

Luci e ombre sulla rete ferroviaria pedemontana Piemontese

Elisa e Uberto De Paulis

Associazione Ferrovie Piemontesi

La situazione

Quando negli anni sessanta, gli “anni d’oro” post ricostruzione, è iniziata la motorizzazione di massa e la conseguente competizione gomma rotaia, la situazione della ferrovia piemontese era ottima¹.

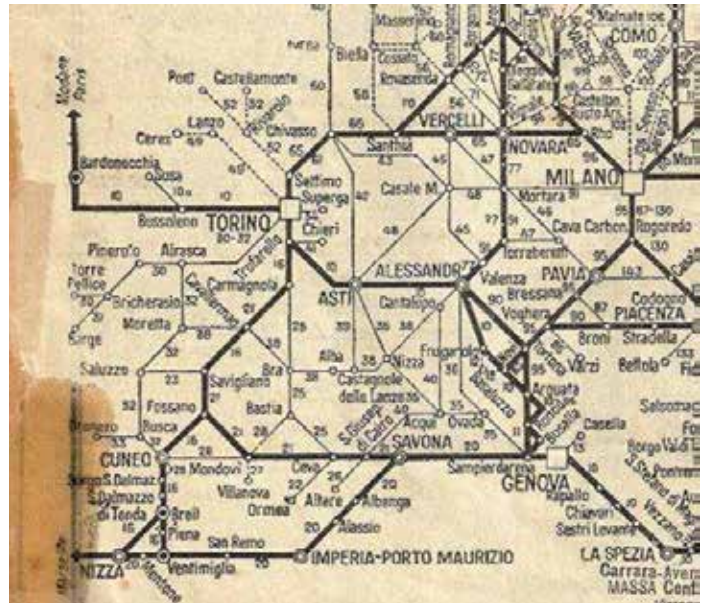
Una rete capillare e magliata di oltre 2200 km di estensione formata da oltre cinquanta linee. Il Piemonte era, e lo è ancora, la regione italiana con la rete ferroviaria più estesa. Il progressivo disgregamento ci ha portato poco a poco ad avere oggi meno del 50% di quelle linee servite dal treno e riducendo del 40% i km serviti.

Come si è potuti arrivare a tanto?

Le ragioni vengono da lontano. Il mondo della ferrovia è sempre caratterizzato da autoreferenzialità e corporativismo, giustificati in passato dalla grande e lunga tradizione di servizio di qualità. Però questa era è solo un ricordo e non è stato in grado di rispondere alla sfida al trasporto pubblico lanciata dalla mobilità individuale.

In aggiunta ha sviluppato strategie tipiche di un operatore per servizi a lunga distanza, focalizzandosi sulle linee a forte traffico e con richiesta di tempi rapidi, senza puntare anche su un servizio locale di qualità, senza sfruttare la forza di una rete capillare adattissima non solo al traffico locale, ma anche come rete di adduzione al traffico a lunga percorrenza; questa si che sarebbe stata una reale alternativa allo sviluppo del traffico su gomma, da tempo afflitto da problemi di congestione!

Le conseguenze di questa miopia sono state la “rete



La rete ferroviaria piemontese negli anni sessanta.

snella” e i “rami secchi” con l’obiettivo di tagliare il più possibile i costi riducendo l’infrastruttura, ma ha sacrificato il traffico locale; al posto del miglioramento dell’efficienza e del servizio che avrebbe attirato nuova utenza, ha optato per il progressivo ridimensionamento del servizio, riducendo la spesa globale e aumentando i costi unitari.

Una scelta perdente sia sul piano sociale sia su quella dei costi, ormai insostenibili per le finanze pubbliche, che ha di fatto eliminato il trasporto pubblico dai territori pedemontani, anche nelle zone a forte densità abitativa.

