

**CGIL**



**CGIL ZONA CANAVESE**



## ***ATTI DEL CONVEGNO***

***I trasporti pubblici  
a Ivrea e Canavese  
Il Futuro Possibile***

***Ivrea***

***27 novembre 2008***



# *I trasporti pubblici a Ivrea e Canavese Il Futuro Possibile*

**Convegno a Ivrea  
Venerdì 27 novembre  
Sala Cupola Centro Congressi la Serra**

Saluti Sindaco Ivrea Carlo Della Pepa

Ore 9.00: relazione Alfredo Ghella CGIL Canavese

Sono previsti interventi di:

- Daniele Borioli                      Assessore Trasporti Regione Piemonte
- Franco Campia                      Assessore Trasporti Provincia Torino
- Aldo Pavanello                      Direzione Regionale Trenitalia
- Francesco Bocchimuzzo          Dirigente R.F.I
- Giancarlo Guiati                      Presidente GTT
- Giovanni Nigro                      Presidente Agenzia Mobilità Metropolitana Torino
- Agostino Petruzzelli              Coordinatore per CGIL Canavese Settore Trasporti
- Paolo Meo                              Associazione Utenti Ferrovia
- Davide Masera                      Segretario Generale FILT Torino
- Giovanna Codato                    Assessore Trasporti Comune Ivrea
- Sindaci del Canavese

Ore 13.00 conclusioni

***Donata Canta Segretaria Generale CGIL Provinciale.***

## PRESENTAZIONE

Questa giornata di confronto sul tema dei trasporti pubblici a Ivrea e Canavese è stata preparata dalla Camera del Lavoro di Torino e dalla CGIL del Canavese.

Il tema dei trasporti e della mobilità ha sempre suscitato circoscritti interessi e scarsi entusiasmi, in quanto materia ritenuta specialistica, settoriale, molte volte troppo appiattita sulle specifiche politiche delle infrastrutture e dei lavori pubblici.

La CGIL ritiene che nel Canavese il tema della mobilità urbana ed extraurbana costituisca oggi un fattore centrale e in parte determinante della configurazione sociale del nostro territorio, degli assetti funzionali dei sistemi insediativi e delle sue tendenze evolutive, determinate anche in virtù dei vantaggi o degli svantaggi di accessibilità che ne conseguono.

La mobilità va dunque assunta in tutta la sua forte consistenza e complessività, per capire e promuoverne la necessaria evoluzione rispetto ai cambiamenti sociali in atto oggi molto forti nel territorio canavesano.

Occorre definire unitamente gli strumenti necessari e disponibili per governare questi processi, intrecciando sul tema dei trasporti le politiche regionali, provinciali e locali, in un territorio di notevole estensione territoriale ma molto parcellizzato come insediamenti abitativi.

Quasi un terzo della popolazione del Canavese è insediata in piccoli o piccolissimi comuni montani, con molte difficoltà di collegamenti con i centri di fondo valle, la città di Ivrea e Torino.

Occorre un sistema di trasporti che si integri e che non segua le localizzazioni delle attività produttive sul territorio, ma al contrario funga da supporto nella programmazione urbanistica e nella definizione delle politiche ambientali derivanti dagli insediamenti industriali.

In questo quadro diventa centrale la questione della connettività tra le reti del trasporto locale, condizione fondamentale per definire una struttura territoriale reticolare tale da incentivare il trasporto collettivo rispetto a quello privato.

Occorre definire soluzioni atte a favorire un miglioramento dei servizi di trasporto, migliorandone l'accessibilità sul territorio, riducendo nel contempo la pressione veicolare sulla rete viaria.

La qualità della vita in Canavese può migliorare se assicurata da un sistema di trasporti locali urbani ed extraurbani che risponda al meglio alle esigenze degli utenti e si integri con le esigenze del territorio.

Riteniamo dunque che siano maturi i tempi perché il Canavese possa dotarsi di un sistema di trasporti in grado di favorire le relazioni sociali a tutti i livelli.

## INDICE

|  |         |
|--|---------|
| Saluti del Sindaco di Ivrea - Carlo Della Pepa   | pag. 1  |
| Relazione introduttiva Alfredo Ghella, CGIL Canavese   | pag. 2  |
| Intervento di Giovanna Codato, assessore ai Trasporti del Comune di Ivrea                          | pag. 15 |
| Intervento di Daniele Borioli, assessore ai Trasporti della Regione Piemonte                       | pag. 18 |
| Intervento di Giovanni Nigro, presidente dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana di Torino      | pag. 24 |
| Intervento di Giancarlo Guiati, presidente del Gruppo Torinese Trasporti                           | pag. 30 |
| Intervento di Davide Masera, segretario generale della FILT-CGIL Piemonte                          | pag. 35 |
| Intervento di Paolo Meo, per l'Associazione Utenti Ferrovia Chivasso-Ivrea-Aosta                   | pag. 40 |
| Intervento di Aldo Pavanello, per la Direzione regionale di Trenitalia                             | pag. 43 |
| Intervento di Francesco Bocchimuzzo, per la Direzione regionale di RFI - Rete Ferroviaria Italiana | pag. 45 |
| Intervento di Franco Campia, assessore ai Trasporti della Provincia di Torino                      | pag. 47 |
| Intervento di Agostino Petruzzelli, coordinatore settore trasporti CGIL Canavese                   | pag. 51 |
| Conclusioni di Donata Canta, segretaria generale della CGIL Provinciale di Torino                  | pag. 53 |

## Saluti del Sindaco di Ivrea - Carlo Della Pepa

Vorrei ringraziare la CGIL che ci da questa mattina ci da l'occasione di riflettere su un tema così importante quale il servizio pubblico di trasporto.

Vorrei ringraziare anche, perché sono presenti in sala e poi intervengono, l'assessore Borioli e l'assessore Campia, il presidente GTT Guiati, e tutte le persone che in queste settimane ci hanno aiutato a fare un grosso cambio nella Città di Ivrea che è l'attivazione del Movicentro.

Il Movicentro era stato individuato, progettato e costruito dalla precedente amministrazione e verrà inaugurato ufficialmente domani. Chi frequenta Ivrea sa che il Movicentro è ormai diventato parte integrante del trasporto pubblico.

In realtà, l'attivazione del Movimento, che ha comportato una serie di problematiche non indifferenti affrontate prima di tutto dall'assessore Codato, che poi interverrà e che ringrazio pubblicamente, ha portato a una situazione di gestione del traffico urbano estremamente interessante: non so se avete notato, ma in queste settimane il traffico urbano su via Torino e zona Stazione è sostanzialmente diminuito.

Il trasporto pubblico è, per la nostra amministrazione, un punto centrale: abbiamo lavorato sul trasporto su gomma e abbiamo iniziato ad avere dei rapporti per quanto riguarda la ferrovia.

Noi riteniamo che la ferrovia sia un'infrastruttura estremamente importante, anche indirettamente, per preservare alcune realtà, come ad esempio l'Università. Ma la ferrovia è anche un nodo importante per tutto lo sviluppo del territorio.

E' un'infrastruttura che riteniamo estremamente importante, da valorizzare, per mantenere un interesse dell'imprenditoria per il territorio.

Da questo punto di vista vediamo con interesse quello che Regione e Ferrovie hanno ipotizzato, è cioè finalmente il ripristino del ponte sul Chiusella e l'ipotesi di lunetta di Chivasso: un intervento che sicuramente lascia anche alcuni dubbi ma sul quale vale la pena di ragionare laicamente.

Sicuramente il raddoppio della ferrovia sarebbe un intervento estremamente importante, ma tant'è che i finanziamenti sono per gli altri due interventi.

Sicuramente l'intervento per il ponte sul Chiusella, per il nostro territorio, è da attuare quanto prima.

Noi crediamo che questa rete di trasporti pubblici si debba integrare con una mobilità sostenibile, fatta anche di punti di attestamento, di parcheggi, possibilmente anche di piste ciclabili, che in qualche modo possano favorire l'utilizzo di mezzi più ecocompatibili.

Quindi è con estremo piacere che partecipiamo a questa riflessione che facciamo qui oggi, che può inserirsi nel lavoro che l'amministrazione di Ivrea ha iniziato in questi mesi a fare e che continuerà a fare.

Perché, ripeto, riteniamo il trasporto pubblico un importante tassello di sviluppo del territorio. Grazie.

## Relazione introduttiva Alfredo Ghella, CGIL Canavese

Questa relazione è frutto di un lavoro collettivo della CGIL territoriale. Naturalmente è aperta ai più svariati contributi, con dei consigli dati dalla Camera del Lavoro di Torino. E' qui presente Donata Canta, segretaria generale della Camera del Lavoro di Torino, che concluderà i nostri lavori.

Ora leggerò la relazione, anche se è stata consegnata all'ingresso, perché mi sembra necessario seguirla visto che ha dei dati molto tecnici che noi abbiamo ritenuto importante portare per avere un quadro complessivo della situazione del trasporto ferroviario e su gomma del nostro territorio.

### PERCHÈ QUESTA INIZIATIVA

La giornata di discussione che oggi proponiamo vuole affrontare i problemi del trasporto collettivo delle persone nel territorio del Canavese.

Vogliamo fare un quadro della situazione del trasporto pubblico nel nostro vasto territorio. Il Canavese ha un territorio molto variegato, con più di cento Comuni, tra l'altro Comuni anche molto piccoli, il 40% dei quali nelle 5 Comunità Montane, oggi poi più o meno riunificate. Il Canavese quindi è caratterizzato da una forte dispersione sia abitativa, sia dei centri di attrazione della mobilità, siano essi luoghi di lavoro o di studio e servizi, generalmente intesi.

Vogliamo inoltre proporre alcune soluzioni ai problemi della mobilità collettiva, ben sapendo che la complessità dei problemi che oggi affronteremo non potranno avere soluzioni immediate, ma crediamo indispensabile iniziare ad affrontarli e tentare di trovare almeno alcune soluzioni.

### L'IMPORTANZA DEL TRASPORTO PUBBLICO

Negli scorsi mesi si è assistito ad un significativo aumento della domanda di trasporto pubblico.

La ragione è presto detta: nei mesi scorsi, l'aumento del prezzo dei combustibili ha portato centinaia di migliaia, se non milioni, di cittadini italiani a cercare modalità di trasporto meno onerose, in una situazione economica nella quale si aggrava costantemente, da anni, l'impoverimento delle famiglie.

Con la crisi oggi in atto le prospettive si fanno ancora più pesanti per intere categorie sociali a partire dai lavoratori e pensionati.

Nonostante il peso della crisi favorisca l'interesse dei cittadini per il trasporto pubblico occorre precisare che lo stesso era già utilizzato da un numero molto elevato di persone.

Secondo i dati del Censis la mobilità pendolare nel nostro Paese (ovvero gli spostamenti giornalieri sistematici per motivi di studio o lavoro al di fuori del proprio Comune) è passata da 8,7 milioni di persone nel 1991, a 9,6 milioni del 2001 per arrivare a 13,1 milioni del 2007.

Questa "fetta" molto significativa di popolazione vive ogni giorno sulla propria pelle le difficoltà e le disfunzioni del trasporto pubblico.

La qualità della vita di tutte queste persone è condizionata dai problemi del tempo, spesso molto alto, trascorso sui mezzi pubblici, molte volte in condizioni di sovraffollamento, quasi sempre con l'angoscia di arrivare in ritardo al lavoro.

Tutt'altro che trascurabile è il problema dei costi che, sebbene assolutamente competitivi con quelli del trasporto individuale, rappresentano un costo significativo nei bilanci familiari.

Ma la qualità e l'efficienza del trasporto pubblico influenzano in realtà la qualità della vita di tutti i cittadini, anche di quelli che utilizzano i mezzi pubblici sporadicamente o, magari, mai.

Anche senza citare i problemi di inquinamento atmosferico e da rumore generati dall'uso dell'auto privata, va considerato che se non ci fosse una quota di mobilità a carico del trasporto collettivo ormai, nelle città, sarebbe complicato, se non quasi impossibile muoversi.

E' del tutto evidente, nel contempo, che spostare verso la mobilità collettiva, cioè verso il trasporto pubblico, quote significative di mobilità individuale migliorerebbe la qualità della vita di tutti noi.

Nonostante l'importanza del ruolo rivestito dal trasporto pubblico, non si può non notare la scarsa importanza che ha, storicamente, questo tema nel dibattito politico e sindacale.

L'attenzione quasi esclusiva verso gli interventi in tema di viabilità ha portato non solo a penalizzare in modo evidente il sistema ferroviario, ma ha lasciato in una situazione di quasi abbandono, almeno nella percezione collettiva, il tema dello sviluppo del trasporto pubblico su gomma.

Anche il sindacato confederale ha sottovalutato in questo territorio l'importanza del trasporto pubblico - è un'autocritica che ci facciamo senza troppi problemi, perché bisogna anche ammettere i propri limiti - senza intervenire sui problemi della pianificazione e sviluppo del servizio pubblico.

E' invece cresciuto, negli ultimi anni, il fenomeno della costituzione di comitati spontanei di pendolari, soprattutto sulla rete ferroviaria.

