

Monchiero, 19 maggio 2012

“Pre-fattibilità e valori  
di opzione nel recupero  
Bra (Alba) -Monchiero –  
Mondovì (Cuneo)”

*Ing. Stefano Sibilla*



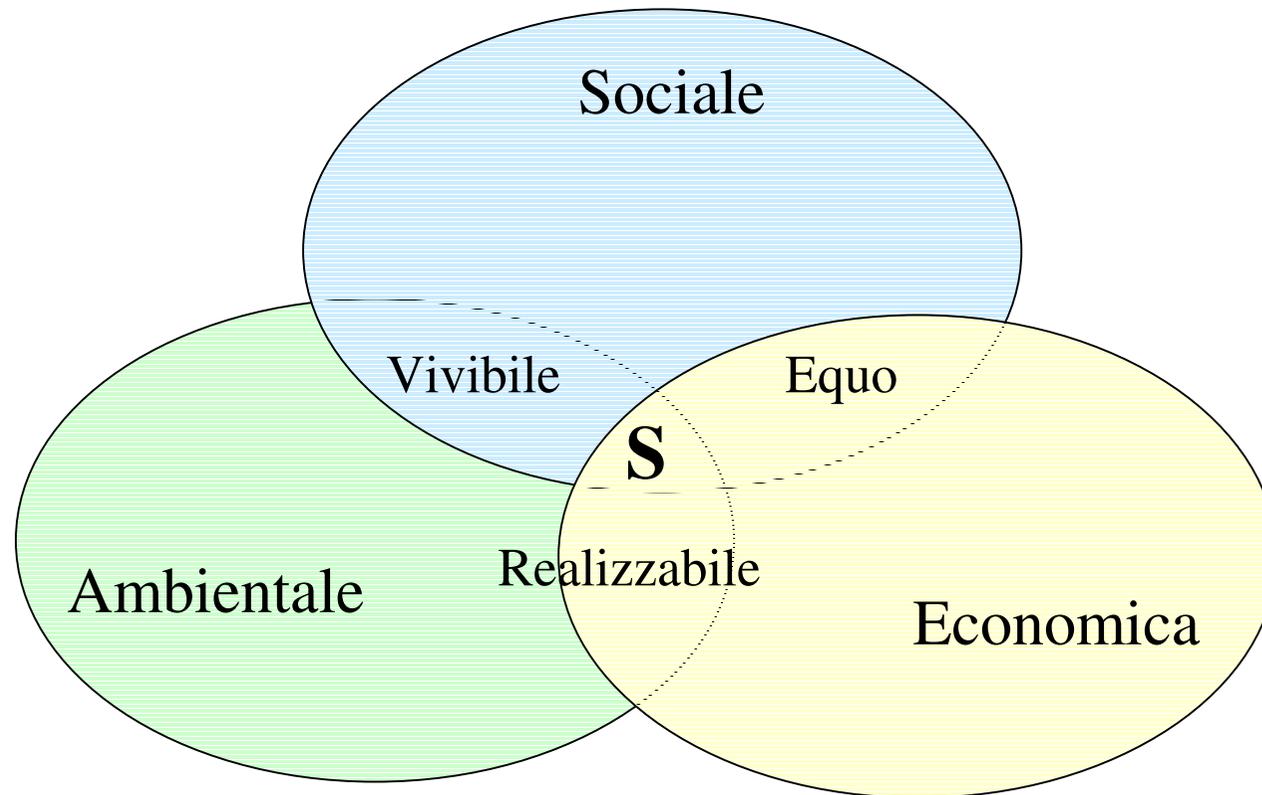


## UNESCO ed Unione Europea

Tra i compiti dell' UNESCO l'iniziativa DESS  
“Decennio dell'Educazione allo Sviluppo Sostenibile” 2005 - 2014  
Nascita in Italia della Commissione Nazionale per l'UNESCO  
UNI ISO 26000:2010 “Guidance on social responsibility”  
Norma volontaria diffusa in oltre 53 paesi  
Global Reporting Initiative (GRI) →  
Linee guida di policy globale per le grandi aziende :  
istanze di sostenibilità integrate nei report annuali  
Marzo 2000: UE voleva divenire entro il 2010 “l'economia più  
competitiva e dinamica al mondo, capace di una crescita  
economica sostenibile”



“Sostenibilità” – D.Lgs. 3 aprile 2006 n.152





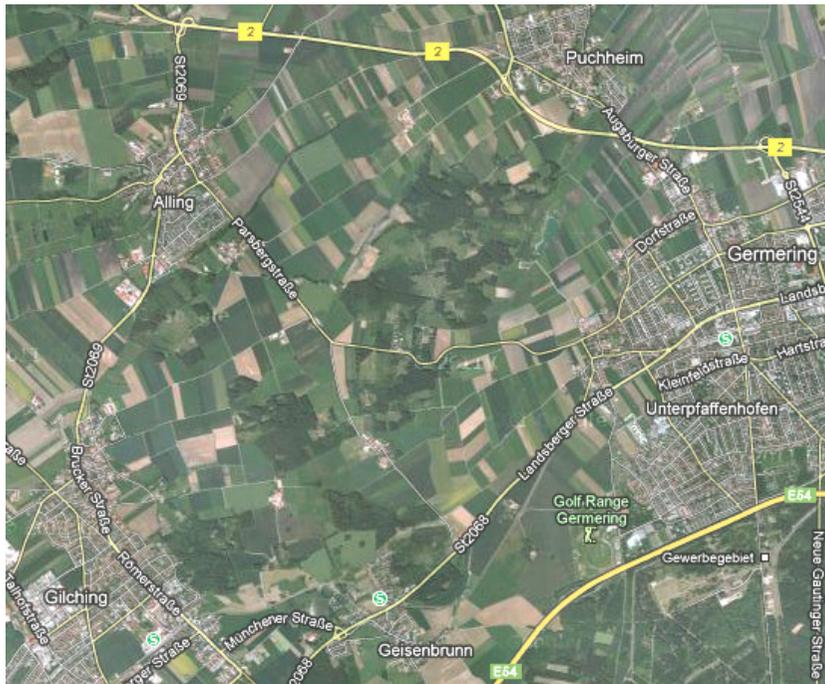
Che paesaggio “vivono” già i nostri turisti ?

40% italiani

60% stranieri: Germania, Svizzera, Austria, Olanda, Belgio e Russia)

ATL Cuneo + 35% dal 2000 al 2011

Albese – Braidese: da 490mila nel 2009 a 600mila nel 2011



S.Sibilla, “Pre-fattibilità e valori di opzione nel recupero Bra (Alba) -Monchiero –Mondovì (Cuneo)”



## L'assistenzialismo ostacola il riequilibrio modale

Convenzione Internazionale per la  
Protezione delle Alpi:  
Italia (e Svizzera) non hanno ancora ratificato  
il Protocollo Trasporti

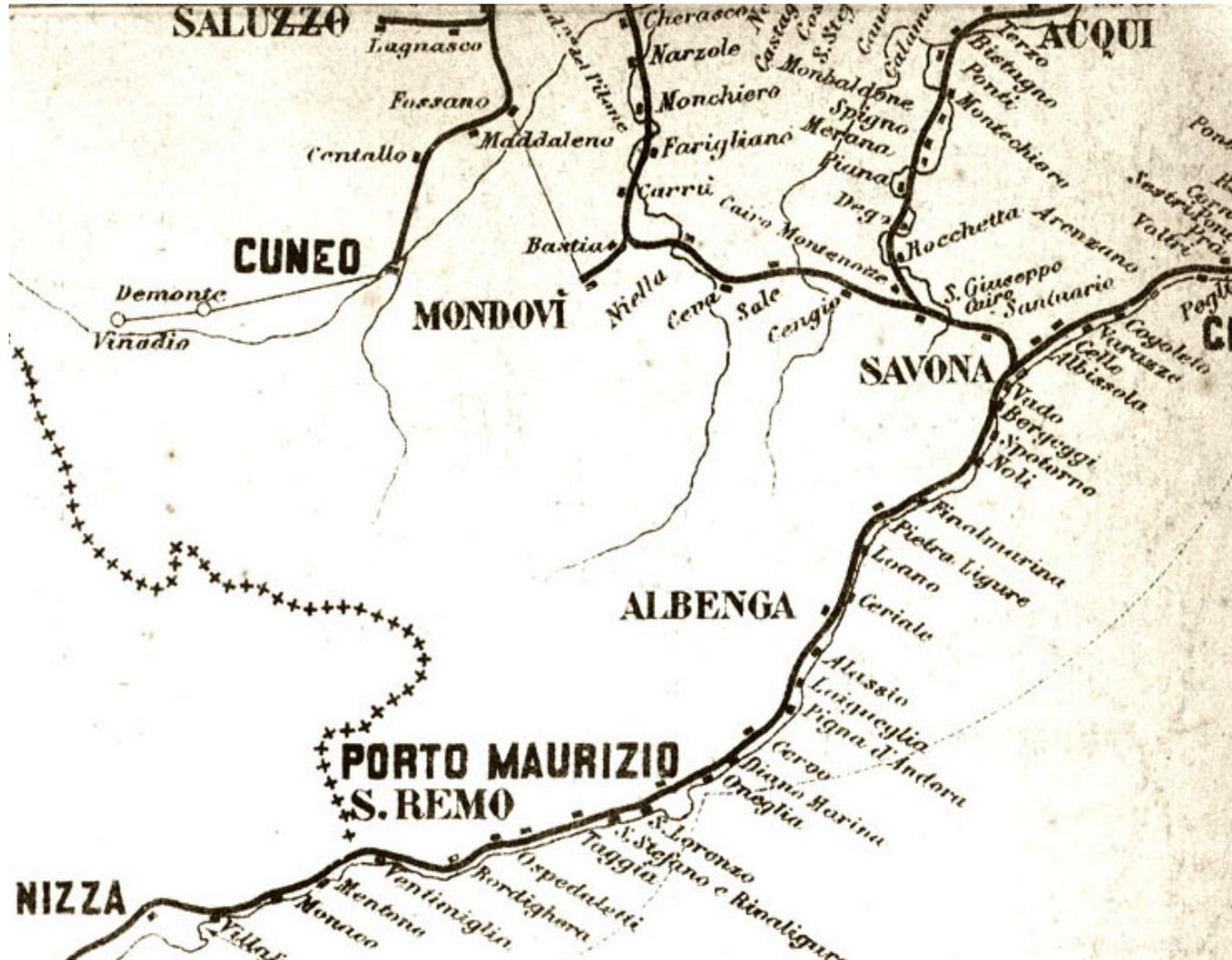


« L'Italia non ha ancora ratificato i protocolli internazionali che proteggono l'arco alpino. Anche per il ricatto degli autotrasportatori »»

