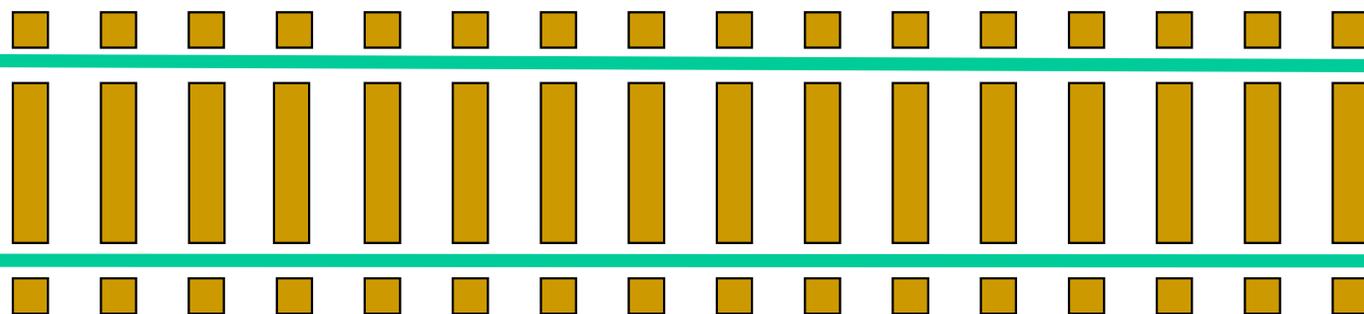


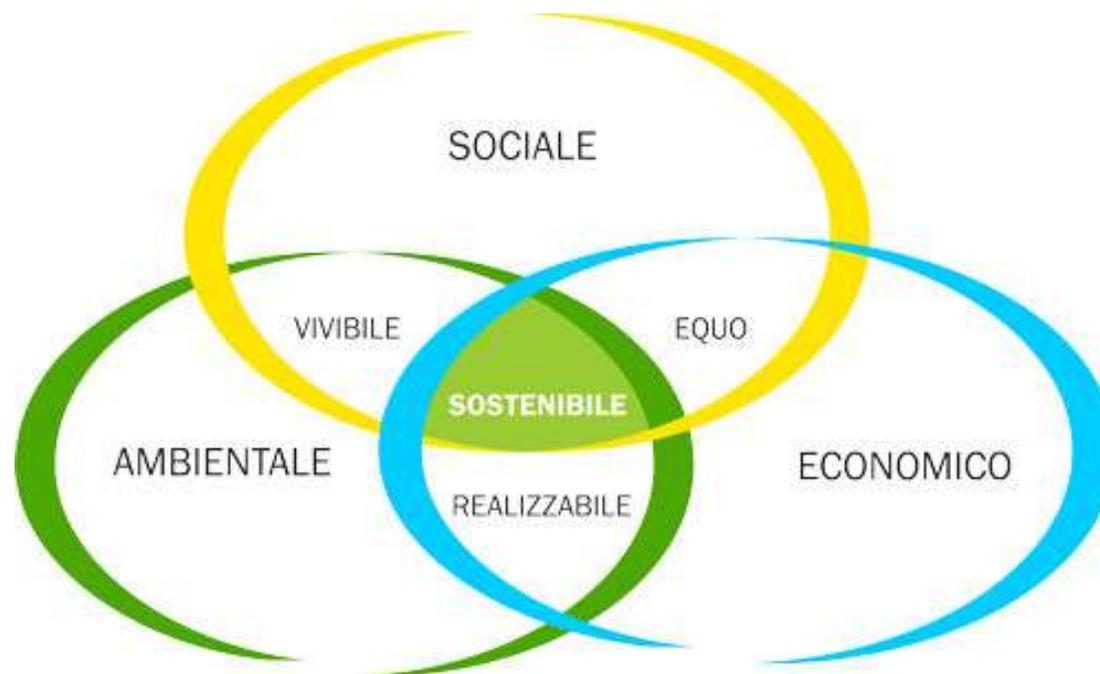


Piozzo, 6 maggio 2023



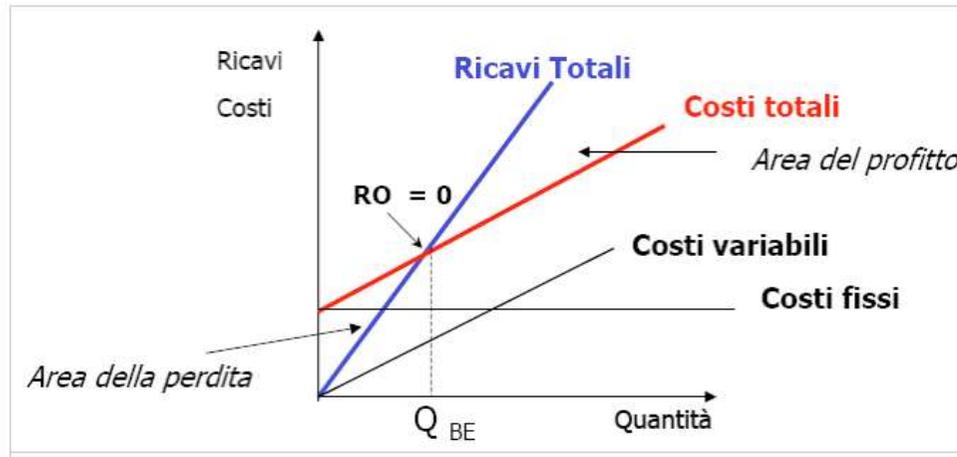
“Benefici economici della mobilità turistica con un TPL integrato”

