

**I treni del Monte Rosa
Romagnano Sesia, 13 giugno 2015**

Un modello di esercizio

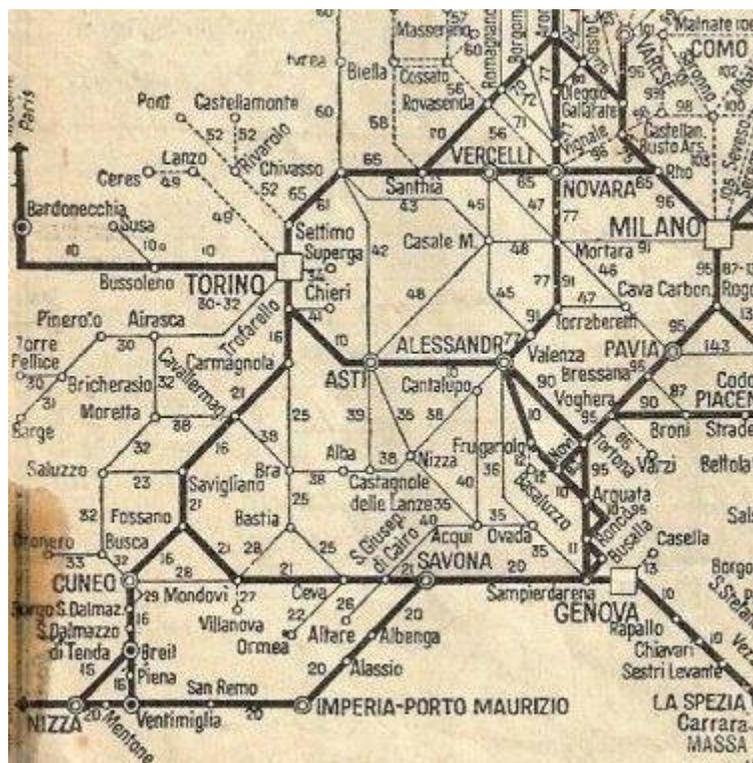
A cura di Angelo Marinoni



Cosa abbiamo perso per strada?

La Arona – Santhià, come si evince dal grafico FS degli anni Sessanta, era parte della rete fondamentale, via più breve da Torino al Lago Maggiore quindi al Sempione: da Torino alla Mitteleuropa si passava da qui!

La Novara - Varallo era parte della rete complementare, ma allora in una rete complementare oltre ai merci si potevano fare servizi internazionali, uno dei più noti era lo straordinario Varallo – Lourdes

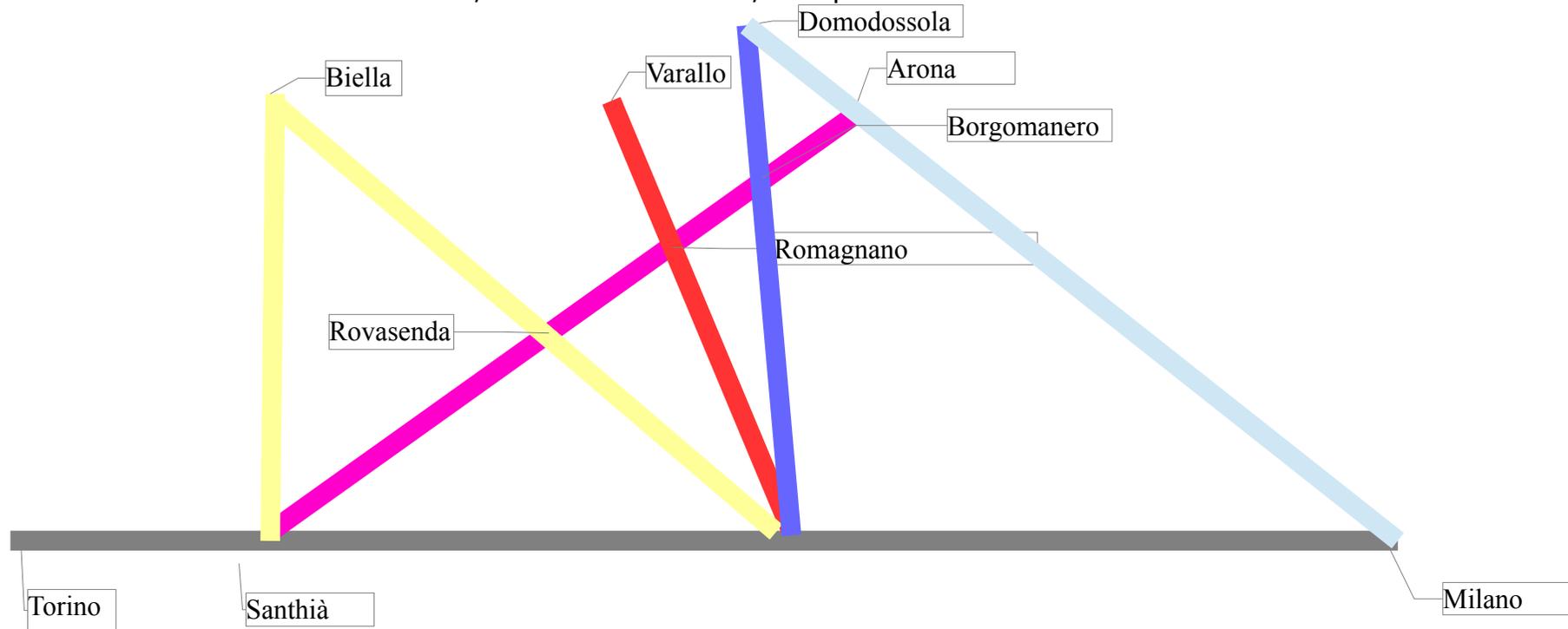


Che usi avevano le due linee?

