



## Trasporti:

# qualcosa si muove

Le politiche regionali dei trasporti, la cui spesa nel 2015 è stata pari a 549 ml di euro, si stanno ridisegnando sulla scia del nuovo assetto istituzionale che vede il Piemonte scomposto in area metropolitana, aree vaste nord ovest, sud est e sud ovest. Si è istituita l'agenzia della mobilità piemontese, partecipata al 25% da Regione e Torino città, all'11% dai comuni dell'area metropolitana, al 15% dagli enti del quadrante nord ovest, al 13% dai comuni del cuneese, all'11% dai comuni dell'astigiano e alessandrino. I comuni con più di 15.000 abitanti, dunque anche Saluzzo, avranno un delegato nell'assemblea.

Il consiglio di amministrazione dell'agenzia, formato da presidente più 4 consiglieri, coadiuvato da comitati tecnici territoriali, dovrà preparare le gare del trasporto pubblico ed efficientare il sistema fin da subito.

A livello metropolitano sono in fase di attuazione i progetti del sistema ferroviario metropolitano, del servizio notturno di Torino nei weekend, del bus a chiamata. Il sistema unificato nel governo dei trasporti ha prodotto rilevanti cambiamenti anche in provincia di Cuneo: da 4 stazioni appaltanti (Provincia, Cuneo, Alba, Bra) si è passati ad un bacino unico provinciale.

Che tutto ciò si traduca in risparmi ed efficienza lo dimostra il fatto che nella città di Cuneo si è passati da 23 a 10 linee, riorganizzate su nodi

strategici quali piazza Galimberti e ospedale.

In Regione stiamo lavorando al piano triennale dei trasporti 2016-2018: non dovendo più trattare con decine di stazioni appaltanti ma con un'unica agenzia della mobilità, sarà più facile andare incontro alle necessità degli utenti, con la dovuta attenzione ai servizi di trasporto nelle aree a domanda debole. L'innovazione tecnologica, con il biglietto elettronico e i servizi internet di ricerca percorsi, renderà più agevole l'uso dei mezzi pubblici.

Intanto si preparano i bandi di gara del trasporto suddivisi per area; trattandosi di gare europee ad alta complessità ci vorranno non meno di tre anni per l'affidamento dei servizi, con previsione del nuovo corso al 1° gennaio 2019.

Sarà un tempo dedicato, oltre che alle procedure di gara, a coinvolgere tutti gli attori del sistema e a forzare al massimo l'integrazione gomma-rotai, inducendo gli imprenditori del trasporto a investire sulla multi modalit . La remunerazione alle imprese dovr  essere tarata pi  sul servizio reso che sul numero di Km effettuati. Parimenti occorrer  trovare le risorse per sostituire i bus euro 1, fuori legge dal 1° luglio 2016, e garantire i livelli di occupazione.

Il nostro quadrante avr  pi  di altri bisogno di attenzione in quanto il 25% delle aree a domanda debole   concentrato nella nostra Provincia e da noi ha pesato in

modo intollerabile il taglio del trasporto su ferro. Voglio sperare che lavorando tutti nello scenario descritto, con una logica dove si vince tutti, a cominciare dall'ambiente (il bacino padano   una delle zone pi  inquinate d'Europa), sia possibile recuperare lo svantaggio accumulatosi.

La speranza si accompagna a dei fatti positivi: il consorzio Granda Bus   all'avanguardia nell'uso del biglietto elettronico che comporta comodit  per l'utente e recupero del 25% della tariffa per crollo dell'evasione; a Saluzzo si parla concretamente di movicentro nell'area della stazione ferroviaria non perch , come accaduto spesso in passato, vi siano dei soldi a bando, ma perch  l'amministrazione e gli imprenditori sono convinti che avere un polo intermodale gomma ferro sia strategico per la citt .

Questa operazione, alla quale si   lavorato per quasi un decennio,   un segnale che i privati, intravedendo la fine del monopolio di Trenitalia, considerano realistico gestire in modo unitario tratte su ferro e su gomma.

Stiamo infine lavorando per far s  che, dal prossimo anno, si attui per i viaggiatori saluzzesi la tariffazione integrata: il costo del viaggio gomma-ferro deve dipendere solo dalle zone di origine e di destinazione e non dal numero di mezzi di trasporto utilizzati.