Ing. S. Sibilla





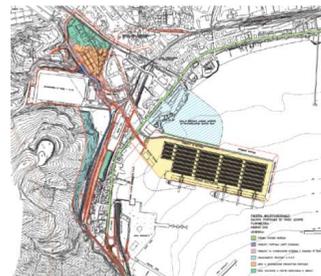
La ferrovia alla base di un TPL «integrato»



REGIONE PIEMONTE REGIONE LIGURIA Regione Lombardia

Stati Generali della Logistica del Nord-Ovest 2023

Genova, Villa Lo Zerbino
Mercoledì 3 maggio ore 14





I tagli al servizio ferroviario passeggeri

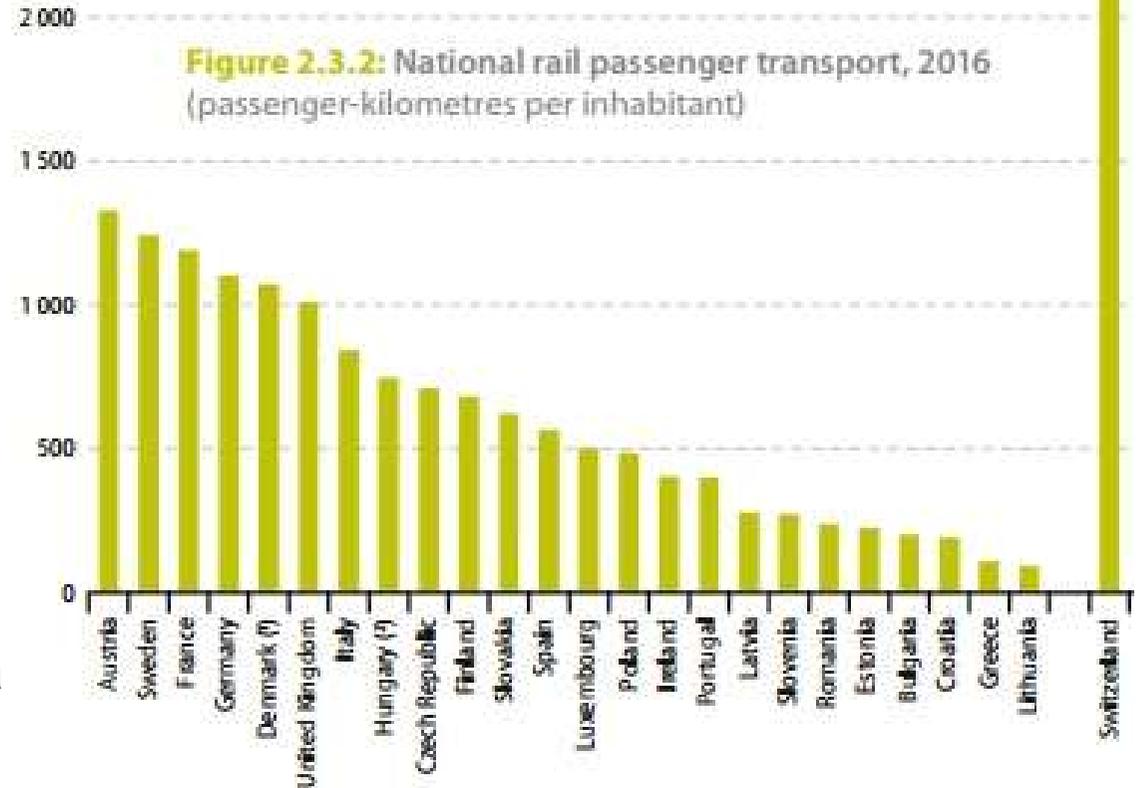
Il Piemonte era la le regione italiana con la più alta densità ferroviaria: 1927 km per 25402 kmq, per 75,8 m/kmq.

Dal giugno 2012 si è sospeso il servizio di 9 linee ferroviarie minori, in aggiunta alle 3 chiuse nell'inverno precedente.

483 km di linee soppresse in un bacino di quasi 1/10 del territorio regionale, in cui risiedono 420mila abitanti.

Recentemente, il carico su tali linee era ridotto a 14mila passeggeri / giorno (quasi 28 ppkm).

