Proposte per il sistema del trasporto pubblico monregalese

Mariagrazia Bertolino

- Associazione Ferrovie Piemontesi è nata nel marzo 2014 dall'iniziativa di tecnici e cittadini che a partire dal 2011 si sono attivati per offrire una prospettiva di **potenziamento** del servizio ferroviario regionale e del TPL in generale, secondo criteri di efficienza e sostenibilità.

- Fin da subito l'iniziativa dell'Associazione si è rivolta all'**attività divulgativa e formativa** per cittadini ed amministratori dei Comuni e della Regione, organizzando numerosi convegni patrocinati dalla Regione Piemonte.

- Parallelamente ha dato avvio ad una **campagna conoscitiva** sullo stato di conservazione delle linee sospese piemontesi, dalla quale ne è scaturita la pubblicazione di un corposo dossier destinato all'assessorato competente. Il dossier è stato consegnato in Commissione Regionale Trasporti a luglio 2016 ed è in costante aggiornamento.

Recentemente i suoi membri attivi hanno iniziato a prestare la loro **consulenza** ad amministrazioni e forze politiche locali per supportare le richieste di riattivazione delle linee sospese e di riorganizzazione del TPL nate dai territori.

Castagnole delle Lanze, maggio 2015

Farigliano, novembre 2014

La ricchezza e il benessere di un territorio si misurano sulla base di **quante possibilità** hanno le persone di soddisfare i propri interessi e bisogni, senza sprechi di tempo o di risorse economiche.

Una rete di trasporti capillare, come quella piemontese, organizzata con l'**integrazione modale**, permette di moltiplicare le risposte a qualunque domanda di mobilità.

La tendenza ad accentrare i servizi primari e secondari alla persona nelle città più grandi rende ancora più importante una **modalità di accesso garantita** per tutte le categorie di popolazione.

La ritrovata esigenza di abitare in luoghi non congestionati dal traffico automobilistico e quindi non assillati dall'inquinamento trova naturale risposta nei mezzi di trasporto collettivi che **ottimizzano** il fabbisogno energetico e **riducono** il congestionamento delle strade.