INTERNAZIONALE
LOCALE
MERCÌ

Erano un sottosistema del sistema locale novarese, lo sono ancora? **SI!**

Dove lavorano? Sull'asse Torino – Milano, sul loro traffico locale, sulla potenzialità turistica!



Ancora nell'anno 2010 si poteva assistere a treni come questi ...Varallo – Lourdes ... notare che l'ottimo e frettoloso lavoro di RFI per Fondazione FS utile ai treni storici della Valsesia nel 2015 non è stato altro che il ripristino della situazione infrastrutturale di qualche anno fa ... interessanti riflessioni si affacciano ... foto di Lorenzo Banfi, fonte ferrovie.it e flickr ... A. D. 2010 ... non 1934.



Il declino delle due linee fu parallelo al declino del sistema ferroviario nazionale: la Arona – Santhià, salvo qualche relazione su Stresa, non ottenne mai il riconoscimento che le spettava e la Novara – Varallo, tolti i momenti di celebrità per Lourdes, è sempre stata relegata al traffico locale, fino a che non sono spariti i treni di materiale ordinario e fino a che non sono iniziate le soppressioni e la nota politica del vettore di disaffezione dell'utenza allo scopo di ridurre la domanda: seccare i rami per tagliarli col consenso.

Iniziato negli anni Ottanta culmina nel 2010 fino alla falce del 2012 e al ridicolo servizio che ha portato alla sospensione della Novara – Varallo l'anno successivo.

Come assestano il servizio le FS prima della possibilità di incentivare la chiusura del sottosistema?



Con un sistema modesto ad uso di un traffico pendolare studentesco e sociale: servizio minimo ancorchè efficiente nei suoi scopi.

La domanda corretta era non se la spesa per un simile servizio fosse adeguata, ma se un simile servizio, con le potenzialità delle tratte fosse adeguato!¹

¹ Foto A. Marinoni, Romagnano Sesia, 2007

Come si sono seccati i rami?

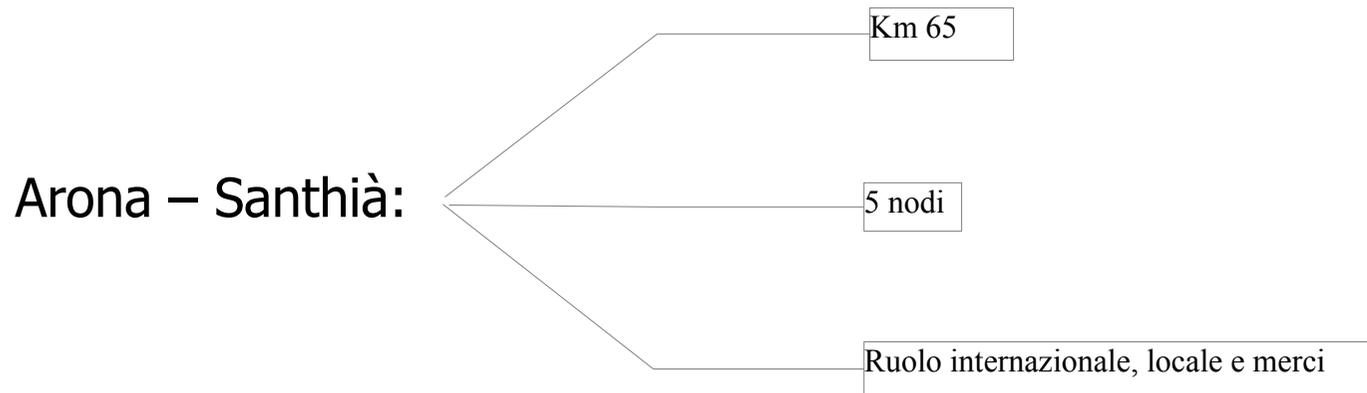
La politica regionale dei trasporti diventa un problema locale e la politica industriale di Trenitalia diventa la politica regionale dei trasporti: inizia la redazione di orari sconnessi con la rete, le soppressioni e nessun incentivo.