Il mercato potenziale (tra 60mila e 80mila passeggeri /giorno) si sarebbe potuto soddisfare migliorando l'offerta nella misura del 50%.





Varie concezioni di «costo»

Costi trasferiti, incrementati e/o nascosti

Risparmio nella gestione della rete ferroviaria

Costi energetici

Aggravio della manutenzione della rete stradale

Esternalità ambientali e sanitarie

Congestione = tempo & lavoro persi

Opportunità compromesse, opzioni perse

Competitività delle imprese

Perdita dei sedimi ferroviari

Deprezzamento degli immobili

Coerenza con gli obiettivi europei

Dipendenza energetica dall'estero





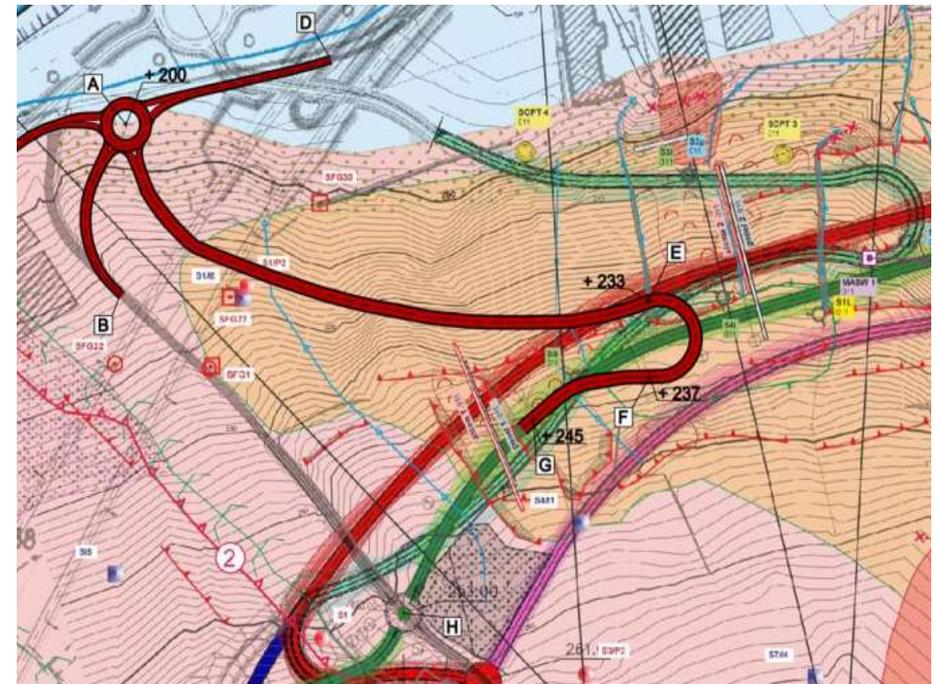
Tagli del servizio + localizzazione servizi discutibile

Stima delle conseguenze dei tagli del 2012:

- il Gestore del servizio risparmia 6 M€ / anno;
- la Regione, indirettamente, spende anche di più;
- l'utenza subisce costi maggiori per 8,5 M€ / anno.

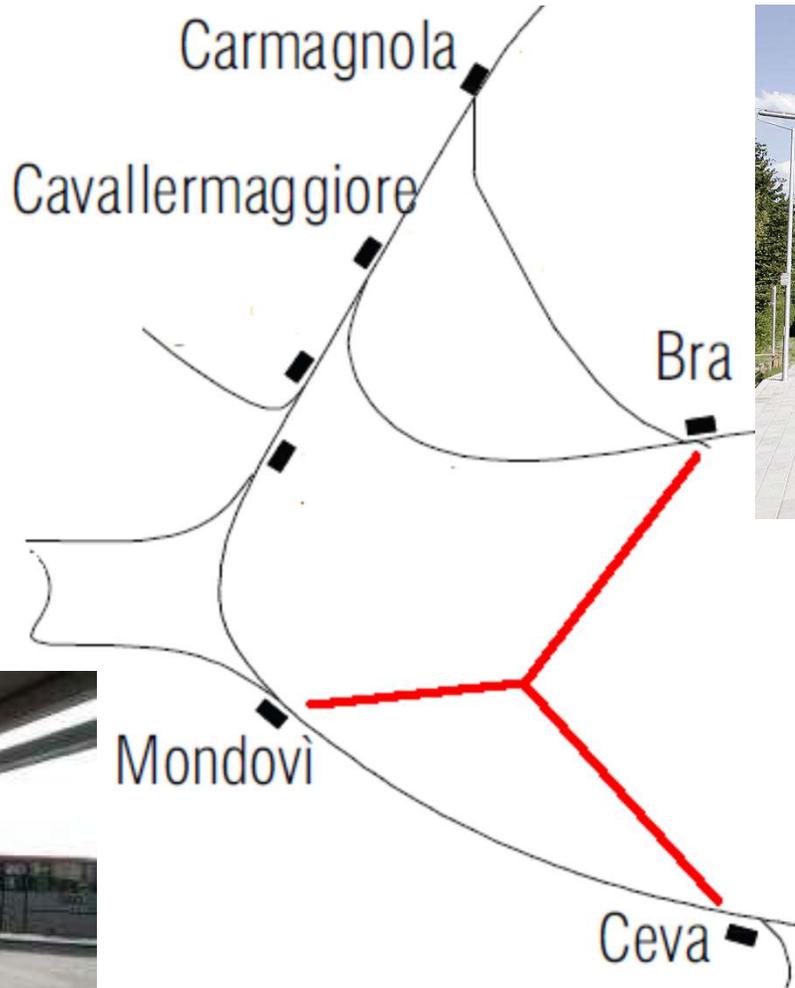
In confronto con l'opportunità di far lavorare le linee a pieno carico:

