

Ripristino del servizio ferroviario sulle linee sospese

Versione 1.5 [23/1/2019]

1. INTRODUZIONE

Con questo lavoro si intende fornire un quadro di riferimento per ogni linea del Piemonte in cui il servizio ferroviario è stato sospeso nel periodo 2010-2013. Solo in alcuni casi, come specificato nelle analisi di dettaglio, la sospensione del servizio è stata causata da problemi infrastrutturali. Nella maggior parte delle linee, la sospensione è dovuta alla bassa utenza che portava ad avere un elevato rapporto costi/ricavi in una stagione caratterizzata da limitate risorse per finanziare il trasporto pubblico locale.

Le linee oggetto di analisi sono (tra parentesi è indicato l'anno di sospensione del servizio, in corsivo eventuali riattivazioni del servizio):

- Alessandria-Castagnole-(Alba) [2012]
- Alessandria-Ovada [2012]
- Asti-Casale-Mortara [2010-2012]
- Asti-Castagnole-Alba [2010-2012]
- Asti-Chivasso [2011-2012]
- Bardonecchia-Modane [2002]
2017 riattivato servizio sabato e festivi
- Casale-Vercelli [2012]
- Ceva-Ormea [2012]
- Cuneo-Mondovì [2012]
- Cuneo-Saluzzo-Savigliano [2012]
2019 riattivato servizio tratta Saluzzo-Savigliano
- Novara-Varallo [2013]
- Novi-Tortona [2012]
- Pinerolo-Torre Pellice [2012]
- Santhià-Arona [2012]

Per ogni linea è stata redatta una scheda di approfondimento, articolata nei seguenti punti:

- **Premessa:** Viene riportato un inquadramento generale della linea (lunghezza, tipo ecc.)
- **La mobilità dell'area:** in genere non si hanno dati di dettaglio tali da poter definire con una corretta attendibilità statistica la potenzialità di ogni linea. Come riferimento sono stati inseriti comunque alcuni dati ricavati dall'ultima indagine IMQ del 2013. Si tratta di uno studio statistico sulla mobilità delle persone e sulla qualità dei trasporti che monitora, ad intervalli regolari, i comportamenti di mobilità dei cittadini (quanti spostamenti effettuano nella giornata, con quali mezzi, in quali orari, per quali scopi) e, allo stesso tempo, misura la qualità percepita dei sistemi di trasporto sia pubblici che privati¹.
- **Il servizio prima della sospensione:** viene descritto il servizio ferroviario esercito sulla linea fino alla sua interruzione. In genere è anche riportato il numero di passeggeri trasportati nelle diverse stazioni.
- **Il servizio attuale** viene descritto il servizio bus che, oggi, serve la tratta ferroviaria sospesa. Occorre tuttavia considerare che i servizi bus presentano spesso delle elevate variabilità sia per quanto riguarda sia la periodicità sia i percorsi delle singole corse. In linea generale si è cercato di individuare la linea principale che serve l'asse ferroviario e ne è stato ricostruito un costo indicativo in base al numero e alla periodicità delle corse (in alcuni casi sistematizzata e semplificata). Sono stati tralasciati eventuali altri servizi presenti sul territorio, come linee/corse parzialmente sovrapposte al servizio principale, linee/corse operaie, scolastiche o mercatali. L'idea alla base di questa scelta, è che, a differenza della linea principale, la produzione di tali linee/corse non possa essere assorbita da un eventuale ripristino del servizio ferroviario, ma debba essere utilmente riorganizzata in adduzione ad esso.
- **Scenari di ripristino:** Per ogni linea vengono proposti uno o più scenari di ripristino del servizio ferroviario. Non viene mai riproposto il servizio precedente l'interruzione della linea (anche nei casi in cui la sospensione del servizio sia dovuta a problemi infrastrutturali e non alla bassa frequentazione). Infatti, il nuovo servizio dovrà necessariamente essere coerente con la trasformazione degli ultimi anni del trasporto su ferro in Piemonte che ha visto la realizzazione del Servizio Ferroviario Regionale (SFR) e del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM). I servizi proposti sono quindi, in linea di massima, cadenzati (con cadenzamento orario o biorario), omotachici e con uno sviluppo senza interruzioni nell'arco della giornata. Vengono realizzate le necessarie coincidenze con la struttura dei servizi esistenti. Una successiva analisi di dettaglio, in alcuni casi già abbozzata, potrebbe rilevare la necessità di effettuare variazioni (scadenzamenti) per intercettare alcuni flussi di utenti particolarmente rilevanti, quali, ad esempio, gli studenti.
Quando necessario sono presentati più scenari, differenti per impostazione e