Vince la politica della distruzione:

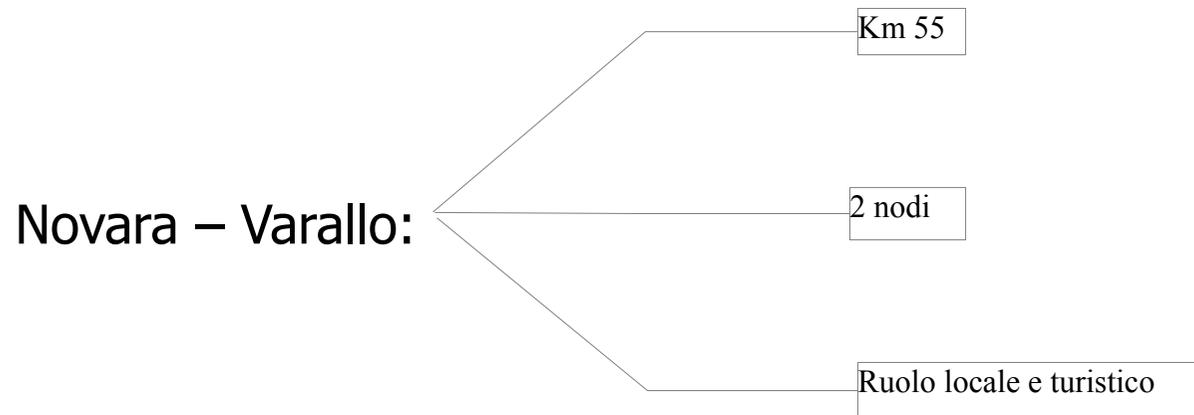
2012: Arona – Santhià sospesa

2013: Novara – Varallo esercita con un convoglio a spola, utilissimo a aumentare il fatturato di Trenitalia e a disincentivare l'uso del treno: la sospensione sembra un gesto di pietà che consente ora di parlare di riapertura: difficilmente con quei volumi e con quei costi se ne sarebbe parlato ...

I numeri:



produzione Trenitalia km 3.6 mio costo €/km 11,1



Produzione Trenitalia ultima versione insignificante costo €/km 16.00

Anno 2015: ipotesi di politica regionale dei trasporti a confronto:

a) *soggiacere al piano industriale di Trenitalia e a alcune pulsioni della pancia del territorio quindi:*

Arona – Santhià dimenticata o vilmente utilizzata nelle sue pregiate infrastrutture

Novara – Varallo linea gestita esclusivamente con treni turistici della Fondazione FS

b) *rendere alla comunità locale la sua ferrovia con l'organizzazione di servizi utili al traffico pendolare di varia frequenza*

c) *restituire al Paese l'integrità della sua rete ferroviaria con l'inserimento delle tratte nella rete nazionale con orario cadenzato in funzione della rete fondamentale (Torino – Milano)*

Doverosa chiosa:

se il costo del mantenimento dell'infrastruttura ferroviaria da Novara a Varallo è ampiamente giustificato da una relazione merci e da una dozzina di treni storici, come fa a non esserlo una gestione quotidiana del servizio ferroviario?

Quale potenzialità per l'economia della zona ha un servizio quotidiano aggiunto al servizio storico (e al servizio merci?)



foto A. Marinoni, treno storico 24 maggio 2015

*la mia scelta alla domanda sul che fare delle linee è nel punto C.
RESTITUIRE AL PAESE L'INTEGRITA' DELLA SUA RETE FERROVIARIA*

Come fare?

PRIMO: CAMBIARE L'APPROCCIO AL PROBLEMA

*RETE FERROVIARIA ITALIANA NON E' IMPRESA A SCOPO DI LUCRO, GLI UTILI VANNO REINVESTITI
IN SERVIZI QUINDI IL SUO RUOLO NON E' VERIFICARE LA REDDITIVITA' O MENO DEL
MANTENIMENTO IN ESERCIZIO DI UNA LINEA!*