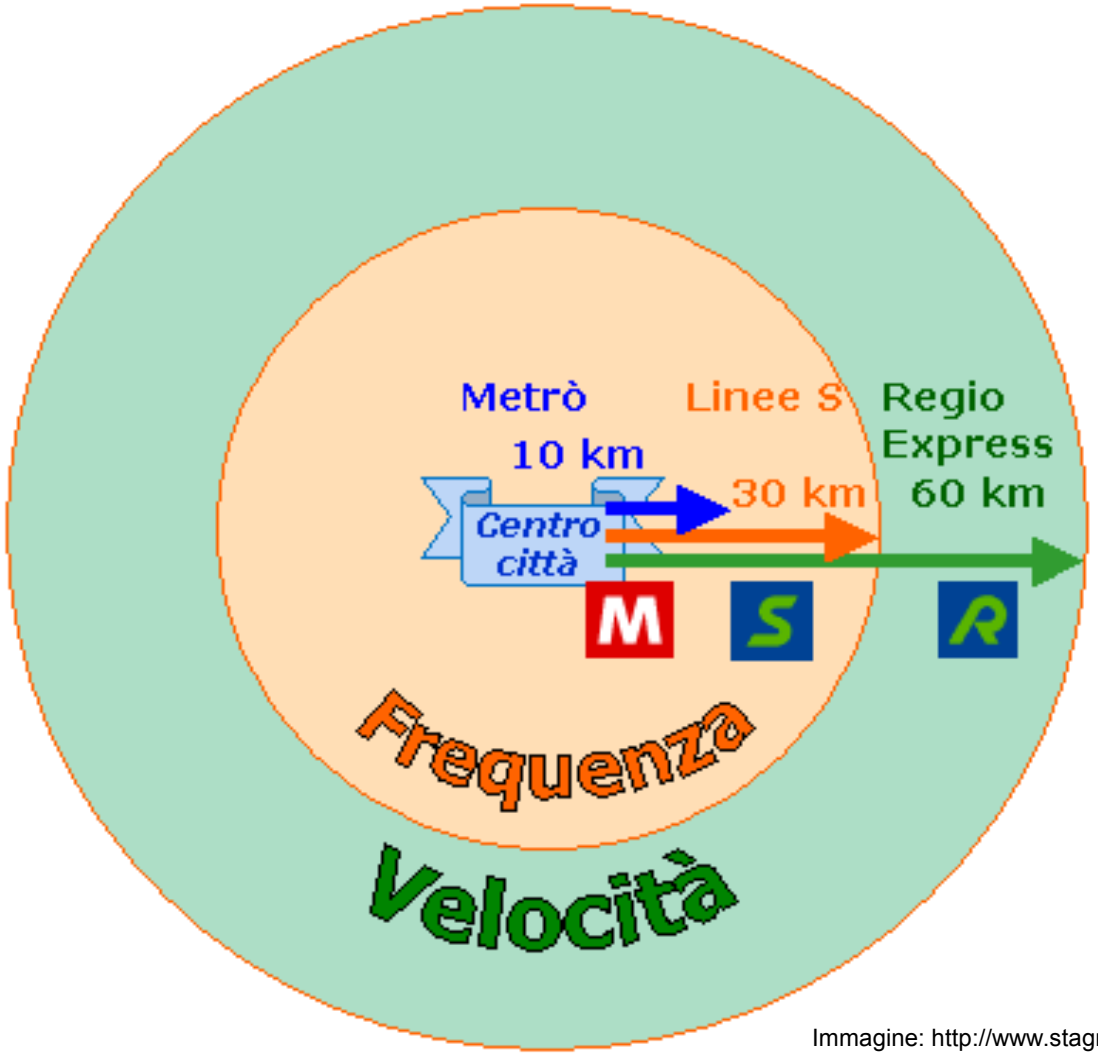


Immagine: http://www.stagniweb.it/

Frequenza dei treni paragonabile al **tempo medio di permanenza a bordo nonché inversamente proporzionale alla relazione**.

Ad esempio, se la destinazione è Cuneo e il viaggio dura mediamente mezz'ora, la frequenza delle partenze deve essere almeno oraria se non addirittura inferiore; altrimenti ci si dimentica che c'è il treno; inoltre si pensa che se lo si perde bisogna aspettare troppo, e si va in macchina...

Se la destinazione è più lontana è accettabile avere dei tempi di attesa più lunghi (il caso delle linee regionali veloci)

- Il **tempo di accesso** al luogo di partenza deve essere **minore del tempo di viaggio**; ad esempio, se ci si mette 40 minuti ad andare in stazione per fare un viaggio di 20, probabilmente si sceglierà la macchina.

- Una località che vuole incrementare gli arrivi: o ha la stazione collocata in centro altrimenti deve perfezionare al massimo la **mobilità "di ultimo miglio"**. Diventano di fondamentale importanza quindi sia la programmazione urbanistica che dei lavori pubblici (evitare la dispersione degli insediamenti, realizzare marciapiedi e accessi pedonali adeguati e sistemi di ricovero per le biciclette) che del tpl urbano ed extraurbano (autobus frequenti, orari delle fermate alla stazione cadenzati con gli orari dei treni, tabelloni informativi di immediata consultazione che mostrino gli orari di tutti i servizi).

- **Recupero** delle architetture ferroviarie in disuso: i fabbricati in stato di rudere o le aree ferroviarie abbandonate sono sinonimo di sciatteria nella manutenzione del paesaggio; la restituzione di una funzione valorizza il carattere di appartenenza dei luoghi di transito e trasporto al resto del territorio, urbano o naturale.

- La conformazione e le dimensioni dell'agglomerato monregalese, a sua volta suddivisibile in macroaree, rendono indispensabile un'offerta di servizio più ampia di quelle di una normale città di 22mila abitanti, per raggiungere un sistema di trasporto pubblico urbano complesso che serva la città e la sua conurbazione.

