

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE n. 2842 del 28 dicembre 2012

Servizio ferroviario locale e regionale. Approvazione delle risultanze del tavolo di lavoro istituito con DGR 1450 del 13/9/2011 relativamente allo schema di orario cadenzato.

[Trasporti e viabilità]

Note per la trasparenza:

Con il presente provvedimento si approvano le risultanze del tavolo di lavoro, istituito dalla Regione del Veneto con DGR n. 1450 del 13/09/2011, per lo studio di una proposta di nuovo orario ferroviario, sviluppato sull'intero territorio regionale, basato sul criterio dell'Orario Cadenzato.

L'Assessore Renato Chisso riferisce quanto segue.

Dall'analisi dello sviluppo demografico del Veneto nel corso degli ultimi decenni si evidenzia il progressivo allontanamento da un modello insediativo policentrico.

L'addensamento demografico nell'area centrale è avvenuto secondo un modello di sviluppo che non ha visto la crescita e il consolidamento dei capoluoghi e dei principali poli urbani, ma ha piuttosto coinvolto, in ugual misura, centri urbani e comuni minori di tutte le dimensioni.

La quota di popolazione residente all'interno dei capoluoghi sul totale dei residenti nel corridoio centrale è andata progressivamente riducendosi. Tassi di variazione di segno negativo, testimoniano la difficoltà dei capoluoghi di intercettare il generale incremento della popolazione, indirizzatosi invece nei comuni di cintura.

Negli ultimi decenni il Veneto ha visto dunque l'evoluzione del tradizionale policentrismo in direzione di un assetto reticolare di relazioni, residenziale e produttivo. Questa trasformazione ha condotto, unitamente ad altri fattori di cambiamento, a profondi mutamenti delle esigenze di mobilità di persone e merci per le quali la sistematicità spazio - temporale degli spostamenti, prevalente in passato, si è frammentata in una pluralità di catene di spostamenti sempre più complesse ed irregolari per tempi, scopi e modi.

Tra le principali motivazioni dell'incremento dei flussi di spostamento, bisogna considerare le trasformazioni avvenute nel settore della produzione dei beni e dei servizi e nel mondo del lavoro. La progressiva automazione delle funzioni interne alle aziende, il decentramento produttivo, la gestione dei magazzini *just-in-time* ed i conseguenti mutamenti organizzativi che hanno influito notevolmente sui flussi di mobilità.

Considerando nello specifico la mobilità delle persone e i fattori che influenzano la propensione all'utilizzo del trasporto pubblico, possono essere richiamate alcune evidenze emerse da studi svolti per conto della Regione i cui risultati hanno trovato conferma in numerose ricerche internazionali.

Il punto di partenza è una constatazione tanto ovvia quanto spesso sottovalutata nelle sue implicazioni sull'organizzazione dei sistemi di mobilità. Nessuna città veneta è sufficientemente estesa, popolata, densa, in sostanza egemone rispetto alle altre da far sì che le scelte di programmazione dei servizi di trasporto portassero alla costituzione di una rete di tipo metropolitano. Ciascuna delle città si è pensata come a se stante e ha organizzato i suoi trasporti urbani a scala, appunto, "urbana", attuando nelle scelte di programmazione ed erogazione dei servizi di trasporto una visione baricentrica, gravitante ciascuna intorno al proprio centro storico.

Un modello gravitazionale definito a scala urbana risulta tuttavia poco efficace quando il baricentro degli spostamenti si definisce ad una scala metropolitana. Il problema sta nell'attesa che la somma di tanti sistemi di trasporto pubblico, concepiti ciascuno a livello di bacino gravitazionale per ciascuno dei singoli centri, possa rispondere in modo adeguato anche alle esigenze di area metropolitana "estesa". Ciò non è, evidentemente, più così.