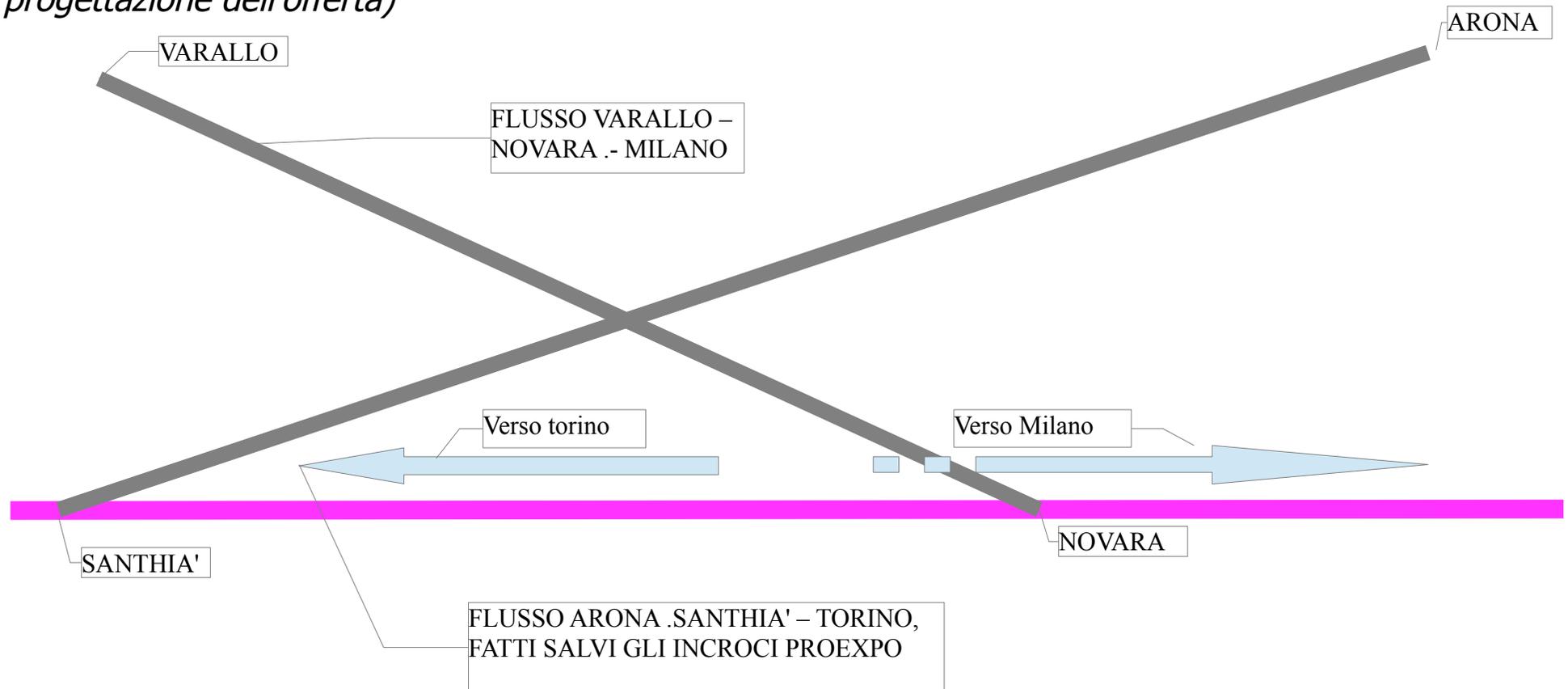
LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE DEVONO ESSERE FRUIBILI DA:

- 1)IMPRESSE FERROVIARIE NAZIONALI PER TRAFFICO INTERREGIONALE***
- 2)IMPRESSE CARGO***
- 3)IMPRESSE DI TRASPORTO LOCALE***

*I LAVORI PER FONDAZIONE FS SONO STATI ATTI DOVUTI DI RIPRISTINO FUNZIONALITA' DELLA
TRATTA LA CUI EFFICIENZA RFI E' TENUTA A GARANTIRE*

IL RIPRISTINO DELL'ESERCIZIO, IPOTESI DI LAVORO:

partiamo dalle utenze fisse quindi quelle pendolari (punto nodale, ma non maggioritario nei criteri di progettazione dell'offerta)



Bisogna pensare alla soddisfazione della domanda pendolare potenziale non adeguare l'offerta all'attuale domanda contratta da decenni di emarginazione del sistema ferroviario e del trasporto pubblico in generale.

Flussi pendolari principali

da Varallo verso Novara e Milano

da Vercellese verso Santhià e Torino

MA E' POTENZIALMENTE ALTA LA DOMANDA VERSO IL LAGO MAGGIORE (SFRUTTANDO IL NODO DI ROMAGNANO ANCHE DALLA VALSESIA E NON SOLO DALLA BASSA)