- L'offerta attuale consta di:

  3 autolinee urbane (1, 2, 3)

  1 linea ferroviaria funicolare (Breo – Piazza)

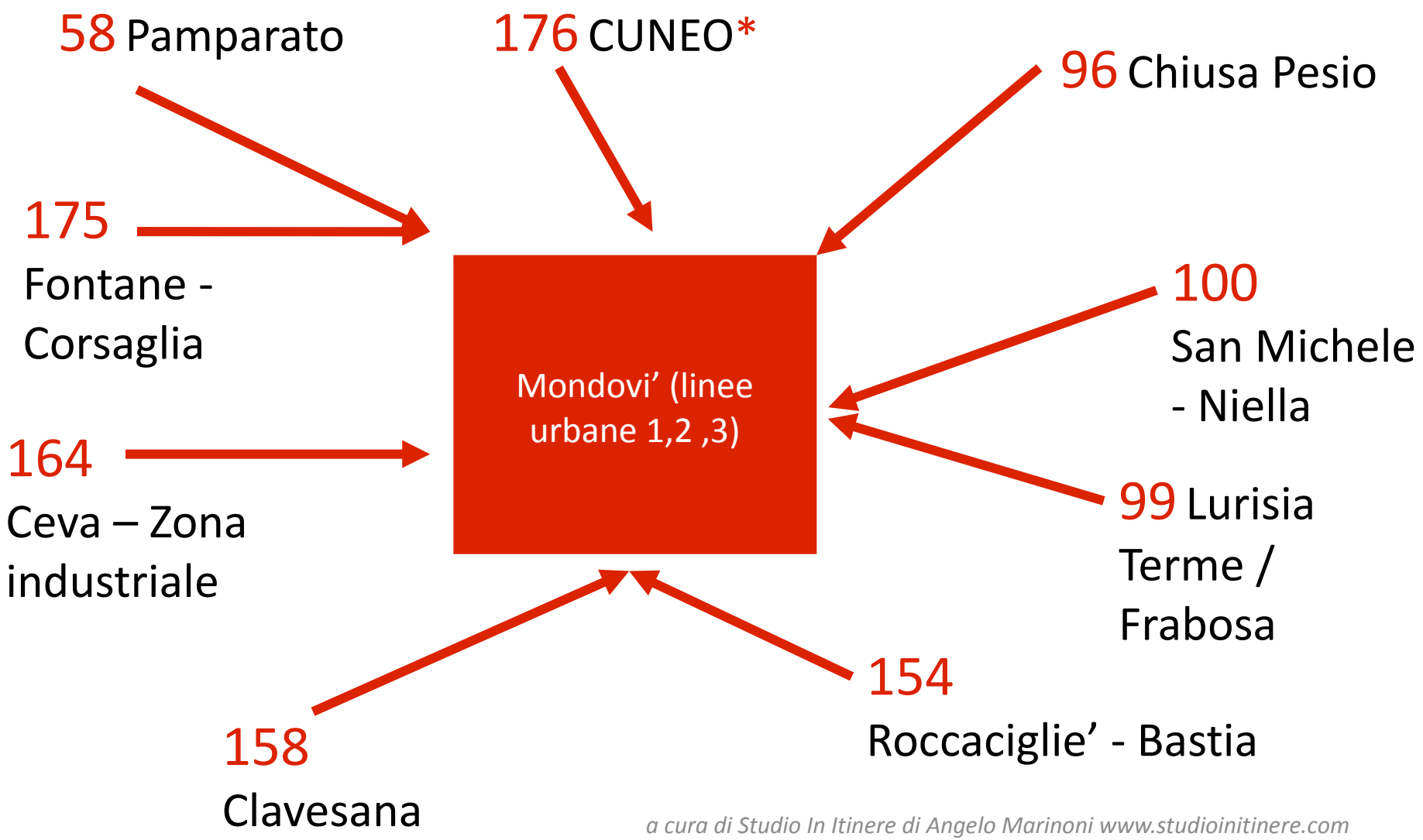
  9 autolinee intercomunali

  1 linea ferroviaria interregionale (Torino – Savona)

  2 linee ferroviarie della rete complementari sospese/dismesse (Mondovi' – Cuneo, Mondovi' – Bastia Mondovi')

Fonte: Studio In Itinere di Angelo Marinoni www.studioinitinere.com

Integrazione servizio automobilistico



Politiche di incentivo all'uso del trasporto pubblico

- E' necessaria una politica dell'informazione che si sviluppa sugli impianti fissi (paline e punto informazioni dei movicentro/stazioni) e diffusione opuscoli con orari secondo modalità editoriali, di volantinaggio e/o allegato a organi di informazioni e nelle strutture ad alta frequentazione
Le paline intelligenti sono una ottima soluzione in quanto danno l'informazione in tempo reale e vanno integrate con l'esposizione dell'offerta completa.

