

Presentato lo studio di un anello ferroviario di 160 chilometri in provincia di Cuneo

MetroGranda, recuperare le ferrovie dismesse per una nuova mobilità

Cuneo - Recuperare le ferrovie dismesse e le linee ferroviarie sopresse per costituire un anello ferroviario di 160 chilometri e 16 fermate, da Bra a Mondovì passando per le stazioni di Cuneo, Saluzzo, Savigliano, e un nuovo sistema integrato di mobilità pubblica che coinvolgerebbe buona parte del territorio della provincia di Cuneo.

La proposta arriva dallo studio "MetroGranda. Mobilità e territorio" realizzato dal Politecnico di Torino.

Enrico Giaccone
continua a pag. 7

Presentato lo studio di fattibilità MetroGranda, un anello ferroviario di 160 chilometri da Bra a Mondovì utilizzando le linee dismesse

Un nuovo sistema di mobilità pubblica

La tratta Ovest, da Bra a Mondovì, passando da Savigliano, Saluzzo e Cuneo, avrebbe 16 fermate

Segue da pag. 1

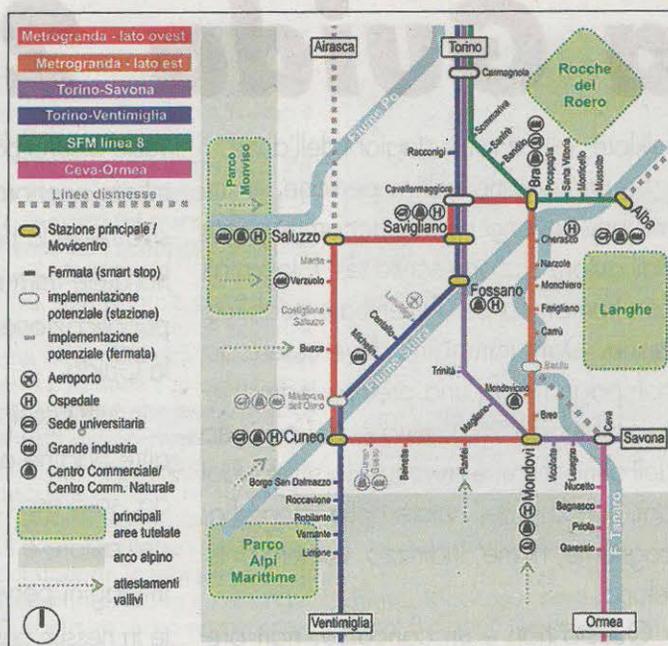
Presentato sabato 2 luglio nello spazio incontri della Fondazione Crc, con la partecipazione anche dei rappresentanti degli enti territoriali coinvolti, lo studio è stato realizzato dagli architetti Antonio De Rossi, Marco Barbieri, Mattia Giusiano e dall'ingegnere Nicola Coviello con il finanziamento della Fondazione Crc e dai Comuni di Cuneo, Fossano, Mondovì, Saluzzo e Savigliano ed è frutto di due anni di ricerche.

In particolare lo studio indaga la fattibilità e il percorso da intraprendere per trasformare alcune delle tratte ferroviarie sospese o dismesse in un sistema integrato di mobilità pubblica locale e ipotizza di riutilizzare le linee dismesse nel 2012 (Cuneo-Mondovì e Savigliano-Saluzzo-Cuneo) e la Bra-Ceva, integrate con altri servizi di mobilità pubblica.

L'anello ferroviario di 160 chilometri (16 fermate, una popolazione servita di 343.000 abitanti) unirebbe cinque delle sette sorelle cuneesi (Bra, Savigliano, Saluzzo, Cuneo e Mondovì), coinvolgendo il territorio alpino, la pianura e le colline di Langhe e Roero.

"MetroGranda - sottolineano gli autori nella presentazione dello studio - nasce da un'idea di largo respiro, che nello scenario economico attuale non è realisticamente pensabile costruire tutto e subito. Lo studio si è quindi concentrato su un possibile percorso per arrivare a MetroGranda, che parta dalla semplice riattivazione del trasporto passeggeri sulle tratte che attualmente ancora funzionano per il trasporto merci e che progressivamente porti al compimento dell'anello".

La prima operazione proposta dallo studio è la divisione di MetroGranda in due tratte: la tratta Ovest che da Bra arriva a Mondovì passando per Savigliano, Saluzzo e Cuneo (circa 100 km) e che potrebbe essere realizzata in tempi anche brevi e la tratta Est, che unisce Mondovì a Bra passando invece per la Val Tanaro (circa 60 km) che richiederebbe invece notevoli costi infrastrutturali,



rali, pari a circa 80 milioni di euro.