L'Unatras chiede al presidente del Consiglio Monti che l'autotrasporto resti fuori dalla “spending review”. Secondo l'associazione di categoria “vista la gravissima crisi che sta attraversando il settore dell'autotrasporto, gli interventi di sostegno attualmente vigenti devono essere mantenuti”. [www.trasporti-italia.com, 8/5/'12]



# Guardare al passato per reinventare il futuro



S.Sibilla, “Pre-fattibilità e valori di opzione nel recupero Bra (Alba) -Monchiero –Mondovì (Cuneo)”





## Quale spazio per una ferrovia regionale ?



- Forte dipendenza della domanda di trasporto ferroviario da fattori di contesto e di policy locale:

tipo di urbanizzazione, estensione del pendolarismo, ampiezza e coerenza di misure restrittive al traffico privato.

- Nonostante obiettivi generalmente dichiarati di riequilibrio modale, nella maggior parte dei paesi industriali il trasporto su gomma è più sussidiato delle ferrovie.



# I nuovi Contratti di Servizio di Trenitalia e i tagli ...

Classico parametro  
 “treno-km”  
 sostituito dal “costo  
 orario del servizio”;  
 e si realizza di fatto  
 un sistema “gross  
 cost” che trasferisce  
 il rischio di  
 domanda dal  
 gestore alla  
 Regione.

STUDIO SULLE LINEE A SCARSO TRAFFICO DELLA RETE FS  
 CONFRONTO FRA I VALORI ECONOMICI ATTUALIZZATI

TABELLA RIASSUNTIVA DEI RISULTATI  
 \* = CASI A COSTI FERROVIARI MINORI DEI COSTI STRADALI

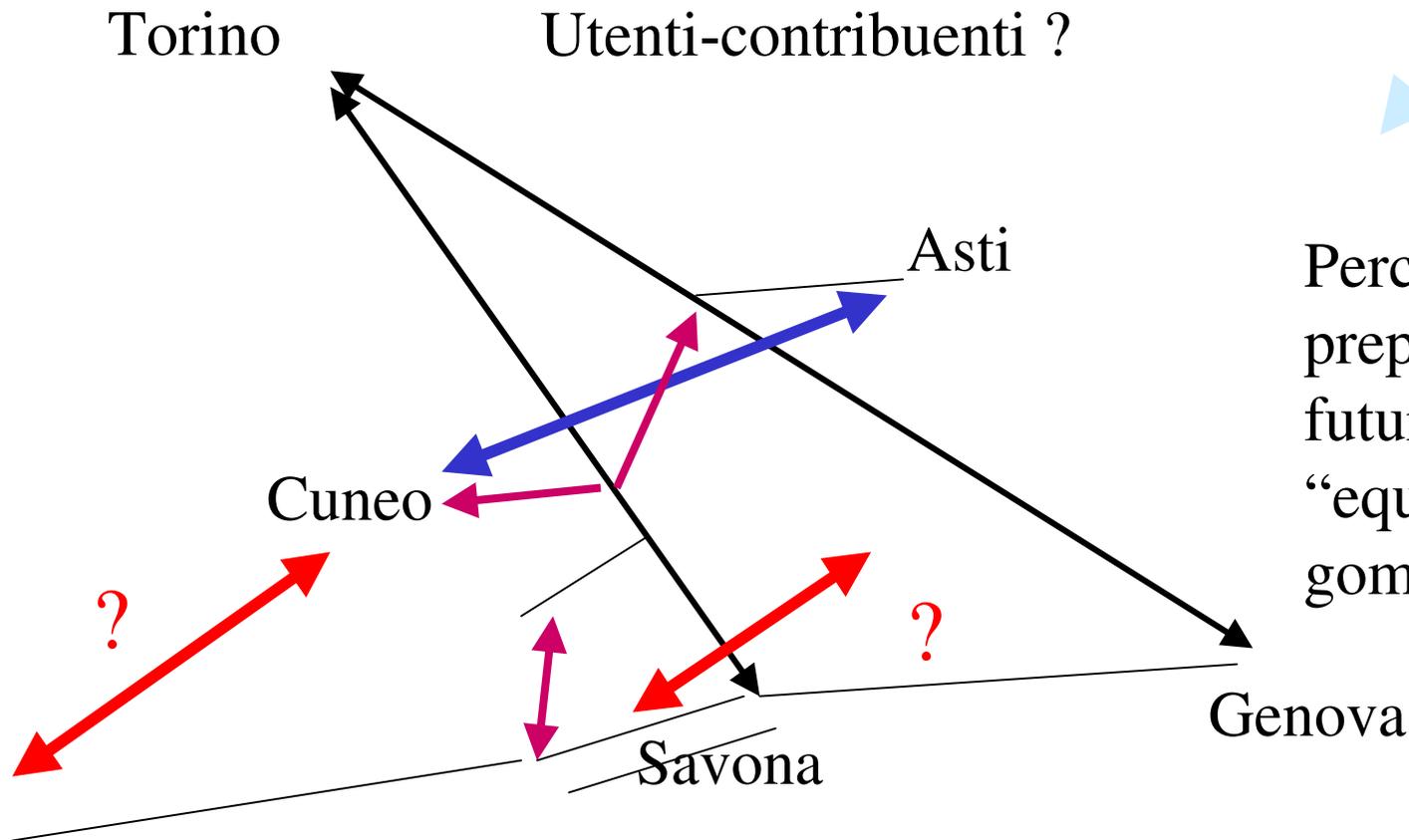
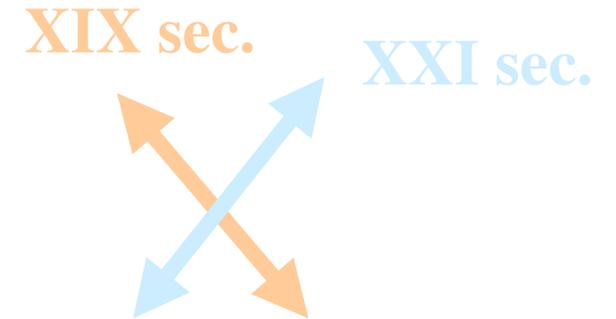
LINEA	SCENARIO							
	1	2	3	4	5	6	7	8
VICENZA - SCHIO	*	*	*	*	*	*	*	*
TORREBERETTI - DAVA CARBONARA		*	*	*	*	*	*	*
ASCOLI - PORTO D'ASCOLI		*	*	*	*	*	*	*
CUNEO - SALUZZO		*	*	*	*	*	*	*
IGLESIAS - VILLAMASSARBA		*	*	*	*	*	*	*
TROFARELLI - CHIARI			*	*	*	*	*	*
FIDENZA - SALOMAGGIORE				*	*	*	*	*
PIVERNO FOSSANOVA - TERRACINA				*	*	*	*	*
SUSA - BUSSOLENO				*	*	*	*	*
CHIVASSO - ASTI				*	*	*	*	*
BASSANO DEL G. - CAMPOSAMPIERO					*	*	*	*
SIENA - MONTE ANTICO					*	*	*	*
ALBACINA - CIVITANOVA MARCHE						*	*	*
TORRE ANNUNZIATA - GRAGNANO					*	*	*	*
FOGGIA - MANFREDONIA						*	*	*
PINEROLO - TORRE PELLICE						*	*	*
MONZA - MOLTENO - LECCO						*	*	*
SANTHIA' - BIELLA - NOVARA						*	*	*
SAVIGLIANO - SALUZZO							*	*
LEGNAGO - ROVIGO						*	*	*
LAVEZZOLA-GRANAR.-FAENZA-RUSSI						*	*	*
TERAMO - GIULIANOVA							*	*
COLICO - CHIARENNA							*	*
CANALLERMAGGIORE - CANTALUPÒ								*
CONEGLIANO - PONTE NELLE ALPI								*
ROVIGO - CHIOGGIA								*
LENTINI D. - GELA								*
GELA - SIRACUSA								*
VARESE - PORTO CERESIO								*
AOSTA - PRE' SAN DIDIER								*
ASTI - CASALE MONFERRATO								*
MERANO - MALLÉ								*
SULMONA - CARPINONE								*
TERMOLE - CAMPOBASSO								*
AVELLINO - ROCCHETTA S.A.L.								*
CANCELLI - TORRE ANNUNZIATA								*
SICIGNANO - LAGONEGRO								*
ALCANO-CASTELVETRANO-TRAPANI								*
ALCANTARA - RANDAZZO								*
CANICATTI - GELA								*
VARALLO SESIA - VIGNALE								*
CEVA - ORMEA								*
COMO - MOLTENO								*
CECINA - SALINE DI VOLTERRA								*
PERGOLA - FABRIANO								*
FANO - URBINO								*
VITERBO P.F. - ATTIGLIANO								*
AVEZZANO - SORA - ROCCASECCA								*
BARLETTA - SPINAZZOLA								*

Ferrovia della  
 Val Venosta



## Origini e Destinazioni prevalenti sono mutate

Perché non ri-orientare  
la Rete ai Clienti e agli  
Utenti-contribuenti ?