Ormai quasi tutte le linee del Piemonte, ma anche in altre regioni, esistono comitati spontanei e associazioni strutturate che si battono per migliorare il trasporto su ferro e che, talvolta, hanno ottenuto importanti risultati.

La stessa Regione Piemonte, recentemente, ha dato riconoscimento formale alle organizzazioni dei pendolari costituendo un "forum", strumento di dialogo e partecipazione dei pendolari alle scelte in tema di trasporto ferroviario regionale.

### **COSTRUIRE UNA INIZIATIVA SINDACALE SUL TP**

Come Organizzazione Sindacale, noi crediamo di potere e dovere svolgere un ruolo importante per valorizzare il trasporto pubblico.

In questo contesto, un ruolo significativo viene svolto dai comitati di pendolari, che devono essere sostenuti ed estesi in particolare tra gli utenti dei servizi su gomma.

Molto interesse sul tema del trasporto pubblico c'è da parte di Legambiente che da alcuni anni organizza una campagna specifica sul tema, conosciuta come "Pendolaria".

Prima di tutto, però, è necessario costruire un nostro punto di vista "Sindacale", su queste tematiche.

Non dimentichiamo che gli utenti dei trasporti pubblici, i pendolari, sono in larga parte lavoratori che organizziamo nei luoghi di lavoro, studenti e pensionati.

### **LA SITUAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO NEL CANAVESE**

Il territorio che analizziamo in questo convegno è servito:

- da tre linee ferroviarie:
  - ◆ Torino – Chivasso – Ivrea – (Aosta) > gestita da Trenitalia
  - ◆ Torino – Settimo – Rivarolo – Cuornè – Pont Canavese > gestita da GTT
  - ◆ Torino – Ciriè – Germagnano – Ceres > gestita da GTT
  
- un solo servizio urbano degno di questo nome, a Ivrea, gestito da GTT
- un numero elevato di autolinee extraurbane gestite da molte diverse aziende, pubbliche e private

Elencata in questo modo, l'offerta di servizi di trasporto pubblico nel Canavese appare sufficientemente vasta e articolata, e probabilmente più ricca di quella di altri territori. In realtà, le criticità sono molte e crediamo che molto si possa e si debba fare per migliorare l'offerta di trasporto pubblico.

## IL SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO

La nostra analisi non può non tenere conto del progetto che riteniamo più importante nel settore del TP e che è destinato, se verrà attuato nella sua interezza e nei tempi previsti, a modificare radicalmente l'utilizzo dei mezzi pubblici nell'area metropolitana torinese e nella provincia di Torino.

Parliamo del progetto di Servizio Ferroviario Metropolitano, un progetto di ampio respiro volto a potenziare il trasporto su ferro, sfruttando al meglio gli interventi in corso di realizzazione sul nodo ferroviario di Torino.



L'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, che ha presentato il progetto SFM in un convegno svoltosi nel novembre 2007 ha disegnato l'architettura e lo sviluppo del sistema di trasporto pubblico ponendo l'SFM quale primo livello dei trasporti pubblici dell'area metropolitana torinese, integrandolo strettamente con la rete urbana composta dalla metropolitana, dalle linee tranviarie e dalla fitta rete di autobus.

L'architettura del sistema si basa sulla ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture esistenti potenziando e riorganizzando i servizi ferroviari attuali. Infatti la struttura portante del Sistema Ferroviario Metropolitano sono, oltre alle linee Torino-Susa e Torino-Pinerolo-Torre Pellice, proprio quelle che ci interessano direttamente e cioè la Torino-Chivasso-Ivrea, la



Pont-Rivarolo-Torino-Chieri e la Torino-Ciriè-Germagnano con la riapertura dell'ultima tratta verso Ceres attesa da anni e realizzata il 17 novembre scorso.

A regime, il Servizio Ferroviario Metropolitano sarà costituito da 4 linee di Ferrovia Metropolitana che si sviluppano per una lunghezza complessiva di 210 chilometri su un'area entro un raggio di circa 50 km da Torino:

- FM1 Chieri – Rivarolo (con estensione a Pont Canavese)
- FM2 Pinerolo – Germagnano (con estensione a Ceres)
- FM3 Avigliana – Torino Stura
- FM4 Carmagnola – Torino Stura (con estensione a Chivasso e Ivrea)

Alle linee citate, si aggiunge una quinta linea, la FM5, che collega Orbassano a Stura, studiata per soddisfare le esigenze di trasporto del bacino di Orbassano e dell'ospedale San Luigi, ma anche in previsione del possibile sviluppo di importanti attrattori di traffico come la eventuale nuova collocazione urbanistica della Città della Salute.

I treni del Sistema Ferroviario Metropolitano effettueranno tutte le 46 fermate, di cui 25 nell'area metropolitana, con una velocità commerciale pari a circa 50 km/h. Ogni linea ha una capacità di circa 68.000 posti/giorno, adeguata a servire direttrici con mobilità motorizzata fino a 40-50 mila viaggi/giorno.

Sistemi analoghi con offerta cadenzata e coordinata hanno registrato il più che auspicato incremento della domanda servita (Zurigo circa 60 % in 10 anni e Renania circa 90 % in 6 anni).

La realizzazione del Sistema Ferroviario Metropolitano si prevede avvenga in due fasi, una di avvio ed una definitiva.

La fase di avvio del SFM potrà entrare in vigore al termine dei lavori del passante di Torino, indicativamente nel 2012. Questa fase prevede caratteristiche analoghe a quelle del servizio definitivo, cadenzato e a maggiore frequenza, ma su una base territoriale ridotta.

A regime sarà possibile su ogni linea del Sistema Ferroviario Metropolitano far circolare 80 treni/giorno con treni cadenzati ogni 20 minuti nelle ore di punta e ogni 40 minuti nelle ore di morbida, senza interruzioni grazie allo spostamento dei periodi di manutenzione programmata. Nella parte centrale urbana, tra le stazioni di Porta Susa e Stura, si realizzerà così un servizio cadenzato da 3 a 6 minuti in ora di punta.

La cifra stimata dei costi per gli interventi infrastrutturali da realizzare per rendere possibile questo tipo di esercizio è 300 milioni di Euro.

Per tutte le tratte a binario unico delle 4 linee del SFM è previsto, a regime, il raddoppio dei binari: fino a Pinerolo, fino a Rivarolo e fino a Germagnano.

Nel dicembre 2007 la Regione Piemonte ha annunciato i primi stanziamenti:

- 11 milioni per l'acquisto del nuovo materiale rotabile dedicato al SFM;
- 15 milioni per il progetto preliminare e definitivo per consentire l'inserimento della linea Torino-Ceres all'interno del passante;
- 12 milioni per la progettazione e realizzazione del raddoppio della ferrovia canavesana tra Settimo e Volpiano: circa 7 km di tratta sulla quale, prima di dare il via al raddoppio, verranno realizzati lavori per adattare le opere minori, non idonee per il passaggio di una linea a doppio binario;
- 4,5 milioni andranno a coprire la progettazione definitiva del raddoppio della ferrovia Torino-Pinerolo e la progettazione preliminare e definitiva dell'interramento della linea a Nichelino, nel tratto compreso tra il confine con Moncalieri e l'attraversamento della tangenziale sud.

Nel progetto di Servizio Ferroviario Metropolitano, le linee che svolgono servizio regionale e di lunga percorrenza effettuano solamente le fermate in alcune stazioni principali e nei punti di ingresso dell'area metropolitana.

Queste vengono denominate stazioni porta, e in esse avviene l'interscambio con il SFM.

Le 3 stazioni porta sono Chivasso, Carmagnola e Avigliana.

Salta agli occhi, dunque, una contraddizione del progetto di SFM e dei primi interventi strutturali finanziati, rispetto all'inserimento di Ivrea nel progetto: non solo non è stato previsto, in questa prima fase, alcun intervento per il raddoppio dei binari della Chivasso-Ivrea, ma addirittura si sta progettando un raccordo, la cosiddetta "lunetta", che serve a bypassare la stazione porta, Chivasso, del Servizio Ferroviario Metropolitano.

E, più in generale, non è chiaro come verrà organizzato e potenziato il TP ferroviario da qui al 2012-2018, cioè se sarà possibile trovare soluzioni che ovvino alle carenze attuali, come la frequenza e la puntualità delle corse da Ivrea e gli altri centri tra Ivrea e Chivasso verso Torino, piuttosto che alla totale assenza di servizi *trasversali* tra il Canavese e il resto della provincia di Torino (l'aeroporto di Caselle, ad esempio). È una questione di fattibilità tecniche, ma anche di scelte politiche.

## UNA ANALISI PUNTUALE SU STATO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

### – La ferrovia Torino-Ivrea-Aosta

Ma vediamo in dettaglio la situazione della linea ferroviaria che serve Ivrea.

La linea è stata elettrificata nella tratta da Chivasso a Ivrea a fine 2006. Da giugno 2007 i treni cosiddetti locali da e per Chivasso sono effettuati con materiale a trazione elettrica, mentre quelli cosiddetti diretti Aosta-Torino e viceversa continuano ad essere effettuati con locomotori a trazione termica (diesel) poiché la tratta Ivrea-Aosta non è stata elettrificata.

Nei giorni feriali 11 coppie di diretti con cadenza oraria percorrono la tratta completa Aosta-Torino e viceversa, con tempi di percorrenza da Ivrea a Torino Porta Susa (56 chilometri) di 50 minuti per i diretti che non fanno fermate intermedie tra Ivrea e Chivasso.

Vi sono inoltre, sempre nei giorni feriali, 13 coppie di locali, anch'essi cadenzati, tra Ivrea e Chivasso, coordinati a Chivasso (per la verità con qualche disagio in termini di coincidenze perse) con gli interregionali Torino-Milano.

Sulla tratta Ivrea-Aosta, i locali nei giorni feriali sono 8 coppie.

A completamento dell'offerta, ci sono alcune corse di autobus sostitutivi nelle ore di morta e di manutenzione, ed una coppia di diretti Ivrea-Torino di recente istituzione.

Su questi oltre 60 treni giornalieri il traffico di passeggeri è di circa 16 mila presenze, ovviamente nelle due direzioni.

Si tratta di un servizio molto fitto, difficilmente reggibile su una linea a binario unico.

Ed infatti il problema più importante sulla Aosta-Torino sono proprio i ritardi: qualsivoglia problema riscontrato da un treno si ripercuote sull'intera circolazione a causa della necessità di rispettare gli incroci.

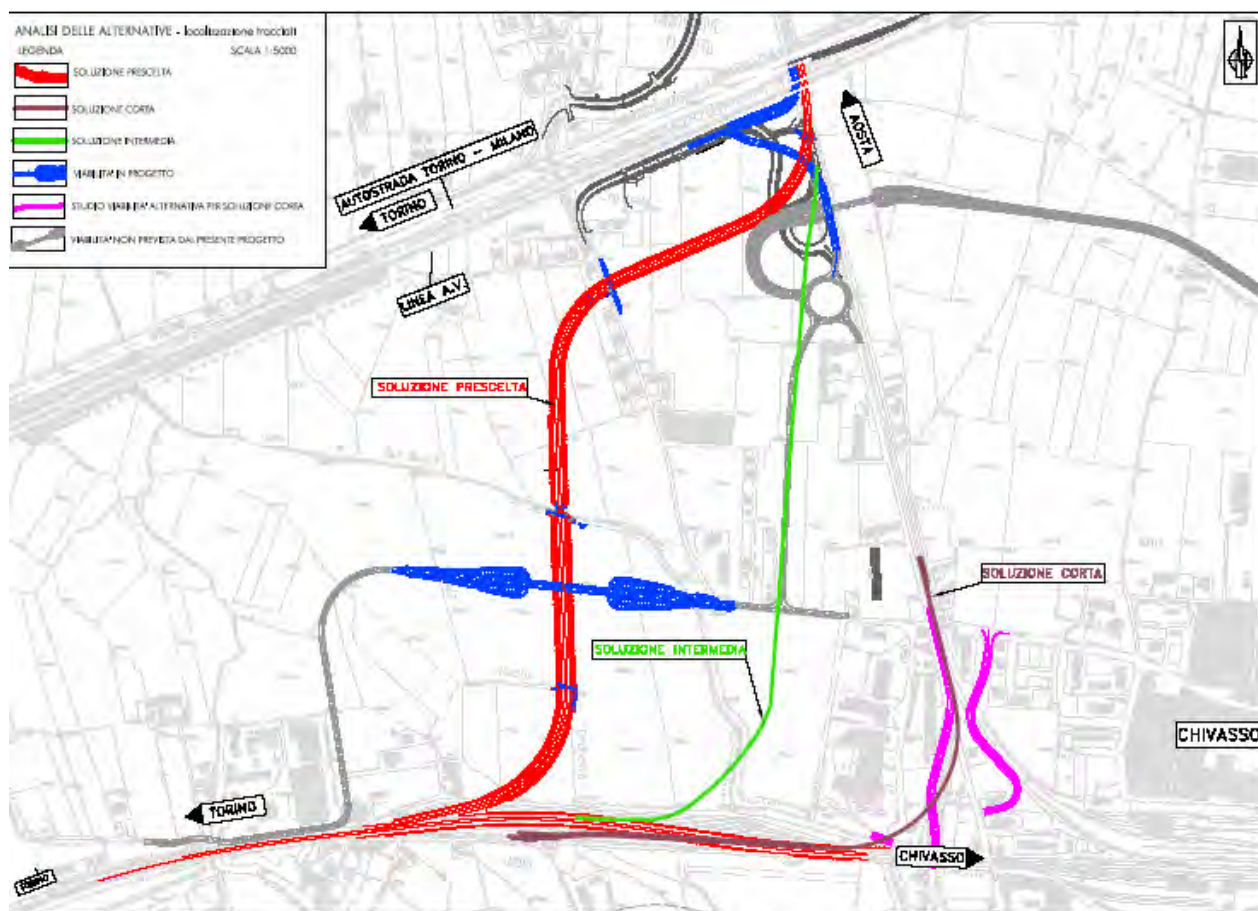
Tra le cause dei disservizi, un ruolo importante è rivestito dai passaggi a livello, soggetti a molti guasti: ce ne sono più di 30 tra Chivasso e Ivrea, la metà dei quali tra Strambino e Ivrea; circa altri 40 tra Ivrea e Aosta.