- il Gestore del servizio risparmia 11 M€ / anno;
- la Regione, specie per il SSN, spende di più;
- l'utenza subisce costi maggiori per 51 M€ / anno.





TPL e accoglienza: riattivazione Bra–Mondovì (Cuneo)



Nizza ----- Cuneo





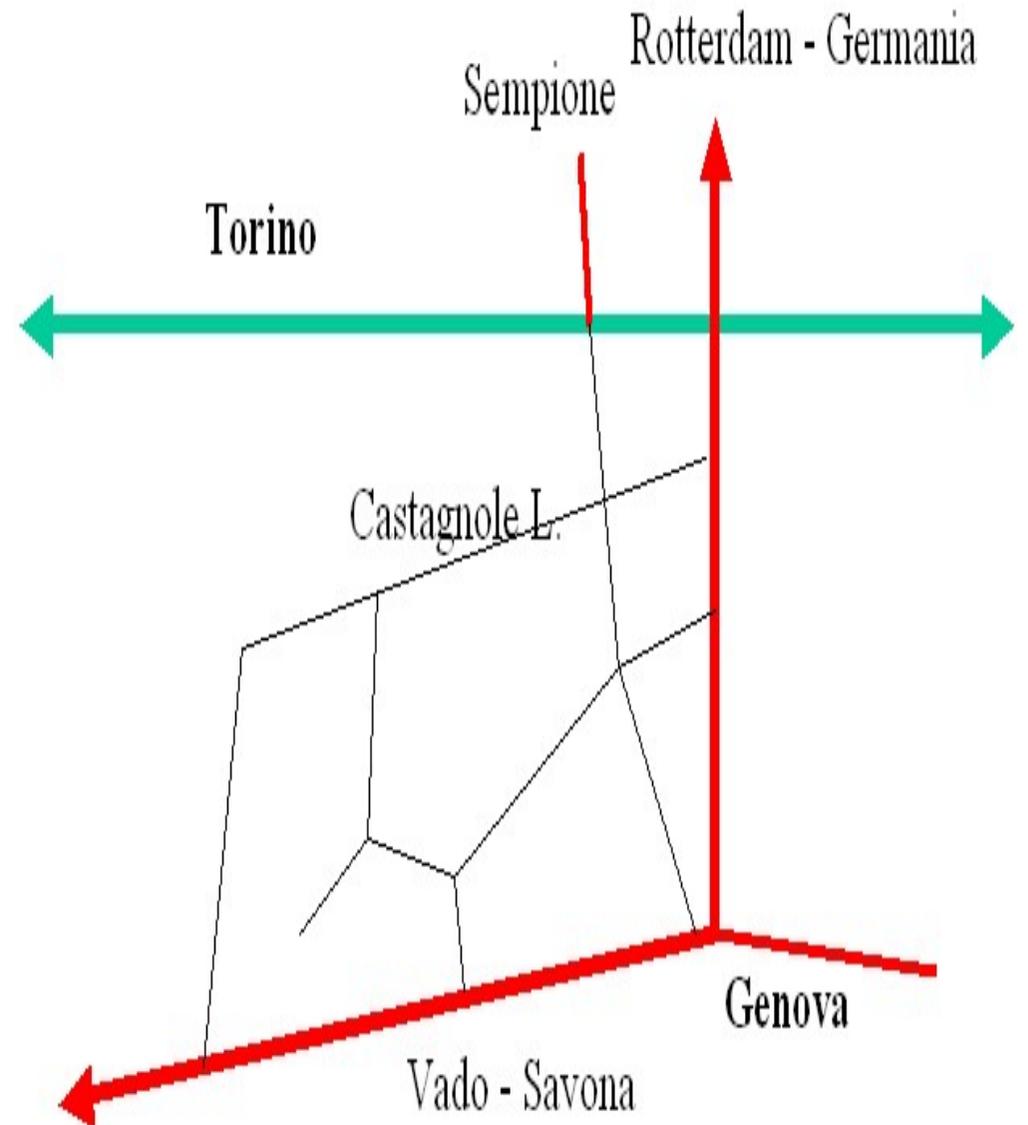
Coesione territoriale

Nuova proposta di rete di trasporto europea TEN-T, su due livelli:

una rete centrale, costituita da 10 corridoi, entro il 2030;

- una rete globale, destinata ad alimentare quella centrale, entro il 2050, che garantisca la piena copertura del territorio UE e l'accessibilità a tutte le regioni.