Perché non  
preparare ora la  
futura concorrenza  
“equa” tra ferro e  
gomma ?



## Riequilibrio merci strada - rotaia

	<b>TRENI per KM</b>
<b>2008</b>	65 Milioni
<b>2009</b>	44 Milioni
<b>2010</b>	41 Milioni

<b>TRENITALIA CARGO</b>	<b>NEW INCUMBENT</b>
90%	10%
83%	17%
73%	27%



## Riequilibrio merci strada - rotaia

### ..... E allora dov'è il trucco in Italia?



1. Non esiste una politica ferroviaria per il trasporto merci
2. Esiste un processo di Liberalizzazione, ma sconta ancora troppi vincoli, protezionismi e autoreferenzialità dei vari attori.
3. Eccessivi meccanismi di disincentivazione all'utilizzo dei raccordi:

Meccanismo di incentivazione dei raccordi che attragga traffico alla ferrovia con recupero di esternalità che andrebbero a ripagare in parte gli incentivi e in parte attivare meccanismi di sussidio ai servizi universali (traffico diffuso)  
Dotare il gestore dell'Infrastruttura di parte dei fondi ricavati dall'abbattimento delle esternalità per consentire maggiori investimenti nelle infrastrutture e apparati tecnologici asserviti ai raccordi nonché per garantire livelli di servizio adeguati (orari di apertura dei Terminal e numero dei Terminal)



19 maggio 2012

## Riequilibrio merci strada - rotaia

MercinTreno 2011  
Roma, 30 Novembre 2011  
Elvi D'Angela – Coordinatore Gruppo di Settore Operatori UMF

**ASSOFERR**

ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI



## I NUOVI MOSTRI



**I Raccordi Ferroviari  
come opportunità  
dimenticate**



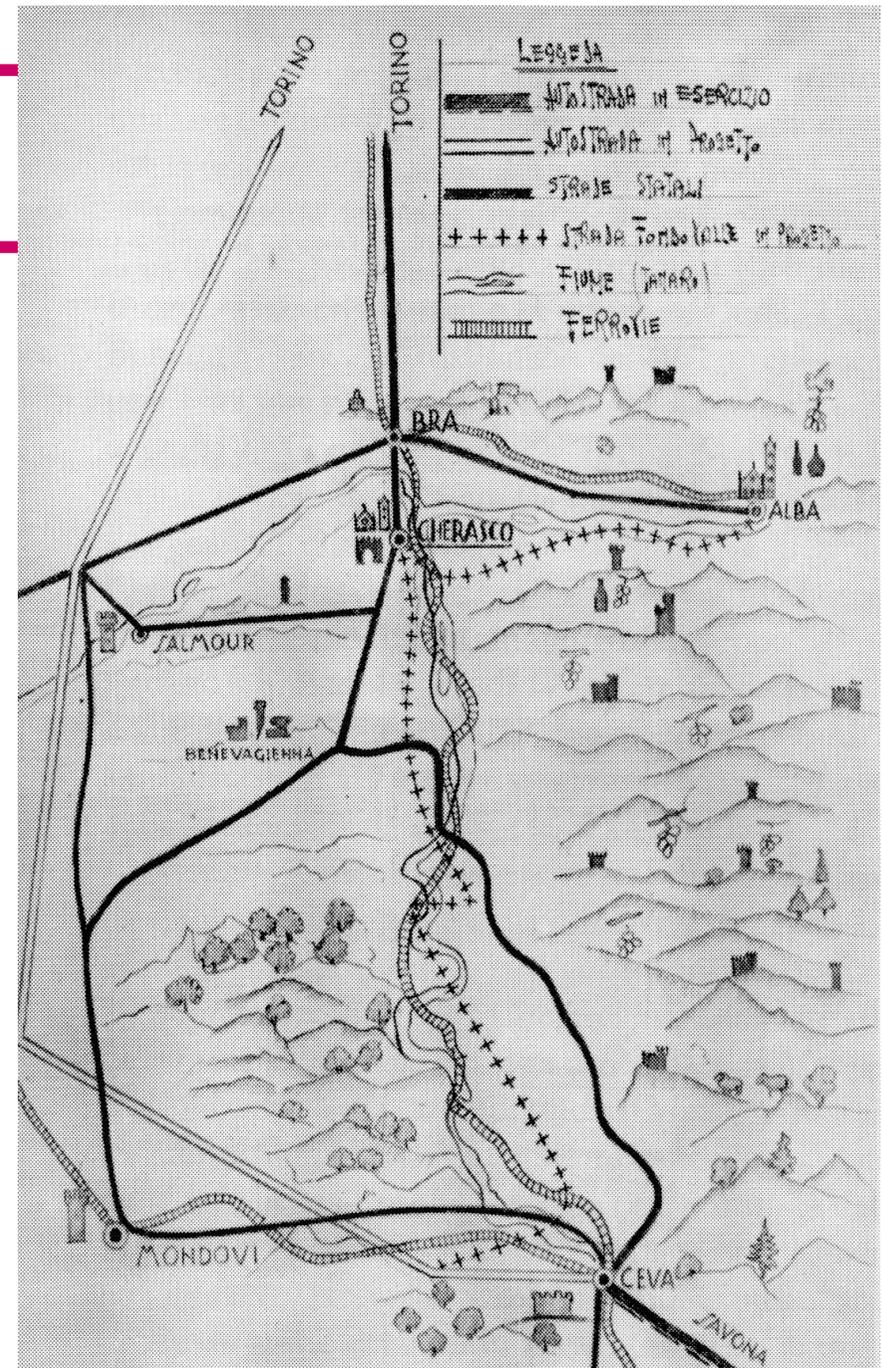
## Retroporti cuneesi

ATTUALITÀ | martedì 19 luglio 2011, 12:01

### Cuneo sigla un protocollo d'intesa con Savona, Genova, Alessandria e Novara per la realizzazione del Terzo Valico

Condividi |

La firma ieri nel capoluogo ligure da parte del sindaco Alberto Valmaggia. Se non s'inverte la rotta Novara rischia di diventare un retroporto del Nord Europa, scartando le nostre regioni



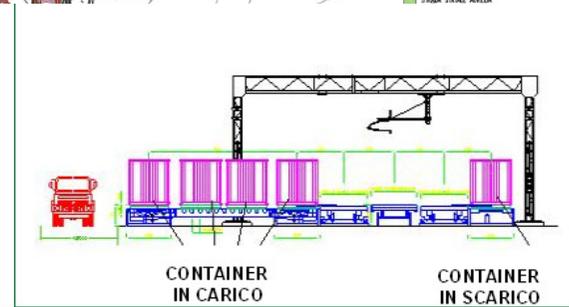
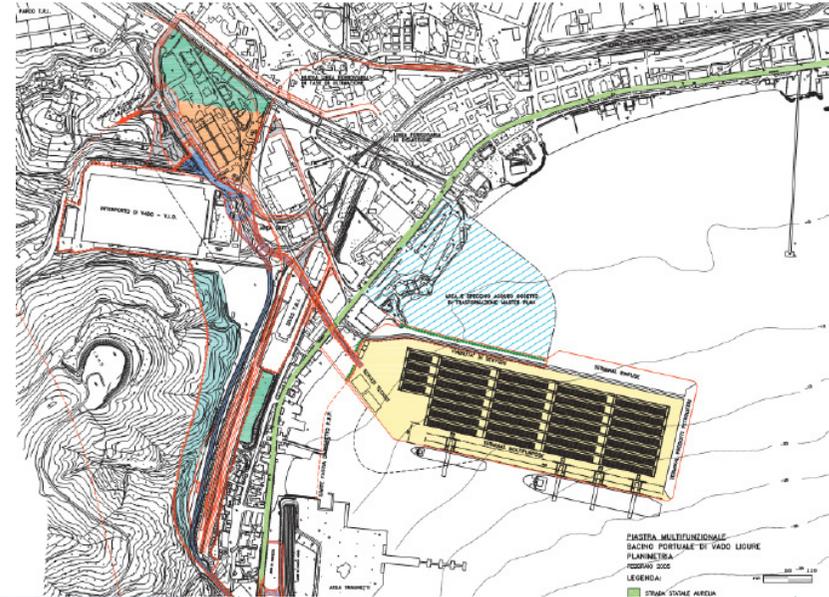
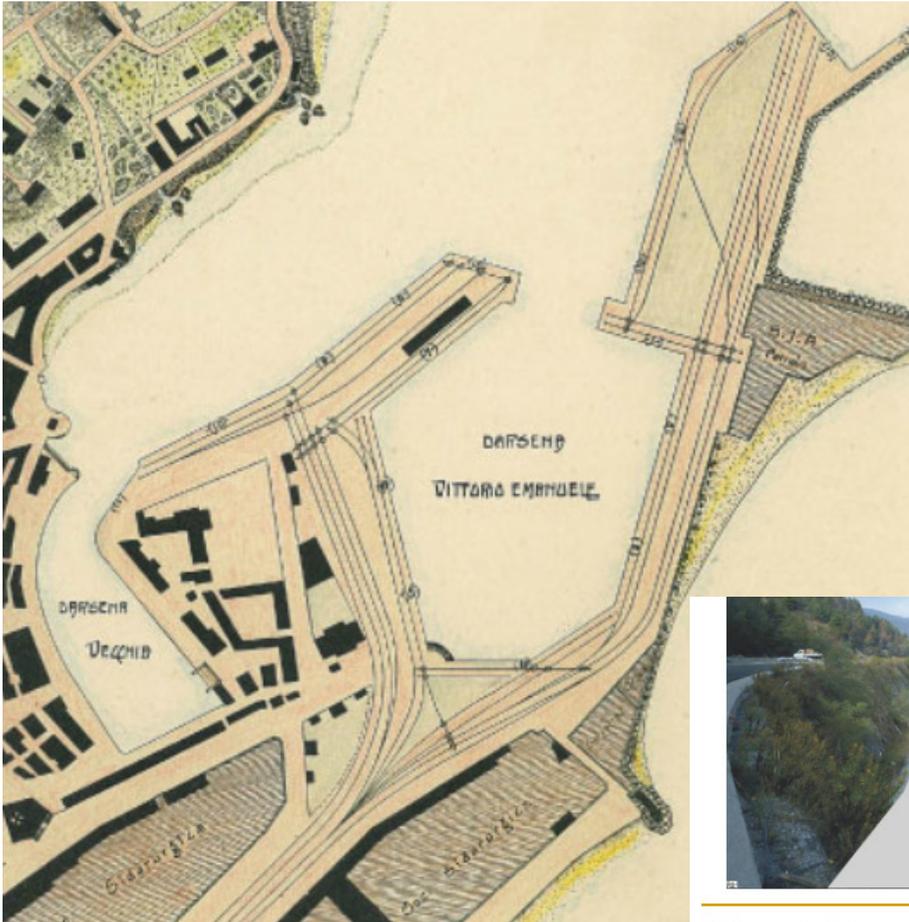


