

Raccolta degli elementi per la redazione del programma triennale 2022-2024

Bacino Sud-Ovest

1. Elementi generali

1.1. Visione del sistema di trasporto pubblico

Si confermano, come riferimento, le previsioni del PTS (2019-2021) presenti nei paragrafi 1.1 e 1.2.

1.2 Bacini di Mobilità, Ambiti di Servizio Pubblico e Modalità di Trasporto

Si confermano, come riferimento, le previsioni del PTS (2019-2021) presenti nel paragrafo 3.2.

1.3 Livelli adeguati di servizio di trasporto pubblico

Si confermano, come riferimento, le previsioni del PTS (2019-2021) presenti nel paragrafo 3.3.

1.4 Obiettivi di miglioramento

Si confermano, come riferimento, i contenuti del paragrafo 2.3 e del capitolo 4 del PTS 2019-2021 quali proposte per gli obiettivi di miglioramento del per il triennio 2022-2024.

Ovviamente, si dovrà tener conto dell'evoluzione della pandemia da COVID-19 e le sue ripercussioni sulla società e, in particolare, sul sistema di TPL.

1.5 Risorse da destinare al TPL, loro reperimento e suddivisione per Bacini, Ambiti e Modalità

Si confermano, come riferimento, i contenuti del quadro riportato nel capitolo 6 del PTS 2019-2021.

1.6 Affidamento dei servizi

Si confermano, come riferimento, i contenuti del PTS (2019-2021) presenti nei paragrafi 2.5 e 5.2.

2. Elementi specifici di Bacino

2.1 Variazioni del contesto

Il Bacino Sud coincide col territorio della provincia piemontese più estesa ed una delle maggiori d'Italia.

La popolazione di tale Bacino rappresenta il 13% della popolazione regionale ed è in crescita demografica dell'1% nell'ultimo decennio, dato in controtendenza a livello regionale. Altrettanto positivo è il dato sull'invecchiamento della popolazione, la cui età media si attesta sui 46 anni.

Il livello medio di istruzione della popolazione giovanile del quadrante è aumentato nettamente, superando quello regionale.

Il tasso di disoccupazione è il più basso del Piemonte e tra i minori delle province del Nord Italia (4,8% nel 2019). Il quadrante rappresenta circa 1/4 del PIL regionale e la distribuzione del reddito è meno squilibrata della media piemontese.

Il sistema produttivo è tra i più solidi della Regione con una rilevante diversificazione.

Il territorio provinciale può essere suddiviso in due macro aree:

- quella orientale, di Alba e Bra, caratterizzata da un tessuto imprenditoriale legato ai servizi, al turismo ed all'enogastronomia;
- quella sud occidentale, di Mondovì, Cuneo e Saluzzo, che presenta aziende multinazionali, di trasporto logistico ed un forte settore agroalimentare.

Tra questi due macro sistemi si localizzano, lungo le direttrici Torino-Cuneo, Torino-Mondovì e Torino-Bra, dei sistemi di medie e piccole realtà (Cavallermaggiore, Racconigi, Savigliano e Fossano) caratterizzati da una nuova economia della terra che parte dall'agricoltura per ramificarsi lungo la filiera e coinvolgendo i settori industriali e terziario.

La provincia ha aumentato la sua vocazione all'export che nel 2019 ha raggiunto la soglia di 8,4 miliardi di euro (+4% rispetto al 2018) trainato dall'agroindustria e dalla meccanica di precisione.

Il territorio lamenta uno sviluppo infrastrutturale sotto la media che limita il potenziale di crescita dell'area (l'incompiuta Asti-Cuneo ed alcune tratte ferroviarie dismesse) ed una bassa accessibilità alle dorsali logistiche.

L'attenzione va rivolta alle ferrovie (Cuneo-Nizza, raddoppio della Cuneo-Fossano, ripristino ed elettrificazione della Cuneo-Saluzzo-Savigliano, della Bra-Cavallermaggiore e della Cuneo-Mondovì, al ripristino della linea Alba-Asti) ed ai valichi transalpini come il Colle della Maddalena, specie dopo l'alluvione che ha compromesso il Colle di Tenda e le recenti problematiche alle infrastrutture dell'autostrada Torino Savona.

