

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

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

**Il caso del passaggio a livello di Bra
*Il rischio di un interrimento senza senso***

Giorgio Stagni

Bra (CN)
9.5.2014



Che cosa vogliono gli italiani?



Fuori dalla mia vista!

IL PROGETTO DI INTERRAMENTO DELLA FERROVIA Il Giorno Monza e Brianza 2/4/2008

Riunificare Sesto con un tunnel per treni

Il Comune studia l'ipotesi, a lungo trascurata: «Tentiamo il salto di qualità»

Gabriele Albertini «Le rotaie funzionano bene, ma sottoterra. La Circle Line? Un intervento di transizione»

«Basta tram, in superficie solo ecobus»

«Interriamo i binari ferroviari a Seveso»

La rivoluzione urbana parte dal riutilizzo del sedime FNM, della stazione e del passaggio a livello. Sindaco e assessore: «Siamo pronti»

Interramento, via i binari la città può rinascere

CASTELLANZA

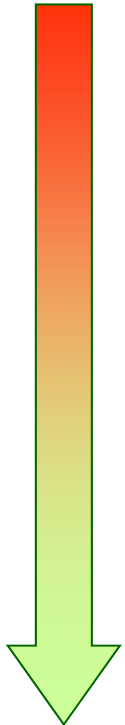
Rivolta contro il quarto binario

-VANZAGO (M. Piz) "Murati vivi? No grazie".

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"

Bra e la ferrovia



Bra (CN), 10/5/2014 - Giorgio Stagni

Bra e la ferrovia - Struttura del sistema

- Bra è collegata a Torino Stura con un **sistema cadenzato e simmetrico**, a frequenza oraria (**SFM 4**), di cui Bra stessa è un **"nodo"** al minuto 30.
- Questo permette di costruire una **corrispondenza sistematica** verso **Alba** grazie alla relazione regionale Cavallermaggiore-Alba, anch'essa a frequenza oraria.
- La relazione **Torino-Alba** è ottimizzata con **interscambio a Bra**, meno buona con interscambio a Cavallermaggiore.
- Cavallermaggiore consente invece la relazione **Cuneo-Bra-Alba** (ogni 2h).

ARRIVI: BRA - lun 5/5/14
(da Pocapaglia)

5		
6	.30	.52
7	.30	
8	.30	
9	.30	
10	.30	
11	.30	
12	.30	
13	.30	.54
14	.30	
15	.30	
16	.30	
17	.30	
18	.30	
19	.30	
20	.30	
21		
22		
23		
24		

LINEA ALBA

BRA - lun 5/5/14
(verso Bandito)

5	.35	
6	.35	.57
7	.35	
8	.35	
9	.35	
10	.35	
11	.35	
12	.35	
13	.35	
14	.35	
15	.35	
16	.35	
17	.35	
18	.35	
19	.35	
20	.35	
21		
22		
23		
24		

LINEA SFM 4 (TORINO)



Tempi di viaggio

km	Stazione	SFM	R
0	TORINO P.SUSA	8:31	
5	TORINO LINGOTTO	8:39	
29	CARMAGNOLA	9:02	
39	Sommariva Bosco	9:10	
42	Sanfrè	9:14	
45	Bandito	9:18	
50	BRA	9:24	→ 9:32 <i>0:08</i>
56	S.Vittoria		9:39
61	Monticello d'A.		9:44
65	Mussotto		9:49
67	Alba		9:52

Relazione	Tempo	km/h
Torino PS-Bra	0:53	56
Bra-Alba	0:20	52
Torino-Alba	1:21	50

km	Stazione	RV	R
0	TORINO P.NUOVA	8:25	
4	TORINO LINGOTTO	8:34	
28	CARMAGNOLA	8:48	<i>trasbordo</i>
44	CAVALLERMAGGIORE	8:57	→ 9:14 <i>0:17</i>
49	Madonna del P.		9:21
57	BRA		9:32
64	S.Vittoria		9:39
68	Monticello d'A.		9:44
73	Mussotto		9:49
75	Alba		9:52

Relazione	Tempo	km/h
Cavallermagg.-Alba	0:38	48
Torino PN-Alba	1:27	52

(ogni 2 h)

km	Stazione	RV	R
0	CUNEO	9:24	
25	FOSSANO	9:47	<i>trasbordo</i>
44	CAVALLERMAGGIORE	10:02	→ 10:14 <i>0:12</i>
49	Madonna del P.		10:21
57	BRA		10:32
64	S.Vittoria		10:39
68	Monticello d'A.		10:44
72	Mussotto		10:49
74	Alba		10:52

Relazione	Tempo	km/h
Cuneo-Bra	1:08	50
Cavallermagg.-Alba	0:38	48
Cuneo-Alba	1:28	51

All'interno di un sistema cadenzato simmetrico, lo stesso tempo di viaggio e le stesse possibilità di spostamento sono assicurati **ogni ora** e sempre **in entrambe le direzioni**.



