

**"Spiriti liberi", Bra
Conferenza dibattito**

Sì al sottopasso automobilistico dei binari. No all'interramento della ferrovia

**Mettere a frutto gli investimenti nel servizio
ferroviario regionale**

Giorgio Stagni

Incontro promosso da www.spiriti-liberi.it

Bra (CN)

9.5.2014



Sistema sussidiato: deve essere efficace



Sistema sussidiato: deve essere efficace

Il trasporto pubblico costa poco al cittadino perché è **sempre sussidiato**:

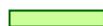
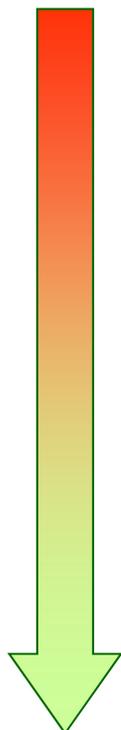
- per legge fino al 65% dei costi
- ad esempio in Lombardia circa il 57%
- Un sistema sussidiato è efficiente per la collettività **quanto più è utilizzato**.
- L'ente regolatore **deve necessariamente creare un sistema efficace** (cioè molto utilizzato), altrimenti sta sprecando risorse pubbliche.
- E' normale e legittimo che gli introiti delle linee più importanti "sostengano" le linee minori.
- Anche l'**infrastruttura** costa, ed è sempre a carico del pubblico.
- L'unico modo per ammortizzare i costi (già spesi) per l'infrastruttura è utilizzarla molto.



Una scala di priorità



Una scala di priorità



- **Orario ferroviario:** numero di corse, cadenzamento, arco di servizio giornaliero
- **Ottimizzazione dell'infrastruttura:** punti di incrocio (dove avvengono incroci sistematici), velocizzazione degli scambi (sempre)
- **Materiale rotabile nuovo** e manutenzione materiale esistente
- **Elementi accessori senza rilevante costo infrastrutturale:** informazione, sistema tariffario, parcheggi di stazione
- **Elementi accessori a costo alto:** elettrificazioni, revamping di treni, marciapiedi, pensiline, ascensori, sottopassaggi, nuovi fabbricati viaggiatori
- **Elementi costosi non rilevanti per l'esercizio ferroviario:** barriere antirumore, eliminazione di passaggi a livello, "Movicentro" e centri di interscambio, viabilità in genere e "opere di compensazione"



C'è bisogno di tanti utenti!

8 treni festivi collegano Milano alla Riviera Ligure d'estate.

Nel 2013 la Regione Liguria intendeva sopprimerli.

I treni sono stati mantenuti perché la Regione Lombardia ha deciso di cofinanziarli.

Dal 2014 nuove tracce con un risparmio di circa mezzora per corsa!

Questi sono alcuni degli utenti di questi treni!



- E' fondamentale che la ferrovia possa contare anche su treni affollati e *non pendolari* (per esempio turistici) che garantiscono la "ricchezza" economica del sistema ferroviario.
- In molti altri casi è mancato il "lieto fine": Mi-Ve, To-Bo, Ge-Bo,...



L'importante è che costi

Nuovi cartelli di stazione installati su tutta la Castagnole-Alessandria, **tre settimane prima della chiusura.**

E poi

- sistemi di sicurezza appena completati
- nuovi impianti di telefonia GSM
- cartelli ovunque
- armamento rifatto
- ...



- Le linee chiuse in Piemonte nel 2010-2013 sono state usate dal gestore dell'infrastruttura come "mucche da mungere" **fino all'ultimo giorno.**



Il trasporto pubblico non è solo “ecosostenibile”

Nel 2014 il Comune di Milano fa una forte campagna pubblicitaria ai futuri treni della metropolitana.

La metropolitana è scomoda e affollata.

Essa è utilizzata e gradita perché è anche **estremamente efficiente**.

L'efficienza è legata alla **frequenza** e agli **orari**, e solo in misura molto minore all' “innovazione” dei treni.

- La *sostenibilità ambientale* ha effetti modesti sul reale utilizzo del TPL.
- Se si taglia la frequenza per risparmiare in “spesa corrente”, anche il miglior treno serve assai a poco.
- La stessa cosa vale per molte ferrovie.



INNOVATIVI, SOSTENIBILI E CONFORTEVOLI

I NUOVI TRENI DELLA METRO
SONO REALTÀ
Parte la Milano del futuro

A large advertisement for new metro trains. It features a red and white train with a blue front, moving through a dark tunnel. The train is illuminated by blue and white lights, creating a futuristic atmosphere. The text is in white and blue, and the overall design is sleek and modern.

Dal 29 marzo al 13 aprile
in piazza Duomo
10.00 - 19.00/Ingresso libero

Milano

ATM
AZIENDA TRASPORTI MILANESI S.p.A.