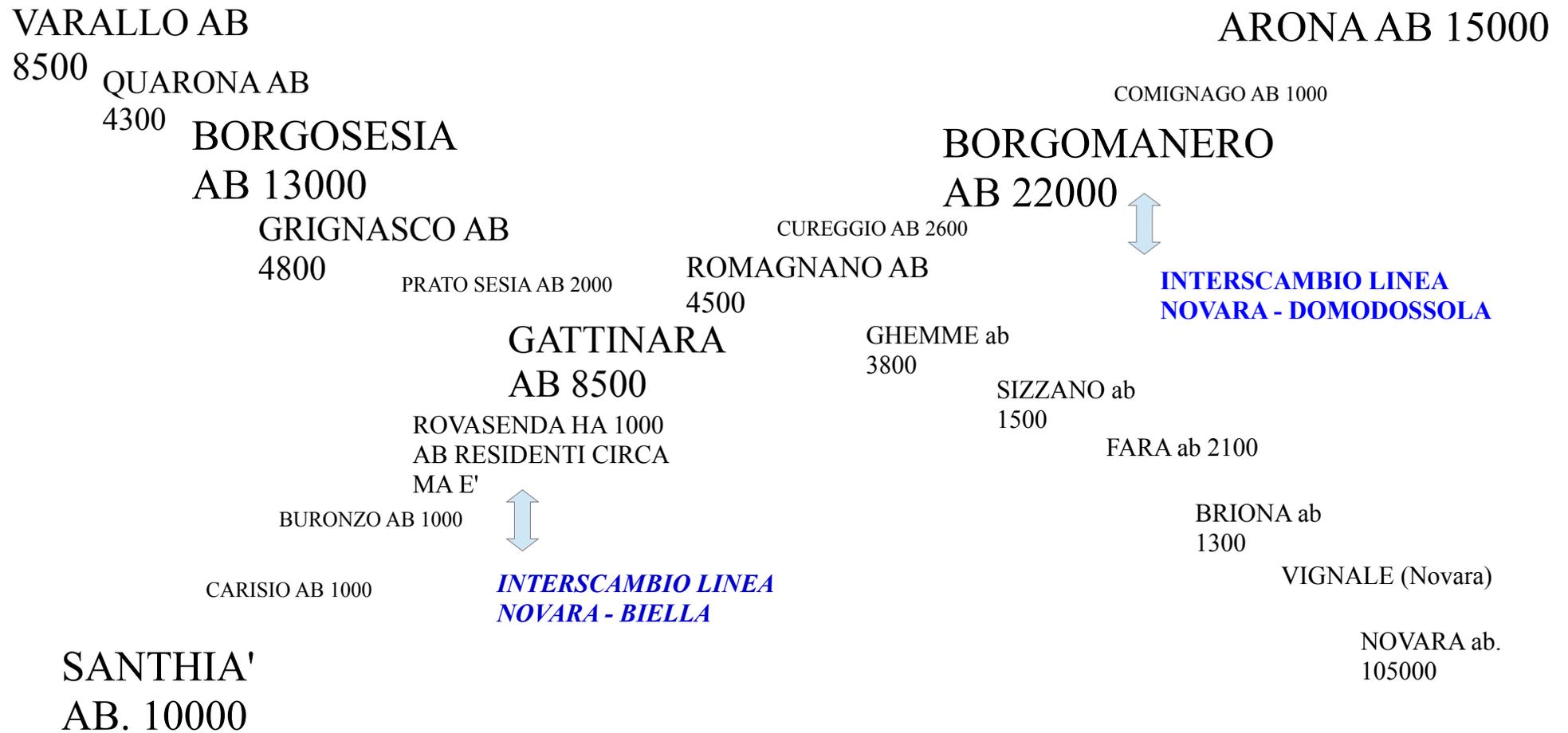
COME E' POSSIBILE SPOSTARE SU FERRO IL TRAFFICO PENDOLARE VICINALE CON OFFERTA ADEGUATA CHE RENDA IL SISTEMA FERROVIARIO COMPETITIVO ANCHE SUL CORTO RAGGIO?

1°) FREQUENZA

2°) VELOCITA'

LA ARONA SANTHIA' E' UNA LINEA VELOCE (VARI TRATTI AUTORIZZATI A 130 KM/H) E CON SECONDO BINARIO IN TUTTE LE STAZIONI, COSA CHE CONSENTE UN NUMERO DI TRACCE RAGGUARDEVOLE

LA NOVARA – VARALLO E' UNA LINEA NON VELOCE E CON POCHI RADDOPPI MA CHE SPECIE NEL TRATTO FINALE E' POCO URBANIZZATA CONSENTENDO QUINDI UNA VELOCITA' MEDIA DISCRETA, CHE ANCHE NELLE CONDIZIONI ATTUALI E' SIGNIFICATIVAMENTE SUPERIORE AL VETTORE STRADALE



QUESTA RAPPRESENTAZIONE GRAFICA RIVELA CHE I CENTRI ABITATI DI DIMENSIONI MAGGIORI PER CARATTERISTICHE ECONOMICHE E GEOGRAFIA SONO POTENZIALI PUNTI DI ARRIVO E PARTENZA DI TRAFFICO PENDOLARE LOCALE

DEDOTTA L'ALTA POTENZIALITA' DEL TRAFFICO PENDOLARE CHE INSISTE SULLA DIRETTRICE FONDAMENTALE TORINO - MILANO DERIVATA DAL SOTTOSISTEMA IN ESAME E COMPRESA LA POTENZIALITA' DI TRAFFICO PENDOLARE LOCALE QUALI SONO LE ALTRE DOMANDE DI MOBILITA'?

***LAVORO E STUDIO (VIAGGIO OCCASIONALE E NON QUOTIDIANO)
TURISMO***

MOBILITA' OCCASIONALE DI OGNI FASCIA DI POPOLAZIONE (VISITA PARENTALE/AMICALE, COMMISSIONE IN CENTRO ABITATO DIVERSO ... TUTTE LE VOLTE CHE PRENDIAMO LA MACCHINA PER ANDARE DA QUALCHE PARTE ... POTREMMO INVECE ANDARE IN STAZIONE!)

UNO STUDIO DEL COLLEGIO INGEGNERI FERROVIARI ITALIANI DEL 2014 RIVELA CHE LA MOBILITA' PENDOLARE RAPPRESENTA IL 30% CIRCA DELLA DOMANDA DI MOBILITA' DI UNA NORMALE LINEA FERROVIARIA!

QUINDI I PARAMETRI CHE DOBBIAMO RISPETTARE NEL PENSARE UNA OFFERTA DI SERVIZIO SONO MOLTO PIU' AMPI DI QUELLI NORMALMENTE VALUTATI

CHE ESERCIZIO DOBBIAMO COSTRUIRE?

