



NOTE SUL NODO FERROVIARIO DI CASALE MONFERRATO

LE RAGIONI DEL RIPRISTINO DELL'ESERCIZIO

Qualche spunto di riflessione e di proposta per la riattivazione del servizio ferroviario afferente lo scalo di Casale Monferrato: la rinascita del servizio ferroviario può contribuire significativamente alla rinascita demografica, economica e sociale di una delle città più antiche e culturalmente vivaci del Piemonte e della meravigliosa area che dalla pianura padana si appoggia al Monviso, zona premiata anche dall'Unesco con il titolo di patrimonio dell'Umanità.

IL NODO FERROVIARIO

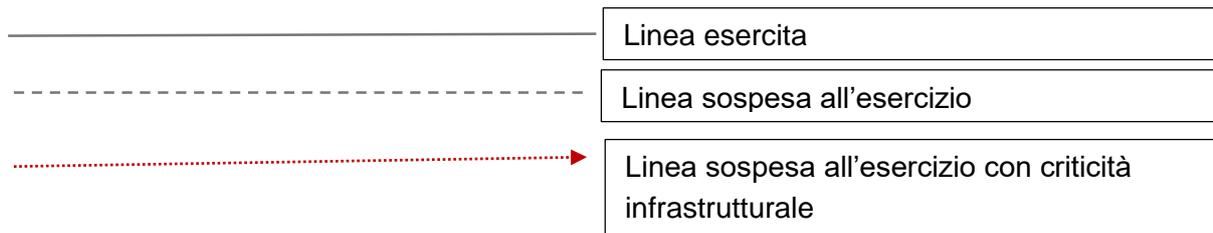
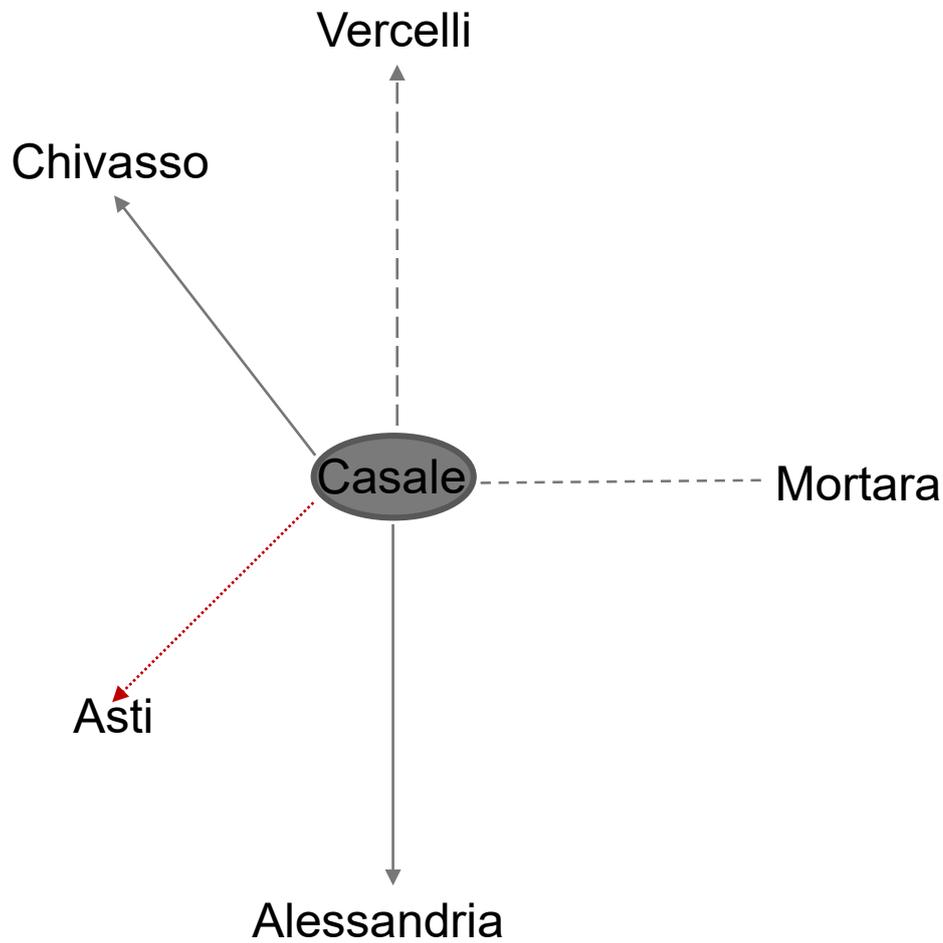