## Operatori ferroviari dedicati alla portualità





# Valichi ferroviari per i porti Savonesi



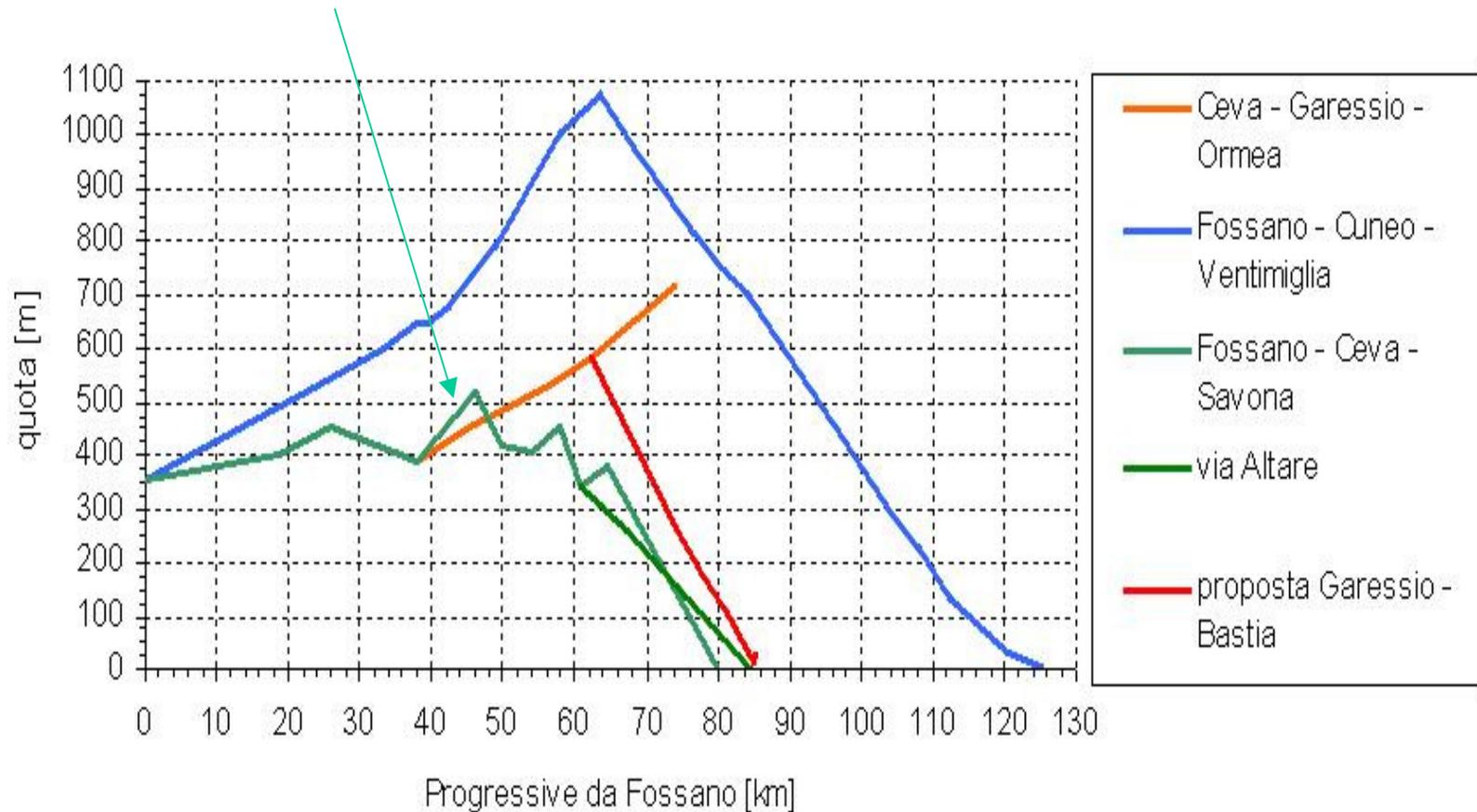
[www.metrocargo.it](http://www.metrocargo.it)





## Valichi ferroviari per i porti Savonesi

### Galleria Belbo (binario unico): messa “a norma” entro il 2021





## Ferrovie Regionali e nuovi operatori ferroviari



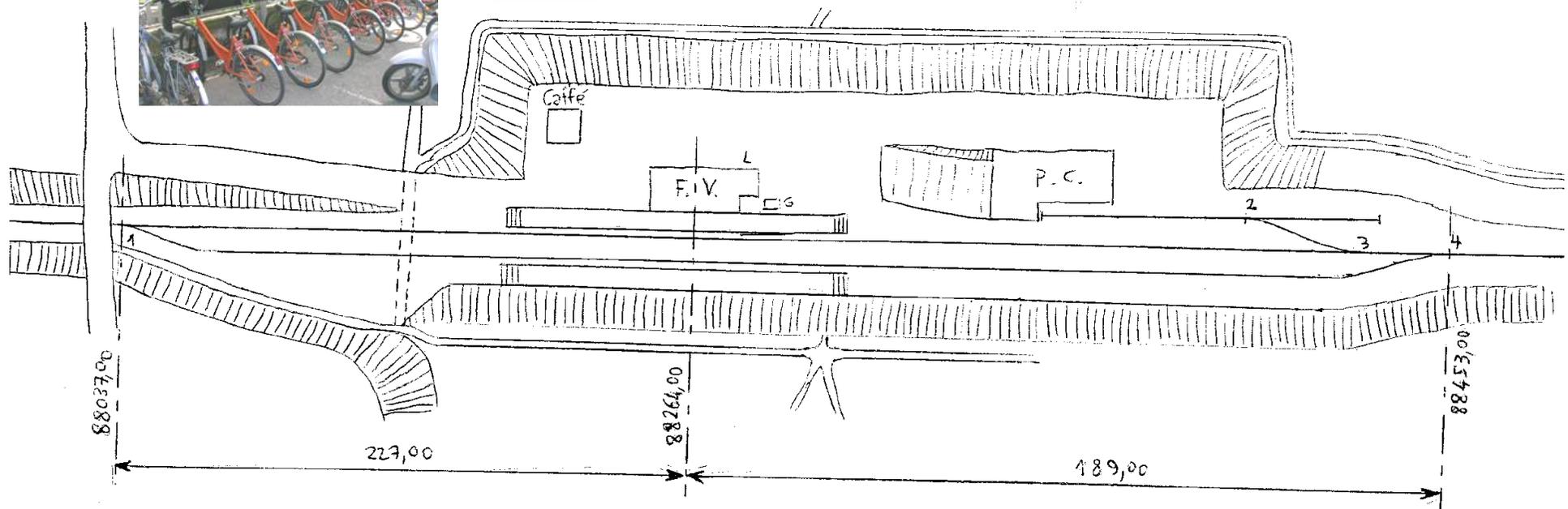
Le ferrovie dell'Emilia-Romagna noleggiavano mezzi di Trenitalia