L'area centrale veneta è infatti caratterizzata da zone ad elevata attrazione di spostamenti, connesse al "loro" capoluogo, ma non integrate all'interno di una rete di trasporti definita a scala metropolitana: si tratta di aree pensate per essere raggiunte con i mezzi pubblici esclusivamente dal centro urbano a cui afferiscono.

Le indagini condotte dalla Regione del Veneto sui comportamenti di mobilità evidenziano il forte legame delle scelte modali degli individui con le caratteristiche, in termini di accessibilità, della destinazione finale dello spostamento. La prossimità della stazione ferroviaria alla destinazione risultava essere una condizione determinante per l'utilizzo del treno mentre emergeva lo scarso utilizzo del treno integrato con il trasporto pubblico locale.

Questo risultato, alla luce della struttura insediativa consolidatasi nel corso dei decenni e nell'ottica di incrementare progressivamente il ricorso al trasporto pubblico all'interno di un modello di mobilità sostenibile a scala metropolitana, porta con sé tre indirizzi generali di policy:

- il ridimensionamento dell'importanza delle stazioni più centrali a vantaggio di altre fermate, periferiche rispetto al centro dei capoluoghi, ma più baricentriche rispetto ai poli di addensamento dell'area metropolitana;
- l'integrazione di queste fermate "metropolitane" con la rete del trasporto locale su autobus e tram e dunque la ridefinizione delle attestazioni del Tpl;
- l'accrescimento dell'integrazione in termini di orari, (ovvero l'efficacia dei *Rendez-vous*), tra treni e servizio di trasporto locale per l'adduzione alle destinazioni finali.

In altri termini, tenuto conto della necessità del sistema ferroviario metropolitano di garantire la connessione tra i vari nodi locali rispetto a flussi che interessano l'intera area metropolitana veneta, l'architrave portante dei *Rendez-vous* Ferro - Tpl non può che essere rappresentato da un sistema cadenzato dei treni.

Le azioni fondamentali per la realizzazione e l'effettiva attivazione di un sistema ferroviario metropolitano sono state, sono e saranno di diverso ordine e natura:

- azioni dirette all'adeguamento della capacità e della funzionalità dell'infrastruttura ferroviaria con interventi di rifacimento o realizzazione ex-novo sulle linee ferroviarie, sugli apparati tecnici, sulle stazioni e sui passaggi a livello;
- rinnovo e potenziamento del parco del materiale rotabile, finalizzato all'acquisto di mezzi moderni atti a rendere possibile la realizzazione di un maggior numero di servizi e tali da garantire elevati standard qualitativi nel comfort di viaggio;
- riassetto del servizio ferroviario con una struttura di orario tale da garantire le esigenze di mobilità espresse dal territorio andando a massimizzarne sia la fruibilità da parte dell'utenza attuale che l'attrattività verso fasce di ulteriore utenza potenziale; tale struttura di orario ferroviario deve inoltre consentire una analoga ed agevole ristrutturazione dei servizi e degli orari del TPL su gomma in modo tale da facilitare l'interscambio e la complementarietà dei due sistemi di trasporto;
- azioni di adeguamento tecnologico ed amministrativo finalizzate alla realizzazione di un sistema di mobilità intermodale su scala regionale, basato su un'unitarietà di offerta in termini di accessibilità, orari, tariffe e condizioni di viaggio.

La progressiva realizzazione delle azioni descritte, anche nell'ordine indicato, chiama in causa via via soggetti diversi e renderà sempre più visibile e fruibile da parte dell'utenza un sistema ferroviario metropolitano.

La Regione del Veneto, in collaborazione anche con RFI, ha completato la quasi totalità degli interventi infrastrutturali nell'area centrale veneta per un valore di oltre 640 milioni di Euro ed ha in corso di realizzazione quelli nelle aree limitrofe; la Regione ha acquistato una nuova flotta di treni per un valore di oltre 123 milioni di Euro la cui effettiva consegna è previsto si concluda entro il 2013; la Regione inoltre ha finanziato, per un valore di circa 17 milioni di Euro, sistemi interoperabili di bigliettazione elettronica ed infomobilità presso le maggiori aziende di trasporto su gomma del Veneto.