Entrambi i livelli comprendono tutte le modalità di trasporto e le piattaforme intermodali.



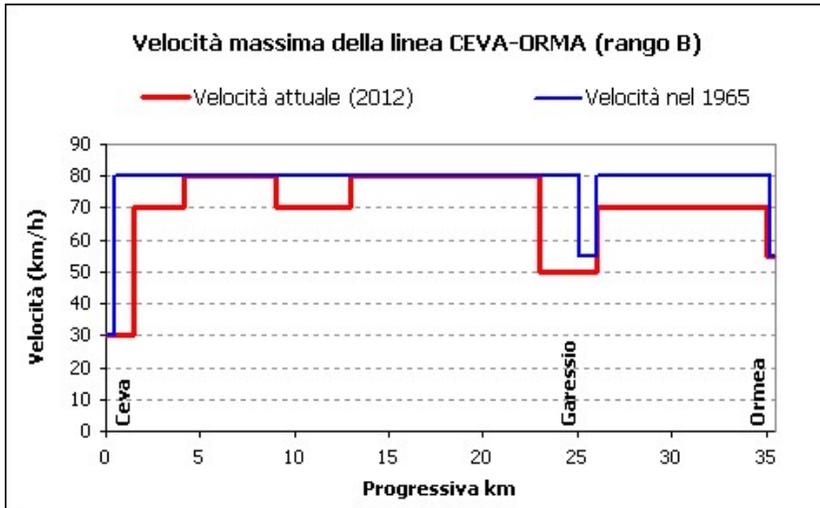


Prossimità ad itinerari «lunga percorrenza»

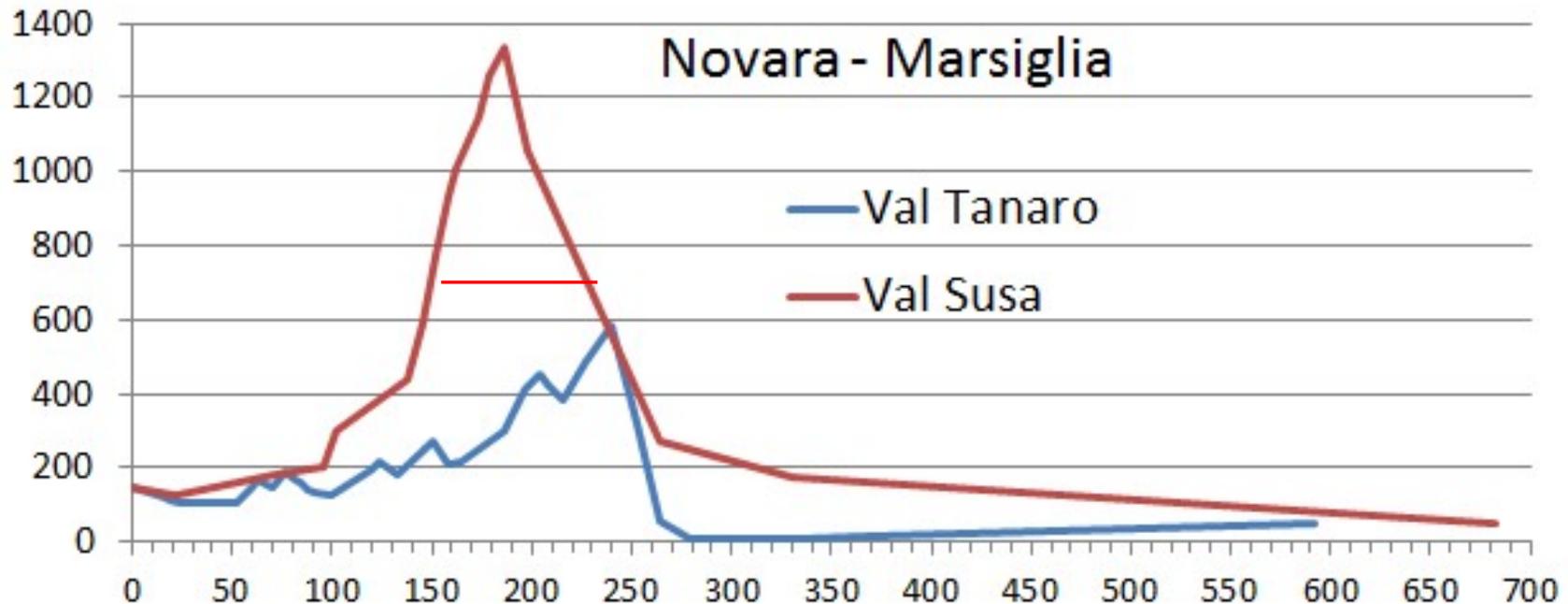




Ferrovie «secondarie»? Dipende ...