Figura 1

Il contesto demografico, infrastrutturale, economico e sociale giustifica ampiamente la ripresa del servizio commerciale ferroviario indipendentemente dalle ragioni ambientali e sociali che di per loro costituiscono sufficiente ragione per l'impiego di una infrastruttura ferroviaria esistente.

Nel 2010 venne sospeso l'esercizio della tratta Asti – Casale Monferrato – Mortara per una criticità infrastrutturale nella galleria di Ozzano Monferrato, fra Asti e Casale Monferrato, che indusse RFI a sospendere l'esercizio mentre contestualmente veniva rinnovato l'armamento della tratta Casale Monferrato – Mortara. I lavori di consolidamento della galleria di Ozzano Monferrato non partirono mai nonostante il completo rinnovo della tratta Casale – Mortara e l'esercizio non venne più ripreso sull'intero percorso, nonostante la linea potesse essere tranquillamente esercita fra Asti e Moncalvo, cittadina monferrina dal forte richiamo turistico, e fra Casale Monferrato e Mortara.

Le soluzioni adottabili allora potevano essere un "ponte su gomma" nel tratto Moncalvo – Casale Monferrato in attesa del ripristino della tratta oppure l'inserimento temporaneo della tratta Asti – Casale Monferrato nel piano di trasporto pubblico locale provinciale di Asti e l'inserimento della tratta Casale Monferrato – Mortara nel piano regionale dei trasporti ferroviari piemontesi in sinergia con il piano lombardo, in quegli anni in piena espansione e in consolidamento dell'orario cadenzato sulle linee ferroviarie a gestione lombarda Pavia – Mortara – Vercelli e Pavia – Alessandria.

A questo proposito si noti tramite la figura 2 come la città di Casale Monferrato si collochi come base di un triangolo ferroviario i cui lati sono gestiti da Trenord e dove è facile immaginare interessanti economie di scala per il vettore lombardo, tutti i lati sono gestiti in trazione termica con l'eccezione del tratto Alessandria – Casale Monferrato. Lo scalo ferroviario alessandrino, seppur recentemente privato dell'officina per il materiale termico, costituisce punto di rifornimento per TRENORD