La chiusura delle linee pedemontane

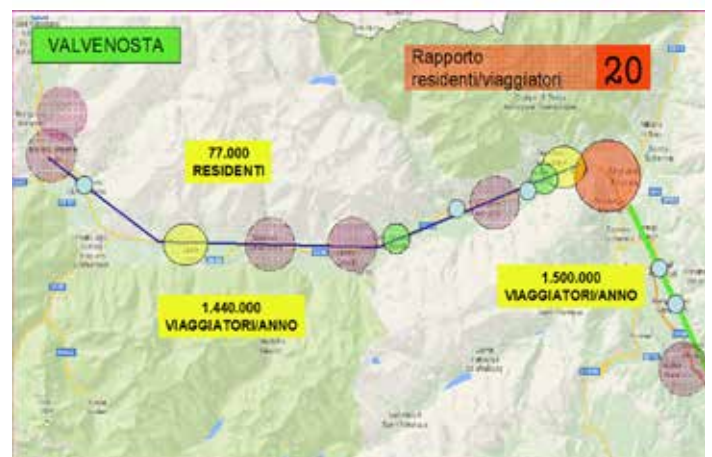
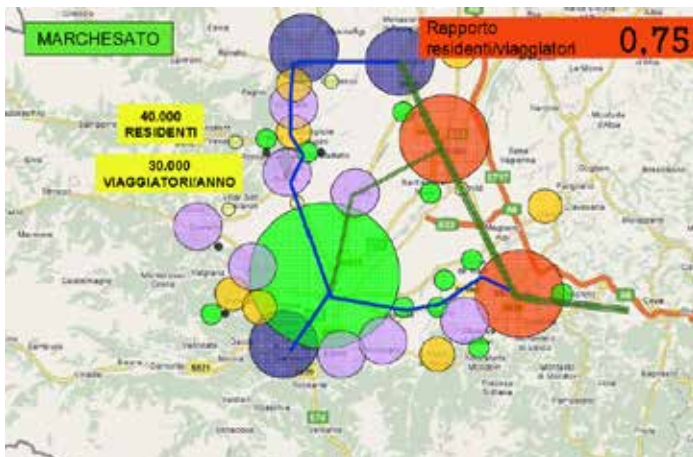
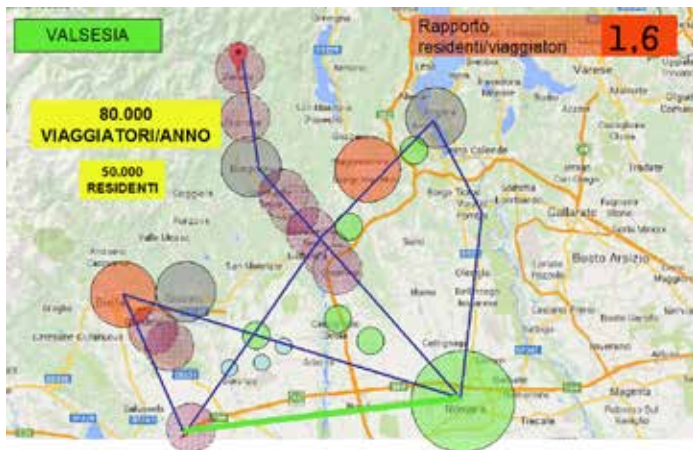
Nello scorso anno, per far fronte alla lievitazione dei costi dovuta all’adozione di un catalogo di prezzi stabilito unilateralmente da Trenitalia che la Regione deve pagare per finanziare i costi di produzione dei servizi, si è provveduto alla sospensione del servizio su tredici linee, circa il 30% dell’intera rete, oltre la metà delle quali servivano il territorio pedemontano. Si è giustificata la sospensione del servizio con la scarsa affluenza di passeggeri, a sua volta provocata con una strategia ben precisa² di riduzione del servizio e della sua affidabilità, senza tener conto della reale richiesta di mobilità del territorio³.

Abbiamo esaminato le caratteristiche dei territori di alcune di queste linee e le abbiamo confrontate con quelle di un territorio simile per caratteristiche (Alto Adige) gestite da un esercente efficiente e competitivo con modalità attrattive per l’utenza e i risultati sono posti nella tabella 1.

Le linee prese in considerazione sono quelle dell’arco pedemontano saluzzese (Savigliano-Saluzzo-Cuneo), della Valsesia (Novara-Varallo), della Valle d’Aosta

CARATTERISTICHE	MIRANO-MALLES	AOSTA-PRIÉ SAINT DIER	MIRANO-BOLZANO	AOSTA-IVREA	NOVARA-VARALLO	SAVIGLIANO-CUNEO
Lunghezza Linea km	60	32	22	60	55	48
Fermate	18	12	10	7	11	15
Tempo di percorrenza (ch)	125	75	66	100	100	75
Numero corse giornaliere (coppie)	25	12	30	17	4	4
Popolazione	77.000	53.000	110.000	80.000	50.000	40.000
Viaggiatori residenti anno	1.440.000	239.000	1.500.000	900.000	78.000	30.000
Viaggiatori giorno	4.000	664	4.167	2.500	250	83
Viaggiatori medi per corsa	80	14	69	74	61	10
Rapporto: popolazione viaggiatori	19	4,5	10	11,3	1,6	0,8
Treno*km anno	1.071.254	280.320	658.565	744.600	137.280	140.160
Efficienza treno*km/viaggiatori	0,46	1,17	0,47	0,83	4,58	4,97
Efficienza per lunghezza linea	27,4	37,5	15,0	49,6	251,7	224,3

Tabella 1.