La perdurante debolezza del trasporto pubblico, soprattutto ferroviario, determina una mobilità prevalentemente basata sull'auto privata determinando criticità in numerose aree del Bacino.

L'ulteriore sviluppo dell'export è certamente limitato dalla mancanza di infrastrutture adeguate e sistemi integrati a cui tentano di sopperire numerosi poli logistici limitati e non strategici. Si pensi solo che quello cuneese è il principale polo frutticolo piemontese, con migliaia di quintali di frutta esportata ogni anno e nelle vallate della Granda hanno sede importanti stabilimenti di imbottigliamento di acqua.

La provincia Granda rappresenta il 14% dei flussi pendolari piemontesi e, al suo interno, le AIT di Alba, Cuneo e Saluzzo costituiscono il 75% circa dei flussi del Bacino.

Tutte le aree montane e pedemontane a ridosso di Cuneo, Mondovì e Saluzzo (dove risiedono circa 200.000 persone) sono a tutt'oggi prive di adeguati sistemi di trasporto pubblico.

2.2 Punti di forza e di debolezza del servizio di TPL in essere

In Provincia di Cuneo, tutti i comuni superiori a 15mila abitanti (le "sette sorelle"), hanno fin dal mese di settembre 2015 aderito all'Agenzia per la Mobilità Piemontese al fine di collaborare attivamente al processo di ripensamento della mobilità che li interessa.

Nel corso del 2017, sono state raccolte in sede di Assemblea di Bacino le esigenze dei singoli territori, che hanno richiesto interventi volti a rivedere le reti urbane, con potenziamento del servizio al fine di completare l'offerta all'utenza (alla luce di un quadro storico che destinava alle aree urbane, ad eccezione della conurbazione di Cuneo, una quantità di risorse limitata).

Le azioni concordate prevedevano di riprogettare le reti urbane con logiche di intermodalità e facendo sinergia ove possibile con i servizi extraurbani esistenti, con particolare attenzione all'identificazione dei nodi principali e alla razionalizzazione degli orari di esercizio, mediante il cadenzamento delle partenze.

Tali azioni sono mirate ad aumentare l'utenza servita, innescando processi virtuosi di aumento dell'uso del trasporto pubblico e diminuzione contestuale del trasporto motorizzato nelle aree urbane.

Nel mese di giugno del 2018, le "sette sorelle" della provincia di Cuneo hanno firmato il "Patto per la Mobilità e il Trasporto Pubblico in Provincia di Cuneo", fortemente voluto dall'assemblea del Bacino Sud Ovest in vista della scadenza dei contratti di servizio di trasporto pubblico afferenti agli Enti, prevista per il 22/12/2019.

L'Assemblea di Bacino ha provveduto ad identificare le esigenze del territorio e gli interventi necessari al rilancio del sistema di Trasporto Pubblico Locale grazie ad azioni su diversi fronti, che interessano la mobilità nella sua forma più estesa.

Il documento, volto a definire il nuovo assetto del servizio di trasporto pubblico locale dal 2020 in avanti, si è concretizzato attraverso un percorso che nonostante le difficoltà presenti quest'anno per via dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, ha visto proseguire alcuni interventi già dal 2018 ed avviarne nuovi.

Un tassello fondamentale del processo in corso è la possibilità di operare sull'intero bacino con un unico interlocutore (attualmente, il Consorzio GrandaBus).

Sarà opportuno prevedere forme di integrazione tariffaria tra servizi urbani ed extraurbani, per diminuire ulteriormente le barriere ancora presenti nel processo di integrazione tra servizi differenti.

Tale impostazione potrà essere avvalorata dal lavoro fatto in questi anni sul sistema BIP, che in Provincia di Cuneo ha visto ottime sperimentazioni anche come strumento per ripartire gli introiti tra aziende, agevolando processi virtuosi di integrazione tariffaria già sperimentati a partire dall'estate 2018 sulla conurbazione di Cuneo.