L'altro problema considerato con maggior attenzione da tutti è il rallentamento al quale sono sottoposti i mezzi nell'attraversamento del ponte sul Chiusella, nel tratto tra Ivrea e Strambino: ponte "provvisorio" costruito a seguito dei fatti alluvionali del 2000, e dopo molti mesi di chiusura della linea tra Strambino e Ivrea. Qui il tempo aggiuntivo alla percorrenza è

valutabile intorno ai 2/3 minuti, a seconda della composizione dei treni (maggiore per i diretti composti da più carrozze).

Come certamente tutti i presenti sanno, per questa linea è in corso da qualche anno una discussione molto accesa su come impiegare il finanziamento di 40 milioni di euro che è stato messo a disposizione dell'ammodernamento della ferrovia Aosta-Torino grazie ad un emendamento alla legge finanziaria del 2007 proposto dai parlamentari valdostani e approvato dal governo.

Un accordo tra le Regioni Piemonte e Valle d'Aosta ha deciso che l'intervento maggiormente prioritario è la costruzione della cosiddetta "lunetta" di Chivasso, un tratto ferroviario di raccordo della Aosta-Chivasso con la Torino-Milano che eviterebbe l'inversione di marcia dei treni nella stazione di Chivasso con la conseguenza, però, di eliminare la fermata di Chivasso.



Il costo del raccordo, 1600 metri di binario unico, sarebbe di quasi 26 milioni di euro e, secondo RFI, sarebbe pronto nel 2013.

L'altro intervento previsto dall'accordo tra le regioni è appunto il rifacimento del ponte sul Chiusella, che costerebbe 6 milioni di euro, ma del quale non si conoscono le tempistiche, mentre il resto dei 40 milioni spendibili se ne andrebbe in progettazioni preliminari, tutti riguardanti la tratta valdostana: per una variante tra Verrès e Châtillon e per la elettrificazione del tratta Ivrea-Aosta.

Non vogliamo qui schierarci a favore o contro la "lunetta" di Chivasso.

Ci limitiamo a segnalare l'incongruenza del progetto lunetta con quello del Servizio Ferroviario Metropolitano, prima descritto. Inoltre, la perdita della fermata di Chivasso per i diretti (mentre i "locali" Ivrea-Chivasso dovrebbero, in ogni caso, continuare ad utilizzare il vecchio tracciato) in assenza di soluzioni alternative (quali l'istituzione delle fermate a Settimo o a Stura per tutti i treni quale nuovo punto di coincidenza), significherebbe perdere

la relazione con gli interregionali Torino-Milano, nonché con le linee per Casale-Alessandria e per Asti.

In ogni caso, riteniamo che sia assolutamente prioritario individuare le risorse per procedere al raddoppio dei binari tra Chivasso e Ivrea, in modo da poter inserire la linea nel SFM, l'unica soluzione che possa garantire più corse, più affidabili e puntuali.

#### – **La ferrovia Torino-Rivarolo-Cuornè-Pont Canavese**

Anche questa linea è stata elettrificata, in tempi di poco precedenti a quelli della Chivasso-Ivrea, allo scopo di un futuro inserimento nel Servizio Ferroviario Metropolitano di Torino.

Il numero di corse nei giorni lavorativi tra treni e autobus sostitutivi è di poco inferiore a 20 in entrambe le direzioni, tutti locali (cioè con fermata in tutte le stazioni).

I tempi di percorrenza tra Rivarolo e Torino Porta Susa (33 chilometri) sono di circa 50 minuti in treno.

Oltre a segnalare l'assoluta carenza di servizi su ferro tra le 8.30 e le 12, che va risolto se si punta a sottrarre quote di trasporto all'auto privata, anche su questa linea il problema più sentito è quello dei ritardi, e anche in questo caso la principale causa è il binario unico, che si somma all'intasamento della tratta Settimo-Torino, condivisa da regionali GTT, regionali Trenitalia, IC, Eurostar Alta Velocità...e pure dal TGV!

Quello del quadruplicamento della tratta Chivasso-Torino Stura è un problema che riguarda più in generale tutti i servizi ferroviari che giungono nel nostro territorio, e che non è risolto dai lavori del passante ferroviario.

Lo stesso progetto di SFM limita il servizio con cadenzamento ogni 20 minuti sulla direttrice di Chivasso alla stazione di Torino Stura, mentre è del tutto evidente che su questa direttrice l'utenza giustifica ampiamente la frequenza indicata.

Lo ribadiamo: il problema irrisolto, ad oggi, è che tra Stura e Chivasso, una delle tratte più intasate della Regione, è indispensabile avere a disposizione due binari in più, non diversamente da quanto nella vicina Lombardia è stato dopo anni ottenuto sulla tratta Lambrate-Treviglio.

Se così non fosse, anche il prospettato raddoppio della tratta Settimo-Rivarolo, già richiamato illustrando il progetto di SFM, sarebbe insufficiente a garantire che sulla Canavesana possano un giorno viaggiare 3 treni all'ora nelle due direzioni negli orari di punta.

#### – **La ferrovia Torino-Ciriè-Germagnano**

Su questa linea, di grande importanza perché assicura il collegamento con l'aeroporto di Caselle, sono stati effettuati da GTT importanti investimenti negli anni scorsi.

Il servizio effettuato è di tipo cadenzato, già sul modello del SFM, con treni ogni 30 minuti che fermano in tutte le stazioni.

Si tratta di un bacino di 180mila abitanti, 3 milioni di passeggeri dell'aeroporto, i futuri 4mila lavoratori dell'Alenia di Caselle e San Maurizio. Le potenzialità sarebbero enormi, grazie alla capillarità delle fermate sul territorio e alla frequenza del servizio (pur carente anche qui, lo sottolineiamo, tra le 9 e le 12).

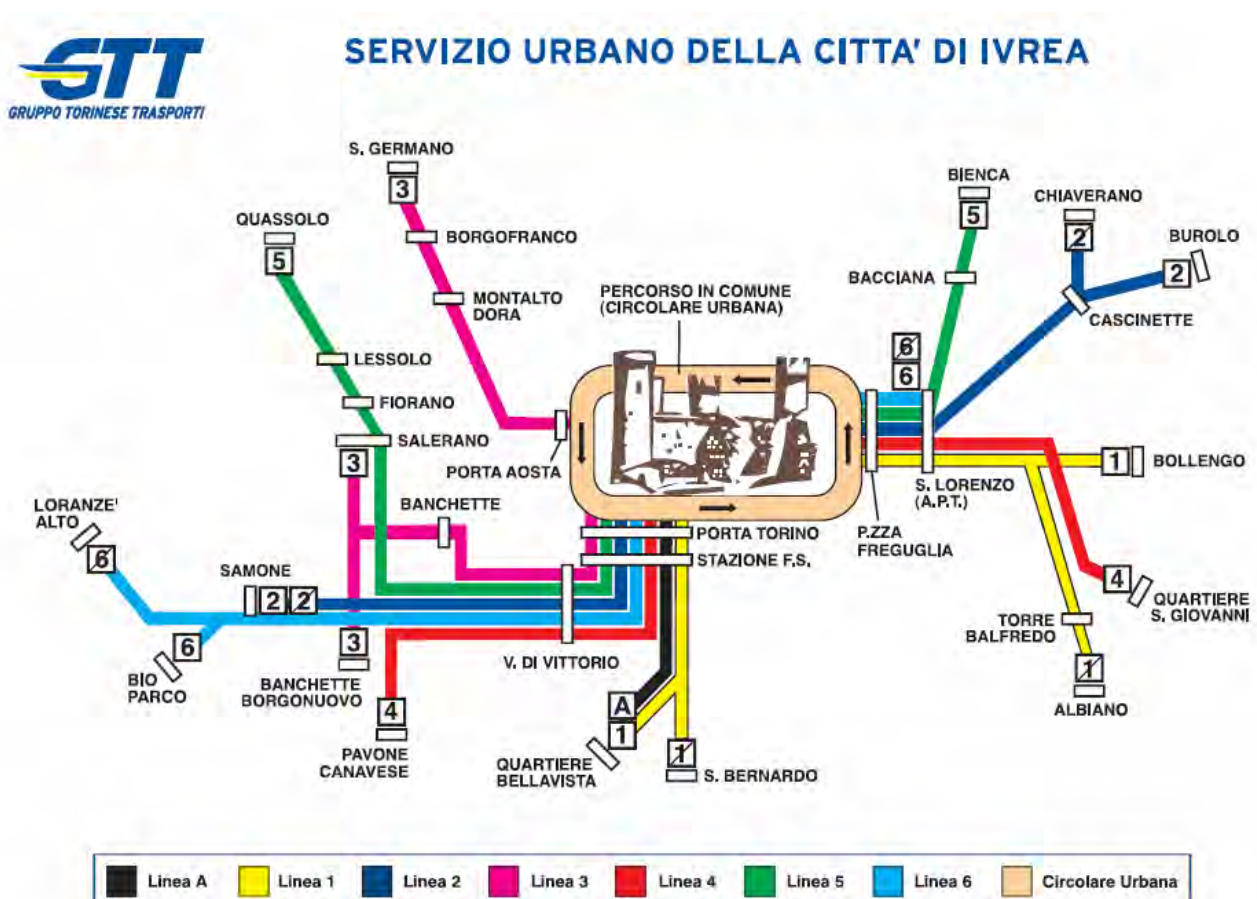
E invece tra il 1990 ed oggi, i dati dimostrano che il numero di passeggeri è crollato da quando, con la promessa di far arrivare a breve i treni a Porta Susa, il capolinea venne “temporaneamente” arretrato dalla vecchia stazione di Porta Milano a Torino Dora. Perché?

L’attestamento Torino Dora GTT (una stazione decisamente periferica, per di più ora separata da una strada e da un ponte da Torino Dora RFI) limita fortemente l’utilizzo della linea. Siamo consapevoli che il problema potrà avere soluzione solo ad ultimazione dei lavori del passante, ma chiediamo chiarezza sui finanziamenti, sulle tempistiche, sulle alternative, soluzioni delle quali da mesi si legge (tram-treno, tunnel di corso Grosseto, ecc).

Inoltre, per gli utenti di oggi, non crediamo si possa pensare soltanto a quello che avverrà dopo il 2012-2018! E’ del tutto legittima la richiesta inoltrata alcuni mesi fa dalle organizzazioni sindacali, e finora senza riscontro, di sperimentare soluzioni alternative immediate, come per esempio una navetta automobilistica che da Dora GTT porti senza fermate a Porta Susa, Porta Nuova e al centro di Torino. Che è poi dove i pendolari devono andare, e da dove i passeggeri per l’aeroporto devono partire per andare a Caselle. Questo è noto a tutti, dato che la scorsa estate, chiusa la linea per lavori, le corse automobilistiche non a caso arrivavano a Porta Susa, e non a Dora.

## I SERVIZI SU GOMMA

Passiamo ora ad una analisi dei servizi di autolinee, iniziando da quello suburbano di Ivrea.



Abbiamo già detto che consideriamo il servizio che collega Ivrea con gli altri centri dell’eporediese un servizio di alta qualità se rapportato a quello di altri centri analoghi della provincia di Torino, e che quindi la nostra priorità è la difesa della qualità di questo servizio.

Riteniamo però anche che sarebbe perdente una difesa “passiva” del servizio urbano di Ivrea, e che al contrario, affinché possa reggere nei prossimi anni, sia necessario correggerne i difetti e migliorare la qualità dell’offerta.

Il servizio si articola su 5 linee principali, una delle quali definita “circolare”.

Da qualche anno sono state inserite nel servizio suburbano due linee (numero 5 per Quassolo e 6 per il Bioparco di Collettero Giacosa) che precedentemente erano considerate e tariffate come linee extraurbane, conservando però le caratteristiche di un servizio non cadenzato, a differenza delle 5 linee “storiche”.

I problemi del servizio suburbano non possono essere taciuti.

Il cadenzamento ogni mezz’ora assicura certamente un servizio di qualità, di nuovo, lo ripetiamo, se rapportato a quello ben più rado, se non del tutto assente, di altri centri piemontesi.