Distribuzione della popolazione nei territori.

(Ivrea-Aosta e Aosta-Prè Saint Didier) confrontate con quelle della Val Venosta (Merano-Malles e Bolzano-Merano). Non abbiamo inserito nel confronto la linea internazionale Cuneo-Ventimiglia, per le differenti caratteristiche del territorio e del servizio⁴.

Quello che si evince dal confronto è che la potenziale domanda di mobilità di questi territori è pressoché la stessa, mentre la differenza della sua intercettazione da parte del treno, è da sei a venti volte inferiore rispetto alle linee di riferimento. È molto probabile che tali enormi differenze siano dovute alla tipologia del servizio, ipotesi confermata dal grafico qui riportato, che mostra come l'offerta del servizio influenzi in modo determinante l'utilizzo del mezzo.

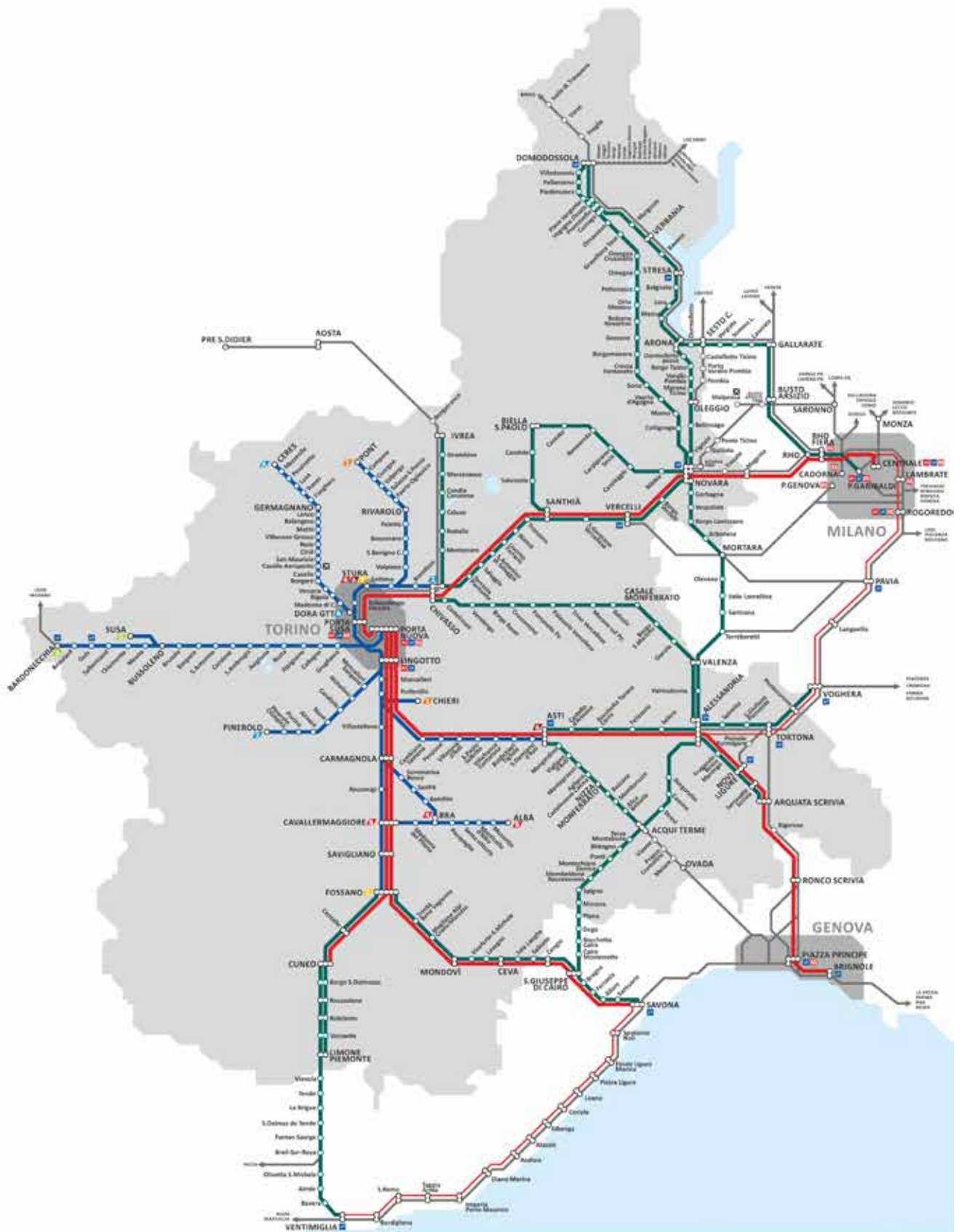
A nostro parere l'adozione di modelli di esercizio orientati all'utenza e l'affidamento del servizio a gestori che abbiano la necessaria conoscenza del territorio e che puntino a una mobilità integrata possono essere la soluzione per riportare queste linee a un pieno utilizzo. In particolare potrebbero essere ripristinate senza costi eccessivi il servizio Savigliano-Saluzzo-Cuneo- Mondovì e Santhià-Arona e Novara-Varallo. Numerosi sono gli studi fatti in proposito⁵, sia nel cuneese⁶ che per il quadrante nord ovest⁷ alcuni dei quali ancora in corso di analisi, tra cui citiamo "Metrogranda".