È fondamentale al riguardo sottolineare alcune azioni di maggiore impatto, quale l'organizzazione di una serie di direttrici forti che compongono la spina dorsale di una rete provinciale funzionale.

Contemporaneamente si dovrà ripensare il servizio per le vallate con la sperimentazione di modalità alternative di servizio per le aree a domanda debole.

2.3 Ambiti di intervento e priorità di azione

Il Bacino Sud insiste nel sostenere il Patto della mobilità approvato dai Comuni negli anni precedenti, dove ciascun Comune ha indicato con precisione e chiarezza obiettivi condivisi per i prossimi anni: alcuni già raggiunti, altri ancora da perseguire. Lo stesso Patto è tuttora condiviso da tutto il Bacino e sta alla base della proroga del Contratto di Servizio con GrandaBus, permettendo la realizzazione degli interventi di sviluppo della rete nei vincoli economici stabiliti dal Piano Triennale.

In generale, la parità di risorse può essere un criterio valido per i servizi esistenti, ma per nuovi servizi di nuova introduzione con valenza provinciale occorre prevedere risorse aggiuntive dedicate, come ad esempio per il nuovo Ospedale di Verduno.

È necessario che si individuino risorse aggiuntive, sia per i servizi già attuati, sia per finanziare nuove linee per facilitare l'affluenza all'ospedale non solo da Alba e da Bra, ma anche dai territori circostanti.

Nel Patto della Mobilità della Provincia di Cuneo era prevista una revisione degli interventi di riorganizzazione dopo un primo periodo di attuazione: si ritiene di valutare un rinvio poiché la pandemia da COVID-19 ha influito notevolmente sui dati di carico rilevati. Correzioni in questo periodo sarebbero sicuramente influenzate negativamente dalla situazione pandemica.

Nel prossimo triennio si dovrà continuare con le indicazioni già previste dal Patto della Mobilità.

In particolare, si richiede per il servizio di TPL su gomma:

- la piena integrazione del servizio su gomma e ferro nella direttrice Saluzzo-Savigliano, che porti gli studenti che oggi viaggiano sulle linee bus ad utilizzare anche il treno. Per questo obiettivo è necessario che sia attuata una forma di integrazione tariffaria tale da permettere agli studenti di utilizzare entrambi i modi di trasporto senza costi aggiuntivi, dove lo spostamento complessivo richiede necessariamente di utilizzare sia il bus che il treno;
- Valutare servizi adeguati per le aree montane e a domanda debole, anche valorizzando le realtà presenti sul territorio non dedicate al TPL (con le modalità studiate per il progetto Aree interne in Val Maira);
- Prevedere eventuali modifiche alla rete, dove le nuove esigenze di mobilità emerse in questo periodo (ad esempio a causa dell'introduzione dello smart working) rendono inadeguata la rete storica.

Per quanto riguarda i servizi ferroviari:

- è necessario che si investa e si sostenga il servizio ferroviario
 - sulla linea Saluzzo-Savigliano, strategica anche in chiave di accessibilità all'ospedale di Savigliano
 - sulla linea Bra – Cavallermaggiore, rilevante anche per l'accessibilità dell'ospedale di Verduno;
 - è inoltre necessario che venga portato avanti un piano per il ripristino della linea Alba-Asti, interrotta da diversi anni per i noti problemi strutturali sulla linea.

Sulle linee ferroviarie è necessario almeno ripristinare la situazione del TPL pre-COVID-19 (si ricorda che nei giorni feriali erano previsti 16 treni/giorno R Saluzzo-Savigliano e 30 treni/giorno R Bra-Cavallermaggiore).

Su queste linee sarà necessario attuare il percorso di riorganizzazione che porti gli studenti che oggi viaggiano sulle linee bus ad utilizzare il treno sulle stesse direttrici. Per questo obiettivo è necessario che sia attuata una forma di integrazione tariffaria tale da permettere agli studenti di utilizzare entrambi i modi di trasporto senza costi aggiuntivi, specialmente laddove lo spostamento complessivo richiede necessariamente di utilizzare sia il bus che il treno.