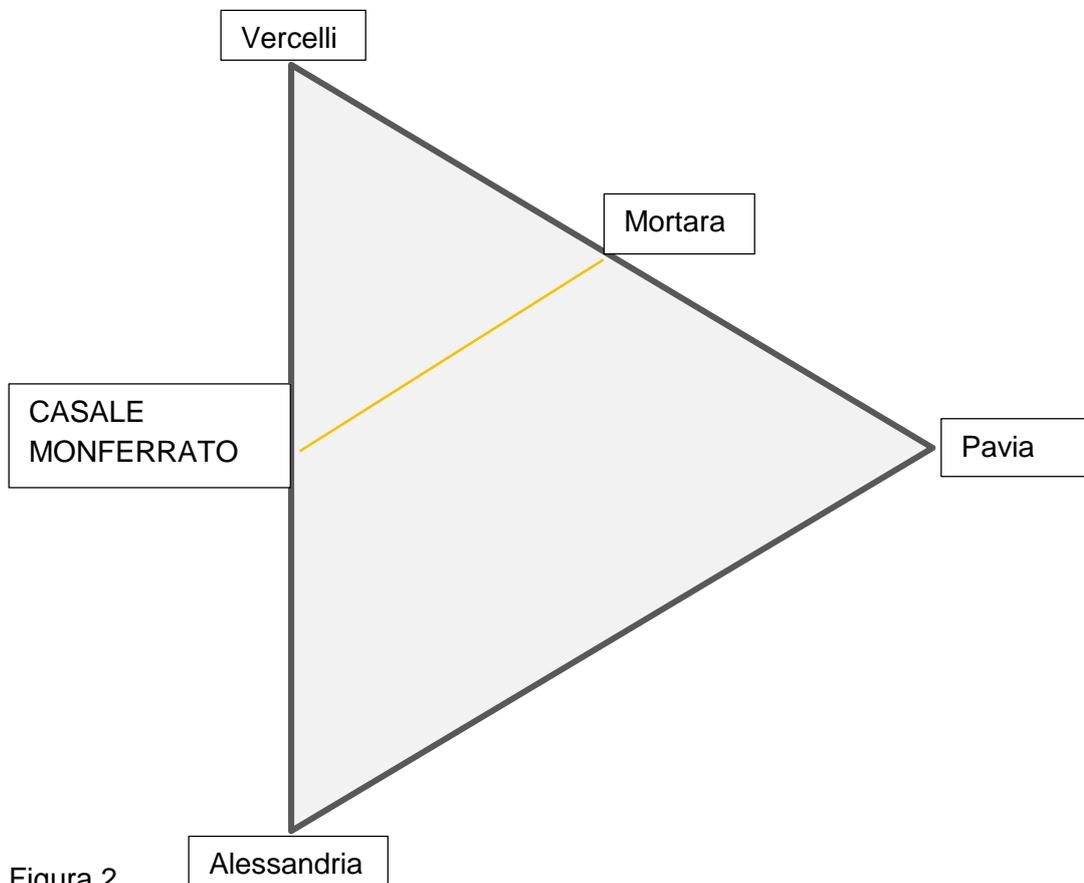


Figura 2

Fra il 2010 e il 2012, invece, la tratta Asti – Casale Monferrato – Mortara veniva gestita da Sogin su delega di Trenitalia, nel 2012 entrò, per volere della giunta regionale piemontese di allora, nel trasporto pubblico locale automobilistico della Provincia di Alessandria.

Nel 2013 la stessa giunta regionale sospese l'esercizio ferroviario anche sulla tratta Casale Monferrato – Vercelli contro ogni logica inaugurando, ad opera della Provincia di Alessandria, una essenziale e poco fruita relazione automobilistica diretta Alessandria - Vercelli e un servizio ferroviario cadenzato Alessandria – Casale Monferrato – Chivasso slegato dalla rete ferroviaria regionale cui si è aggiunta la sospensione del servizio festivo e la sostituzione automobilistica estiva della tratta Casale Monferrato – Chivasso.

Si consideri che la tratta Alessandria – Casale Monferrato – Chivasso è interamente elettrificata.

Tutta la rete afferente Casale Monferrato è pronta all'utilizzo con l'eccezione del collegamento su Asti interrotto a Ozzano e ne è esercito meno di un terzo nonostante le relazioni che raggiungono Vercelli e Mortara siano anche rinnovate negli impianti, rettilinee e molto veloci: in grado quindi di garantire buone velocità commerciali e quindi collegamenti di medio raggio competitivi e sostenibili.

La non elettrificazione non costituisce pregiudizio, perché come accennato, tutti i percorsi afferiscono a basi di rifornimento TD (trazione diesel) come Alessandria e Pavia e manutenzione (Pavia) direttamente collegate allo scalo casalese.

Lo scalo si colloca, per di più, ai confini del territorio piemontese e per demografia e contesto ha una domanda potenziale di mobilità con la Lombardia amplissima e nei due sensi proprio per le caratteristiche ambientali, architettoniche e culturali che la città di Casale riassume.

In figura 3 si riassumono le caratteristiche demografiche della zona che, al netto della domanda indotta da servizi come scuole, università, strutture sanitarie, costituiscono ragione fondata del ripristino completo del nodo casalese per domanda di mobilità potenziale soddisfabile dall'infrastruttura sostenibile, quindi ferroviaria.