## Linea Bra – Ceva: stazione di Cherasco

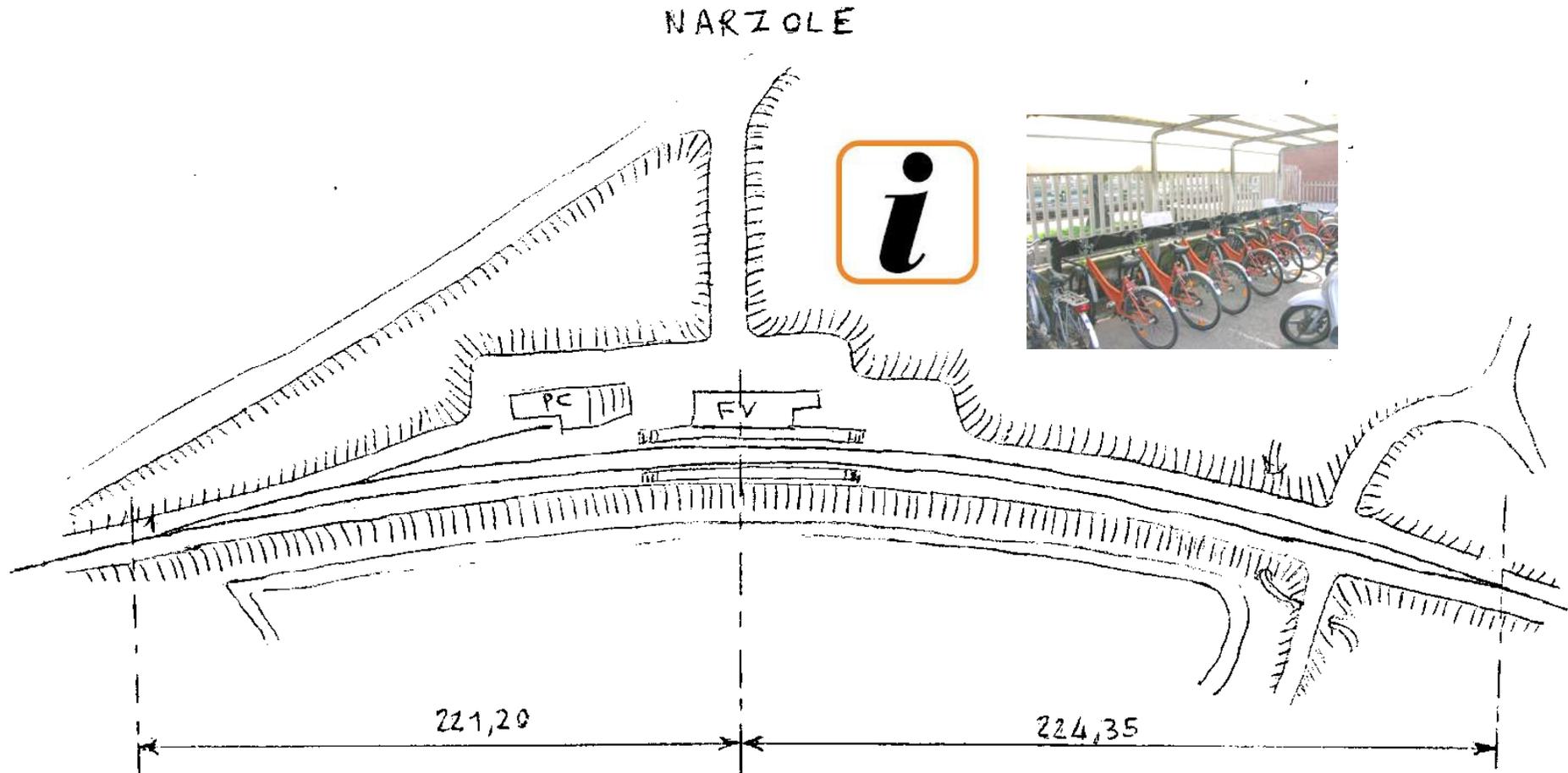


CHERASCO



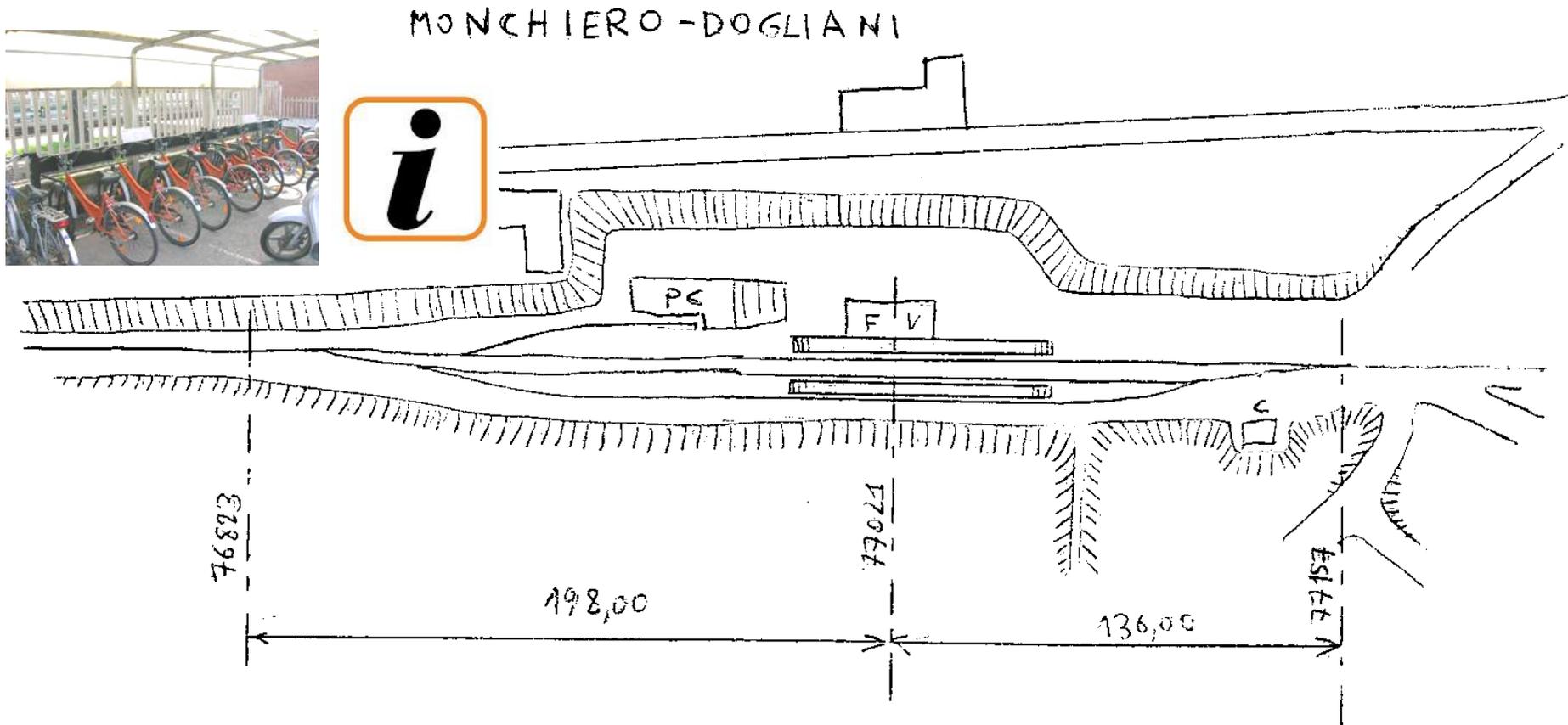


## Linea Bra – Ceva: stazione di Narzole



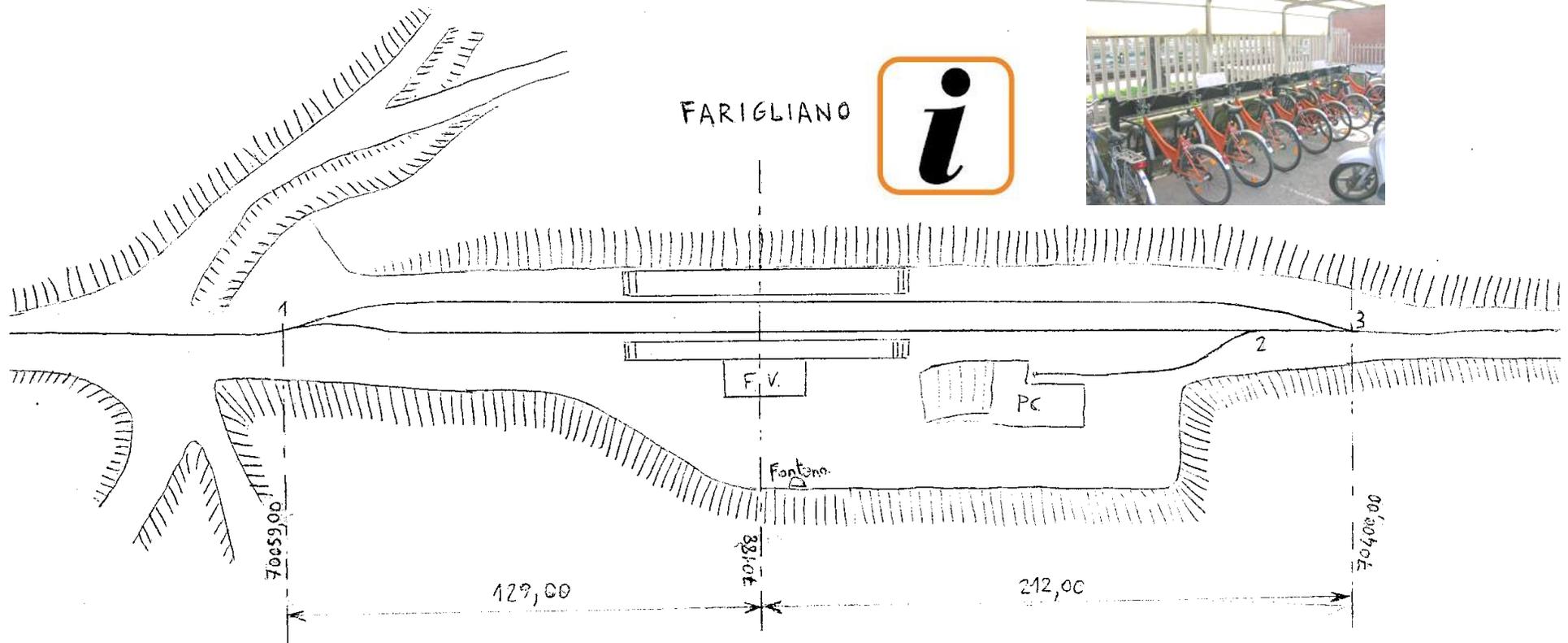


## Linea Bra – Ceva: stazione di Monchiero - Dogliani



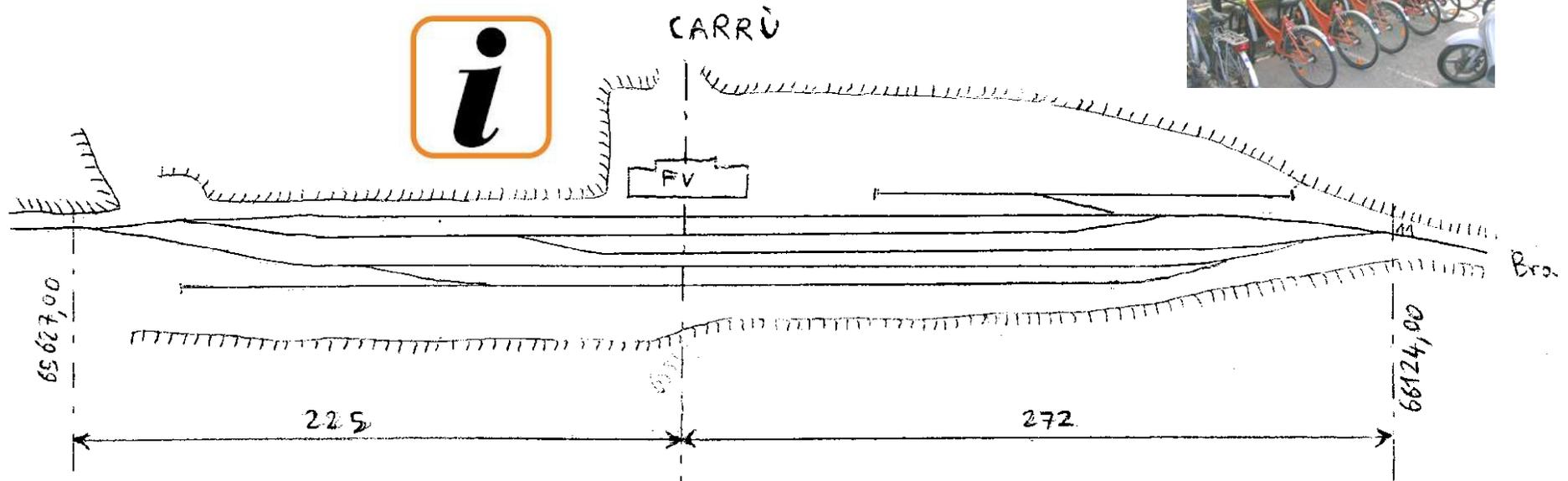


## Linea Bra – Ceva: stazione di Farigliano





## Linea Bra – Ceva: stazione di Carrù - Clavesana





€h, caro Sedime, tutti ti vogliono...

Proposta FIAB datata **1995**  
Legge 19/10/'98 n. 366 sul  
“Finanziamento della mobilità ciclistica”



### Art. 8.

1. L'area di sedime delle ferrovie dismesse o in disuso é utilizzata prioritariamente per la realizzazione di piste ciclabili. Alle regioni é demandato il compito di individuare i tracciati ferroviari utilizzabili a tal fine e di programmare la realizzazione di itinerari ciclabili ad uso turistico seguendo i tracciati medesimi.
2. Gli argini dei fiumi e dei torrenti possono essere utilizzati, fatto salvo il rispetto della normativa vigente, per la realizzazione di piste ciclabili.



Ok, legge operativa: ma dov'erano i cicloturisti ?

LA STAMPA, Cuneo, **4 aprile 2002**

## IL PRESIDENTE QUAGLIA CHIEDE AIUTO ALLA REGIONE La Provincia vuole i binari Fs dismessi

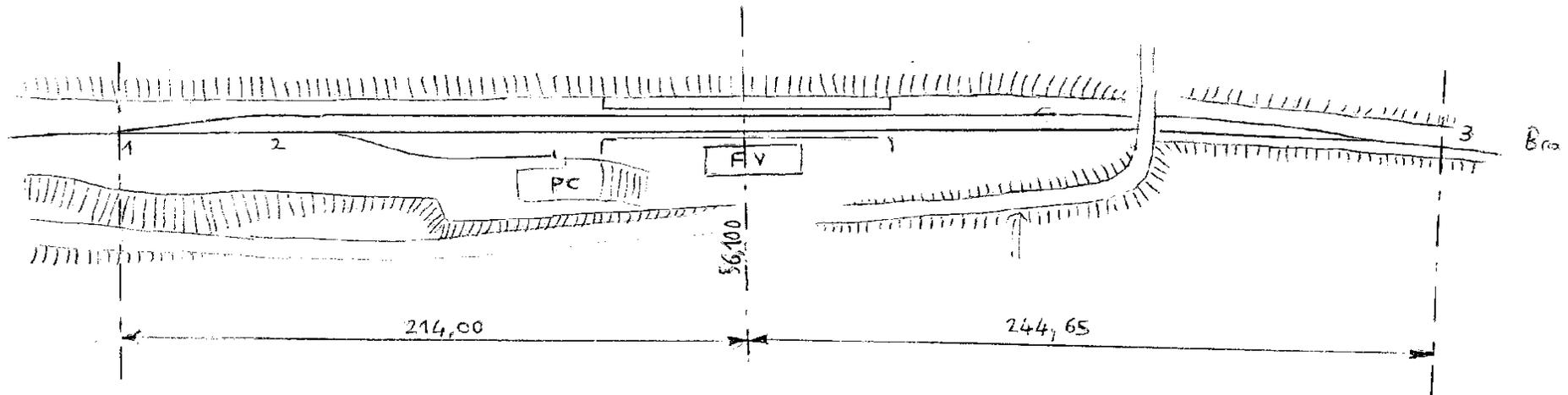