- è prioritario il potenziamento dei collegamenti ferroviari sulla direttrice Cuneo-Ventimiglia, le cui infrastrutture stradali sono state fortemente danneggiate dall'alluvione dell'ottobre 2020.
- è altresì prioritario il collegamento ferroviario del Cuneese con l'aeroporto di Torino Caselle, già previsto nel progetto del SFM, sulle linee dirette Alba-Bra-Caselle e Fossano-Caselle con collegamenti ogni ora (il cumulato da Carmagnola a Torino Caselle sarà di una corsa ogni 30'), con i conseguenti interventi infrastrutturali ad esso legati;
- è fondamentale il raddoppio del tratto ferroviario tra Cuneo e Fossano, che vede il capoluogo provinciale fortemente penalizzato nei tempi di percorrenza sulla fondamentale direttrice Cuneo-Torino;
- si richiede altresì l'elettrificazione della Saluzzo-Savigliano e della Bra – Cavallermaggiore e la riapertura della Cuneo-Mondovì.

3. Altri elementi

3.1 Altri elementi

In occasione di sospensioni anche temporanee del servizio ferroviario, i servizi sostitutivi su gomma devono essere previsti in modo completo in modo da sostituire tutte le corse preesistenti. Anche alla luce della disparità di costi dei due diversi sistemi gomma/ferro, il cui costo è 1 a 10, non risulta assolutamente equo attribuire in caso di sospensione di corse su ferro lo stesso numero di km destinati invece a servizi su gomma.

Occorre urgentemente prendere in considerazione un'integrazione tariffaria, condizione essenziale per poter fare realmente rete sull'intero trasporto pubblico locale provinciale ed extra provinciale. Tale integrazione deve essere tale da permettere studenti e pendolari in genere di utilizzare entrambi i modi di trasporto (ferro e gomma) senza costi aggiuntivi, specialmente laddove lo spostamento complessivo richiede necessariamente di utilizzare sia il bus che il treno.

Il modello tariffario deve permettere di mantenere le curve tariffarie attuali, che decrescono all'aumento dei chilometri, anche in presenza di vettori diversi.

Occorre ampliare il più possibile l'integrazione tra linee extraurbane e linee urbane negli ambiti cittadini, utilizzando i biglietti urbani per entrambe.

Tra le azioni collaterali al sistema di trasporto vero e proprio, un tassello fondamentale è il potenziamento della bigliettazione elettronica con il superamento dell'abbonamento tradizionale e il passaggio ad un sistema di bigliettazione a consumo (*pay per use*) che sia più conveniente e comodo per l'utenza, incentivando così i cittadini a privilegiare il trasporto pubblico rispetto al mezzo privato.

Tale indirizzo, in linea con quanto predisposto dalla sperimentazione regionale che proprio il Consorzio Grandabus ha messo in atto negli ultimi anni, permette di sfruttare al massimo gli investimenti in tecnologia fatti all'interno del progetto BIP, con l'obiettivo a lungo termine di una totale bigliettazione integrata che non comprenda solamente le aziende del Consorzio ma anche Trenitalia con il trasporto ferroviario.

Ai servizi di TPL, si associa inoltre l'attenzione al cosiddetto "ultimo miglio" rappresentato dalla possibilità di *e-bike* (con pedalata assistita) e *car-sharing*, in un primo tempo nelle città principali e con successiva divulgazione all'intero territorio.

Altro aspetto di primaria importanza è sicuramente il proseguimento del rinnovamento del parco mezzi da parte delle Aziende che gestiscono il servizio, con il miglioramento concreto dell'attenzione a temi quali il rispetto per l'ambiente e la sicurezza dei passeggeri.

E', infatti, presupposto fondamentale per la sostenibilità ambientale rinnovare i parchi veicoli con l'utilizzo di mezzi a minore impatto ambientale (ibridi, elettrici, progetti di bus alimentati a biogas).