Per quanto riguarda il riassetto del servizio ferroviario con il passaggio ad una nuova struttura di orario, con provvedimento di Giunta regionale n.1450 del 13/09/2011, è stato istituito un tavolo di lavoro per l'analisi del programma dei servizi ferroviari e per l'elaborazione di proposte di esercizio futuro basate sul criterio dell'Orario Cadenzato (offerta ferroviaria, differenziata per le diverse linee, omogenea nei due versi di percorrenza e in tutte le ore di apertura del servizio) esteso a tutto il territorio della Regione Veneto.

Il gruppo di lavoro, composto da un rappresentante della Regione (con mandato di confrontarsi anche con le Associazioni dei Consumatori per l'analisi delle istanze dalle stesse avanzate), un rappresentante di Trenitalia Spa ed un rappresentante di Sistemi Territoriali Spa, ha concluso le attività con la presentazione in data 19/09/2012 di uno studio denominato "Servizi ferroviari d'interesse regionale e locale - Proposta di Orario Cadenzato" di cui di seguito si illustrano i principali contenuti e di cui si propone l'approvazione.

Lo Studio ha analizzato lo stato di fatto dell'attuale servizio ferroviario evidenziando le problematiche, anche di carattere infrastrutturale, che lo caratterizzano; in particolare:

. l'offerta ferroviaria si è, nel tempo, sviluppata ricercando la massima rispondenza alla domanda nelle ore di punta; questa tipologia di esercizio inevitabilmente presenta, per la rigidità del sistema, situazioni di squilibrio tra ore di punta e ore di morbida, problematiche di circolazione nonché un non efficiente utilizzo del materiale rotabile disponibile;

. l'offerta ferroviaria attuale è incentrata su servizi che, in particolare nelle ore di punta del mattino, possono definirsi "monodirezionali" ovvero principalmente diretti verso i capoluoghi maggiori, mentre nelle ore di morbida, non attrae nuova clientela al servizio offerto. Questa struttura del servizio è inadeguata alle esigenze di mobilità in un territorio avente le caratteristiche di quello Veneto;

. la complessità della gestione della circolazione, in ragione dei seguenti fattori:

- presenza sulla rete ferroviaria di una serie di gestori diversi, aventi differenti "missioni": lunga percorrenza (ES/AV) nazionale e internazionale; trasporto merci nazionale; trasporto pubblico di interesse regionale e locale. La coesistenza sulla rete di tale pluralità di attori condiziona la programmazione dei servizi regionali: istituire un'offerta con struttura stabile e cadenzata, significa per il servizio regionale e locale poter fissare i propri canali e quindi essere meno soggetto alle interferenze dovute a nuove o diverse richieste di terzi;

- la necessità di determinare delle priorità nelle relazioni da soddisfare, in conseguenza degli appuntamenti o coincidenze tra i diversi servizi ferroviari nelle stazioni;

- i vincoli e le prescrizioni tecniche che il gestore della rete RFI impone sia per motivi di sicurezza e manutenzione che di circolazione.

Lo studio, nel suo complesso, si è prefisso quindi di minimizzare dette criticità di offerta di servizi mediante l'adozione di un modello a struttura "cadenzata" - ovvero di una struttura di orario basata sulla regolarità, bidirezionalità e ricorsività dei servizi - coniugata allo studio degli "orologi" delle principali stazioni ferroviarie e all'utilizzo di materiale rotabile dedicato per relazioni.

Lo studio ha colto l'opportunità di estendere la proposta subito a tutto il territorio regionale evolvendosi rispetto all'impostazione originaria del progetto del S.F.M.R. che prevedeva un servizio inizialmente limitato alla sola area del Veneto centrale.