AnsaldoBreda
A Finmeccanica Company
4/2014 - Giorgio Stagni

Un servizio peggiore di prima

La cremagliera di Granarolo (Genova) viene integralmente ricostruita e riaperta nel 2012, dopo 9 anni di interruzione.

Il vecchio orario aveva una corsa ogni 30' tutto il giorno.

Il nuovo orario ha una frequenza di circa 40', non costante e piena di "buchi" (peggio ancora nei festivi).

5		
6.00	.30	
7.00	.30	
8.00	.30	
9.00	.30	
10.00	.30	
11.00	.30	
12.00	.30	
13.00	.30	
14.00	.30	
15.00	.30	
16.00	.30	
17.00	.30	
18.00	.30	
19.00	.30	
20.00	.30	
21.00	.30	
22.00		
23.00		
24		

5		
6	.20	
7.00		.40
8	.20	
9.00		.40
10		.30
11	.20	
12.00		.40
13	.20	
14.00		.40
15		.30
16	.20	
17.00		.40
18	.20	
19.00		.40
20	.20	
21.00		
22.00		
23.00		
24		

- Si è ottenuto l'incredibile risultato di aver speso soldi per restituire una cosa peggiore di come era prima dei lavori.



Opere prevedibilmente inutili

Parcheggio di interscambio per bus e auto a Cantù, linea Como-Lecco.

- La linea vede un traffico ridotto (14 treni al giorno)
- Il parcheggio per auto resta vuoto
- Nessun bus fa capolinea in stazione (anche perché non sarebbe particolarmente utile)



- Il parcheggio di interscambio di Cantù è una realizzazione tecnicamente “da manuale” ma era l’ultima cosa di cui la linea Como-Lecco aveva bisogno.



Stazioni completamente inutili

In Sicilia, sulla linea Messina-Catania, sono state realizzate **7 nuove fermate**, immaginando la creazione di un servizio suburbano.

Oggi il servizio suburbano non esiste (verosimilmente non esisterà mai) e vi fermano **solo 2 treni al giorno** per direzione, rendendo **del tutto vano** l'investimento.



- Aggiungere fermate, soprattutto suburbane, impone di **aumentare sensibilmente la frequenza del servizio** (per renderle efficaci e utilizzabili dai viaggiatori).
- Altrimenti l'unico risultato è un marciapiede di cemento.



Infrastrutture senza coordinazione

La linea Chivasso-Aosta non è elettrificata. Fino al 2010 era servita da treni diesel Torino-Aosta.

- La linea viene elettrificata *solo fino a Ivrea*
- Nella nuova stazione sotterranea di Torino Porta Susa è inspiegabilmente vietato il transito di mezzi diesel
- I treni vengono “spezzati” a Ivrea con obbligo di trasbordo



- Il trasbordo non è un male *purché tutto il sistema funzioni alla perfezione*. Altrimenti diventa un pesante deterrente, **che peggiora il servizio con un'infrastruttura potenziata**.



Infrastrutture per nulla

A Castel di Sangro (AQ) la stazione FS della linea Sulmona-Isernia è prospiciente a quella della Ferrovia Sangritana da Lanciano.

Nel 2012 sono iniziati i lavori per unificare le due stazioni (10 mil. euro) ma:

- il servizio sulla Sangritana è stato abbandonato nel 2003
- la linea FS è stata chiusa nel 2011



- La stazione unificata di Castel di Sangro è l'esempio per antonomasia dell'**opera infrastrutturale del tutto inutile**, oltre il limite del paradosso e della vergogna.



Che cosa concludere?

- Il miglioramento del servizio ferroviario comporta sempre l'investimento di **maggiori risorse pubbliche**.
- Un sistema sussidiato deve essere efficace, cioè **deve trasportare molti viaggiatori**.
- Le risorse pubbliche devono essere indirizzate con priorità assoluta a **garantire l'efficacia del sistema**.
- Il **numero di corse**, la **frequenza**, la **velocità commerciale**, la possibilità di interscambiare all'interno della rete, un sistema tariffario consistente sono tutti strumenti per perseguire l'efficacia del sistema.
- Tutti gli investimenti in **opere accessorie** (non direttamente funzionali all'esercizio ferroviario) agiscono in modo più **marginale** sull'efficacia del sistema o sono addirittura **controproducenti** perché "esauriscono" i finanziamenti disponibili e non permettono più di potenziare il servizio. *A meno che lo spreco e la dismissione della ferrovia non siano in realtà l'obiettivo che accontenta tutti.*



Grazie dell'attenzione e... **buon viaggio!**

Per saperne di più:



www.stagniweb.it