Il servizio ferroviario regionale

Servizio Ferroviario Metropolitano

Come nota positiva di questi ultimi due anni abbiamo avuto l'introduzione del servizio ferroviario metropolitano (SFM) che insieme col servizio regionale veloce collega le principali città piemontesi.

Articolato su otto linee collega a Torino al Canavese e Chieri con la linea 1, Pinerolo e Chivasso con la linea 2, la Valle di Lanzo e l'aeroporto di Caselle con la linea A, la Val di Susa con la 3, Bra con la 4, Alba con la B, Asti con la 6 e Fossano con la 7. È infine in programma un ampliamento con l'introduzione della linea 5 per Orbassano. Questo servizio adotta un orario cadenzato a volte orario e a volte mezz'orario che ha intercettato una quantità interessante di nuova utenza, facilmente verificabile anche solo osservando l'aumentato affollamento dei treni. Il cadenzamento ha anche permesso importanti riduzioni del costo di esercizio di cui ha beneficiato solo il gestore senza trasferire nulla né alla committenza né all'utenza. Purtroppo però il servizio denuncia regolarmente ritardi su alcune tratte molto trafficate che, a causa del modello passante adottato, si ripercuotono un po' su tutto il sistema. Ad esempio il notevole traffico tra Chivasso e Torino, che richiederebbe l'estensione del raddoppio della linea con l'inserimento



Servizio Ferroviario Regionale.

di una ulteriore coppia di binari tra Stura e Chivasso, genera spesso un ritardo sul ramo Pinerolo-Torino particolarmente critico, trattandosi di linea a binario unico. Il raddoppio della Chivasso-Stura eviterebbe tali disservizi con il risparmio del non necessario raddoppio, ora in programma, tra Pinerolo e Lingotto (bivio Sangone)⁸.

Il servizio regionale veloce

Il servizio regionale veloce (RV) costituito da quattro linee collega Torino Porta Nuova con alcuni capoluoghi di provincia e i capoluoghi delle regioni confinanti, quali Milano, Cuneo, Savona, e Genova. Anche qui è stato adottato un orario cadenzato orario ed è un servizio che utilizza rotabili ad alta capacità di trasporto e che in molti casi ha prestazioni notevoli. Non fa parte di questo servizio il collegamento veloce per Aosta. Non elenchiamo i restanti collegamenti regionali che vengono mostrati nella mappa completa.

Il cambiamento

Con l'avvento delle normative europee, l'affidamento dei servizi di TPL viene regolato da precise procedure⁹. Gli attuali costi di questi servizi, elevati e insostenibili per l'amministrazione regionale, e la non del tutto soddisfacente qualità del servizio reso già in passato avevano portato la committenza a valutare l'opportunità di un cambiamento nelle modalità di rapporto col gestore. Dopo un tentativo non riuscito, ormai è ufficiale la decisione di procedere a delle gare per l'affidamento del servizio basato su più lotti. La reazione corporativa del mondo ferroviario a tale decisione conferma la bontà della scelta. Ma se guardiamo a quanto successo nelle regioni che hanno già fatto questo percorso, vediamo che non si è mai inserito un gestore alternativo al monopolista¹⁰. Perché intervenga un gestore diverso occorre che i lotti di gara, siano economicamente appetibili e tengano conto delle necessità di una realizzazione industriale. Non devono essere troppo grandi, perché richiederebbero investimenti insostenibili, ma neanche troppo piccoli dovendo sostenere comunque i costi di una pur contenuta organizzazione territoriale, ma soprattutto devono essere "omogenei" per servizio così da ridurre al minimo la tipologia dei rotabili necessari e permettendo l'economicità della gestione e della manutenzione.