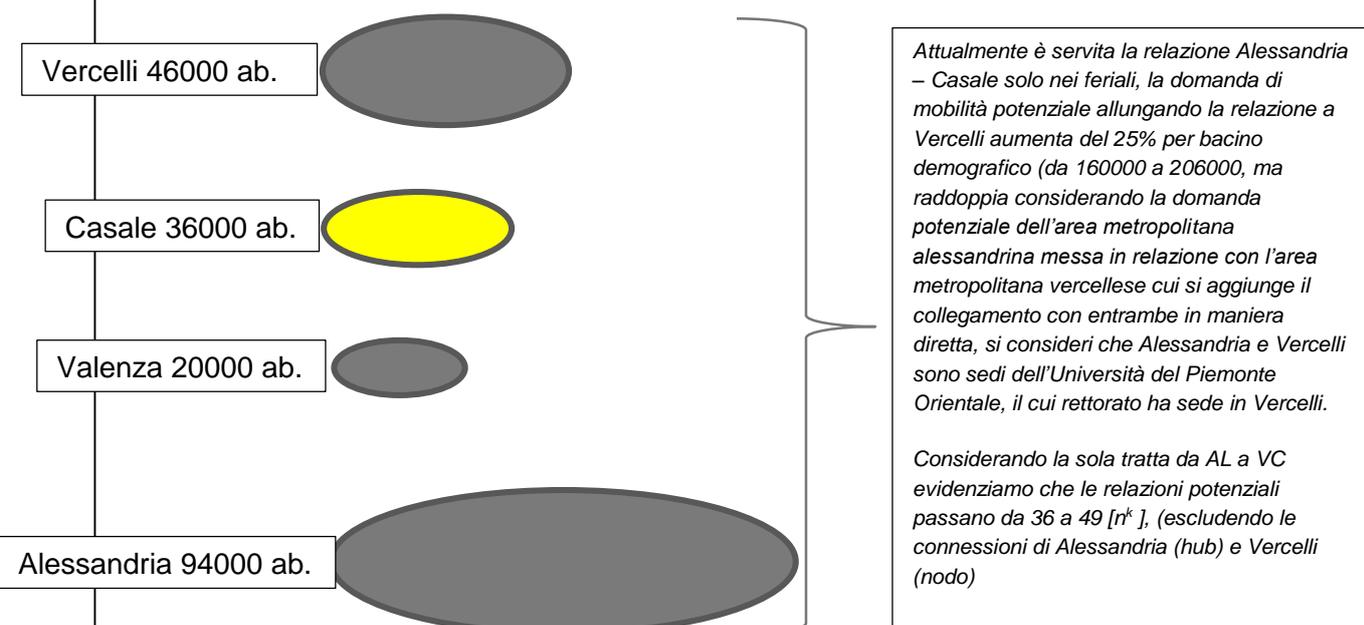


Figura 3

LA QUASI GEMELLA DI OLTREPO: MORTARA

Nonostante i 16000 abitanti la città di Mortara può considerarsi omologa della città monferrina di Casale per posizione e demografia complessiva dell'area metropolitana: rispetto a Casale gode di una maggiore vicinanza a Milano rispetto alla vicinanza di Casale a Torino, ma si sovrappongono relazioni demografiche economiche e sociali simili prendendo come sistema di riferimento i flussi viaggiatori reali e potenziali e il contesto metropolitano da questi attraversato:

Mortara è vicina e relazionata al suo capoluogo Pavia come lo è Casale a Alessandria

Mortara è relazionata a vivaci realtà urbane come Vigevano e Abbiategrasso come Casale a Vercelli e Valenza

Mortara è legata al suo capoluogo regionale Milano come Casale lo è al suo Torino

Mortara è legata al suo ruolo di centro zona lomellino come Casale al suo di centro zona del Basso Monferrato

Cosa ha in più Casale?

Una realtà urbana due volte e mezzo maggiore

Una storia e una architettura che ne fanno centro di interesse

Una collocazione geografica che la rende porta di un patrimonio UNESCO con potenziale attrattivo non dissimile dalla attrazione economica che l'area lombarda rappresenta.

Cosa ha in meno Casale?

Un sistema di trasporto pubblico metropolitano efficace:

un sistema di trasporto ferroviario competitivo nonostante l'infrastruttura esista e sia già pronta

La coscienza di sé come area non solo origine di flusso viaggiatori, ma anche di destinazione.

Vale la pena, tramite la figura 4, confrontare la situazione attuale della stazione ferroviaria di Casale Monferrato e la contemporanea situazione della stazione ferroviaria di Mortara.