- 1) ORARIO CADENZATO IN AMPIA FASCIA ORARIA*
- 2) SISTEMA DI RETE CON LE ALTRE LINEE FERROVIARIE E LE AUTOLINEE NEI NODI (I PUNTI DI INTERSCAMBIO)*
- 3) GIUSTA COMBINAZIONE DI FERMATE E VELOCITA' MEDIA:*

ATTENZIONE!!

DIMINUIRE LE FERMATE PER AUMENTARE LA VELOCITA' PUO' COSTITUIRE UN FORTE IMPOVERIMENTO DELL'OFFERTA PER RISPARMIARE POCHI MINUTI DI VIAGGIO, PIUTTOSTO SU RELAZIONI DI MEDIO RAGGIO SI VALUTI UNA GESTIONE ETERTACHICA (TRENI CON VELOCITA ' DIVERSE E DIVERSO NUMERO DI FERMATE INTEGRATI IN ORARIO)



L'orario feriale cadenzato apparirebbe così'

progressiva	periodicità da Torino da Milano	07.36.00 07.24.00		giornaliero		feriale		giornaliero		feriale													
		I	II	II	III	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	
0	Santhia'		05.45	06.45	07.45	08.45	09.45	10.45	11.45	12.45	13.45	14.45	15.45	16.45	17.45	18.45	19.45	20.45	21.45	22.45			
5.128	Carisio																						
13.854	Buronzo																						
22.121	Rovasenda		06.02	07.02	08.02	09.02	10.02	11.02	12.02	13.02	14.02	15.02	16.02	17.02	18.02	19.02	20.02	21.02	22.02	23.02			
31.23	Novara – Biella – Rovasenda nodo 30 su Rovasenda come la Santhia' – Arona è nodo 0, portarla a 30 comporterebbe la perdita della sinergia con MI-TO		06.10	07.10	08.10	09.10	10.10	11.10	12.10	13.10	14.10	15.10	16.10	17.10	18.10	19.10	20.10	21.10	22.10	23.10			
34.393	Romagnano		06.15	07.15	08.15	09.15	10.15	11.15	12.15	13.15	14.15	15.15	16.15	17.15	18.15	19.15	20.15	21.15	22.15	23.15			
44.897	per Verallo		06.25	07.25	08.25	09.25	10.25	11.25	12.25	13.25	14.25	15.25	16.25	17.25	18.25	19.25	20.25	21.25	22.25	23.25			
48.395	Cureggio		06.30	07.30	08.30	09.30	10.30	11.30	12.30	13.30	14.30	15.30	16.30	17.30	18.30	19.30	20.30	21.30	22.30	23.30			
57.528	Borgomanero		06.39	07.39	08.39	09.39	10.39	11.39	12.39	13.39	14.39	15.39	16.39	17.39	18.39	19.39	20.39	21.39	22.39	23.39			
65.009	Novara – Domodossola non cadenzata		06.39	07.39	08.39	09.39	10.39	11.39	12.39	13.39	14.39	15.39	16.39	17.39	18.39	19.39	20.39	21.39	22.39	23.39			
	Comignago		06.47	07.47	08.47	09.47	10.47	11.47	12.47	13.47	14.47	15.47	16.47	17.47	18.47	19.47	20.47	21.47	22.47	23.47			
	Arona		06.15	07.15	08.15	09.15	10.15	11.15	12.15	13.15	14.15	15.15	16.15	17.15	18.15	19.15	20.15	21.15	22.15	23.15			
	Comignago		06.23	07.23	08.23	09.23	10.23	11.23	12.23	13.23	14.23	15.23	16.23	17.23	18.23	19.23	20.23	21.23	22.23	23.23			
	Borgomanero		06.32	07.32	08.32	09.32	10.32	11.32	12.32	13.32	14.32	15.32	16.32	17.32	18.32	19.32	20.32	21.32	22.32	23.32			
	Cureggio		06.37	07.37	08.37	09.37	10.37	11.37	12.37	13.37	14.37	15.37	16.37	17.37	18.37	19.37	20.37	21.37	22.37	23.37			
	Romagnano		06.47	07.47	08.47	09.47	10.47	11.47	12.47	13.47	14.47	15.47	16.47	17.47	18.47	19.47	20.47	21.47	22.47	23.47			
	Gattinara		06.52	07.52	08.52	09.52	10.52	11.52	12.52	13.52	14.52	15.52	16.52	17.52	18.52	19.52	20.52	21.52	22.52	23.52			
	Rovasenda		07.00	08.00	09.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00	21.00	22.00	23.00	00.00			
	Buronzo																						
	Carisio																						
	Santhia'		07.17	08.17	09.17	10.17	11.17	12.17	13.17	14.17	15.17	16.17	17.17	18.17	19.17	20.17	21.17	22.17	23.17	00.17			

**PARTENZE AL MINUTO 45 DA SANTHIA' E AL MINUTO 15 DA ARONA
PERCORRENZA 62 MINUTI**

VELOCITA' COMMERCIALE DEL SERVIZIO LOCALE 60 KM/H

OFFERTA DALLE 6 ALLE 23

**CON GLI ATTUALI ORARI DELLA RELAZIONE TORINO – MILANO PER
MANTENERE LA COINCIDENZA DA E PER TORINO/MILANO OCCORRE
RINUNCIARE AL NODO DI ROVASENDA (BIELLA) E AL 50% DEL NODO
ROMAGNANO.**

**UNA PARZIALE ABDICAZIONE DEL SISTEMA RETE CHE NON MINA LE ALTE
POTENZIALITA' DELLA LINEA IN GESTIONE CADENZATA, MA CHE RIVELA COSA
POSSA SIGNIFICARE IL SISTEMA RETE SE NON FOSSE IGNORATO.**

Ci sono i numeri per sostenere un orario cadenzato dalle 6 alle 23?