140 km/h su linee
ottocentesche
(«Ruralbahnen»),
grazie alla
tecnologia “Pendolino”
(Savigliano)



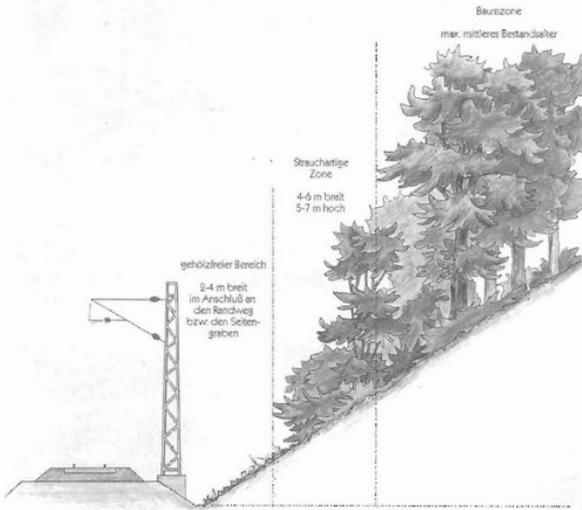


Una ferrovia attiva → corretta gestione del territorio

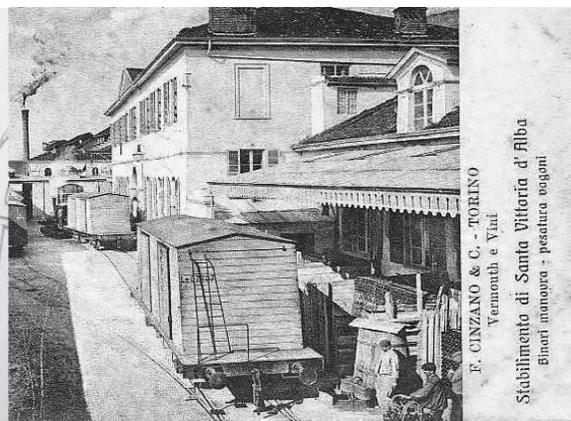
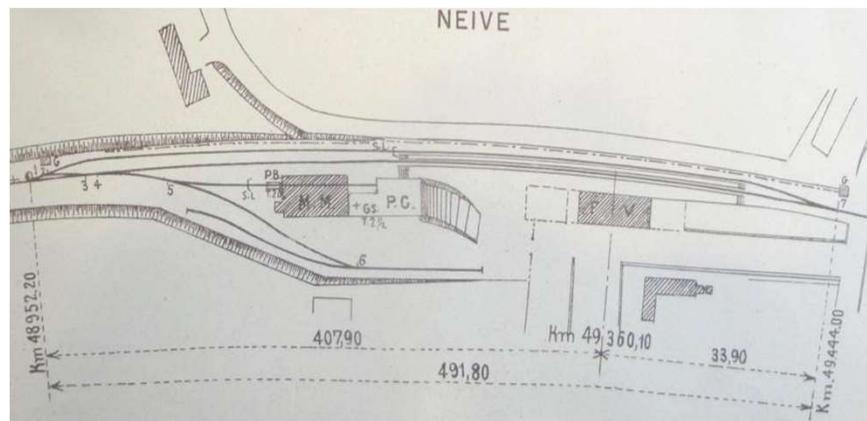