Casale Monferrato non ha, attualmente, definizione trasportisticamente parlando, mentre Mortara è un nodo 30, ovvero nell'intorno della mezz'ora di ogni ora avvengono tutte le coincidenze e le possibili relazioni.

Casale è attualmente stazione intermedia della linea Alessandria – Chivasso, non gode della sua relazione con Vercelli e non gode del suo stato di stazione intermedia della Asti – Mortara.

Mortara è capolinea della S9 per Milano Porta Genova, stazione intermedia della Pavia – Vercelli e della Alessandria – Novara, sarebbe capolinea della relazione con Asti.

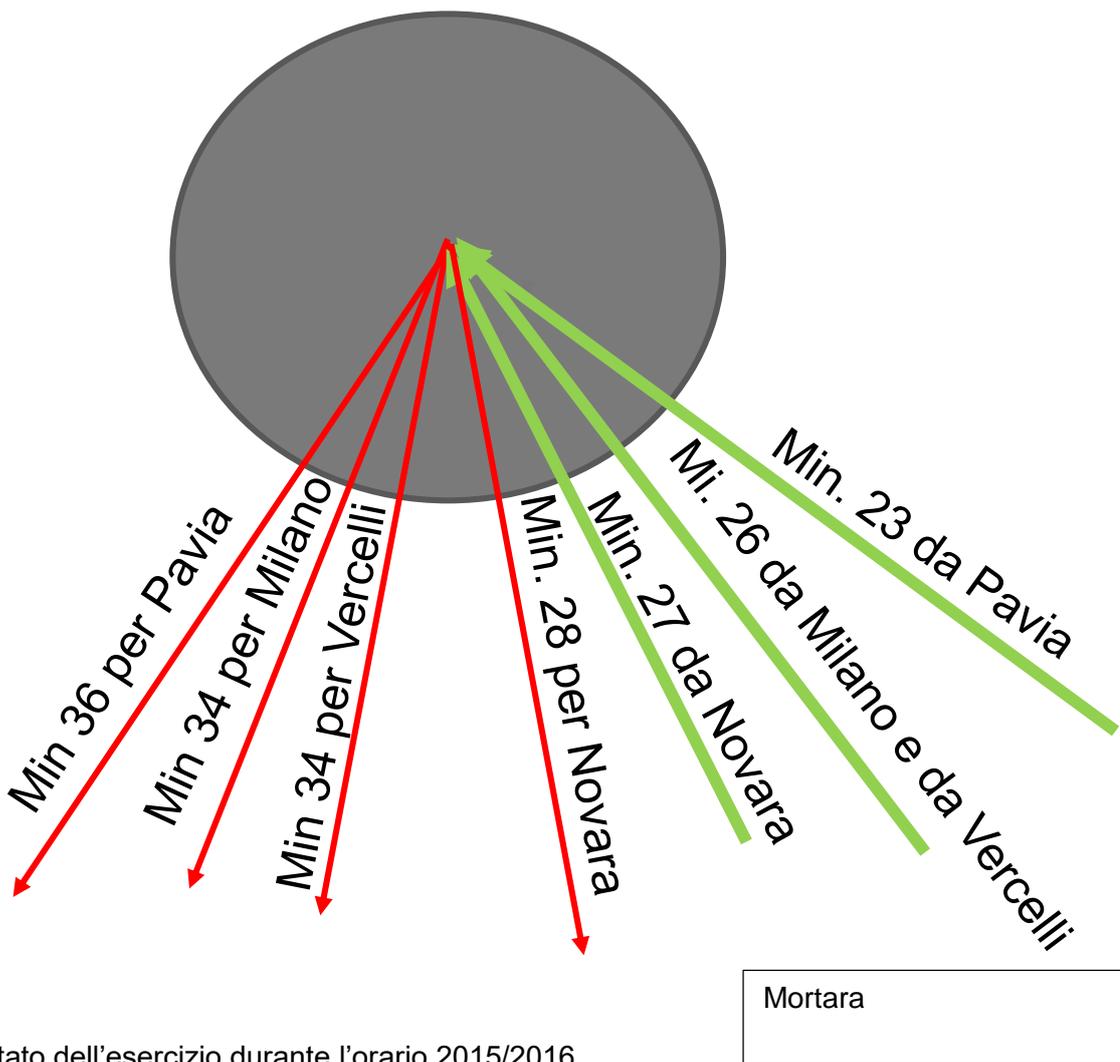
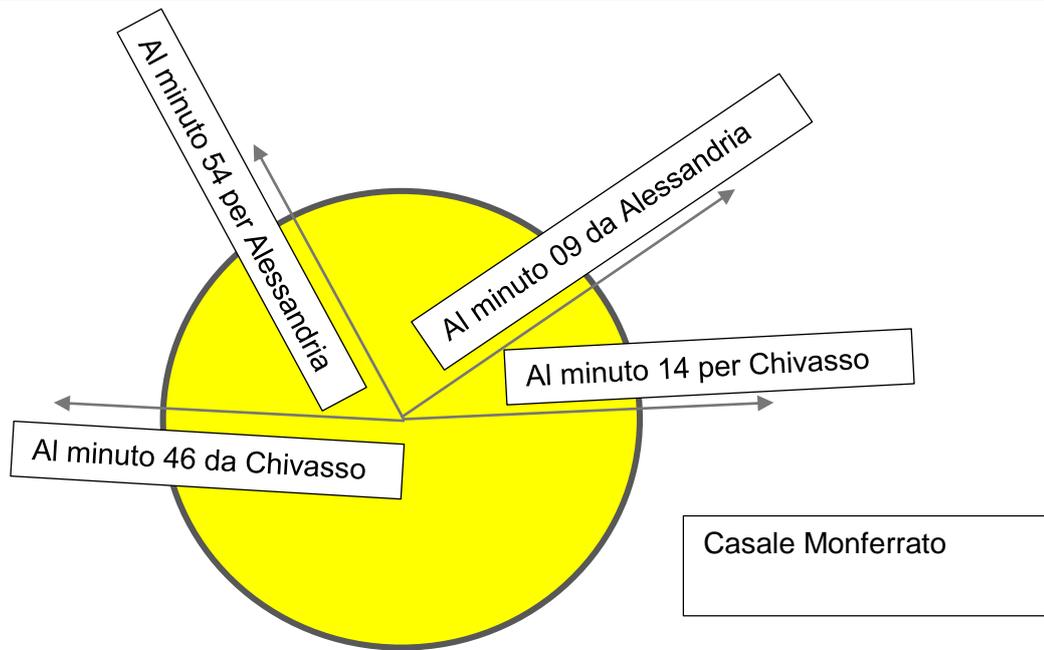