- Il comfort di palina è fondamentale e prevede un riparo e una panchina almeno nelle fermate a maggiore frequentazione

Proposte per lo sviluppo del sistema urbano monregalese

Cos'è Sistemapiemonte | Cerca

SERVIZI PER PRIVATI | SERVIZI PER L

Sistemapiemonte

sei in: sistema piemonte > mobilità e trasporti > MOVIbyte

movibyte

Visualizzazione orari

MOVIcentro: Mondovì - orari del giorno 11/07/2016 apri

< torna alla home stampa

PARTENZE				ARRIVI
Ora Time	Destinazione To	Tipo di mezzo Transportations	Fermata di partenza Platform	Linee e fermate intermedie Route
11:28	SAVONA	Treno TRENITALIA Train	MONDOVI' F.S. Railway station	TORINO P.NUOVA >> SAVONA elenco fermate >
11:35	CUNEO	Autobus extraurbano BUS COMPANY Suburban Bus	MONDOVI' - STAZIONE FERROVIARIA Bus stop	CUNEO >> MONDOVI' E DIRAMAZIONE VILLANOVA M.VI' elenco fermate >
11:45	MONDOVI'	Autobus extraurbano BUS COMPANY Suburban Bus	MONDOVI' - STAZIONE FERROVIARIA Bus stop	MONDOVI' >> LURISIA elenco fermate >
11:45	MONDOVI'	Autobus urbano COMUNE DI MONDOVI' Town Bus	MONDOVI' - STAZIONE FERROVIARIA Bus stop	URBANA DI MONDOVI' elenco fermate >
11:45	MONDOVI'	Autobus urbano COMUNE DI MONDOVI' Town Bus	MONDOVI' - STAZIONE FERROVIARIA Bus stop	URBANA DI MONDOVI' elenco fermate >
11:50	MONDOVI'	Autobus urbano COMUNE DI MONDOVI' Town Bus	MONDOVI' - STAZIONE FERROVIARIA Bus stop	URBANA DI MONDOVI' elenco fermate >
12:00	FRABOSA SOPRANA	Autobus extraurbano A.T.I. TRASPORTI INTERURBANI Suburban Bus	MONDOVI' - STAZIONE FERROVIARIA Bus stop	FONTANE >> MONDOVI' elenco fermate >