Contenimento della flora

Rispetto delle regole



Limitazione del consumo di suolo

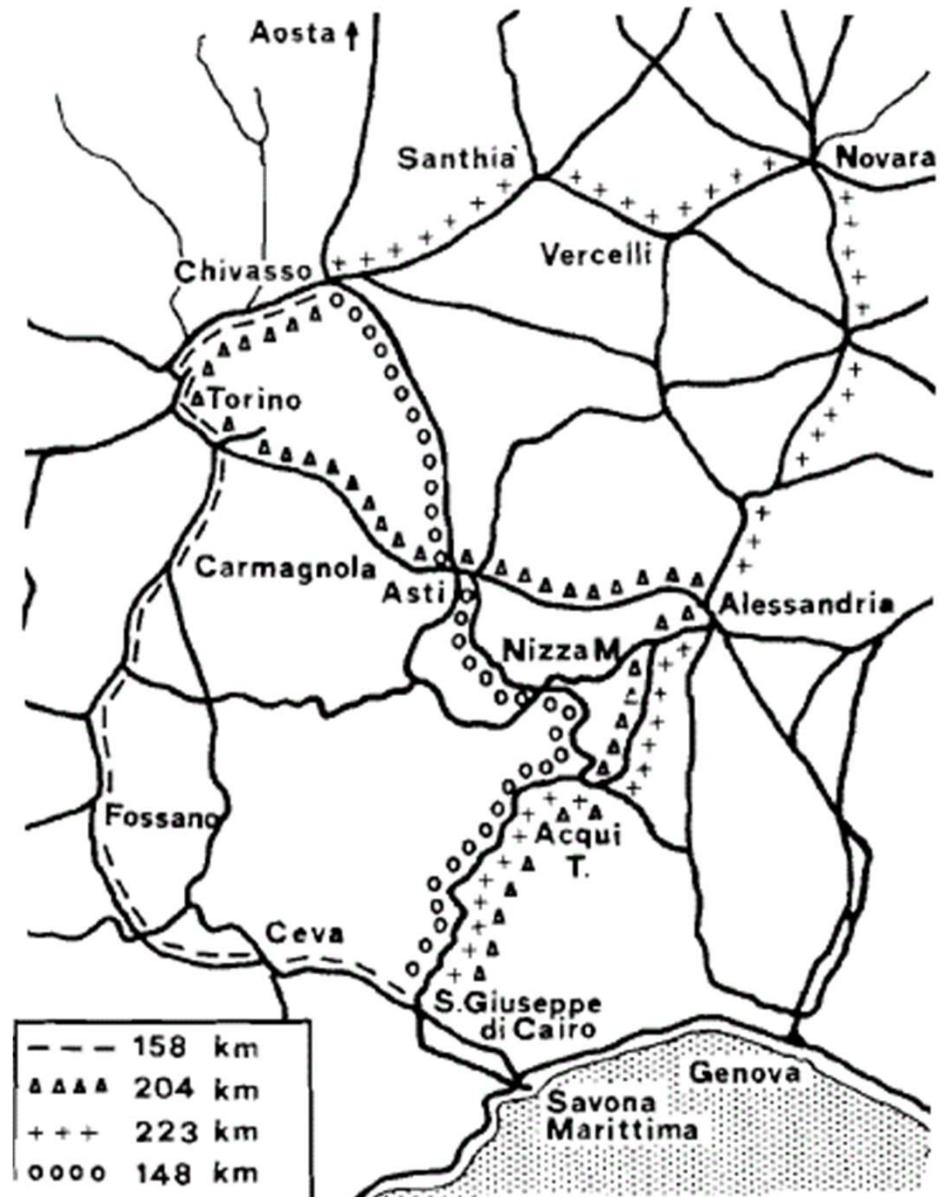




Le linee “minori”: utili percorsi alternativi

Negli anni ‘70, la politica di concentrazione su un numero limitato di linee fondamentali ebbe per conseguenza il raggruppamento degli itinerari sui medesimi percorsi, attraverso i medesimi nodi.

Alla fine degli anni ‘70, si trovavano 5000 km di linee secondarie a debole traffico → quindi incapaci di fare concorrenza vera al trasporto su gomma...





TPL ferroviario: turismo, formazione, cultura



Museo
Ferroviario
(Nucetto)