Figura 4: stato dell'esercizio durante l'orario 2015/2016

Esiste una soluzione semplicissima e dal costo irrisorio per portare tutte le relazioni di Mortara a Casale Monferrato, quindi aumentare esponenzialmente i collegamenti e l'offerta di mobilità inducendo anche nella aspettativa peggiore una domanda di mobilità ben superiore a quella utile per giustificare il ripristino della relazione priva di criticità Casale Monferrato – Mortara.

In termini generali è possibile portare Mortara a Casale Monferrato producendo una relazione ferroviaria navetta dalle altissime potenzialità a costi relativamente irrisori:

- 1) Orario cadenzato "biorario" effettuabile con un solo materiale e fermate intermedie da una (Candia) a tutte (Terranova, Candia, Cozzo, figura 5), per un eventuale rinforzo in fascia pendolare bisogna rinunciare al cadenzamento perfetto o inserire un convoglio bis per portare il cadenzamento a orario nelle fasce di maggiore domanda; portando Casale Monferrato in nodo 0, partenze per Mortara ai minuti da 0 a 3 e arrivi da Mortara dai minuti 23 a 29, rispettando, quindi, il nodo 30 di Casale Monferrato con partenze per Casale ai minuti da 33 a 37 e arrivi da Casale ai minuti da 24 a 27.
- 2) Orario cadenzato "orario" effettuabile con un solo materiale (esercizio a spola) compatibilmente con le operazioni di cambiobanco e le regole concordate nella contrattazione di secondo livello della compagnia ferroviaria, con due convogli si può ottenere un servizio anche eterotachico individuando corse con fermate in tutte le stazioni e relazioni dirette con un discreto rispetto del cadenzamento e nel rispetto dei nodi: indispensabile per conservare e potenziare l'effetto rete.
- 3) Orario sviluppato su un esercizio a spola di un convoglio con il maggior rispetto possibile delle coincidenze nel nodo di Mortara piegando frequenza e cadenzamento alle esigenze del risparmio di esercizio.