«Riteniamo che possa essere salvaguardata la loro funzione originaria di corridoio di traffico - ha spiegato il presidente Quaglia -, sia pure attraverso la conversione dalla viabilità ordinaria a piste ciclabili. Sono confortato dai sindaci dei Comuni coinvolti, che oggi **individuano nel percorso automobilistico l'unica alternativa al loro progressivo isolamento**». Lungo il fondovalle Tanaro, per esempio, gli amministratori **hanno rinunciato a lottare** per il ripristino della ferrovia Ceva-Bra, compromessa dall'alluvione del '94, per ottenere in cambio il miglioramento e il completamento della provinciale 12, **«dirottando» li' i soldi gia' destinati alla tratta ferrata**. «Chiedo alla Regione di valutare l'utilità di un confronto con i diversi livelli istituzionali che rappresentano il territorio - ha scritto Quaglia al vicepresidente della Giunta regionale - nell'ottica di recuperare alla pubblica fruizione gli spazi e le tratte non piu' percorse dai treni.....».



# I piani si fanno per essere rispettati ?



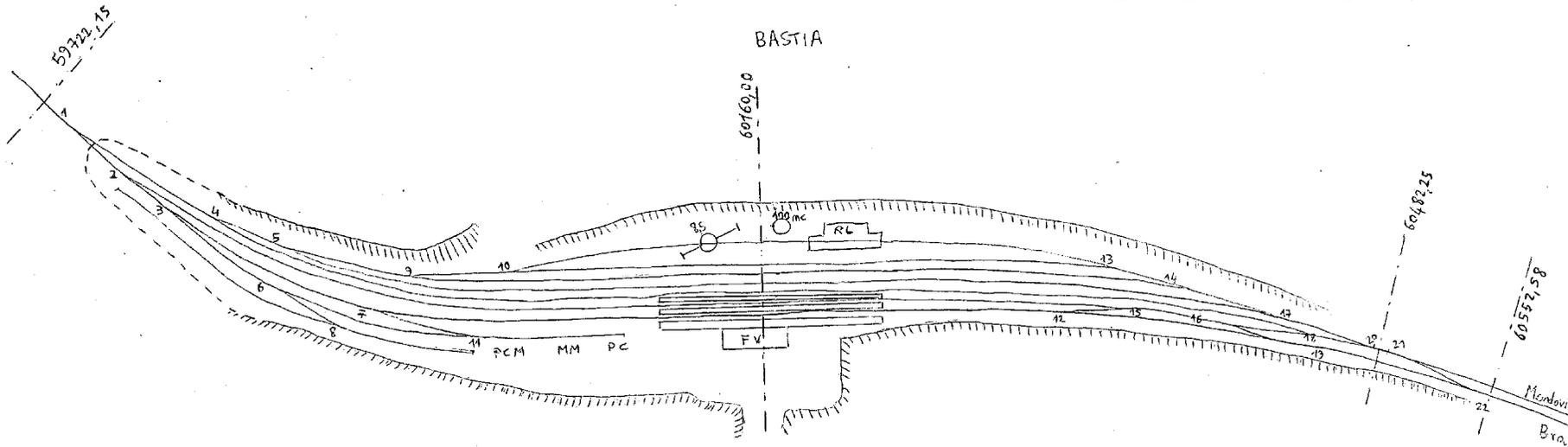
settembre 1997





## Linea Bra – Ceva : scalo di Bastia d'Albenga

Offre binari capaci 750m, può assistere Mondovì  
Per smistamento e sosta dei convogli più lunghi.



750 m    2000 t    treno-tipo europeo cui si riferiscono  
progetti come il 3° Valico



## Stimare il traffico per verificare la sostenibilità

Cicli ferroviari (Cherasco-Narzole)



1° fase – recupero Cherasco-Monchiero

Turismo Bra – Monchiero(Dogliani)



2° fase – recupero Monchiero-Mondovì Breo

Passeggeri Bra – Mondovì (non solo turismo)