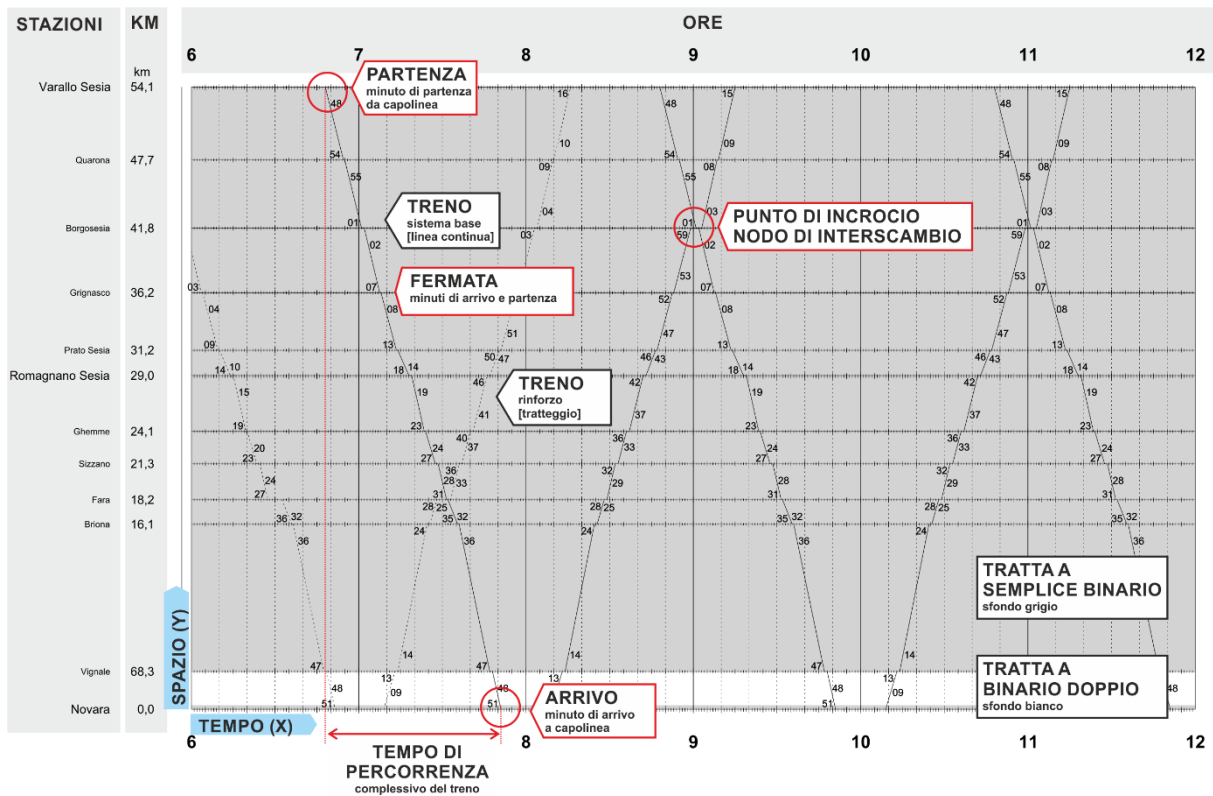
¹ Si tratta di una delle più complete indagini di questo tipo a livello nazionale. Le indagini sono effettuate con cadenza regolare sin dai primi anni novanta su Torino e la sua area metropolitana. L'ultima indagine (IMQ 2013) è stata estesa a livello regionale con la realizzazione di oltre 52.000 interviste. I report dell'indagine sono disponibili sul sito www.mtm.torino.it/it/dati-statistiche/indagini.

produzione (ad esempio, possono essere proposti scenari con differenti cadenzamenti, o con meno fermate).

2. LA RAPPRESENTAZIONE DEI SERVIZI

Oltre che da una descrizione testuale del tipo di servizio ipotizzato (cadenzamento, tempi di percorrenza, nodi di interscambio) i diversi scenari di servizio sono in genere rappresentati attraverso orari tabellari e orari grafici.