Ovviamente è da preferirsi una relazione cadenzata oraria inserita nel nodo 30 di Mortara, i cui costi di gestione sarebbero ampiamente giustificati dalla domanda potenziale e dall'importanza strategica per i territori della relazione ferroviaria in oggetto.

In termini particolari possiamo ipotizzare vari livelli di servizio da adottare con il ripristino dell'esercizio ferroviario nel tratto Casale Monferrato – Mortara, in tutti è indispensabile nel breve periodo la sinergia quando non l'operazione diretta di Regione Lombardia tramite il suo vettore Trenord.

Tramite accordo fra enti Regionali, regolamentando quindi una ragionata cessione di sovranità di Regione Piemonte sul tratto (peraltro per due terzi in territorio pavese) a Regione Lombardia per l'inserimento nel suo piano trasporti, dietro ragionata e concordata cessione di corrispettivo è possibile impostare, sul lungo periodo, un servizio a Y schematizzato in figura 5

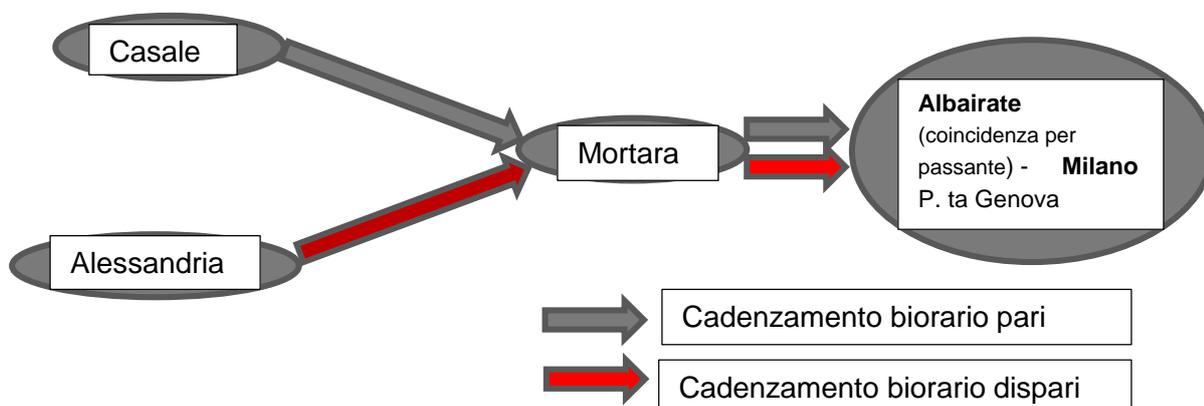


Fig. 5. Relazione al netto delle integrazioni Regione Lombardia sul percorso Mortara – Milano

QUALCHE PERCORRENZA POSSIBILE

Considerando il ripristino del collegamento ferroviario Casale Monferrato – Vercelli nella figura 6 si riassumono, sulla base di un orario possibile i tempi di percorrenza delle principali relazioni.

Una matrice OD (Origine-Destinazione) deve essere costruita sulla base della domanda potenziale, dovendo l'area casalese come buona parte del Piemonte affrontare un impegnativo percorso di riprogettazione e rinascita di un sistema trasporti efficiente e sostenibile.

Basarsi sulla domanda attuale avrebbe poco senso e fornirebbe indicazioni per un servizio ferroviario tampone al limite del sociale: è necessario basarsi sulla domanda potenziale riscontrabile con una adeguata offerta costruita sull'analisi degli attuali spostamenti, ma, principalmente sulla consistenza dei flussi potenziali, consistenza che può dare delle indicazioni sulla sostenibilità economica e quindi sul livello di servizio con il quale partire.

È del tutto evidente che dopo vent'anni in cui il vettore ferroviario oltre che lavorare su una pessima programmazione è stato del tutto inaffidabile bisogna considerare graduale e progressiva la riconquista dei viaggiatori.