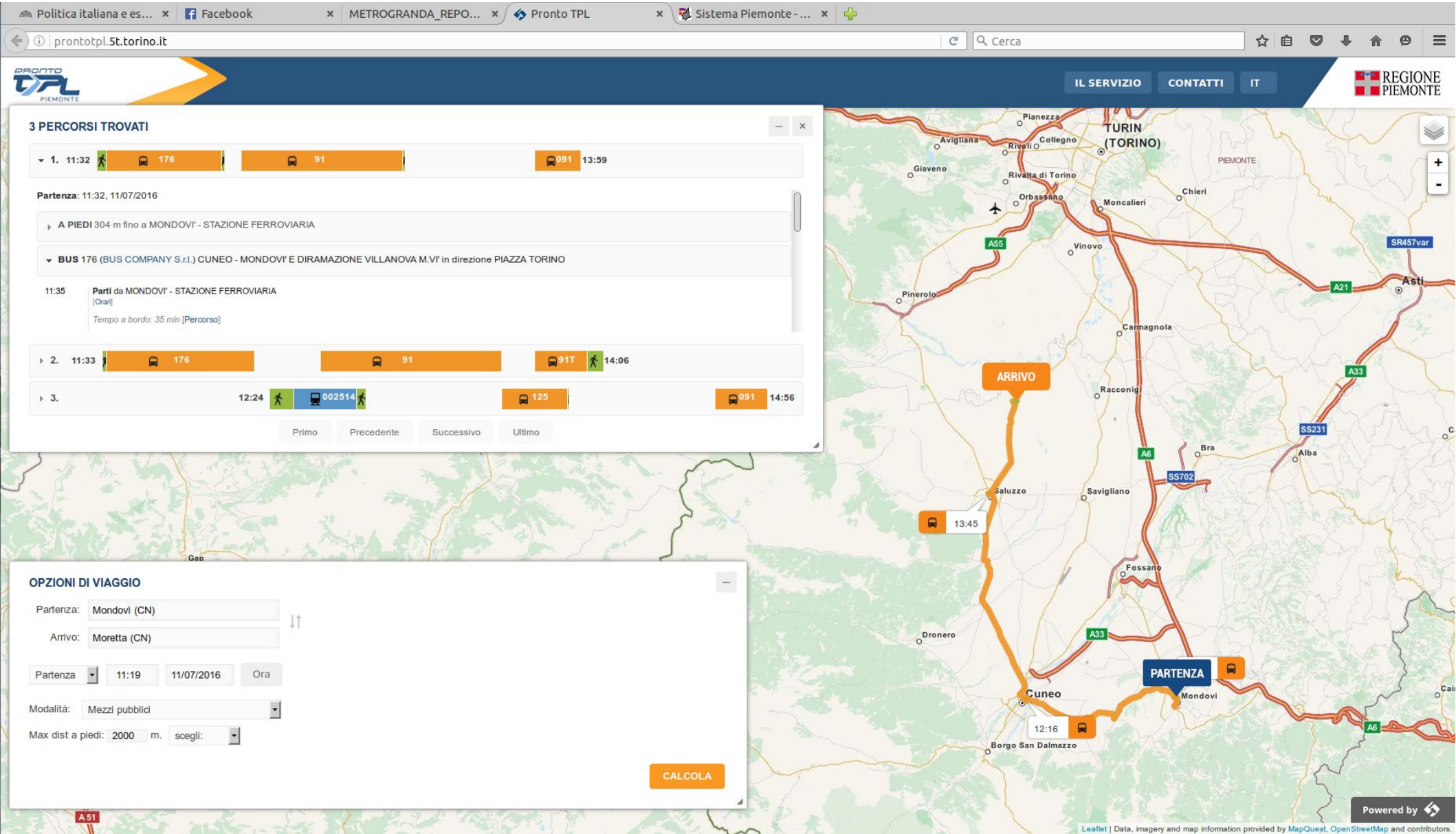
successivi »

Non hai trovato la soluzione di viaggio che cercavi? Consulta il sito Pronto TPL di informazioni di viaggio sul territorio piemontese.

AVVISI

» Si comunica che le informazioni relative al percorso dei treni a lunga percorrenza sono, per la tratta fuori Regione Piemonte, limitate alle principali fermate e non presentano le indicazioni di tutte le stazioni presenti sul percorso.

