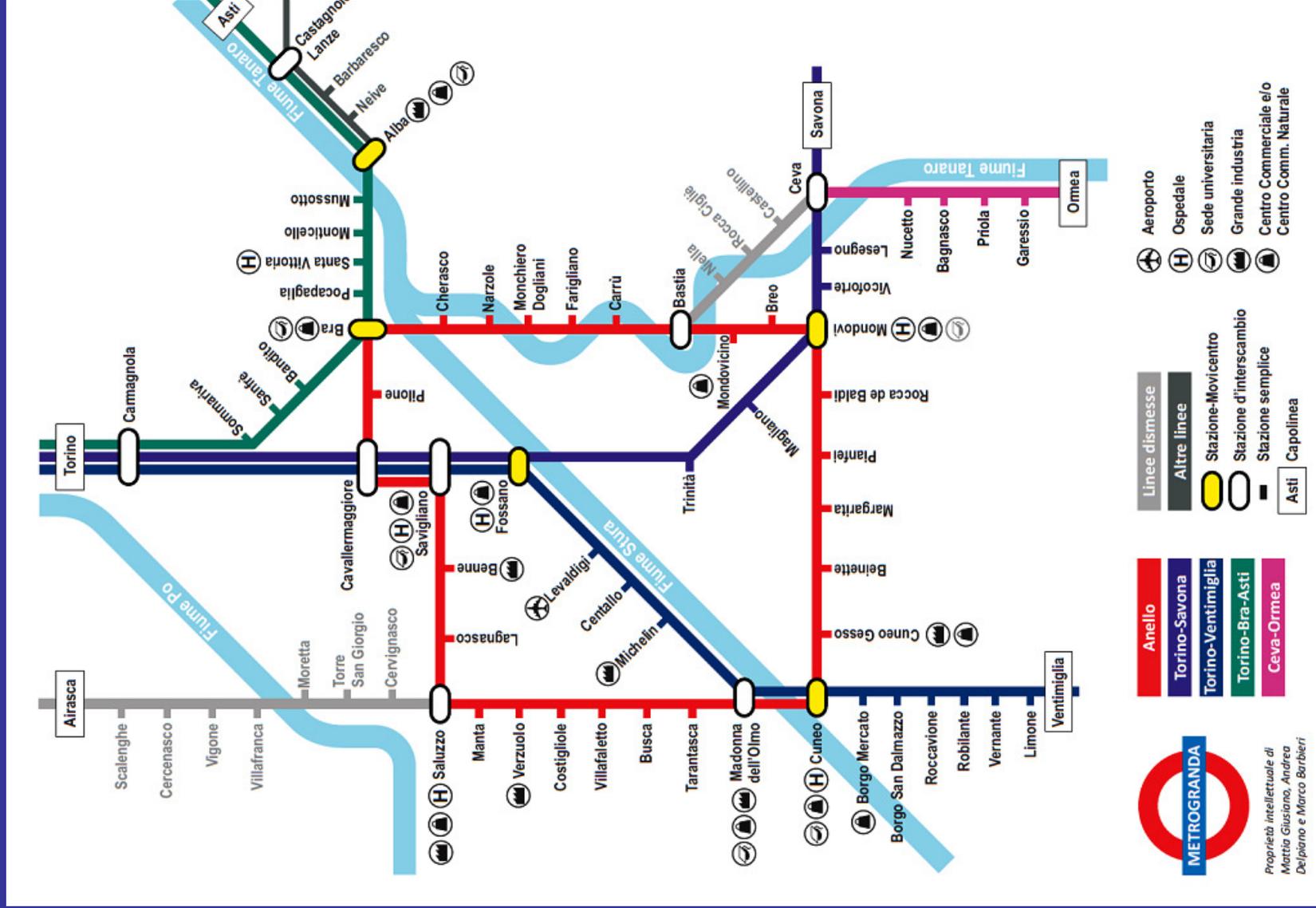


Modello TMN/Trillo

Punti qualificanti del trasporto pubblico sostenibile

- Struttura del servizio a rete
- Orario cadenzato
- Integrazione gomma rotaia

Servizio a rete



Orario cadenzato

orario puntuale (tradizionale)

ora	minuti			
5	5			
6	8	34		
7		23		
8			47	
9				57
10			44	
11				
12		26		
13			35	
14				55
15		21		
16			29	
17				
18	9		33	
19				
20		16		
21			38	
22				49
23		22		
24	5			

orario cadenzato

ora	minuti			
5		21	51	
6	6	21	36	51
7	6	21	36	51
8	6	21	36	51
9	6	21	36	51
10	6	21	36	51
11	6	21	36	51
12	6	21	36	51
13	6	21	36	51
14	6	21	36	51
15	6	21	36	51
16	6	21	36	51
17	6	21	36	51
18	6	21	36	51
19	6	21	36	51
20	6	21	36	51
21	6	21	36	51
22	6	21	36	51
23	6		36	
24	6		36	