Il modello di offerta studiato prevede che i servizi cadenzati siano distinti in due categorie relative ad altrettante missioni e che costituiscono due veri e propri sottosistemi:

. **servizi lenti** che fermano in tutte le località;

. **servizi veloci**, fermano solo nelle località maggiori (capoluoghi di provincia, città aventi dimensioni importanti, stazioni nodo rispetto a linee affluenti).

Il sistema dei regionali lenti è previsto, laddove possibile, che s'interconnetta nelle stazioni nodo con il sistema dei regionali veloci e i servizi della lunga percorrenza; tali stazioni potranno così divenire, in un'ottica di riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico nel suo complesso, i principali luoghi di rendez-vous con il sistema automobilistico di linea urbano e extraurbano.

Lo Studio ha provveduto alla costruzione del quadro orario giornaliero di ogni singola linea/relazione avendo come obiettivo quello di soddisfare una pluralità di esigenze e vincoli, quali:

. le osservazioni e indicazioni formulate dalle Associazioni dei Consumatori;

. il contenimento dei costi per la Regione, pur mantenendo una produzione complessiva annua di servizi non dissimile da quella attuale;

. la domanda di mobilità anche sulla base delle frequentazioni rilevate con ciascun servizio.

Rispetto alla totale saturazione della proposta di orario cadenzato, di fronte alla necessità di effettuare delle scelte su determinati servizi da svolgere nell'arco della giornata, si è data priorità a quelli già presenti in offerta, e per i quali la domanda di mobilità si è nel tempo incentrata e sedimentata.

In relazione alle risorse disponibili, sarà possibile:

- occupare ogni singola traccia oraria prevista nel cadenzamento;

- aumentare l'arco dell'orario di apertura al servizio di ogni singola linea.

. L'ottimizzazione sia dei turni del personale di macchina e viaggiante, che del materiale rotabile disponibile all'esercizio, individuati comunque sulla scorta della domanda massima rilevata o attesa.

Con il presente provvedimento si tratta quindi di approvare il descritto Studio denominato "Servizi ferroviari d'interesse regionale e locale - Proposta di Orario Cadenzato"; la Relazione, i grafici e le tabelle descrittive dello Studio costituiscono l'**Allegato A** al presente provvedimento: per la tipologia e la dimensione di tali materiali l'**Allegato A** viene fornito su supporto informatico.

Il relatore conclude la propria relazione e propone all'approvazione della Giunta Regionale il seguente provvedimento.

LA GIUNTA REGIONALE

- Udito il relatore, incaricato dell'istruzione dell'argomento in questione ai sensi dell'art. 53, 4° comma, dello Statuto, il quale dà atto che la struttura competente ha attestato l'avvenuta regolare istruttoria della pratica, anche in ordine alla compatibilità con la vigente legislazione regionale e statale;
- Vista la L.R. n. 25/1998 e successive modificazioni ed integrazioni;
- Vista la DGR n. 1450 del 13 settembre 2011

delibera

1. di considerare le premesse parte integrante al presente provvedimento;
2. di approvare le risultanze delle attività svolte dal tavolo di lavoro, costituito come da DGR n. 1450/2011, relativamente all'adozione dell'Orario Cadenzato quale nuovo modello per l'offerta dei "servizi ferroviari di interesse regionale e locale" così come individuati all'**Allegato A** fornito su supporto informatico;
3. di incaricare la Direzione Regionale Mobilità per l'esecuzione del presente provvedimento ovvero per la predisposizione dei documenti e degli atti necessari per gli adempimenti conseguenti al presente provvedimento;
4. di dare atto che la presente deliberazione non comporta spesa a carico del bilancio regionale;
5. di dare atto che la Direzione Regionale Mobilità è incaricata dell'esecuzione del presente atto;
6. di pubblicare la presente deliberazione nel Bollettino ufficiale della Regione.

(Gli allegati citati nella relazione - Allegato A - sono disponibili presso la Direzione mobilità, *ndr*)