- **L'orario tabellare** è il tipo di orario normalmente esposto al pubblico, sono rappresentate le due direzioni e di ogni treno sono indicati gli orari delle fermate. Nelle schede gli orari dei treni sono indicati in nero, quelli dei bus in rosso. In alcuni casi, dato che gli orari cadenzati si ripetono uguali nel corso della giornata, è stata inserita solo una fascia oraria rappresentativa.
- **L'orario grafico** è un diagramma cartesiano utilizzato per descrivere i servizi su una linea ferroviaria. Sull'asse delle ascisse (x) è rappresentato il tempo in ore e minuti, sull'asse delle ordinate (y) lo spazio in chilometri e le stazioni della linea. Ogni treno è rappresentato da una traccia, cioè da una spezzata obliqua da sinistra a destra. La traccia andrà dall'alto in basso per i treni che percorrono la linea in una direzione, dal basso in alto per quelli che percorrono la linea nella direzione opposta. La pendenza della traccia rappresenta la velocità del treno, più la traccia tende alla verticale, più il treno è veloce. Le soste nelle stazioni sono rappresentate da tratti orizzontali; quando due tracce s'intersecano significa che due treni s'incrociano. Ovviamente se la linea è a binario unico, le tracce si possono intersecare solo in corrispondenza di stazioni o di appositi punti d'incrocio.



Esempio di orario grafico con le principali indicazioni leggibili

3. IL QUADRO ECONOMICO DEGLI SCENARI

Nelle schede si è voluto dare un quadro di riferimento economico degli scenari di riattivazione del servizio sulle linee sospese. Il punto di vista scelto è quello dell'ente pubblico che affida il servizio, quindi viene indicata una stima della compensazione annuale necessaria per l'esercizio².

È importante sottolineare come le cifre indicate vadano intese non come valori assoluti e certi, né, tantomeno, come disponibilità economiche già esistenti o da reperire, ma come grandezze di riferimento per l'analisi, il confronto e la discussione.

Infatti, un ragionamento completo sul quadro economico dei nuovi servizi non può prescindere da considerazioni di dettaglio sui ricavi, e quindi sulla domanda (attuale e potenziale), sui costi, e, non ultimo, sulle possibili economie ottenibili attraverso la gestione integrata con altri servizi (ferroviari e non). La stessa scelta della Regione Piemonte³ di inserire le linee sospese in una gestione integrata nei bacini definiti per i servizi su gomma, inserisce le analisi economiche qui abbozzate in un quadro sicuramente più complesso.

Date queste premesse, per ogni scenario viene data una stima della compensazione necessaria per l'esercizio, e la compensazione aggiuntiva rispetto al servizio bus esistente,

² La compensazione per i servizi di trasporto è dato dai costi (per esempio, i costi del personale, i costi dell'infrastruttura, l'ammortamento del materiale, i servizi complementari ecc.) al netto dei ricavi generati dal servizio. La compensazione indicata nelle schede è al netto dell'IVA

³ attraverso la DGR 38-3346 del 23 maggio 2016 che ha indicato i "Nuovi indirizzi per l'affidamento dei servizi ferroviari di trasporto pubblico regionale e locale".

ponendo una compensazione per i servizi ferroviari pari a 10€ al chilometro⁴ e una compensazione per i servizi bus pari a quello prevista dai contratti di servizio esistenti come indicato in ogni scheda.

⁴ Si ritiene che sia una cifra abbastanza ottimistica, soprattutto in relazione alle linee oggetto di analisi che sono, in genere, caratterizzate da bacini di utenza non elevati. Tuttavia si è voluto applicare una compensazione chilometrica volutamente basso sia per tener conto di possibili diverse condizioni contrattuali e di effetti positivi sulla domanda derivanti da una integrazione con i servizi su gomma, sia per porsi programmaticamente nelle condizioni più favorevoli possibili per la scelta del trasporto ferroviario. Come termine di confronto, attualmente (preventivo 2016), il costo medio dei servizi piemontesi è di 16.5 €/km a fronte di un ricavo di circa 5 €/km (con una compensazione media di 11,5 €/km.). Tuttavia il rapporto ricavi/costi è più elevato sui servizi RV (dati i maggiori carichi, le maggiori percorrenze medie e la maggiore velocità) e sulle linee SFM (dati i maggiori carichi) che sulle linee R di distribuzione e adduzione.