Punti di attenzione

- La tratta non elettrificata **Bra-Alba** è ereditata dalla precedente relazione Cavallermaggiore-Alba-Asti/Alessandria (chiusa nel 2010-2012).
- La mancanza di elettrificazione rende poco efficiente una relazione diretta Torino-Alba, imponendo l'onere del **trasbordo** (comunque ottimizzato).
- La tratta Cavallermaggiore-Bra è relativamente sottoutilizzata, in quanto è ottimizzata soprattutto sulla relazione per/da **Cuneo**.
- La chiusura della linea per **Castagnole Lanze** (galleria pericolante mai riparata) ha privato Alba e Bra del naturale collegamento su Asti e Alessandria, rendendo "inutili" i tronchi residui oltre Castagnole, poi anch'essi chiusi nel 2012.
- Bra e soprattutto Alba non sono più all'interno di una "**rete**" ma sono solo località "**terminali**" del flusso da Torino. La presenza di una struttura a rete è globalmente più efficiente di una linea terminale.



I ipotesi future

- A Bra viene proposto l'**interramento** della stazione per eliminare l'attiguo passaggio a livello.
- L'interramento comporterebbe necessariamente **anni di sospensione** di tutto il servizio ferroviario e avrebbe un **costo** di decine di milioni, circa **10 volte un sottopasso**.
- Viene previsto un pacchetto completo che comprende anche l'elettrificazione della tratta Bra-Alba.
- L'elettrificazione per Alba permetterebbe di eliminare il trasbordo, ma dal punto di vista tecnico ed economico **non appare prioritaria** in rapporto ai costi.
- Nei piani di RFI, l'eventuale interrimento comporterà la **definitiva e automatica chiusura** della tratta **Cavallermaggiore-Bra**.



Il passaggio a livello

Il passaggio a livello **si chiude solo 2 volte l'ora**: appena prima del minuto 30, quando arriva il treno da Alba, e subito dopo, quando riparte il treno per Alba.

E' molto facile per gli automobilisti ricordare i minuti di chiusura.

E' già disponibile un **sottopasso pedonale** (la struttura verde in foto).

Un sottopasso veicolare, per quanto complesso, può costare 3-5 mil. €.



Che cosa concludere?

- Il costo e la complessità della proposta di interramento sono **totalmente fuori scala** rispetto alla reale entità del problema (**2 treni/h**).
- Interramenti effettuati in Lombardia (comunque enormemente costosi e molto criticati) riguardavano una linea con **12 treni/h**, ben sei volte tanto!
- Le risorse pubbliche devono essere indirizzate con priorità assoluta a **garantire l'efficacia del sistema**: numero di corse, frequenza, velocità commerciale
- L'ipotetica stazione interrata non porterebbe neanche un viaggiatore in più a Bra, visto che è del tutto *irrilevante per quantità e qualità del servizio* (ne porterebbe invece di meno da Bra a Cuneo, a causa della chiusura della linea di Cavallermaggiore)
- La ferrovia non può farsi carico della risoluzione di **problemi urbanistici** che non le competono. A meno che questa non sia una scusa "che fa comodo a tutti" per consumare risorse e impoverire la stessa ferrovia.



Il senso della misura

Accanto alla stazione di Bra fa bella mostra di sé il **Movicentro**, cioè quello che *doveva essere* un centro di interscambio, ricavato ristrutturando integralmente l'ex magazzino merci.

Il *Movicentro* è **del tutto inutilizzato**, qui come in varie altre città piemontesi.



"Movicentro", Bra (CN), 10/5/2014 - Giorgio Stagni

- Finora non ne abbiamo azzeccata una neanche per sbaglio.
- Vogliamo pensarci bene, prima di fare un altro disastro, pure più grave ed **enormemente più costoso?**



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

Per saperne di più:



www.stagniweb.it