- Collegamenti diretti dove è possibile, comode coincidenze quando è necessario cambiare mezzo
- Ripetitività, chiarezza e facilità d'uso dell'orario
- Riconoscibilità
- Coordinamento tra i diversi mezzi di trasporto, ognuno incaricato di svolgere un compito diverso e complementare agli altri
- Alta frequenza dei treni per accedere alla città di Cuneo

POCO COMPRESIBILE

COMPRESIBILE

Integrazione gomma rotaia



**UN SISTEMA
INTEGRATO:
IL TRENO È
COMODO COME UN
BUS**

Il caso Valle d'Aosta

- Introducendo il servizio a rete nel servizio autobus in alta valle, è riuscita a non praticare i tagli ipotizzati, ed ha contemporaneamente migliorato il servizio
- Con l'introduzione dell'orario cadenzato sulla Aosta Torino, mantenendo lo stesso numero di corse, i treni, prima semivuoti se non nelle ore di punta, ora sono sempre sovraffollati.

Punti forti

- La rete ferroviaria piemontese è capillare e ben integrata nel territorio
- Ci sono esperienze di servizio ferroviario metropolitano
- La rete viaria a scorrimento veloce non è pensata specificamente per il traffico locale

Punti deboli

- La cultura del mondo ferroviario è del millennio passato
- Le nuove tecnologie organizzative non sono ancora patrimonio del settore
- Spesso la gestione e la progettazione sono sciatte ed approssimative

L'ASSASSINIO D'UNA LINEA



FERROCHIUSURE

un anno dopo...

quali prospettive per la mobilità locale

Il movente

- Data l'inefficienza del gestore, non esiste linea e compenso sufficienti per un servizio remunerativo. L'interesse del gestore è quindi quello di ridurre al massimo il servizio mantenendo il ricavi.
- I ricavi del gestore infatti non sono legati agli incassi dei biglietti ma al rimborso regionale che però è plafonato dal budget. (non ci sono mai soldi)
- E' quindi interesse del gestore chiudere il massimo numero possibile di linee. Scatta così un meccanismo oliato e collaudato in uso da oltre quarant'anni (rami secchi)

dall'agonia alla sepoltura

- Si comincia con un orario appositamente studiato per scoraggiare l'utenza; di conseguenza diminuisce il flusso dei passeggeri
- La riduzione dell'utenza giustifica una riduzione del servizio, con conseguente abbattimento del flusso dei viaggiatori che costituisce la motivazione per prima sospendere il servizio e poi per chiudere la linea
- Il ciclo termina con la trasformazione della linee in una pista ciclabile

Non ci sono risorse

- Normalmente alla richiesta di un adeguato servizio di trasporto pubblico locale si oppone la scarsità di risorse.
- Invece, a risorse costanti, non si migliora l'efficienza, ma si tagliano i servizi e lentamente si porta la linea alla chiusura

Ma è vero che non ci sono risorse ?

- L'Italia spende per il trasporto pubblico locale più o meno le stesse cifre che spendono i paesi quali Spagna (Cercanias) Francia e Germania
- La mancanza di integrazione gomma rotaia comporta numerose sovrapposizioni con aumento di costi

Quanto costa il servizio

- Un Km/treno di Trenitalia costa da 2 volte a 1 volta e mezzo il Km/treno di Spagna, Francia, Svizzera, Germania.
- Un Km/treno di Trenitalia costa da sette a dieci volte un K/m bus al lordo del pedaggio.