Il servizio è però utilizzato, in massima parte, da coloro che non hanno la possibilità di muoversi con il mezzo privato. Gli utenti sono soprattutto gli studenti, le donne, gli anziani.

Gli autobus sono invece poco frequentati dalla parte più attiva della popolazione dell’eporediese, che preferisce l’auto privata, con i ben noti effetti sul congestionamento del traffico di Ivrea e sul conseguente inquinamento.

Certamente causa principale della scarsa appetibilità del servizio è la frequenza ogni mezz’ora: studi internazionali hanno verificato che il tempo di attesa massimo sopportato dagli utenti in attesa è di 18 minuti, oltrepassati i quali il passeggero decide o di andarsene, oppure, se non ha alternativa in quel frangente, di organizzare il viaggio in altro modo la prossima volta.

Tra le altre cause di disaffezione al servizio suburbano c’è certamente la inaffidabilità, cioè i ritardi e i “salti della corsa” causati dalla criticità del traffico automobilistico di Ivrea. Problema questo che segnaliamo ma che è molto difficilmente risolvibile: è pressoché impossibile riservare corsie preferenziali per gli autobus a Ivrea e nel circondario.

Le misure adottabili per almeno attenuare questo problema sono l’aumento della frequenza delle corse e, soprattutto, un loro ridisegno.

Ad eccezione della circolare, tutte le altre 4 linee effettuano percorsi molto lunghi, che partono da un centro esterno alla città, la attraversano, e giungono al capolinea in un altro centro esterno alla città.

E’ il modello di servizio adottato molti decenni or sono, quando il traffico cittadino era ben minore dell’attuale, il tessuto di fabbriche completamente diverso, l’importanza dei servizi insediati nel centro urbano di gran lunga inferiore all’attuale.

### **NECESSITÀ DI UN PROGETTO DI RIDISEGNO DEL SERVIZIO SUBURBANO D’IVREA**

La città e il territorio sono profondamente cambiati, dunque, mentre le linee sono sempre le stesse.

Più volte è stata affacciata la proposta di ridisegnare le linee del servizio suburbano di Ivrea, istituendo corse che dalla periferia raggiungano il centro urbano e tornino indietro, ma poi non se ne è mai fatto nulla.

**Crediamo invece che questa proposta debba essere esaminata e debba essere verificata la sua fattibilità.**

Complemento a questa proposta è che nel ridisegno delle linee possano essere servite aree oggi non raggiunte dal servizio suburbano di Ivrea.

Due sono le questioni principali da tempo aperte:



- l'area industriale PIP di San Bernardo di Ivrea
- i comuni di Romano Canavese, Strambino, ed altri attualmente non inseriti nel sistema suburbano di Ivrea

E' evidente che, singolarmente affrontati, questi e altri problemi di aree non servite non hanno soluzione. In particolare, le due amministrazioni comunali citate si sono viste rifiutare la richiesta di prolungamento del servizio della linea 1 sbarrato perché avrebbe significato un aumento dei chilometri percorsi e come forse non è noto a tutti, ciò non è possibile se non individuando le risorse economiche a copertura dell'incremento dei chilometri.

Ciò che noi proponiamo è che questo, e altri problemi di aree servite venga affrontato in un progetto complessivo di ridisegno del sistema dei trasporti nell'eporediese.

Alla fine dello scorso settembre sono state introdotte alcune modifiche importanti sia alla rete suburbana, che a quella extraurbana, generate dalla richiesta della amministrazione comunale di Ivrea di far transitare la circolare A al Movicentro e di attestare allo stesso Movicentro gli autobus dei servizi extraurbani.

Non vogliamo qui esprimere un giudizio di merito su questa scelta, più precisamente vogliamo evitare di dare un giudizio sommario: un sì o un no.

Ci sembra più condivisibile il fatto che l'area ex-Montefibre sia raggiunta da un servizio urbano, risolvendo quindi il problema di accesso con i mezzi pubblici ad un'area, fino ad oggi, non servita; meno condivisibile che alcuni servizi di autobus intercomunali, per attestarsi al Movicentro, non percorrano più le strade del centro di Ivrea.

In ogni caso, ciò che vogliamo qui sottolineare è che questa operazione è estranea al problema che noi poniamo, che è quello, lo ripetiamo, di rendere più efficiente, più utilizzabile, il servizio di trasporto pubblico, e in particolare il servizio suburbano di Ivrea.

Certo, ci preoccupa il fatto che, per far quadrare i "conti" chilometrici, siano state soppresse numerose corse serali, in particolare al sabato, questo mentre a Torino si sperimentano con successo le linee Night Buster, proprio per togliere i giovani dal volante il sabato notte.

Tra le critiche a questa operazione, non può non essere sottolineato il fatto che l'attestamento al Movicentro dei servizi extraurbani, che poteva essere un'occasione, non ha comportato alcuna attenzione al coordinamento degli orari degli autobus con quelli dei treni, e neppure con quelli dei servizi intercomunali di gestori diversi.

Su questo problema, chiediamo un confronto in tempi brevi per risolvere alcune gravi disfunzioni che si sono create.

## **IL PROBLEMA DELL' INTEGRAZIONE TARIFFARIA**

Questo del coordinamento tra servizi di trasporto pubblico diversi è, in questo territorio, uno dei problemi maggiormente sentiti.

Anche su questo aspetto, la situazione è sostanzialmente rimasta quella di alcuni decenni or sono.

Ovunque le società di trasporto pubblico e gli amministratori, hanno operato su questi temi considerando che, per incrementare l'utilizzo dei mezzi pubblici, è indispensabile ragionare in termini di SISTEMA INTEGRATO.

Autobus cittadini, linee extraurbane e treni devono coordinare l'offerta e l'utente deve poter utilizzare un unico documento di viaggio per spostarsi tra diverse aree, indipendentemente dal mezzo utilizzato.

La tariffazione "Formula", nell'area urbana di Torino, operante da oltre un decennio, consente di utilizzare indifferentemente treni gestiti da Trenitalia o da GTT, autobus dei

servizi urbani ed extraurbani gestiti da società diverse, e metropolitana, con un solo abbonamento.

Sistemi analoghi esistono in tutte le principali aree metropolitane, italiane e ancor più negli altri paesi europei.

Nell'area di Ivrea, che certo non è una metropoli, ma non è neppure l'ultimo lembo di mondo, la situazione, da questo punto di vista, è arretratissima.

L'assurdo più evidente è il fatto che per i servizi urbani GTT non preveda la possibilità di acquistare un abbonamento annuale, e su questo chiediamo soluzioni in tempi brevi.

Ma il problema più importante è che, nonostante sia stato sollecitato più volte da diverse parti, non si sia mai riusciti a estendere la tariffazione Formula al servizio suburbano di Ivrea.

Ci aiutiamo con un esempio. Ci sono due pendolari che vivono a Ivrea e lavorano a Torino.

Il primo abita vicino alla stazione ferroviaria, dove arriva a piedi, mentre per raggiungere il posto di lavoro deve, una volta giunto a Torino, prendere un autobus di città.

Grazie a Formula, mentre fino a qualche anno fa doveva acquistare due diversi abbonamenti, ora acquista un abbonamento Formula il cui costo è decisamente inferiore alla somma dei due vecchi abbonamenti.

L'altro pendolare vive, poniamo, nel quartiere Bellavista. Per giungere alla stazione ferroviaria di Ivrea ha a disposizione un buon servizio urbano (circolare A più linea 1). A Torno, invece, il suo posto di lavoro è a pochi passi da Porta Susa.

Questo pendolare è costretto a comprare due diversi abbonamenti: quello degli autobus urbani di Ivrea e quello Formula, che gli fa pagare anche gli autobus di Torino che, invece, non utilizza.

Per giunta, il gestore dei servizi urbani di Ivrea e di Torino è sempre la GTT.

E' del tutto comprensibile, dunque, che la stragrande maggioranza delle centinaia di pendolari che prendono il treno alla stazione di Ivrea vi si rechino in automobile, rendendo impraticabili i parcheggi liberi vicini alla stazione fin dalle primissime ore del mattino.

Problema simile per un utente che arrivi da Cavaglià o Biella con un pullman dell'ATAP, o da Carema con la SADEM, che non può proseguire sui mezzi urbani di Ivrea senza un ulteriore biglietto o abbonamento.

Sappiamo bene che ci sono problemi non semplicissimi per integrare in Formula il servizio suburbano di Ivrea.

Sappiamo però anche che questo problema è da troppo tempo sul tavolo dei decisori, e chiediamo che venga risolto al più presto.

### **LE TARIFFE AGEVOLATE**

Da alcuni anni è stata introdotta, per il servizio suburbano, una tariffa agevolata a favore degli anziani residenti nel Comune di Ivrea.

L'iniziativa è stata voluta e gestita dall'assessorato alle politiche sociali di Ivrea e fortemente voluta e sostenuta dal sindacato pensionati. Consente agli anziani con un'età superiore ai 60 anni di acquistare un abbonamento annuale al prezzo di 40 euro. Permette di utilizzare gli autobus nei confini del Comune di Ivrea, con estensione ai due principali supermercati ai confini del territorio comunale.

Come detto, basta avere 60 anni; non bisogna essere necessariamente pensionati né esistono limiti di reddito. L'obiettivo dell'assessorato era quello di agevolare la mobilità degli anziani, con finalità, dunque, di carattere sociale oltre che di riduzione del traffico e ambientale.



La ripartizione dei costi è regolata da una convenzione tra comune di Ivrea e GTT: il comune di Ivrea paga a GTT la differenza tra costo per il cittadino e tariffa piena per i primi 150 abbonamenti; per i successivi, la differenza è a carico del gestore del servizio.

L'iniziativa ha avuto un successo al di là delle aspettative: a Ivrea più di 650 ultrasessantenni acquistano questo abbonamento agevolato.

Le organizzazioni sindacali CGIL-CISL-UIL e dei pensionati, nel corso degli incontri di contrattazione territoriale con le amministrazioni comunali dell'eporediese, hanno chiesto ai comuni serviti dagli autobus suburbani di aderire a questa convenzione, in modo da estendere ai loro cittadini anziani la possibilità di accedere alla tariffa agevolata.

I comuni si sono dichiarati disponibili e, anche su iniziativa della CGIL e delle altre organizzazioni sindacali, si è svolto, ad inizio 2008, un incontro tra i comuni, GTT, Provincia e CGIL-CISL-UIL.

L'assessorato ai trasporti della Provincia ha elaborato una proposta di estensione della tariffa agevolata anziani, il cui scopo principale era quantificare i costi a carico di ciascun comune.

Si tratta ora di stringere su questa proposta, che come CGIL sosteniamo con molta convinzione.

Sappiamo che ci sono delle perplessità, soprattutto da parte di GTT, in relazione ai costi a suo carico.

Non condividiamo queste perplessità: gli utenti che GTT acquisisce grazie alla tariffa agevolata, se essa non esistesse, non acquisterebbero abbonamenti pieni (che oltretutto, nella forma dell'abbonamento annuale neppure esistono nell'offerta GTT) ma sarebbero semplicemente utenti persi.

Siamo invece disponibili a discutere su un eventuale aumento contenuto (ad esempio da 40 a 50 euro) del costo a carico dell'abbonato, in considerazione anche dell'estensione a tutto il territorio servito dal servizio suburbano. Siamo parimenti disponibili a introdurre sia limiti di reddito, sia, come avviene per le tariffe scontate in alcune città estere, esclusioni per l'ora di punta (per esempio, validità solo sulle corse dopo le 8).

Ma siamo anche interessati ad estendere il meccanismo delle agevolazioni tariffarie, a favore in particolare di studenti e lavoratori, come peraltro si sta facendo a Torino.

La prima agevolazione tariffaria da introdurre, però, lo ricordiamo e lo ribadiamo, deve essere l'estensione di Formula al servizio suburbano.

### **UN BREVE ACCENNO AI SERVIZI EXTRAURBANI**

Ne abbiamo già parlato trattando del servizio urbano.

Vogliamo qui ribadire che non crediamo che la necessità di una razionalizzazione delle corse si sia esaurita con quella che è stata introdotta a fine settembre in conseguenza della necessità di reperire chilometri nell'operazione Movicentro.

Tra i problemi da risolvere, c'è quello rappresentato dalla necessità di istituire servizi che si adattino alle NUOVE esigenze di chi lavora a Scarmagno (normalisti alla Innovis-CellTel e turnisti alla Comdata...sono oltre 1000 persone!).

Chiediamo di partecipare come sindacato a questa razionalizzazione, coinvolgendo i lavoratori, gli studenti e il corpo docente nella individuazione delle modifiche da introdurre.

Come per tutti i servizi di trasporto pubblico, crediamo indispensabile che al lavoro dei tecnici, ai quali riconosciamo molto merito, sia offerta la collaborazione della società organizzata.

Quando si operano delle modifiche in un settore così importante per la qualità della vita delle persone, è importante coinvolgere i cittadini.

Le proposte devono essere presentate, discusse, e solo dopo la loro condivisione essere introdotte e rese operative.