3° fase – Mondovì Breo - Altipiano

Tradotte merci

Possibile servizio Bra – Mondovì - Cuneo



43 km tra Bra e Mondovì: break-even 100 M UT / anno



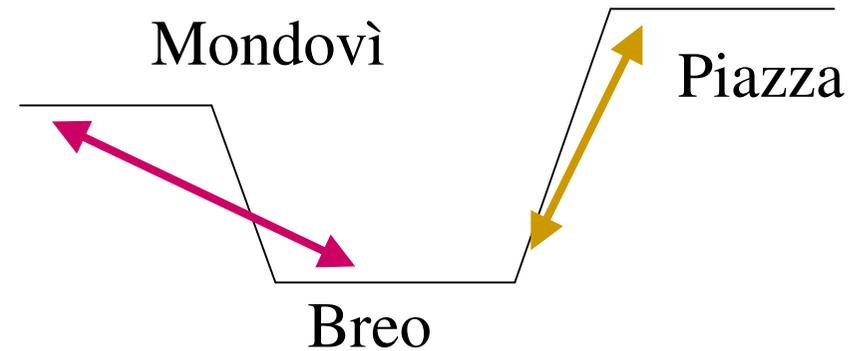
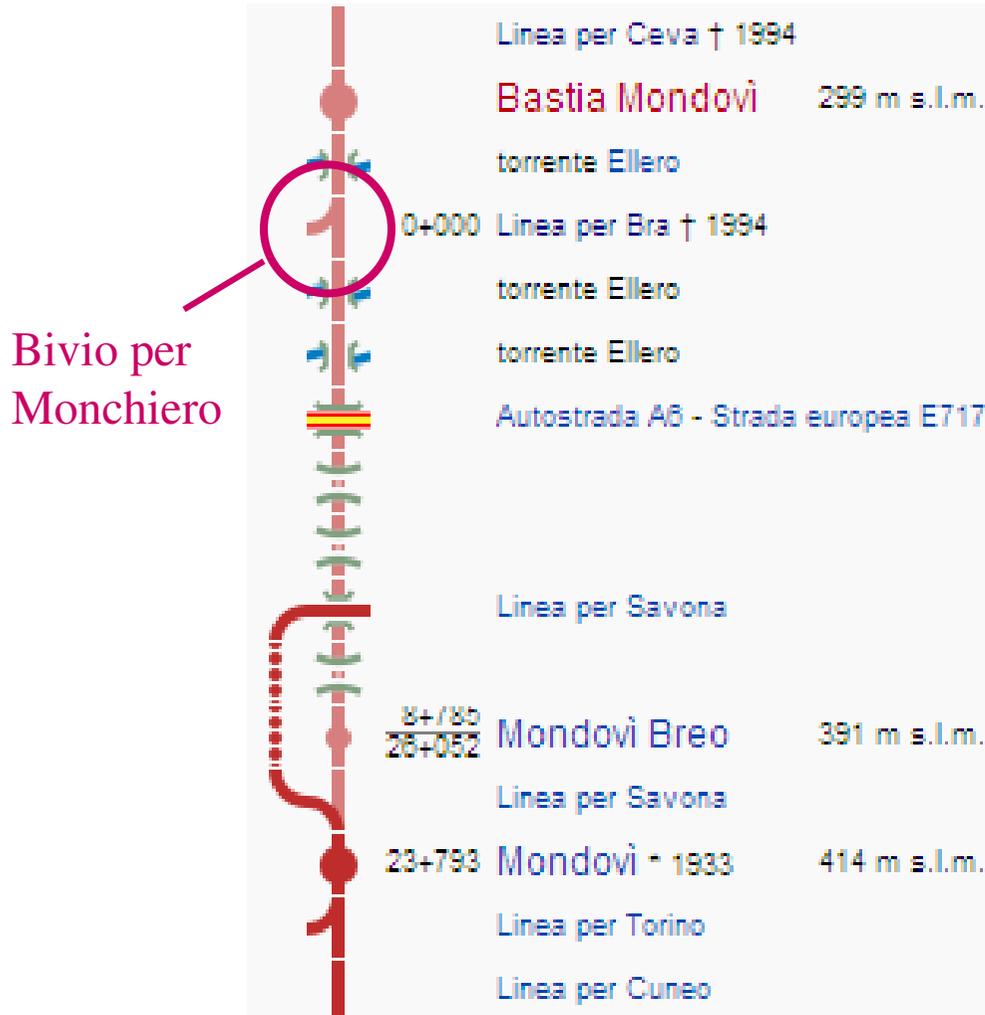
## Stimare il traffico per verificare la sostenibilità

Verifica di "sostenibilità in sé"				Ipotesi				Veicoli tolti dalla strada	
		dovrebbe servire	ossia						
Linea - Bra - Mondovì	43 km	102,8 M UT/anno	56312 pass-km/giorno	percorso medio	35 km	1609	media passeggeri giornaliera	40 bus	
			225249 t-km/giorno	percorso medio	43 km	5238	media tonnellaggio giornaliero	175 camion	
Linea Ceva - Ormea da sola	36 km	86,0 M UT/anno	235726 pass-km/giorno	percorso medio	30 km	7858	media passeggeri giornaliera	196 bus	
Linea Ceva-Garessio(Ormea)-Albenga	60 km	143,4 M UT/anno	266623 pass-km/giorno	percorso medio	50 km	5332	media passeggeri giornaliera	133 bus	
			126253 t-km/giorno	percorso medio	300 km	421	media tonnellaggio giornaliero	14 camion	
		Flusso ipotizzato nell'articolo su Ingegneria Ferroviaria del febbraio 2007							
				40,3 Mpass-km/anno					
				51,7 Mt-km/anno					
				92 M UT/anno					
Verifica di sostenibilità come "effetto rete"				per differenza		Corsa e carico di piccoli treni Piemonte-Liguria		Treni giornalieri in più sulla rete	
Flusso aumentato di riflesso sul resto della rete (va ad aumentare la densità di traffico e quindi permetterebbe di migliorare il bilancio di RFI)				51,4 M UT/anno		150 km		250 UT/treno	
								3,8 al giorno	





## Bretella di Bastia M.vì per Mondovì Altipiano



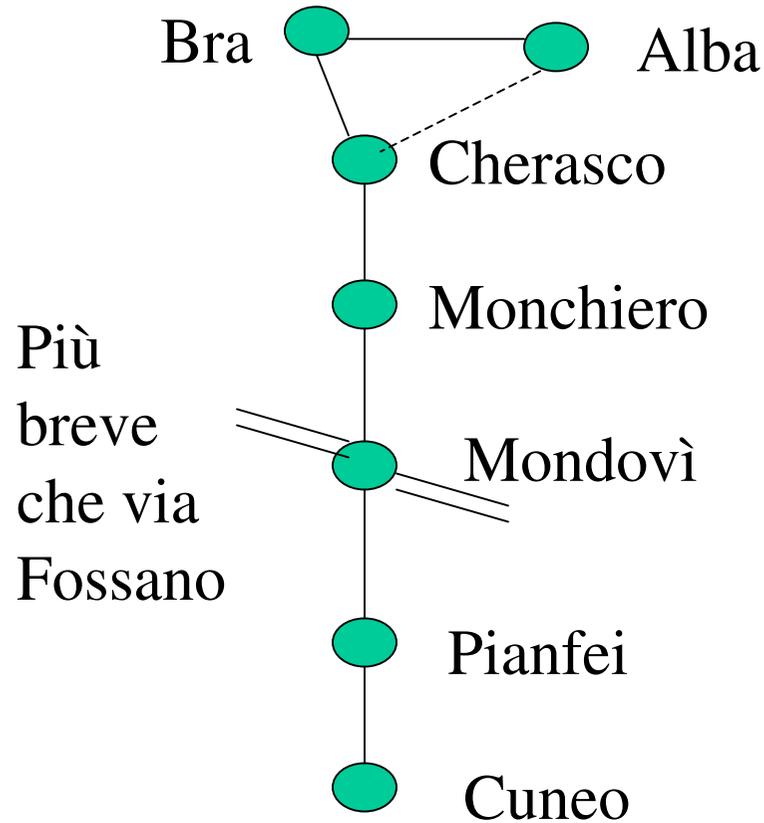
Il progetto MOVICENTRO ha raggiunto l'obiettivo dichiarato ?

Un servizio frequente Breo – Altipiano risparmierebbe costruzione ed esercizio di costosi ascensori.



## Ferrovia Cuneo – Bra via Mondovì

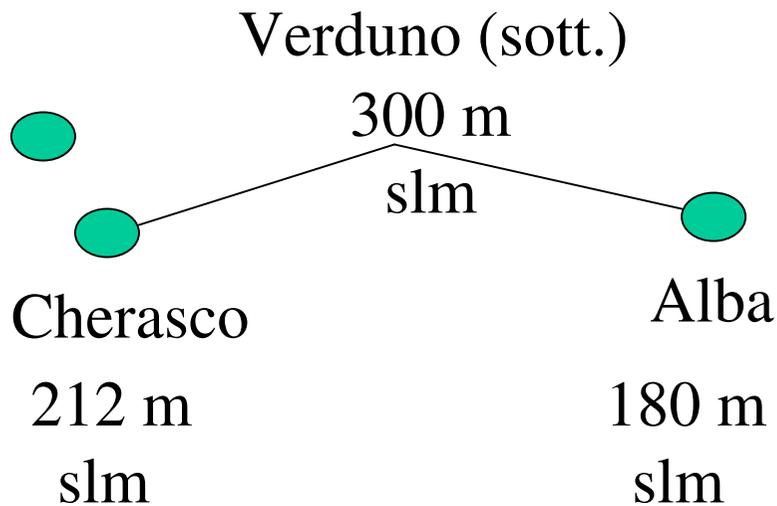
...Asti..





## Ipotesi di bretella Cherasco - Alba

Risulterebbe un percorso  
Cuneo – Alba – Asti  
ancor più breve (13 km)  
Sarebbe ancor più utile  
se servisse il nuovo Ospedale



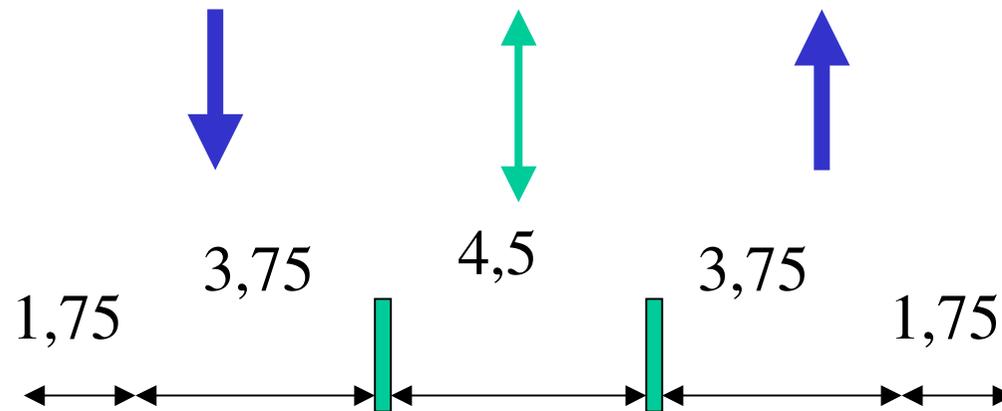


Opzione di futura ri-conversione

Lotto autostradale in due fasi (costose, non banali)

Gallerie di Verduno: in formazioni gessose (cavità, acqua,..)