La tratta Ovest

"La tratta Ovest da Bra a Mondovì passando per Savigliano, Saluzzo e Cuneo può essere avviata domani: le linee ferroviarie sono ancora in uso per il trasporto merci e le stazioni in discreto stato".

Il costo stimato della riattivazione iniziale della linea sarebbe di circa 600.000 euro. L'ipotesi proposta dallo studio è di un servizio cadenzamento in 16 corse nei giorni feriali e 6 corse nei festivi lungo 10 fermate. Sei fermate (Bra, Cavallermaggiore, Savigliano, Saluzzo, Cuneo, Mondovì) avranno possibilità di facile interscambio di mezzi di trasporto. Quattro fermate (Verzuolo, Busca, Beinette, Pianfei) saranno ad elevata automazione. Le fermate di Bra, Cavallermaggiore, Cuneo e Mondovì fungeranno da nodo di cadenzamento integrato con gli altri servizi di mobilità mentre altre due (Verzuolo e Pianfei) permetteranno il cadenzamento interno.

I costi

L'intero anello avrebbe un costo di gestione annuale di 13,5 milioni, con un costo di 8,17 euro a chilometro, circa 10 euro in meno di quanto oggi viene riconosciuto dalla Regione a Trenitalia. Un costo ancora molto maggiore a

quello del trasporto su gomma, che può rendere di nuovo competitivo il servizio ferroviario.

La sostenibilità economica del servizio (quantificata per i servizi di mobilità pubblica in ricavi pari al 35% dei costi) sarebbe garantita in 7 degli 8 scenari ipotizzati con ricavi che superano il 40% dei costi.

"Non esiste un unico costo generale di MetroGranda perché MetroGranda non è un unico progetto ma piuttosto un percorso - si legge nello studio - Ogni scelta comporta costi infrastrutturali, costi di avvio e costi gestionali. Si tratta di prime indicazioni di ordini di grandezza (specie nel caso dei costi infrastrutturali) che andranno successivamente affinati nelle successive fasi progettuali".

Avviare MetroGranda dalla tratta Ovest non avrebbe costi infrastrutturali e avrebbe ridotti costi di avvio, ma solo costi gestionali (circa 8.500.000 euro) comprendenti il costo del servizio, il costo del lavoro e gli ammortamenti. Potenziare la tratta Ovest avrebbe costi molto variabili a seconda delle scelte, per lo più legati ai miglioramenti infrastrutturali. Si va dalla realizzazione di nuove fermate (150.000 euro) all'elettificazione della linea (50.000.000 euro).

Ricostruire la tratta Est avrebbe invece sia notevoli costi infrastrutturali (80.000.000 di euro ripartiti

su tre lotti) che costi gestionali (5.000.000 di euro, da sommare ai costi gestionali della tratta Ovest).

"Investire su questa tratta - sottolineano gli autori dello studio - ha senso solo se lo si considera un investimento per rilanciare il territorio attraversato e impedire ulteriori problemi di abbandono e relativi dissesti".

"In tutti gli scenari prospettati emerge che MetroGranda risulta competitiva nella sua prima fase di attuazione, ossia la tratta Ovest a trazione diesel con 10 fermate, mentre le diverse possibili implementazioni, sia ad Ovest che ad Est, manifestano i limiti dell'infrastruttura o della domanda di mobilità. Se il servizio base sembra effettivamente qualcosa che possa essere messo in attività in poco tempo, tutte le altre alternative comportano degli investimenti, a volte anche molto importanti sebbene paragonabili ad altri che stanno caratterizzando il territorio cuneese in questo periodo, che necessitano di una forte volontà territoriale".

Fattibilità

"L'integrazione gomma/ferro risulta basilare anche dal punto di vista gestionale. Se si vuole vincere la sfida della mobilità pubblica efficiente, bus e treni devono offrire un servizio integrato".

L'effettiva realizzazione di MetroGranda è però legata soprattutto alla capacità del territorio di lavorare insieme.

"MetroGranda è fattibile - ha detto l'assessore regionale ai Trasporti, Francesco Balocco - ma sarà determinante la coesione territoriale". Posizione ribadita nel corso del dibattito anche dagli intervenuti degli altri relatori e dei rappresentanti degli enti coinvolti.

Nella presentazione della ricerca si sottolineano anche le altre ricadute positive sul territorio, come i vantaggi infrastrutturali, quelli ambientali ed energetici e i vantaggi urbani e sociali, e i possibili potenziamenti successivi di MetroGranda. Ma il primo passo rimane la volontà comune di tutto il territorio.

Enrico Giaccone