L'altro elemento che vogliamo introdurre in relazione ai servizi su gomma extraurbani è la considerazione che, con i cambiamenti del tessuto industriale e produttivo, con l'accorpamento delle ASL, sono complessivamente cambiate le esigenze e può verificarsi ad esempio la necessità di collegamenti diretti tra Ivrea – Rivarolo – Caselle – Ciriè, oggi inesistenti. Questi collegamenti trasversali sarebbero quanto mai razionali, legando tra loro le tre linee ferroviarie sopra descritte, che offrono solo un servizio in senso verticale, "da Torino a".

### **CONSIDERAZIONI FINALI**

Al termine di questa relazione, vogliamo enfatizzare un aspetto.

Oggi abbiamo articolato una serie di ragionamenti e avanzato alcune proposte, che speriamo siano riprese dagli interventi che seguiranno.

Il concetto che sta dietro il nostro argomentare è considerare il trasporto pubblico locale in termini di sistema: i servizi di trasporto pubblico devono essere complementari tra di loro, e non in concorrenza come spesso accade.

Le modalità di usufruzione per gli utenti devono essere semplici e chiare, quindi, prima di tutto, omogenee.

Gli orari devono essere coordinati.

Solo a queste condizioni è possibile contrastare la concorrenza del trasporto privato.

Per affrontare questi temi crediamo sia indispensabile una autorità di coordinamento locale, che oggi a Ivrea non esiste.

Qualche anno fa, infatti, l'amministrazione comunale decise di delegare alla Provincia la funzione di coordinamento prevista dalla legge.

**Crediamo sia giunto il momento per ripensare questa decisione.**

## Intervento di Giovanna Codato, assessore ai Trasporti del Comune di Ivrea

La qualità e l'efficienza del trasporto pubblico influenzano in realtà la qualità della vita di tutti i cittadini, utenti e non del TPL.

E necessitano di una progettazione integrata, che coniughi le esigenze degli utenti di mezzi sia pubblici che privati, in relazione al sistema della sosta, nonché con particolare attenzione alle istanze in materia di sicurezza urbana e di diminuzione dell'incidentalità.

Una progettazione che deve passare per un percorso, da condurre con gradualità, che prevede un percorso di crescente consapevolezza, accettazione, percezione delle opzioni, valutazione delle azioni e infine azioni, come propone la strategia TAPESTRY [Travel Awareness Publicity and Education Supporting a Sustainable Transport Strategy in Europe. Url: [www.eu-tapestry.org](http://www.eu-tapestry.org)], tra i percorsi individuati per le campagne di comunicazione e di sensibilizzazione a livello Europeo in materia di mobilità.

In quest'ottica, e cogliendo l'opportunità portata dalla necessità di attivare il Movicentro, l'amministrazione ha scelto di farsi parte diligente e di riappropriarsi del ruolo di ente coordinatore, precedentemente delegato alla Provincia di Torino, come le è naturale, e come le è di dovere.

Questa Amministrazione, poco dopo il suo insediamento, ha aperto un tavolo tecnico con le società GTT, ATAP e SADEM, nonché gli enti locali a queste afferenti- Provincia di Torino, di Vercelli, di Biella e Regione Valle d'Aosta con l'obiettivo di coordinare le modifiche e gli interventi da effettuarsi per attivare il Movicentro e ridisegnare il sistema di TPL - in Ivrea, innanzitutto, ma, in futuro per la conurbazione tutta, di concerto con i comuni a questa afferenti, e oltre, superando la logica a rete attuale, per coinvolgere anche quei comuni che non ne fanno parte ma che comunque trovano in Ivrea un polo a servizi rilevante e atto soddisfare i propri bisogni.

In prima battuta, dal mese di settembre è stata attivata una sperimentazione, ancora oggi in fase di verifica, con non poche criticità economiche e logistiche, che hanno anche comportato decisioni "drastiche", tra cui la soppressione di alcune corse serali, peraltro inutilizzate, come ha rilevato la società che gestisce le stesse - che sicuramente hanno comportato disagi per gli utenti - dei quali apprezziamo la pazienza - e impegno non indifferente da parte degli uffici competenti comunali, provinciali, e degli enti gestori, per compiere un primo passo verso la modernizzazione del sistema, che sempre più dovrà caratterizzarsi per un interscambio ferro-gomma ma anche gomma-gomma - pubblica e privata.

Un primo sforzo per superare la vecchia concezione del sistema dei trasporti nell'eporediese, che, con enormi aggravi di traffico, prevedeva l'attraversamento dell'intera città da parte di tutte le linee suburbane, e che oggi invece convergono nell'area del Movicentro - elemento di qualificazione funzionale e urbana, fisica, atta a organizzare e garantire un interscambio agevole e concreto dei diversi mezzi per la mobilità pubblica e privata - dove passa con cadenza - ancora non abbastanza frequente, purtroppo - la linea della circolare della conurbazione.

Tra le azioni a supporto di questi cambiamenti vi è stata l'attivazione di un tavolo di concertazione con gli istituti scolastici superiori, che hanno così potuto - per la prima volta - evidenziare criticità di orari e percorsi e dare dei numeri reali affinché le società di gestione dei trasporti potessero efficacemente ricalibrare le proprie corse.

I nuovi orari sono in fase di definizione – c'è un dialogo aperto – so che adesso sono state proposte delle modifiche di orario, proprio in funzione di queste esigenze.

Si è anche avviato un dialogo con il sindacato, per meglio comprendere le istanze degli altri utenti esistenti e potenziali: uno scambio fondamentale, oltre che utile, e ancora in corso.

In parallelo si è riaperto anche il tavolo dei Comuni facenti parte della conurbazione e non per definire con loro le scelte da compiersi al termine di questa sperimentazione, perché alla sua conclusione si avranno dei dati di feedback che dovranno essere verificati e utili a prendere delle decisioni relativamente, oltre che a orari e percorsi da modificare, forse anche a corse da sopprimere e soprattutto ai costi da sostenere per meglio servire i cittadini fruitori e per attivare quelle agevolazioni per le fasce deboli di cui si è fatto menzione precedentemente, per le quali verranno introdotti con dei criteri di accesso, come ad esempio quelli legati alla fascia di reddito.

La conurbazione dovrà sempre di più dialogare – e questo è importante – anche con i Comuni non facenti parte “ufficialmente” della conurbazione ma ad essa connessi secondo una relazione sinergica che supera la logica amministrativa e si basa invece su relazioni di lavoro, di funzioni e servizi.

Il dialogo, poi, si è esteso anche alle società operanti sul territorio in materia di sistema della sosta, che deve essere necessariamente coinvolto per la razionalizzazione della mobilità; soprattutto in area urbana, dove si concentra il 55% della popolazione e dove avvengono oltre il 60% degli spostamenti in automobile, dei quali il 30% sono dedicati alla ricerca di un parcheggio.

Ad oggi un primo obiettivo è stato raggiunto: il Movicentro è funzionante. Vi fanno capolinea circa 160 autolinee, vi portano 1.500 utenti circa – questi sono i dati dei gestori - Vi passa la circolare A, di cui si sta ancora rivedendo il percorso per renderlo più agevole e fruibile. Ci sono ancora delle criticità, questo è vero, legate all'attraversamento della città da parte di linee extraurbane importanti che arrivano dal vercellese e dal biellese.

Stiamo ridiscutendo questo problema, proprio in funzione della sperimentazione di cui si è accennato prima, con gli enti gestori e gli enti provinciali competenti.

Al di là di evidenti problematiche legate alla scarsa funzionalità di alcuni orari o di percorsi, peraltro in fase di revisione, e della carenza infrastrutturale della struttura in alcune sue parti, su cui il comune continua ad investire per poterne migliorare fruizione e servizio- purtroppo in base alle limitate risorse economiche disponibili – occorre osservare come questo primo cambiamento abbia portato non pochi vantaggi alla cittadinanza e, anche, grazie a percorsi più razionali, all'utenza.

Certo questa Amministrazione deve ancora affrontare sforzi e impegni economici per poterlo rendere funzionante e funzionale nella sua interezza, anche in materia di viabilità, per la quale si stanno prevedendo nuovi interventi sulla struttura viaria, soprattutto in corrispondenza delle aree di adduzione al Movicentro.

Naturalmente questo non è un punto di arrivo, è un punto di partenza, un'occasione.

Intanto, per proseguire l'integrazione con i servizi ferroviari con i quali sono già attivati dei confronti per portare a termine le operazioni e gli interventi infrastrutturali avviati con il progetto Movicentro, ed anche in termini logistici, proprio per andare nella direzione di quella integrazione auspicata da CGIL legata alle tariffe.

Peraltro questa questione è già stata portata sul tavolo tecnico degli Enti Gestori (GTT, SADEM, ATAP) e che non ha trovato particolari opposizioni. E' un problema complesso, ma pensiamo che si potrà attivare. Certamente è una priorità anche questa ed è evidente, che andrebbe a completare questo sforzo logistico, infrastrutturale e anche culturale.

La sperimentazione è ormai quasi completata, per cui sarà necessario adesso intensificare gli incontri di verifica con tutti i portatori di interesse. Quindi ringrazio nuovamente per l'opportunità che mi avete dato per aggiornarvi sul tema, che certamente deve proseguire nell'ottica di una concertazione e condivisione delle posizioni.

L'intenzione di questa Amministrazione è quello di giungere alla implementazione di un piano della mobilità sostenibile di area, inteso come somma delle azioni che vanno dalle questioni ambientali, al traffico, ai trasporti pubblici, alla mobilità delle merci, alla sicurezza stradale, alla ciclopedonalità, che definisca linee strategiche generali di riordino e sviluppo della mobilità per gli anni a venire, da tradursi in interventi e azioni per la risoluzione dei nodi critici.

Un piano che ambisca ad un'omogeneizzazione delle velocità di spostamento; ad un aumento della sicurezza della circolazione; all'attribuzione dello spazio disponibile sulla rete stradale ai diversi modi di spostamento (inclusa la pedonalità) in funzione dello spazio occupato, alla riduzione dell'inquinamento e dei consumi energetici generati.

Vi ringrazio per l'attenzione e spero di poterci ritrovare per ulteriori confronti.

## Intervento di Daniele Borioli, assessore ai Trasporti della Regione Piemonte

Vi ringrazio per l'opportunità di aprire una interlocuzione in una sede importante come questa.

Penso che mi consentirete di essere molto diretto nell'affrontare alcune questioni di quelle che sono esposte nella Relazione introduttiva che, devo dire, usando un linguaggio mutuato dalla terminologia sindacale, considero quasi come una sorta di "piattaforma".

Mi auguro che dopo questo convegno prosegua un approfondimento e un confronto, non solo nell'ambito del "forum" che si va costituendo - che naturalmente avrà una funzione di carattere generale - ma anche su problemi più specifici del Canavese.

Non eluderò, dei molti punti che avete posto nella Relazione, anche le questioni sulle quali, magari, porto un punto di vista differente, su cui auspico si apra un confronto che naturalmente non si esaurisce oggi.

Affronterò prioritariamente due questioni, anche alla luce dell'intervento dell'assessore alla Mobilità di Ivrea.

Intanto dobbiamo registrare alcuni aspetti positivi che su questo territorio si stanno muovendo: l'apertura del Movicentro di Ivrea, pur con tutti i problemi che il Movicentro lascia aperti e che sono ricordati nella vostra Relazione.

Questo tema dell'integrazione con i servizi ferroviari, di come risolveremo il problema dell'attestamento delle linee extraurbane e suburbane, anche rispetto ad alcuni problemi che sono posti nella Relazione, oggi possono essere affrontati concretamente a fronte del fatto che il Movicentro esiste.

Si è costruita una struttura, con un consistente sforzo finanziario della Regione e anche del Comune, che serve alla integrazione e alla razionalizzazione dei sistemi di trasporto.

Da qui possiamo cominciare a ragionare per immettere tutte quelle funzioni che devono stare in quella struttura ed affrontare tutti i nodi che ancora devono essere sciolti.

Non avrei bisogno di dirlo alla CGIL e a quelli che sono qui stamattina, che per abitudine sono costretti a confrontarsi con i dati concreti, materiali, della realtà, ma, rispetto ai molti temi indicati nella Relazione, credo sia importante sottolineare che dobbiamo certamente avere capacità di impostazione programmatica anche di più lungo respiro, ma nello stesso tempo fare adeguatamente i conti con la situazione reale in cui ci troviamo.

Perdo ora due minuti per dare, diciamo così, un "affresco informativo" – magari tutti quelli che sono qui stamattina hanno già benissimo in testa le cose che sto per dire – ma credo sia utile riassumerle.

Prima questione: il trasporto pubblico locale, incorporando in questa definizione anche il trasporto ferroviario regionale, è una materia molto complessa, a cominciare dalla sovrapposizione e stratificazione di competenze che su di essa si addensano.

Per capirci, tutto il sistema piemontese di trasporto pubblico, compreso quello ferroviario - se escludiamo ciò che ciascun Ente locale investe più o meno marginalmente per concorrere a definire l'offerta - vale un po' di più di 600 milioni di euro all'anno, che sono un bel po' di soldi, ripartiti tra trasporto ferroviario e trasporto automobilistico.

Risorse che la Regione Piemonte, nel caso del trasporto ferroviario, attiva direttamente alla gestione delle società di trasporto, con le quali stipula contratti per un valore di circa 200 milioni di euro.