La separazione dei servizi

- Oggi in Italia trenitalia effettua sia i servizi di alta velocità che di lunga distanza e di trasporto locale.
- Il costo preso a riferimento per il rimborso regionale è il costo medio globale.
- L'alta velocità ha costi molto superiori, per cui, adottando la media, finisce che il trasporto locale finanzia l'alta velocità, cosa che, oltretutto, non avviene per l'altro gestore
- La gestione di una azienda nazionale, comporta costi di struttura innecessari per un gestore locale. In alcuni casi il costo di struttura si è ridotto del 30%

Come si sta operando altrove

- L'efficienza del gestore è diventato il punto fondamentale per poter offrire il servizio.
- Le regioni dotate di infrastruttura ferroviaria significativa, si stanno tutte dotando di un proprio gestore

Le regioni del Nord

- Lombardia Trenord
- Veneto Sistemi Territoriali (*)
- Alto Adige SAD (*)
- Trentino Trentino Trasporti (*)
- Friuli SVUC (*)
- Emilia Romagna Ferrovie Emilia Romagna (*)
- Toscana TFT (*)

(*) Gestiscono anche servizi autobus

La ricetta

- Operando con un efficiente gestore del servizio, si può arrivare ad un risparmio del 30%. (il limite superiore della media europea)
- Integrando gomma rotaia con gestore unico, è ipotizzabile ancora un risparmio dal 5 % al 10 %, razionalizzando le duplicazioni
- Il miglioramento del servizio porterebbe nuova utenza con un significativo maggiore ricavo fino al 15 % dei costi (inferiore agli obiettivi CEE)

CONCLUSIONI

- Cambiando il gestore del servizio, affidandolo ad un operatore con efficienza europea, che operi in associazione di impresa con gli operatori della gomma, non sarebbe più necessaria la chiusura delle linee già effettuata e si avrebbe un servizio di migliore qualità

Il compromesso

- Ovviamente bisogna prendere in considerazione che esiste una organizzazione, che anche se inefficiente, ha personale e strutture utilizzabili.
- Quello che non funziona è l'arretratezza culturale del management completamente autoreferente e disabituato al confronto
- A quando un Moretti dagli occhi a mandorla ?

Riferimenti

1. Sylvie Occelli - La mobilità in Piemonte nei primi anni del 2000 - Quaderni di ricerca Ispes Piemonte 2004
2. Ferdinando Stanta, Uberto de Paulis (a cura di) - Tr.i.llo TRasporto.Integrato.Locale, tomo I aspetti generali - luglio 2006 Allegato al Progetto territoriale integrato (PTI) di Saluzzo
3. Elisa de Paulis - Il giudizio di Salomone. Policentrismo e progettualità integrata nel territorio cuneese - Quaderni del territorio aprile 2008 – Busca, Associazione Culturale E. Bafile
4. Elisa de Paulis, Uberto de Paulis, Marinella Peyracchia - Le stelle dell'orsa. Riflessioni sui Programmi Territoriali Integrati della Provincia di Cuneo, in "Quaderni del Territorio" n. dicembre 2007 - Busca Associazione Culturale E. Bafile
5. Uberto de Paulis - La Mezzaluna, il Triangolo e la Corona, in "Quaderni del Territorio" giugno 2007 – Busca, Associazione Culturale E.Bafile
6. Marco Barbieri, Andrea Delpiano, Mattia Giusiano - Verso la grand[a]stad? - Grande scala ott 2009
7. Ferdinando Stanta, Uberto de Paulis – La terza isola, appunti sulla logistica cuneese – in "Quaderni del Territorio" gennaio 2008, Busca (CN) Associazione Culturale E. Bafile

Riferimenti 2

8. Uberto de Paulis, Ferdinando Stanta Trillo tomo II luglio 2006
9. F. Stanta , Studio di prefattibilità dell'attivazione di un servizio di trasporto integrato eco-compatibile basato sulla valorizzazione delle linee ferroviarie esistenti, Report SOGES, 1/2/2008
10. Ferdinando Stanta, Uberto de Paulis - Un approccio moderno e sostenibile alla mobilità locale piemontese – Report Soges febbraio 2008
11. Walter Finkbohner- Il trasporto integrato locale - Giornata di studio “Il trasporto integrato locale” 4 ottobre 2007 Museo Ferroviario Regionale Savigliano
12. Helmuth Moroder - Muoviamo il futuro: l'esperienza del treno della val Venosta Giornata di studio “Il trasporto integrato locale” 4 ottobre 2007 Museo Ferroviario Regionale Savigliano
13. Jacopo Palermo - La realizzazione della linea 6 Metronapoli - Giornata di studio “Il trasporto integrato locale” 4 ottobre 2007 Museo Ferroviario Regionale Savigliano
14. Ferdinando Stanta, Uberto de Paulis - Il progetto Trillo - Giornata di studio “Il trasporto integrato locale” 4 ottobre 2007 Museo Ferroviario Regionale Savigliano