Se separiamo la gestione del regionale veloce, dei servizi regionali ad alta frequentazione, dai servizi sulle linee a basso traffico, potrebbe essere più facile organizzare la presenza sui territori o addirittura far scendere in campo le capacità locali esistenti nella gomma, in modo da favorire l'integrazione gomma rotaia; non solo si stroncherebbe una concorrenza

inutile e nociva sia per il servizio e i cittadini, sia per le casse pubbliche, ma si porrebbero le basi per un importante sviluppo dell'imprenditoria locale.

Un forte ostacolo è rappresentato dalla disponibilità di rotabili che devono essere di tipo omologato in Italia e quindi reperiti tra quelli già in uso in Italia, o di nuovo acquisto se il gestore non dispone di un proprio parco. Per superare questo problema, l'Amministrazione pubblica potrebbe acquistarlo direttamente, con i fondi disponibili presso le istituzioni finanziarie di supporto (Cassa Depositi e Prestiti, BEI) reperiti dalla Regione per poi darli in affitto al gestore, su cui vengono ribaltati i costi sostenuti. Aggiungendo i rotabili già acquistati col contributo regionale, e affidandoli al gestore delle linee a basso traffico lo si metterebbe nelle condizioni di operare senza l'impatto del forte investimento iniziale, che costituisce la principale difficoltà per un nuovo operatore.

Infine le modalità di erogazione del corrispettivo per l'affidamento. Ricordo che la normativa prescrive che i ricavi devono coprire almeno il 35% dei costi, calcolati ma sull'insieme della rete e non linea per linea. Sarà quindi importante dare tale contributo in valori diversi per ciascuna tipologia linea e di servizio, tenendo conto della redditività dello stesso. Sicuramente potrebbe essere interessante gestire "a mercato" alcune servizi di RV probabilmente remunerativi¹¹. Su queste tratte dovrebbe essere il gestore a pagare una licenza per avere l'esclusiva del servizio o accontentarsi di un corrispettivo minimo. Ma comunque sia il suo valore, il contributo pubblico non dovrebbe essere erogato sulla base della produzione (treno-k/m o treno-minuto) ma sulla base del flusso dei viaggiatori.

Così si coinvolge il gestore nella soddisfazione dell'utenza e nella efficacia del servizio e si taglia alla radice ogni pratica non corretta volta a risparmiare a danno della qualità (ad esempio soppressioni) o dei ricavi (mancato controllo a bordo) stimolando la promozione e la vendita del servizio. L'adozione massiccia del BIP (Biglietto Integrato Piemonte), già in uso oggi, renderebbe facile e trasparente il controllo, fornendo alla amministrazione valutazioni reali dei flussi di viaggiatori.

Il Piano regionale dei trasporti

In un momento di cambiamento così forte, sarebbe di fondamentale importanza rivisitare il Piano regionale dei trasporti, per ottimizzare la rete e rivedere quelle soluzioni suscettibili di sensibili miglioramenti. Si potrebbe rivedere l'interconnessione a Torino tra lo SFM, incentrato sulle stazioni di Porta Susa e Lingotto, e il resto dei servizi incentrati in maggioranza,

e per il RV per la totalità, su Porta Nuova e delegata completamente alla struttura passante.

Si potrebbe rivedere l'intera struttura del servizio regionale, oggi fatta principalmente a collegamenti, per strutturarla come un servizio a rete stellare basato su nodi di area, quali, ad esempio, Porta Nuova per Torino, Novara per il quadrante nord-occidentale, ed Alessandria per il quadrante sud-occidentale.

La rete a stella

Se in una stazione passano più linee si può facilmente ottenere l'effetto rete, cadenzando l'orario in maniera che a un minuto dato siano presenti in stazione i treni di ciascuna linea.