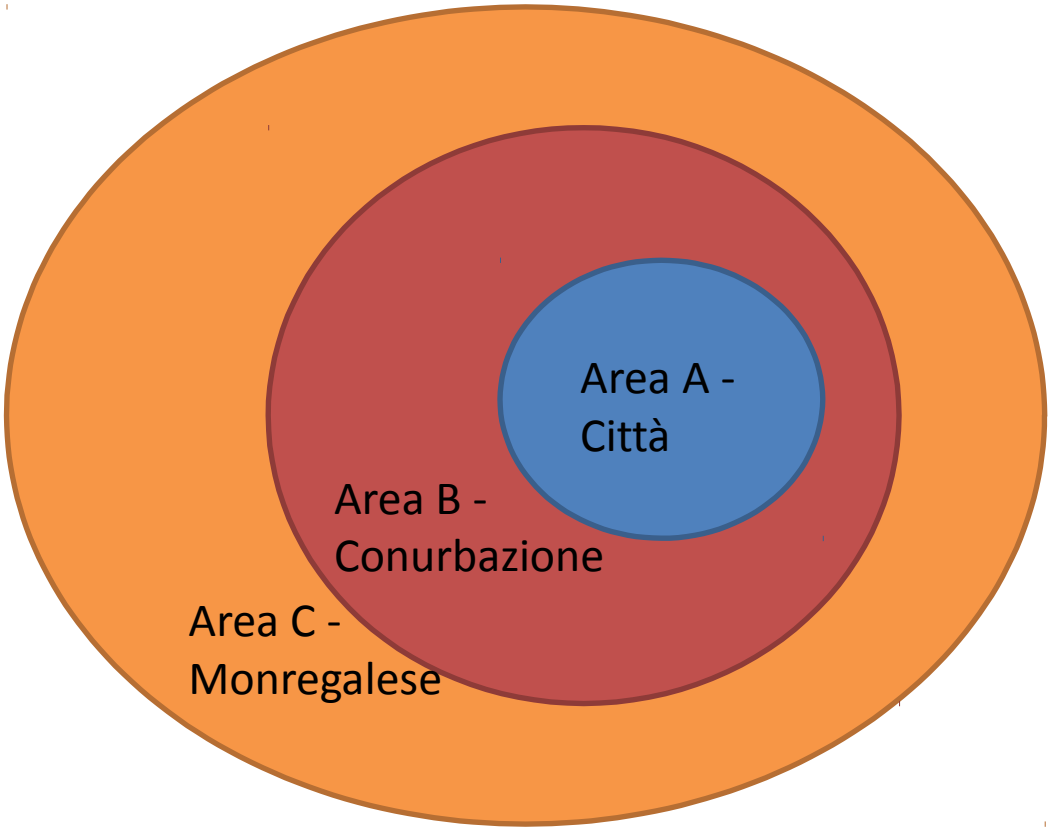
Proposte per lo sviluppo del sistema urbano monregalese



- Le politiche di incentivo all'uso del trasporto pubblico partono da una offerta adeguata alla domanda **potenziale**
- Le nove linee intercomunali monregalesi hanno una **significativa penetrazione urbana che va considerata come percorso urbano e quindi integrata** nell'oraria e tariffata di conseguenza
- Le linee urbane 1, 2 e 3 possono essere **rimodulate nell'orario e nel percorso** considerando l'offerta intercomunale e quindi, ad esempio, concentrando le risorse su un asse Ospedale – Centro – Stazione e Mondovicino-Stazione e utilizzando
- Secondariamente all'offerta ci sono le politiche tariffarie, dove è necessario un ulteriore e fondamentale distinguo: la tariffazione deve essere adeguata ma prima ancora **semplice**, l'acquisto del biglietto accessibile e immediato anche con sistemi elettronici portatili e vanno incentivati abbonamenti a basso costo annuali per minori e anziani.

Integrazione tariffaria per aree

Tramite il BIP e/o una delibera dell'ente concedente il servizio è possibile imporre una unica tariffa e un unico titolo di viaggio indipendentemente dal concessionario. Nel caso monregalese tutti i concessionari delle gomma convergono su un consorzio quindi il problema è di applicazione di una tariffa unica. Occorre, pero', coinvolgere il gestore ferroviario in modo che, individuata la dimensione dell'area, se in questa ricadono due o più stazioni e fermate il relativo titolo di viaggio possa essere lo stesso del servizio della conurbazione.



Si sconsigliano investimenti ulteriori sul materiale rotabile su gomma consigliando altresì il massimo sfruttamento dell'offerta attuale con le dovute rimodulazioni orarie e di politica tariffaria. La riprogrammazione deve partire da questo passaggio di integrazione dell'offerta.

Situazione al 2010

Linee sospese dal 2010 ad oggi

Situazione attuale

Treno cantiere sulla tratta Casale-Mortara nel 2010 (fotografia di Giorgio Stagni stagniweb.it)

Sulla quasi totalità delle linee sospese erano stati fatti, nei mesi immediatamente precedenti le chiusure, degli importanti investimenti infrastrutturali come il riarmo, l'installazione dei ripetitori GSM-R (Chivasso Asti, ma a linea chiusa), l'arricchimento con nuova cartellonistica o arredi di stazione. Inoltre tutte le linee sospese erano già state dotate dei sistemi di sicurezza all'avanguardia come il SSC (Sistema Supporto Condotta) e il SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno).