Ad eccezione della quota per il trasporto ferroviario che è incorporata nell'ambito della Agenzia per la Mobilità Metropolitana, è direttamente la Regione a stipulare il contratto.

Per quanto riguarda invece il trasporto pubblico urbano ed extraurbano, la Regione finanzia gli Enti soggetti di delega, cioè i Comuni o le Conurbazioni per l'urbano e le Province per l'extraurbano.

In alcuni casi i Comuni e le Conurbazioni hanno attribuito alle Province il compito di organizzare e programmare il trasporto urbano.

Ho riassunto tutto questo per sottolineare che siamo di fronte ad un sistema molto complesso, che si fonda sui principi della delega, della concertazione e del decentramento. Questo sistema mette in moto una articolazione di competenze che rende l'obiettivo dell'integrazione, insieme più ambizioso e partecipato, ma anche più complesso.

E' evidente che se ci fosse un'unica autorità che fa e decide tutto, probabilmente produrrebbe comunque distorsioni, ma certamente sarebbe tutto più semplice.

Devo dire agli interlocutori che però far funzionare il sistema verso gli obiettivi di razionalizzazione e miglioramento della qualità, proprio per la complessità che il sistema incorpora, è insieme più ambizioso e ma più difficile. Questa è una questione che ci tenevo a sottolineare.

Qual è la situazione che abbiamo realisticamente davanti - senza perdere l'ambizione e il profilo che in questa "piattaforma" sono contenuti - ma con cui ci dobbiamo però pur confrontare per guardare che cosa succede da qui a dopodomani?

Per quanto riguarda il trasporto su gomma, noi, come Regione Piemonte - in compagnia di pochi, forse soltanto della Regione Molise - lo scorso anno abbiamo attribuito la possibilità di incrementare il fondo destinato al trasporto pubblico locale facendo leva su due commi contenuti nell'ultimo provvedimento di legge finanziaria del governo Prodi, commi che consentono l'accesso delle Regioni all'accisa del gasolio da cui prima le Regioni erano escluse. In questo modo abbiamo "liberato" per il trasporto pubblico su gomma urbano ed extraurbano 43 milioni di euro in più rispetto a quello che era disponibile nel 2007.

Altre Regioni hanno fatto operazioni diverse, e cioè hanno utilizzato una parte di quelle risorse per andare a coprire buchi di bilancio, mentre noi abbiamo riversato tutte quelle risorse sul trasporto pubblico locale ed adesso stiamo concludendo con gli Enti soggetti di delega gli accordi relativi alla finalizzazione di questo "addendum" finanziario di risorse che prima non c'erano.

Abbiamo "liberato" una quantità di risorse piuttosto ingente che tuttavia, e questo va detto, non sono sufficienti a produrre un quadro di sicurezza atto a garantire la quantità di servizi esistente.

Ciò è dovuto alla dinamica di espansione dei costi di produzione dei servizi realizzatasi in questi anni, a cominciare dal costo del gasolio, che ora si è fermato ed è sceso, ma che però per ora non ha prodotto risultati "alla pompa" particolarmente apprezzabili.

Diciamo che possiamo guardare con un po' più di fiducia al fatto che non dovremmo essere in una fase che contempla ulteriori incrementi di costo.

Quindi, per dare un quadro esatto della situazione in cui siamo, le risorse aggiuntive sono state quasi interamente dedicate alla compensazione dell'incremento dei costi.

Nonostante ciò, resta comunque il fatto che si possono introdurre elementi di razionalizzazione, di efficientizzazione, che comportano anche la possibilità di recuperare risorse marginali per migliorare il servizio. Ma non siamo, oggi, nello scenario di risorse finanziarie utili a produrre un salto qualitativo nello sviluppo così come sarebbe lecito attendersi.

Su questo aspetto, aggiungo un elemento, che dovremo affrontare con il Governo nei prossimi anni.

Il meccanismo attraverso il quale si alimenta il fondo per i servizi di trasporto pubblico, è un meccanismo che contiene in sé un fattore paradossale, e cioè: l'incremento delle risorse a disposizione, che si forma sulla compartecipazione delle Regioni all'accisa sul gasolio, per liberare maggiori risorse, dovrebbe auspicare un incremento del consumo dei carburanti.

Invece stiamo andando verso una fase nella quale, come voi avete detto, anche a causa delle questioni che riguardano la saccoccia di ciascuno, il consumo dei carburanti tende a diminuire.

Questo quindi è un tema che andrà affrontato e corretto nell'impostazione del federalismo fiscale, di cui stiamo discutendo, probabilmente immaginando di applicare l'accisa ad altre fonti di entrata, come ad esempio l'IVA.

Altrimenti ci troveremmo in uno scenario paradossale, per cui di fronte a una richiesta di aumento di servizi, quindi anche del fondo per i corrispettivi da girare agli Enti e successivamente alle aziende di trasporto, ma nello stesso tempo però diminuirebbe il cespite su cui questo onere si viene a formare.

Questo è lo scenario con tutti i problemi che dicevo prima.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, la situazione è anche peggiore.

Non soltanto per quanto riguarda i disservizi, che conoscono coloro che usano i treni tutti i giorni.

Io non sono uno che si fa mancare mai l'occasione per intessere polemiche, anche piuttosto vivaci, con l'azienda Ferrovie dello Stato. Questo però, di fronte ad un fattore fondamentale anche lì, che è la mancanza di risorse.

Ma, come detto, per quanto riguarda il trasporto ferroviario, la situazione è anche peggiore perché lì ci troviamo in uno scenario in cui nessuna Regione è oggi coperta da contratto, ad eccezione della Provincia Autonoma di Trento e della Regione Emilia-Romagna perché ha già fatto le gare.

La ragione è molto semplice: nessuno ha rinnovato i contratti con il gestore del trasporto ferroviario, diciamo con l'azienda di stato (poi diverse sono le situazioni con le ferrovie locali, le linee concesse che hanno diverse condizioni finanziarie) perché le risorse che sarebbero necessarie per rinnovare il contratto, a fronte delle richieste del contraente, sono non solo insufficienti, ma abissalmente inadeguate.

Per capirci, la proposta di contratto "a catalogo" che Trenitalia ha formulato alla Regione Piemonte e all'Agenzia per la Mobilità Metropolitana per il rinnovo dei contratti assomma complessivamente a 70 milioni di euro in più, su base annua, per il mantenimento degli attuali servizi.

Quindi, per dirla esattamente come è la situazione oggi, è che nessuna delle Regioni, e quindi nemmeno il Piemonte, ha i quattrini per rinnovare i contratti che riguardano il mantenimento dei servizi attuali, grosso modo così come sono. Pur con qualche, diciamo auspicabile, recupero di risorse per favorire un meccanismo di investimento da parte dell'azienda nel rinnovo del materiale.

Non voglio sembrare apocalittico, ma lo scenario è quello che ho descritto.

Sul fronte delle risorse per il trasporto ferroviario naturalmente l'auspicio è che almeno una quota delle risorse che servono a rinnovare i contratti siano presto disponibili, con la garanzia che ci sia la possibilità di rinnovo almeno per un periodo "ponte" di due anni.



Auspichiamo che il problema sia risolto a breve – questo almeno è l'impegno che il ministro Matteoli ha assunto e reiterato più volte – anche se continua a essere rinviata la data nella quale assumere il provvedimento.

E' uno scenario nel quale non dobbiamo abbandonare il profilo programmatico che è indicato nella Relazione, ma che credo debba indurre tutti noi, con i diversi ruoli e le diverse funzioni, a sapere che prima di tutto c'è una battaglia da fare per il rilancio del sistema.

Questa problematica riguarda anche gli investimenti che vanno fatti sulle reti, perché bisogna che soprattutto i pendolari sappiano - e credo lo sappiano - che una parte molto rilevante dei disagi che vivono tutti i giorni non discende dal meccanismo di competenze contrattuali del quale stavamo parlando ora, bensì dipendono dal cattivo funzionamento o inadeguatezza della rete ferroviaria causata da una lunga mancanza – pluridecennale - di investimenti sugli impianti e sulle reti.

Per un pendolare non fa alcuna differenza se il treno che dovrebbe partire da Torino non parte perché si è piantata la macchina o perché c'è stata qualche falla organizzativa, o se invece non parte perché sono saltati gli impianti elettrici: per il pendolare il risultato è lo stesso.

Sono però diversissime le catene di competenze e di responsabilità che ogni volta si devono innescare per permettere la partenza di quel treno.

E' evidente che ci troviamo, per quanto riguarda il ferro, di fronte ad una grande questione nazionale di recupero di investimento su un sistema complessivo per cui, certo le Regioni possono e devono fare meglio e di più, ma per prima l'azienda di stato deve recuperare capacità e volontà di investire su quello che è il proprio patrimonio.

Torno ora ai temi della Relazione.

Sono d'accordo che vadano stanziati investimenti sulle linee ferroviarie e sul materiale rotabile, ma non sono d'accordo su un approccio che pone in alternativa gli investimenti infrastrutturali sul ferro e sulla strada. Ho un'opinione diversa.

Credo che ci debba essere maggiore equilibrio, che troppo spesso in questo paese si sono fatte infrastrutture stradali anche inutili.

Credo però anche – ho visto di recente un documento prodotto da Assologistica in questa direzione – che il nostro Paese, sul fronte della dotazione infrastrutturale rispetto ai paesi che sono i nostri naturali competitori, cioè i grandi Paesi dell'Europa, sia indietro su entrambi i fronti.

Quindi il problema non è fare le ferrovie invece delle strade – ci sono anche meccanismi di finanziamento delle opere diversi – ma bisogna fare le strade e le autostrade che servono e le ferrovie che servono.

E' chiaro che la quota di investimenti necessari sul ferro per recuperare un ritardo che è più lungo e una carenza che è più intensa, devono essere in proporzione di più, ma credo che sia sbagliato vedere i due aspetti in alternativa tra di loro: noi siamo un Paese che è indietro sia sul fronte della dotazione di infrastrutture stradali, sia, e soprattutto, su quello delle infrastrutture ferroviarie. Il problema è trovare il punto di equilibrio.

Per quanto riguarda alcune questioni specifiche della Relazione, non voglio eludere un tema di cui si discute molto tra qui e Chivasso.

Prima di tutto, come amministratore, vorrei fare gli elogi del lavoro d'impostazione del Sistema Ferroviario Metropolitano, anche se è da considerare ancora come un "work in progress", perché la Regione non è "altro" rispetto all'Agenzia per la Mobilità Metropolitana. Come sapete, l'Agenzia è un consorzio del quale la Regione è parte costitutiva fondamentale.

Però, voglio precisare che l'Accordo di Programma Quadro non è un accordo tra le Regioni Piemonte e Valle d'Aosta che hanno deciso come spendere 40 milioni di euro. Lo Stato non ha detto: *"Ecco! Qui ci sono 40 milioni, fateci sapere come devono essere spesi"*.

L'Accordo di Programma Quadro non nasce per finanziare il Sistema Ferroviario Metropolitano, e quindi amministrativamente e nei meccanismi dei flussi di finanziamento tra lo Stato e il livello locale, è difficile immaginare di impiegare diversamente quelle risorse.

L'Accordo nasce da risorse messe a disposizione in legge finanziaria, soprattutto per iniziativa dei parlamentari della Valle d'Aosta, essenzialmente per affrontare il tema della velocizzazione e delle relazioni tra Torino e Aosta.

Quindi dobbiamo sapere che stiamo parlando di un pacchetto di risorse la cui genesi contiene quella "razio" ed è molto difficile, in un meccanismo di concertazione con lo Stato che è sempre molto complesso, cercare di ricondurlo ad altro.

Peraltro, devo sottolineare che i due interventi indicati in termini di finanziamento, cioè la "lunetta" di Chivasso e l'intervento sul ponte del Chiusella, sono entrambi interventi che ricadono in territorio piemontese.

Credo, anche qui facendo un discorso realistico, che sia parecchio complesso, dentro un accordo che nasce con quelle finalità, chiedere agli interlocutori della Valle d'Aosta di sottoscrivere un accordo nel quale si aggiunga un'ulteriore quota di quel finanziamento, fino praticamente ad esaurirlo, per fare interventi tutti in territorio piemontese.

Anche in relazione alla discussione che abbiamo avuto con i colleghi della Valle d'Aosta sulla possibilità di liberare risorse per avviare qualche altra quota di intervento sul territorio piemontese, dovevamo sapere fin dall'inizio che, nella pratica politica delle relazioni istituzionali, quando gli interlocutori sono due, non si determina mai il punto di caduta sulla posizione soltanto di uno di loro.

Peraltro, e credo che questo sia un impegno che la Regione Piemonte può assumere, sul tema che voi ponete del raddoppio tra Chivasso e Aosta (rectius Ivrea) credo che la prima cosa da fare – e possiamo sicuramente questa avviarla – è cominciare ad avviare uno studio di fattibilità e una progettazione di massima del raddoppio che consenta di capire quanto costa, perché probabilmente parliamo di svariate centinaia di milioni di euro, che non sono risorse banali da andare a rintracciare e quindi bisogna chiedere sapendo bene dove si va a parare, immaginando magari poi delle fasi di raddoppio selettivo mettendo in moto le risorse di volta in volta quando ci sono.