Nel caso di molte linee, è necessario però che la stazione abbia binari sufficienti a ospitare i treni presenti contemporaneamente per il tempo necessario all'interconnessione. Interconnessione che può essere sviluppata all'interno di un servizio o se posta in sequenza per interconnettere servizi diversi. Per esemplificare potremmo connettere tutte destinazioni (sette) dello SFM facendole convergere su Torino Porta Nuova in arrivo in una determinata fascia di minuti per farli ripartire in una equivalente fascia di minuti, impegnando il binario e la stazione solo per il tempo di interscambio. Accordando il percorso di ogni linea con un tempo di percorrenza multiplo del cadenzamento, avremmo il massimo di efficienza del sistema (treni e personale sempre operativi) distribuendo i tempi morti sul capolinea opposto alla stella.

Se facciamo la stessa cosa in una fascia successiva per i servizi regionali otteniamo la connessione di rete tra le direttrici del regionale e l'interscambio tra SFM e RV con la conseguente ottimizzazione dei tempi di transito nella rete da parte dei viaggiatori, oltre ad un miglior uso delle risorse (personale e rotabili). Questo preciso meccanismo a orologio assicurerebbe l'interconnessione tra tutti i servizi, con SFM e RV che funzionano anche da rete di adduzione/distribuzione per la lunga percorrenza e l'alta velocità.

Potrebbe essere una ricetta da estendere a tutta la rete, approfittando delle possibilità offerte dalla sua magliatura, per tornare a dare servizi equivalenti a quelli degli anni d'oro.

Note

¹ L. Ballatore, *Storia delle Ferrovie in Piemonte*, Torino 2002.

² U. De Paulis, *Trasporto pubblico e competitività territoriale, proposte per una mobilità sostenibile*, convegno "Ferroclosures" Costigliole d'Asti, giugno 2013.

³ E. De Paulis, U. De Paulis, *Vendiamo il ferro, un approccio territoriale al marketing del TPL*, convegno "Salviamo la ferrovia", Farigliano (CN) 15 novembre 2014.

⁴ K. Krahmer, *Studio per un progetto territoriale sulla ferrovia Cuneo-Ventimiglia-Nizza*, tesi di laurea, Politecnico di Torino, 2014.

⁵ M. Barbieri, A. Delpiano, M. Giusiano, *Il progetto della grande scala*, Torino 2011.

⁶ E. De Paulis, U. De Paulis, M. Peyracchia, *Le stelle dell'orsa. riflessioni sui programmi territoriali integrati della provincia di Cuneo*, Busca 2007. M. Damasco, *Il trillo che unisce*, Alba 2008. F. Stanta, U. De Paulis, *La terza isola, appunti sulla logistica cuneese*, Busca 2008. F. Stanta, U. De Paulis, *Un approccio moderno e sostenibile alla mobilità locale piemontese*, 2008.

⁷ Associazione Ferrovie Piemontesi, *Dal sogno alla realtà*; M. Cavallera, *Avere un sogno: Granda*; A. Marinoni, *Analisi dei costi di un servizio ferroviario sperimentale Arona-Santhià e Cuneo-Saluzzo-Savigliano* (convegno "Salviamo la ferrovia", Farigliano, 15 novembre 2014).

⁸ A. Marinoni, *Analisi dei costi di un servizio ferroviario sperimentale Arona-Santhià e Cuneo-Saluzzo-Savigliano*, 2014. A. Marinoni, *Un nuovo modello di esercizio ferroviario, proposte di programmazione del servizio con uno sguardo al futuro prossimo*; A. Marcon, *Integrazione tra treno ed autobus* (convegno "I treni del Monte Rosa", Romagnano Sesia, 13 giugno 2015,).

⁹ Associazione Ferrovie Piemontesi, *Valutazioni sul raddoppio della linea Pinerolo-Sangone*, 2014 (<http://www.afpiedmonte.it/afp/2014/12/10/valutazioni-sul-raddoppio-della-linea-pinerolo-sangone/>).

¹⁰ F. Stanta, *Regole e costi del trasporto pubblico in Italia e confronti internazionali*, giornata di studi "Conoscere le regole del trasporto pubblico per evitare gli errori e cogliere le opportunità", Castagnole Lanze (AT), 16 maggio 2015.

¹¹ F. Stanta, *Operatività e sinergie*, atti del convegno Salviamo le ferrovie, Farigliano (CN), 15 novembre 2014. G. Stagni, *Servizi ferroviari regionali tra esigenze di mobilità e recessione*, Il conferenza trasporti regionali su ferro, Roasio, settembre 2013.

¹² A. Debernardi, *Conviene tagliare? Dalle riduzioni chilometriche alla riprogrammazione industriale dei servizi*, giornata di studi "Conoscere le regole del trasporto pubblico per evitare gli errori e cogliere le opportunità", Castagnole Lanze (AT), 16 maggio 2015.