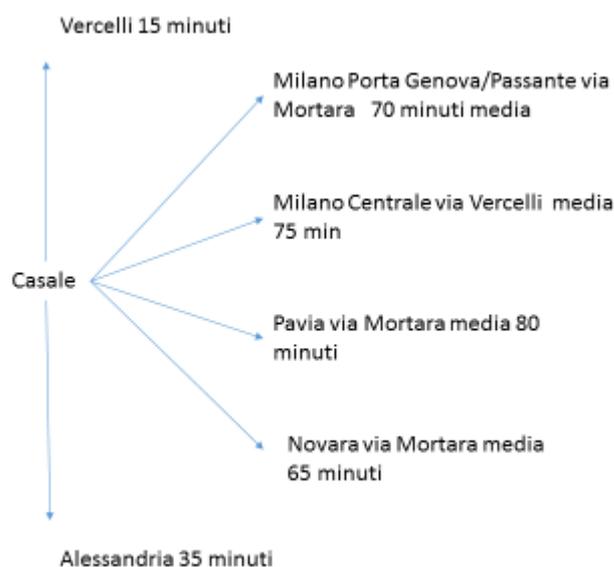


Figura 6: principali destinazioni di corto medio raggio raggiungibili dal nodo di Casale direttamente o con cambio a Vercelli o Mortara.

PROSPETTIVE DI LUNGO PERIODO



- 1) **Sopprimiamo la relazione Alessandria – Casale Monferrato – Chivasso**
- 2) **Ripristino relazione Alessandria – Casale Monferrato – Vercelli**
- 3) **Realizzazione relazione navetta Casale Monferrato – Mortara integrata con relazione dirette Casale Monferrato – Milano Porta Genova**
- 4) **Modifica SFM2:**
 - 4.1) **Realizzazione della relazione SFM Casale Monferrato – Chivasso – TORINO passante – Torino Lingotto**
 - 4.2) **Realizzazione relazione SFM Torino Porta Nuova – Pinerolo – Torre Pellice**

Conclusione

La Regione Piemonte tramite l'Agenzia per la Mobilità affiderà a Trenitalia, vettore uscente, la gestione del servizio in un contratto ponte della durata di circa due anni che consentirà l'effettuazione delle gare o dell'affido e darà al vincitore o ai vincitori il tempo di organizzarsi e strutturarsi adeguatamente per l'effettuazione del servizio.

In questo tempo è assolutamente impensabile che tutte le tratte oggetto delle sospensioni del 2012 attendano la loro gara per il ripristino: è fondamentale che alcune di esse entrino da subito nella programmazione e comincino a essere gestite sotto il regime del contratto ponte.

Fra queste spiccano le tratte che da Casale Monferrato raggiungono Mortara e Vercelli ed è quindi prioritario che le autorità locali ne promuovano l'inserimento presso la Regione Piemonte e i suoi delegati, anche ipotizzando la revisione dei servizi automobilistici urbani e suburbani che si relazionano ai percorsi ferroviari da riattivare.

Nulla osta che subentri in parallelo un nuovo vettore, se le condizioni contrattuali lo consentono: attualmente ci sono società ferroviarie in grado di operare i servizi in oggetto senza tempi di preparazione particolarmente lunghi e, in caso di indisponibilità del vettore uscente, possono essere presi in considerazione.

Verrà fondata una società mista, GTT e Trenitalia, alla quale verrà affidato il servizio SFM fino al 2022, quella stessa società potrebbe incaricarsi del tratto su Vercelli, mentre il tratto su Mortara può essere delegato a Trenord, che ha già manifestato interesse e con la quale sono stati frequenti i contatti con Regione Piemonte e autorità locali, confronti che possono convergere all'ottimo risultato della riattivazione. Va ricordato che in ottica di lungo periodo anche la relazione da Alessandria a Vercelli può essere proficuamente inserita nell'offerta Trenord completando il triangolo della figura 2.

Le economie di scala dei vettori possono combinarsi linearmente con le esigenze della committenza in un contesto in cui le forze si sommano e non si contrastano o compensano parzialmente, sta al programmatore saperle sfruttare a suo vantaggio e non consentire al vettore di piegare a esse le esigenze del servizio.