Non vedo antinomia – ma peraltro anche voi nel vostro documento non la mettete in questi termini, altri sono più radicali da questo punto di vista, ed è legittimo – tra le due questioni. Credo che noi si debba procedere ad affinare il progetto del by-pass di Chivasso cercando di farlo al meglio, dare garanzie sul fatto che si risolva il problema del ponte sul Chiusella, che è indispensabile risolvere, e si cominci ad avere un quadro chiaro su come poi si va avanti per le fasi successive. Questo è lo sforzo, peraltro, che stiamo facendo insieme alla Agenzia.

Tutti gli altri problemi sono essenzialmente di esercizio: la relazione tra il SFM e il collegamento tra Torino e Aosta, il mantenimento della relazione con l'attestamento e le fermate di Settimo e Stura sulla relazione Torino-Milano, eccetera, sono tutti problemi che possono e vanno affrontati in termini di esercizio. Quindi non c'è, a mio giudizio, contraddizione dal punto di vista infrastrutturale con il by-pass di Chivasso.

Il modello di esercizio può rendere assolutamente compatibili l'inclusione dell'eporediese e del chivassese nel SFM e la velocizzazione delle relazioni più lunghe, che è quella da cui nasce l'esigenza del peduncolo. Credo che il problema possa essere impostato così.

Devo aggiungere che il sistema dei passanti ferroviari è un po' quello che presiede il governo del ridisegno delle infrastrutture e che francamente, pensare di risolvere il problema

di relazioni come quello che viene giustamente posto qui, semplicemente mantenendo un vincolo infrastrutturale che costringe i treni a entrare su Chivasso per fare manovra, mi pare una soluzione che assume il fatto che si debba governare con un sistema di vincoli materiali ciò che può essere governato invece attraverso la programmazione dell'esercizio.

Un'ultima considerazione che voglio fare – ci sarebbero molte altre cose da dire, ma considerate il discorso aperto e vi chiedo scusa per le lacune – è la seguente.

Assumere il fatto che siamo di fronte ad un possibile scenario, e in qualche modo già in atto, di incremento della domanda di trasporto pubblico perché ci troviamo di fronte alla crisi e la gente non ha più soldi, è per il sottoscritto da un lato una constatazione realistica, dall'altro lato quasi una ammissione di sconfitta.

Non è bello dire che noi ci troviamo di fronte ad un possibile scenario di incremento della domanda di trasporto pubblico perché la gente comincia ad avere meno soldi da spendere.

Però questa può essere l'occasione per pensare a come rimodelliamo meglio la programmazione del servizio di trasporto pubblico ed anche i sistemi di mobilità urbani, tenendo conto di un elemento di cui sono assolutamente convinto.

In un paese che ha introiettato dentro di sé la cultura dell'automobile, non solo come risposta ad un sistema di trasporto pubblico che non funziona bene, ma perché l'automobile ha colonizzato il nostro subconscio, non basta aumentare la qualità e la quantità dell'offerta di trasporto pubblico.

Accanto a questo, il sistema Regione ed Enti locali deve anche disincentivare l'uso indiscriminato del trasporto privato attraverso misure anche di natura repressiva e penalizzante. Vale per le persone la stessa cosa che vale per il trasferimento modale delle merci. Noi non otterremo nessuna performance del trasferimento modale delle merci pensando, almeno in fase di start-up, di agire soltanto sui fattori di mercato, sull'accessibilità dei costi, eccetera.

Penso ad esempio alla grande platea del lavoro dipendente, che costituisce una quota molto consistente dei pendolari, in relazione ai contenuti contrattuali.

Quale domanda potenziale può rilasciare un meccanismo che consenta di considerare, per le imprese, il costo del trasporto e della mobilità dei propri dipendenti come un costo di produzione, ovviamente sostenuto dall'impresa e detassato, che generi un flusso di domanda senza ricadute sulla tasca dell'utente e che quindi per la platea vastissima del lavoro dipendente, che ci auguriamo non si assottigli troppo in questo periodo di crisi, incentivi verso l'utilizzo del trasporto pubblico?

Credo che questo sia un tema sul quale lavorare, e questa sia la sede più appropriata per farlo, e sul quale avviare una discussione.

Come Regione, come Ente pubblico abbiamo fatto qualche sperimentazione, ma non basta: c'è tutta la platea del mondo del lavoro dipendente in ambito privato.

Penso che occasioni come questa possano essere maggiormente utili perché, se ci si lascia con l'impegno di affrontare anche nodi come questo, su cui credo il mondo sindacale possa dare un grande contributo, noi si possa trovare un terreno di lavoro comune che può essere utile soprattutto per i cittadini a cui tutti quanti guardiamo.

Vi ringrazio e chiedo scusa se devo andar via subito.

## Intervento di Giovanni Nigro, presidente dell’Agenzia per la Mobilità Metropolitana di Torino

Prima che vada via l’assessore Borioli volevo ricordare, visto che ho qualche capello bianco, che la richiesta relativa all’inserimento nei contratti collettivi nazionali di lavoro del trasporto c’era. Se qualcuno va a vedersi i volantini dell’inizio degli anni ’70, in particolare dei metalmeccanici e dei tessili, lo troverà, come troverà anche la richiesta relativa al pagamento del trasporto, o la messa a disposizione da parte delle aziende dei servizi che potevano collegare con il posto di lavoro, assieme alla richiesta di istituzione di asili nido, o la contribuzione da parte delle aziende per costruirli.

Magari, in un’altra circostanza, approfondiremo questi temi.

Ho fatto questa premessa per incominciare a mettere “i piedi nel piatto”.

Siccome mi sento un po’ a casa mia, perché ho girato alcune case sindacali alcuni anni fa, sono andato a rileggermi alcuni volantini del dicembre ’69 nei quali, nei primi scioperi per le riforme generali, si trovavano i temi della sanità, della casa, del fisco e dei trasporti.

Diciamo che a distanza di un bel po’ di anni – e dal ’69 ad oggi ne sono passati circa 40 – su alcuni problemi le scelte strategiche si sono indirizzate in un certo modo, ma hanno lasciato dei vuoti grossissimi su altri.

Al di là della diretta o indiretta discendenza, oppure sottovalutazione, di alcune problematiche, il problema del trasporto pubblico, a partire dal sindacato, lo si è delegato agli specialisti e agli addetti ai lavori.

Era cioè un tema del quale si occupavano tre o quattro esperti, mentre il sindacato doveva fare i “grandi ragionamenti”, la genesi delle grandi questioni, perché poi non era il caso di addentrarsi troppo.

Sono particolarmente contento di essere qui per un altro motivo.

Perché non solo questa problematica si sta affacciando prepotentemente all’onore del mondo per l’urgenza di trovare delle risposte a dei problemi ormai endemici e strutturalmente forti - ma sul piano negativo – ma soprattutto perché, appena arrivato all’Agenzia, una delle prime cose che ho fatto è stata quella di aver “violentato” CGIL-CISL-UIL convocandoli in ripetute occasioni, e ho loro sottoposto la necessità di approfondire tematiche relative al TPL.

Posso fare l’elenco dei partecipanti a quelle convocazioni, alcuni dei quali sono seduti a questo tavolo; posso citare altri, in particolare della CGIL, e la categoria degli edili per il rapporto diretto tra gli interventi sulle infrastrutture e la necessità di uno sviluppo anche di tipo occupazionale.

Cito anche, per quanto riguarda la UIL, che nel luglio scorso abbiamo fatto una riunione con tutte le categorie, alla quale erano presenti una settantina di persone. Analogo incontro sta organizzando la CISL.

Fatta questa premessa, che mi sembrava doverosa nei vostri confronti, non posso che dire che la Relazione introduttiva non solo mi trova d’accordo, ma ci leggo la mano di chi davvero vuole incominciare a “prendere il toro per le corna” e a chiedere ai rispettivi interlocutori delle risposte concrete.

E’ evidente che, se non partiamo da delle ipotesi concrete e che si possono misurare, diventa complicato per ciascuno di noi capire di cosa si parla.

Con il convegno al quale si fa riferimento nella Relazione, per la presentazione del Sistema Ferroviario Metropolitano, abbiamo coinvolto le organizzazioni sindacali, ma anche tutti i soggetti interessati del settore – sto parlando del Ministero dei Trasporti, del Ministero delle Infrastrutture, della Regione, Provincia, Comune, RFI, Trenitalia, la stessa Unione Industriali, le associazioni di categoria, gli studenti, i pendolari.

Abbiamo coinvolto tutti i soggetti possibili affinché su un'ipotesi di così largo respiro, come viene descritto all'interno della Relazione, ci fosse la consapevolezza che era giunto il momento di mettere mano ad un progetto all'interno del quale non solo ognuno dei soggetti sociali, economici, può riconoscersi, ma ognuno può contribuire a definire il tassello di questo mosaico che è rappresentato dalle modalità operative e gestionali del trasporto pubblico locale.

L'occasione ha avuto una accelerazione oggettiva in relazione a due elementi che vorrei rendere pubblici.

Il primo è il completamento del passante ferroviario nella città di Torino. Questa grande infrastruttura sta impegnando la città di Torino da circa trent'anni, con tutti i disagi e tutte le difficoltà che ognuno di voi può immaginare, perché molti vengono a Torino non solo magari per andare a vedere qualche spettacolo, ma essenzialmente per motivi di lavoro o attività professionali e quant'altro.

La seconda questione è che il secondo Piano Strategico di Torino, redatto da Torino Internazionale – sto parlando di un documento ufficiale elaborato in un luogo ufficiale – prevedeva che il passante ferroviario avrebbe limitato il passaggio ai treni passeggeri perché i treni merci avrebbero avuto un accesso privilegiato.

Poiché l'ipotesi della Gronda Merci era ancora in alto mare, questa situazione avrebbe certamente creato non pochi problemi.

Siccome l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, come ci ricordava Borioli, è stata costituita da Regione, Provincia, Comune di Torino e dai 31 Comuni dell'area metropolitana, e si occupa del Trasporto Pubblico Locale, cioè dei passeggeri, delle persone, per quanto mi riguarda non potevo che fare una scelta che privilegiasse questa utenza rispetto alle merci.

Iniziando dall'affermare un concetto, che non mi stancherò di ripetere, che fa una netta distinzione tra viaggiare e trasportare: le persone si fanno viaggiare; si trasportano le merci e gli animali!

In questo modo cominciamo a distinguere in che senso il nostro livello di responsabilità deve poter trovare corrispondenza nelle scelte che andiamo a fare.

Far viaggiare le persone, con tutto quello che ciò vuol dire: dei mezzi di trasporto che siano idonei, puliti, certi, puntuali, con delle tariffe che sono quelle che sono, ma con il fatto che uno non può avere il patema d'animo di non sapere se il treno o il pullman arriva o no, se arriva in ritardo, se può mantenere l'impegno che aveva, se è uno studente è costretto ad entrare a scuola l'ora dopo, con l'esposizione ai rischi che sappiamo, cioè con tutta una serie di effetti di trascinamento ...

Insomma, viaggiare e trasportare sono dei concetti estremamente diversi.

Con queste premesse, la messa in opera del progetto di Servizio Ferroviario Metropolitano non è stata più un'ipotesi di lavoro ipotizzata come tentativo già qualche anno fa dalla Regione Piemonte, ma ha iniziato a prendere corpo con il contributo di tutti i soggetti: abbiamo sentito RFI e Trenitalia, l'Unione Industriale, GTT, abbiamo sentito un po' tutti, ci siamo fatti dare dei suggerimenti – perché è così che deve lavorare un Ente come l'Agenzia che ha essenzialmente un ruolo di progettazione, pianificazione, programmazione e di regolatore delle attività del TPL.

Dopo aver fatto questo lavoro, l'abbiamo presentato all'onore del mondo e, come ci ricordava l'assessore Borioli, siamo in corso d'opera, gli inglesi parlano di work in progress.

Veniamo alla vostra zona e alle problematiche che avete evidenziato.

Cominciamo a dire che più del 60/70% dell'attuale struttura di ipotesi di SFM vi interessa direttamente, non solo perché fate riferimento al modello che attualmente è stato presentato, ma anche per le interdipendenze e le interconnessioni con le definizioni dei programmi di esercizio che dovremo definire.

Faccio un esempio. Vi siete soffermati sulla linea che attualmente viene chiamata la Carmagnola-Chivasso.

Nel momento in cui noi parliamo di comuni che non fanno parte dell'area metropolitana e che come Agenzia gestiamo le linee ferroviarie, quando iniziamo a parlare con alcune grandi direttrici che investono sia l'area del cuneese e la direttrice verso il mare, sia l'area dell'eporediese e verso la Valle d'Aosta, sia l'area della Lombardia, è evidente che siamo già all'interno dei uno dei cuori più importanti del sistema trasportistico piemontese.

Allora, nessuno impedisce di prevedere che l'eventuale definizione dei programmi di esercizio all'interno del progetto di SFM, possa avere il programma di un treno ogni ora, ma con mezz'ora che va nella direzione Chivasso e mezz'ora che va ad Ivrea.