SI

comprendendo che non si può partire dallo status quo, ovvero dal risultato di decenni di politica dei trasporti sfavorevole al sistema ferroviario, abbiamo individuato i flussi potenziali di domanda di mobilità ottenendo risultati soddisfacenti che portano a questa formulazione.

I costi non sono e non devono essere quelli che erano sostenuti: cambiando l'approccio e la gestione anche i numeri possono dare delle sorprese!

A partire dal concetto che più chilometri e corse non significa un aumento lineare dei costi!



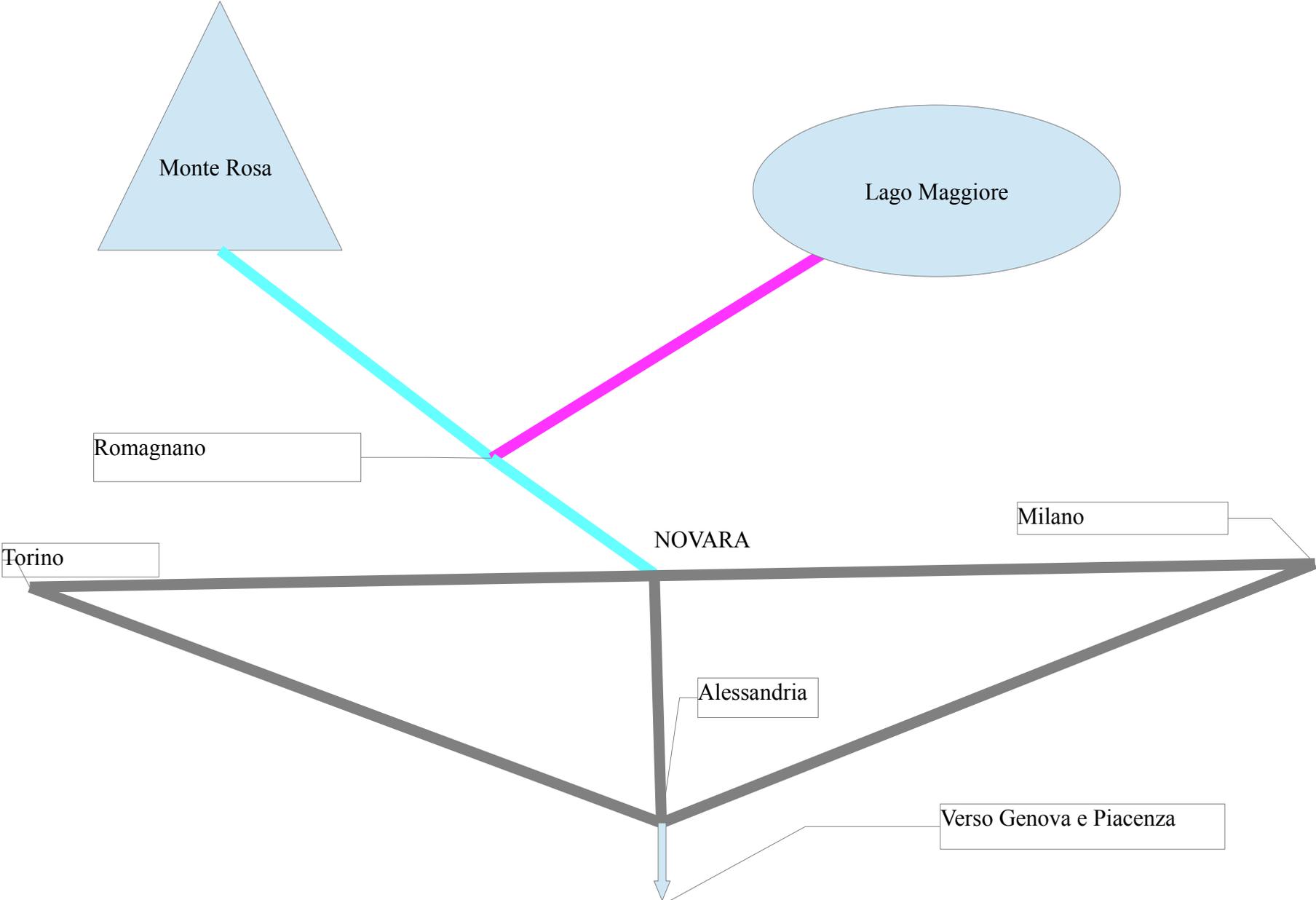
A Farigliano discutemmo di analisi dei costi individuando:

- 1) maggiori opportunità di gestione economica soddisfacente da parte di un vettore locale che di un vettore nazionale
- 2) l'aumento dei costi di gestione non è proporzionale con l'aumento dei chilometri percorsi nella stessa fascia oraria: conviene che i treni girino e quindi ci sia quella frequenza che crea la domanda.
- 3) Non bisogna sostituire i treni con gli autobus, ma usare il modus operandi dell'impresa di trasporti per gestire efficacemente il traffico locale in area non metropolitana



... anche se qualcuno dimostra che l'impresa nazionale può esser capace di fare servizio locale: Regional Bahn della Turingia

Passiamo alla Novara – Varallo



Lo schema che precede individua un ruolo chiave che ha la ferrovia della Valsesia!