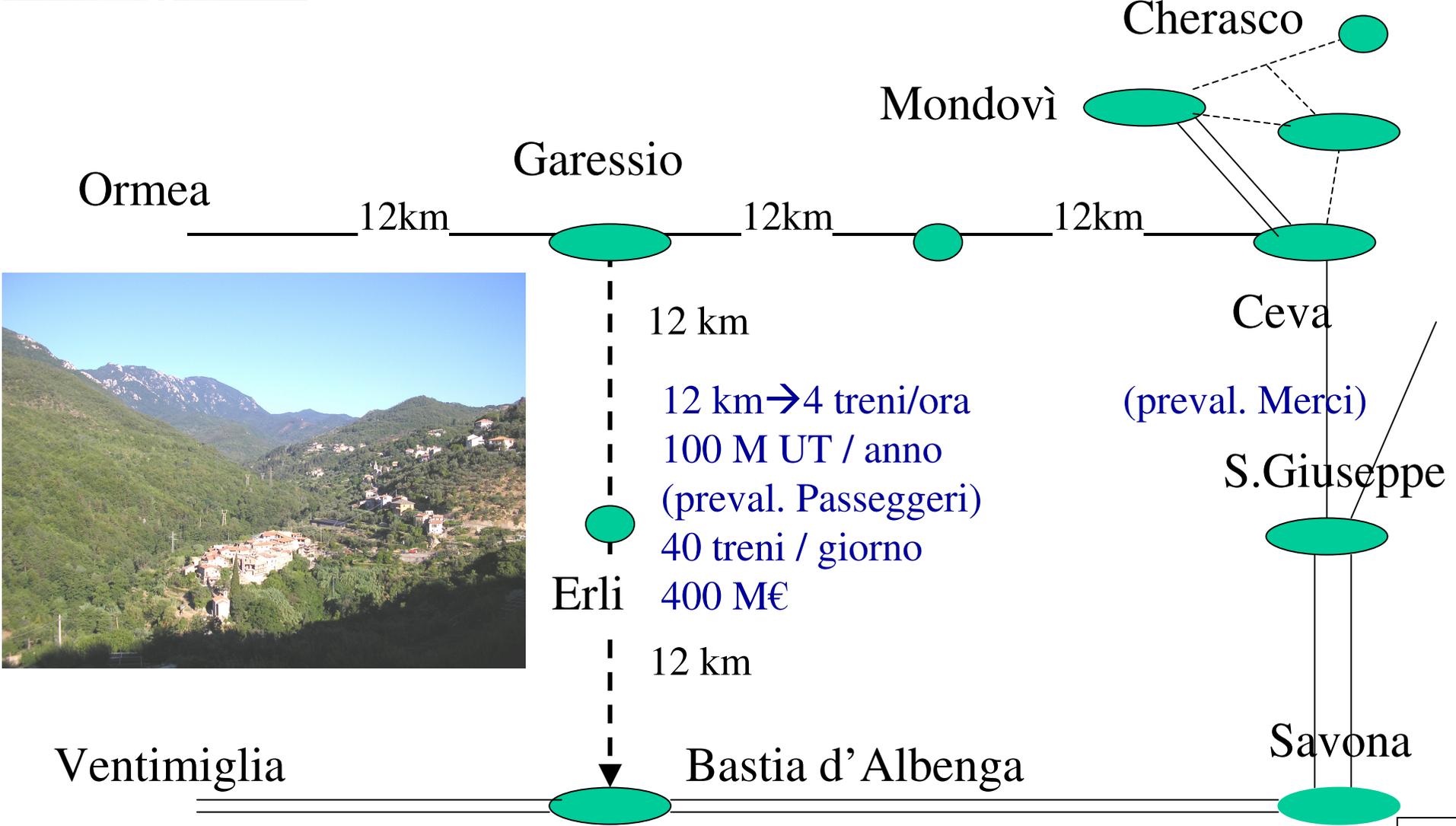
Solo per le 1°  
galleria: scavo un  
poco allargato per  
creare opzione  
di riutilizzo misto  
stradale -  
ferroviario



Minore capacità/velocità, maggiore sicurezza, migliore ventilazione



## Ceva –Garessio(Ormea): opzione di valico

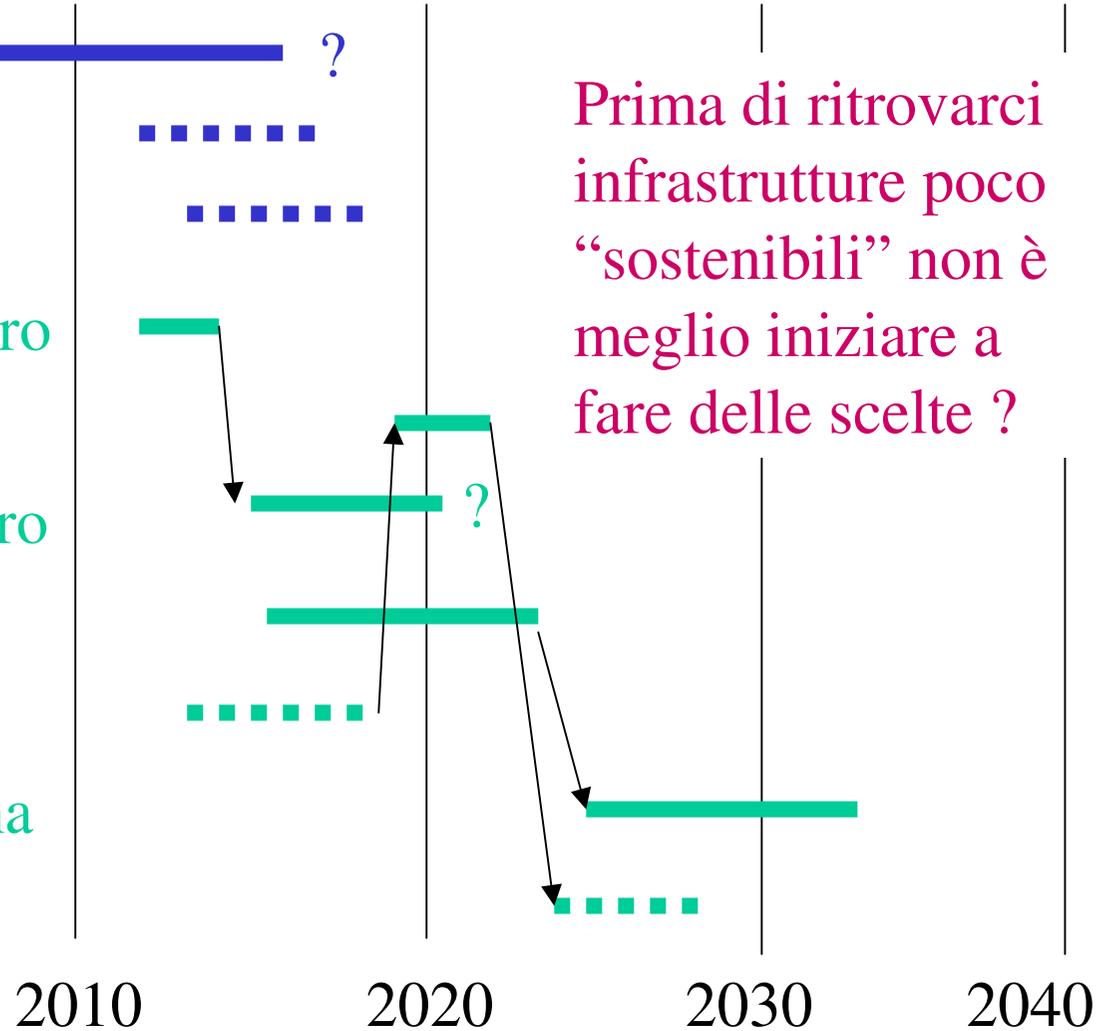






Pianificando si soppesano opzioni, rischi e opportunità

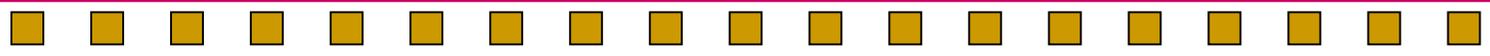
- Autostrada AT-CN
- Raddoppio Tenda stradale
- Valico Armo - Cantarana
- Ferrovia Cherasco - Monchiero
- Rifacim. Galleria Belbo
- Ferrovia Mondovì - Monchiero
- Andora – Bastia Albenga
- Ceva – Bastia d'Albenga
- Bastia Albenga - Finalmarina
- Ceva – Bastia Mondovì



Prima di ritrovarci infrastrutture poco “sostenibili” non è meglio iniziare a fare delle scelte ?



## Dopo Cuneo 2010, dove riunire l'ITE l'anno prossimo?



**L'Initiative Transport Europe ITE** est un réseau international de plus de 45 organisations provenant de diverses régions d'Europe très sensibles du point de vue environnemental et qui s'engagent en faveur d'une politique des transports marchandises compatible avec l'environnement.



CONGRÈS INTERNATIONAL

comitato.treno.alpiliguri@gmail.com





19 maggio 2012

## Appuntamenti



**Martedì 22 maggio ore 10.00 - 17.30**

Genova, Villa Cambiaso – Piano Nobile – Via Montallegro, 1

In collaborazione con la Facoltà di Ingegneria, AMT Genova, CIRT,  
Dipartimento DYNATECH, AEIT e l'Associazione Metrogenova

**3<sup>a</sup> edizione del Convegno**

**Programmazione, esercizio e gestione  
di reti di trasporto pubblico di interesse  
regionale e locale:  
esperienze europee a confronto**

**S.Sibilla, “Pre-fattibilità e valori di opzione nel recupero Bra (Alba) -Monchiero –Mondovì (Cuneo)”**