Mondovì
Altipiano
Associazione
MondoQui





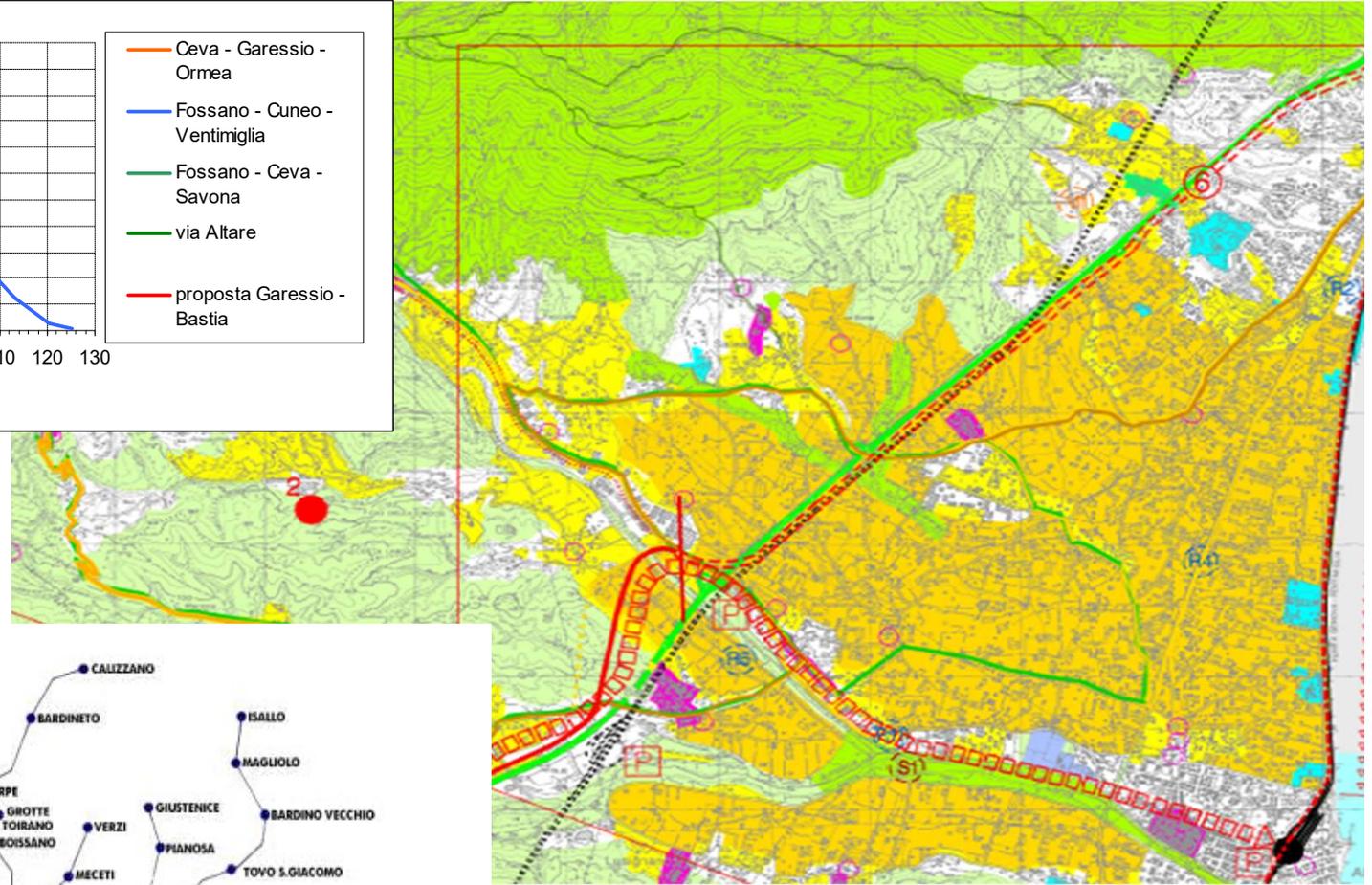
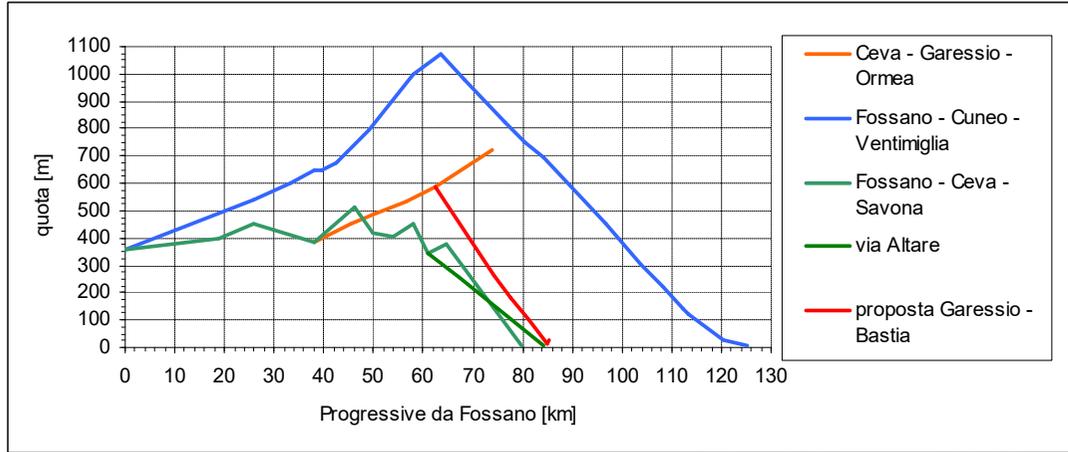
I giovani e la ferrovia

«Bisogna alzare la qualità del lavoro» [OCSE, 2016]





Proposta per il PNRR: treno + tram + pista ciclabile



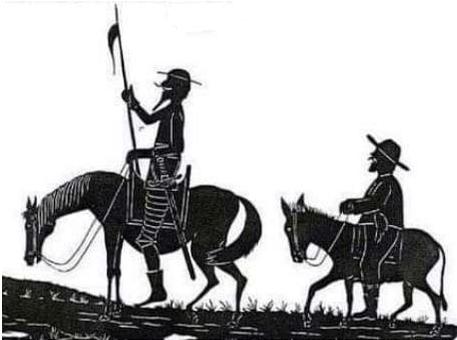
PTC provincia SV





Grazie per l'attenzione !

*So will der Spitz aus unserm Stall
Unsimmerfort begleiten,
Und seines Bellens lauter Schall
Beweist nur, daß wir reiten (Goethe)*



Se i cani
abbaiano, vuol
dire che andiamo
nella giusta
direzione

comitato.treno.alpiliguri@gmail.com