- 1) Individuarne lo sfruttamento come trasporto locale valesiano quasi azzerando il trasporto su gomma laddove insiste la ferrovia: le località che da Romagnano arrivano a Varallo sono tutte significativamente urbanizzate quindi hanno una domanda potenziale di mobilità fra loro, potenziale che si riduce per la scarsa urbanizzazione e per la rarefazione delle stazioni lato Novara.***
- 2) Sostenerne il ruolo turistico, che può essere molto più significativo del pur ottimo intervento del treno storico avendo possibilità, tramite Novara, di connettere la Valsesia con un sistema di trasporto sicuro, efficiente e sostenibile a Milano e tramite Alessandria alla Liguria e alla bassa Padana.***
- 3) Concentrare le risorse della gomma per la realizzazione di una rete dell'alta valle (Alagna) che usi Varallo come nodo e punto di interscambio allo scopo di ridurre il traffico privato e offrire opportunità di mobilità soddisfacente e sostenibile al turismo.***

Quale esercizio?

Se un cadenzamento orario risulterebbe un'offerta eccessiva, un biorario rischierebbe di divenire poco appetibile (seppure la Valtellina che vanta un servizio decoroso abbia tale frequenza).

L'ipotesi di un cadenzamento anomalo di 90 minuti consentirebbe anche l'interscambio con Arona (con gli attuali orari della direttrice Torino – Milano) e porrebbe le basi per aumentare la domanda e arrivare al cadenzamento orario.



La bozza di orario possibile

	giornaliero I	feriale II	giornaliero III	feriale I	giornaliero II	feriale III	feriale I	feriale III	feriale II	giornaliero I	giornaliero III	feriale II	giornaliero III	feriale I	giornaliero II	feriale I
Varallo Sesia		6.44	7.14	8.14	9.44	10.14	11.14		12.44	14.14	15.14	15.44		17.14	18.44	20.14
Novara		7.50	8.20	9.20	10.50	11.20	12.20		13.50	15.20	16.20	16.50		18.20	19.50	21.20
Novara	6.45	8.15	8.45	9.45	11.15		12.45	13.45	14.15	15.45		17.15	17.45	18.45	20.15	
Romagnano	7.17	8.47	9.17	10.17	11.47											
Varallo Sesia	7.50	9.21	9.51	10.51	12.21		13.51	14.51	15.21	16.51		18.21	18.51	19.51	21.21	

Avrebbe un costo simile a quello delle famigerate quattro corse dell'ultimo orario ufficiale con unico convoglio con il quale si voleva dimostrare l'insostenibilità della linea ... qualche breve ragionamento, a priori delle valutazioni numeriche ha dimostrato il contrario.

Gli adeguamenti infrastrutturali (ripristino) messi in opera con l'avvio dei treni storici non sono comunque sufficienti a una gestione di alti volumi ed eterotachica, la gestione della linea ottimale è quindi quella dell'efficiente modello regional bahn tedesco opportunamente in sinergia con altre linee e altri sistemi di trasporto nei nodi.

Quali sono i modelli quindi?

Un esercizio efficace, veloce, comodo e adattabile alle esigenze!





LA CHIAVE: un esercizio ferroviario puntuale dove gli autoservizi sono adduttori.

In Valsesia diventa autoservizio portante quello da Varallo a Alagna e alta valle nelle stagioni turistiche. I grossi flussi delle stagioni turistiche aumentano la media annuale di frequentazione rendendo perfettamente gestibile il traffico locale dei periodi di bassa frequentazione.

E le lunghe percorrenze?



Con convogli a trazione termica adeguati tipo quelli in figura (tecnologia italiana nel pensarla e intelligenza tedesca nell'usarla) o eventualmente bimodali di nuova acquisizione (pilota la Regione Valle d'Aosta), specie in periodo turistico e/o alto fieristico sono pensabile relazioni dirette VALSESIA – MILANO e VALSESIA – ALESSANDRIA - GENOVA

C'è un mondo possibile e quindi una ferrovia possibile.

Il sistema ferroviario italiano e specialmente lo splendido sistema ferroviario piemontese possono rinascere, ripensarsi ed essere un nuovo modello di esercizio: addirittura evoluzione della concezione Regional Express e Regional Bahn tedesca!

Volti nuovi e un nuovo modo di vedere la ferrovia: non semplice opzione di mobilità, ma strumento di sviluppo sostenibile e di ricchezza reale e intellettuale!



Arrivederci nella ferrovia possibile!



Grazie dell'attenzione