. Le linee sono state chiuse a causa di “criticità infrastrutturali”, di oggettivi problemi d’utenza creati da orari puntuali, non cadenzati o sincronizzati con le coincidenze nei nodi, soppressioni casuale con punte del 50% delle corse giornaliere e dopo le ordinarie chiusure estive.

(FERPRESS) - Torino, 17/5/2012 - La Regione ha previsto 108 milioni in più per il trasporto pubblico locale, garantendo sin da ora nel bilancio le risorse per il prossimo triennio, sottolinea l’assessore regionale ai Trasporti del Piemonte, che in cambio chiede ad aziende ed enti locali di ritirare i ricorsi al Tar contro i tagli. [...] "Abbiamo compiuto il massimo sforzo, ci appelliamo ora alla responsabilità di enti ed aziende per non far naufragare l’accordo. Azzerare i tagli - afferma l'Assessore - è impossibile. Ma si possono ridurre. Ora si può avviare una programmazione sulla base di dati concreti, perché i fondi per il trasporto pubblico locale sono già stati iscritti al bilancio pluriennale e la Regione ha impostato un piano di rientro triennale del debito accumulato nel 2011, che assomma a 220 milioni. Garantiamo che **eventuali contrazioni nei trasferimenti statali nel prossimo triennio ricadranno sul gestore del trasporto su ferro**. E ancora, **alle aziende che si sono aggiudicate le gare provinciali di trasporto locale verrà affidato il servizio sostitutivo per le linee ferroviarie temporaneamente non utilizzate**".

Al 2012, i fondi per le autolinee erano già stati tagliati da parte della Regione, probabilmente per motivi di disinteresse per il settore trasporti. Con le affermazioni riportate, le ha rese nemiche del trasporto ferroviario.

La ferrovia Merano-Malles (BZ)

Una delle fermate della linea, immediatamente sul piazzale di partenza degli autobus. Fotografia di Giorgio Stagni www.stagniweb.it

Nel 2000, sotto la spinta decisionale della Provincia Autonoma di Bolzano, furono avviati i lavori di ripristino della tratta ferroviaria lunga 60 km, che interessava un bacino di 40,000 residenti. Dopo l'apertura nel 2005 i risultati furono: 1,5 milioni di passeggeri nel 2006 e poi a crescere fino ai 2,7 milioni del 2009 (la capacità massima).

(fonte: http://www.lastampa.it/2012/10/14/edizioni/aosta/il-problema-della-ferrovia-basta-prendere-esempio-dall-alto-adige-NsqoZztDGRl9kPph8fhzkN/pagina.html)

Penango (AT)

Fuori della piccola stazione di Penango, un tabellone suggerisce i trekking possibili da svolgere nei dintorni.
Dal 2010 sul tratto Asti-Casale manca il treno e perciò la comodità di effettuare escursioni e passeggiate alla scoperta del dolce territorio monferrino.
I due tronconi della linea Asti-Casale-Mortara, e in generale tutto il nodo casalese, permetterebbero di fruire di paesaggi dall'affascinante diversità offrendo la risorsa di una rete di trasporti capillare.

Sant'Albano Stura (CN)

La rete sentieristica è ormai abbondantemente catalogata e dotata di segnaletica di buon livello, tale da mettere in evidenza l'intreccio dei percorsi e degli itinerari individuati e creati nel tempo. Un grosso salto di qualità verrebbe realizzato se, ai crocevia, venisse aggiunta la segnaletica "di servizio", indicante ristori, luoghi di pronto soccorso e i punti di accesso ai treni.

Trinità (CN)

Questa fermata è servita con un cadenzato biorario nelle due direzioni, il Fossano San Giuseppe di Cairo.
Con un po' di attenzione, si possono raggiungere obiettivi concretizzabili nel giro di poche settimane.

- AA.VV, *Trillo*, volumi I e II, 2008
- Giorgio Stagni, www.stagniweb.it
- Www.afpiemonte.it

- Le fotografie, ove non diversamente specificato, sono state realizzate da Mariagrazia Bertolino

Associazione Ferrovie Piemonte

www.afpiemonte.it

Grazie!

Mariagrazia Bertolino