Cioè uno che fa la Carmagnola-Ivrea, e uno che fa Carmagnola-Chivasso.

Siamo all'interno di un progetto che ha necessariamente bisogno di mettere gambe, ma sempre in uno sfondo dove andiamo a governare tutte le variabili, un progetto che deve poter eliminare le difficoltà e gli imprevisti che ci troviamo sulla strada per la sua realizzazione.

Ho fatto questo esempio pratico, ma potrei fare un analogo esempio per la Germagnano-Pinerolo: in relazione al percorso che andiamo a definire affinché anche le altre realtà del territorio dell'area torinese abbiano la possibilità di raggiungere l'aeroporto, la realizzazione della linea di gronda di corso Grosseto è quindi condizione indispensabile per inserire questa fascia di popolazione nella linea che va verso l'aeroporto e conseguentemente verso Ciriè e Germagnano.

Un grosso problema che abbiamo – anche in riferimento alla linea Canavesana, cioè la Rivarolo-Chieri – è la strozzatura che si chiama Stura-Settimo. Se non andiamo di corsa al quadruplicamento, ci troveremo in un intoppo molto grave.

Un altro problema è il by-pass di Chivasso: il tipo soluzione che va avanti non ci risolve il problema della bidirezionalità dei cittadini che vengono dalla Valle d'Aosta e da Ivrea e vanno verso Torino e verso Milano. La lunetta risolve verso Torino, ma verso Milano?

Dunque la quantità di contraddizioni che vi possono essere sono tali che ci devono poter mettere nelle condizioni di poterle risolvere - pur nel rispetto delle decisioni istituzionali, cioè dell'intesa tra le Regioni Piemonte e Valle d'Aosta – di poter trovare la quadra.

Di questo argomento abbiamo parlato più volte. Ci sono state parecchie occasioni, in particolare quando siamo andati in giro per la presentazione ai Comuni del SFM e siamo andati a Chivasso – complessivamente abbiamo toccato 71 Comuni.

A Chivasso abbiamo sostenuto questa tesi, che riconfermo per non essere frainteso: nel rispetto degli impegni che sono stati assunti sul piano istituzionale tra Regione Piemonte e Regione Valle d'Aosta, dobbiamo trovare la quadra per evitare che queste risorse siano usate malamente. Punto.

Non voglio dare lezioni a nessuno e tanto meno inventare cose nuove, ma come vedete, sono entrato con i piedi nel piatto.

Dall'altra parte, abbiamo già parlato della Germagnano-Pinerolo e della Chieri-Rivarolo e delle difficoltà che ci sono.

Voglio sottolineare l'importanza del rapporto con i sindaci. Quando sono arrivato in agenzia, molti sindaci giustamente proponevano che le risorse per gli interventi di raddoppio venissero usati da monte verso valle, ma questo è proprio l'opposto della filosofia del SFM.

Al contrario, noi abbiamo dato priorità al completamento del passante ferroviario di Torino, perché, guardate, forse neanche i torinesi hanno coscienza che la più grande opera infrastrutturale che sia mai stata fatta a Torino dall'Unità d'Italia è proprio il passante ferroviario. Non c'è nessuno, neanche nel sindacato, che abbia la consapevolezza della grandezza di questa opera e delle conseguenze positive che avrà anche sui sistemi di vita delle persone.

Noi avremo il 14 dicembre, cioè tra pochissimi giorni, un grosso appuntamento che, mi dispiace, è sottovalutato anche da parte degli operatori, cioè l'apertura del primo tratto del passante; lo apriremo con un esempio di collaborazione importantissimo con RFI, Trenitalia e gli altri operatori.

La tratta aperta è la Chieri-Porta Susa, ma in particolare la Lingotto-Porta Susa. Riusciremo quindi ad usare il primo tassello di questo grosso mosaico che è l'SFM, ed è un fatto importantissimo, sul quale, purtroppo, non c'è la sufficiente attenzione.

Stiamo costruendo nei fatti le soluzioni! Ma non c'è sufficiente consapevolezza. Siamo all'interno di un processo che sta caratterizzando azioni importantissime, ed invece queste cose sono sottovalutate e a volte ignorate.

Ancora alcune considerazioni, per non sfuggire agli argomenti specifici posti dalla Relazione.

Prima questione. Non voglio polemizzare con nessuno, ma...

Se ci sono dei Comuni che non fanno parte dell'Agenzia, o che non si sono rivolti all'Agenzia, sono liberissimi di farlo, ma non possono certamente pretendere che noi si dia il consenso a delle cose che non abbiamo avuto la possibilità di vedere.

Noi abbiamo l'assoluta necessità di potenziare e rilanciare il trasporto su ferro, cioè potenziare la modalità ferroviaria. Come faccio? Prima di tutto devo mettere in condizione le persone di trovare più conveniente viaggiare in treno rispetto ad altre modalità.

Se come pendolare, prendo il treno ed esso, quando arriva, ferma a Torino Dora e non ho nessun mezzo che mi porti oltre, verso Porta Susa, Porta Nuova, verso il centro, evidentemente non ho convenienza a prendere il treno. Oltre ai problemi che avete elencato nella Relazione, non c'è, evidentemente, la convenienza operativa.

Bisogna trovare delle soluzioni concrete su questo problema.

Stiamo studiando, insieme a GTT, una soluzione che è molto avanzata nella preparazione – stiamo predisponendo anche d'intesa con la Città di Torino degli interventi di tipo urbanistico e infrastrutturale che dovrebbero realizzarsi a brevissima scadenza – che consiste nell'attestamento di una navetta, che chiameremo "star-fly", che partirà dalla Stazione Dora, a poche decine di metri di distanza, e arriverà a Porta Susa e a Porta Nuova, passerà dal centro e tornerà al capolinea.

Questa linea utilizzerà corsie preferenziali; GTT ha già pronto il programma di esercizio, definito insieme a noi dell'Agenzia. A quel punto, se gli utenti avranno il mezzo che li porta in centro, potranno prendere il treno.

Altra questione. Problema che, diciamo così, non mi lascia indifferente!

Quando ho iniziato in Agenzia, mi hanno spiegato, e poi sono andato a verificare, che tra l'Agenzia e la Provincia, che hanno competenze diverse ma la stessa funzione, avevano nei tempi codificato il fatto che sul tragitto, ad esempio Torino - Caselle - Ciriè, due gestori diversi avessero fermate a 150/200 metri di distanza l'uno dall'altro.

Questa cosa non è accettabile!

La prima cosa che ho fatto, quando l'ho scoperto, è stata scrivere agli operatori per chiedere che facessero la stessa fermata; fate in modo tale che la gente abbia la possibilità di sapere che la fermata del pullman è la stessa per GTT e per altri operatori, e che il pullman porta a Torino.

Fate in modo da semplificare la vita alla gente, perché vanno bene tutti i ragionamenti sugli orari cadenzati e coordinati, ma non bisogna fare in modo che siano gli utenti a doversi adeguare alle capacità e ai sistemi organizzativi delle aziende di trasporto. Bisogna fare il contrario!

E' da queste piccole cose, che sembrerebbero codificate e consolidate, che possiamo proiettarci su quelle più importanti.

Sul sistema tariffario Formula, voi ponete delle questioni grosse, e io ne aggiungo altre.

Quando sono arrivato all'Agenzia, la prima proposta che ho fatto riguardava il sistema Formula, che è uno dei riferimenti più importanti di integrazione tariffaria che abbiamo in Italia.

Come sapete, Formula deriva dall'intesa tra Trenitalia, GTT e gli altri operatori che gestiscono le varie linee automobilistiche.

Il meccanismo di tariffazione è basato sulle zone, di accessibilità alle varie zone, essenzialmente in direzione verticale.

Il passaggio da una zona all'altra non in direzione verticale, come sapete, costa tantissimo.

La prima cosa che proposi fu quella di ridurre l'attuale rapporto parametrico da 100/300 a 100/200 in modo da agevolare coloro che vengono da più lontano e far loro pagare di meno.

Ma l'Agenzia amministra le tariffe, mentre chi le stabilisce è la Regione.

Questa proposta non passò. Ma siccome sono una testa dura, riproporrò questo problema, ma all'interno di un quadro che dovrà prevedere anche il BIM, che sta per Biglietto Integrato Metropolitano, in modo da evitare un'ulteriore disfunzione che oggi caratterizza il sistema Formula, che consiste nel costo eccessivo del passaggio da zona a zona nella direzione orizzontale.

Faccio un esempio: se una persona deve andare da Rivoli a Grugliasco, o da Grugliasco a Rivalta, deve acquistare una zona in più.

Stabiliamo, invece, un limite di tempo, per esempio mezz'ora, e stabiliamo che da zona a zona invece di 1 € costi 1,10 € e valga mezz'ora, ma diamo la possibilità alla gente di poter viaggiare con i mezzi senza dover sopportare delle logiche assurde, che tra l'altro non hanno nulla a che fare con i costi.

Il rispetto dei costi è un conto, ma il problema è che a volte le regole non sono state definite e tutt'altra questione.

A nessuno di noi sfugge che quello che si ricava dai biglietti è il 35% del costo complessivo del trasporto, per cui noi abbiamo il dovere di inserire elementi di razionalizzazione nel sistema delle tariffe, con azioni che comincino a risolvere questi problemi, per poi arrivare alla omogeneizzazione di alcune condizioni che riguardano particolari tipi di categorie.



La prima di queste categorie è quella degli anziani: perché devono esserci trattamenti diversi a Torino, Ivrea, Chivasso, eccetera?

Gli studenti: perché devono esserci trattamenti diversi a seconda dei posti?

In una fase in cui l'utilizzo delle risorse ha necessità effettive di avere determinate indicazioni, e possibilmente raggiungere determinati obiettivi per attenuare le difficoltà generali, è evidente che è necessario che su questi interventi si proceda, non dico in modo omogeneo, ma almeno coordinato. In modo da evitare che il ragazzo che va a scuola a Rivoli paghi un costo completamente diverso, come oggi avviene, da uno che va a scuola a Torino.

Fino a ieri tutti noi abbiamo teorizzato la necessità di prendere il trasporto pubblico a scapito di quello privato, cioè di abbandonare l'auto: tutti assieme, abbiamo sbagliato!

Si può invitare le persone a prendere il mezzo pubblico quando questo è idoneo.

Ma se tu mi fai questo invito, e poi vai a dire che è necessario tagliare i "rami secchi", sei in palese contraddizione!

Bisogna evitare che ci siano contraddizioni nelle scelte quotidiane che andiamo a fare.

Come avete visto, non ho usato mezzi termini e ho posto una serie di questioni.

Mi auguro che la discussione possa svilupparsi anche in altre sedi, perché la qualità di questi problemi avrà, che ci piaccia o no, un'incidenza enorme sulla attività non solo quotidiana, ma anche su quello che faremo nei prossimi anni.

## Intervento di Giancarlo Guiati, presidente del Gruppo Torinese Trasporti

Si può non concordare con una parte dei contenuti della Relazione, ma devo dire che è un lavoro ben fatto e ben strutturato.

Nel mio intervento metterò a fuoco alcuni punti.

Il primo argomento, di carattere generale, che può sembrare non interessante, ma che invece credo sia fondamentale, è il modo in cui attualmente è strutturato il sistema dei trasporti e qual'è la normativa nel settore.

Mi limito a dire che, 11 anni dopo la riforma del settore del trasporto pubblico, ancora non c'è una normativa chiara con la quale si possa dire che il settore viene regolato sulla base di queste regole.

La riforma prevedeva la liberalizzazione e lo svolgimento delle gare: qualcuno le ha fatte e altri no.

La sostanza è che la riforma è stata sì avviata, ma dopo tutti questi anni ancora oggi c'è una grande confusione normativa, che ci induce ad affermare che c'è ancora tanto tempo per capire che cosa succede.

L'ultimo decreto, il 23bis, mette un termine alla fase degli affidamenti transitori come quelli con cui è affidato il trasporto nella regione Piemonte e nella provincia di Torino. Di fatto si è ancora in attesa del regolamento attuativo. Voi capite che siamo in una fase piuttosto confusa.

Mi piacerebbe chiedere ai parlamentari piemontesi se c'è qualcuno che sa dire che cosa succederà, se c'è qualcuno che ci sta lavorando, che si sta preoccupando di inserire nella normativa le questioni che riguardano lo sviluppo del trasporto pubblico.

Ho voluto dire questo non per criticare, ma per sottolineare che quello che succede oggi è sintomatico dell'abbandono del settore che c'è stato in questi anni.

E' necessario invece che ci sia una definizione precisa delle norme con le quali si regola il settore, sia dal punto di vista finanziario, sia dal punto di vista della normativa di affidamento dei servizi.

Questo punto è essenziale, altrimenti continuiamo ad assistere ad uno scarico di responsabilità - come anche oggi è avvenuto e come continuerà ad avvenire - tra gli operatori, che non erogano il servizio richiesto, che si scontrano con le proteste degli utenti, pur facendo, ovviamente, quello che possono e forse di meglio (poi aggiungerò qualcosa su ciò che fa GTT) e gli enti locali, che magari scaricano le responsabilità sugli operatori o su soggetti non ben definiti che dovrebbero risolvere i problemi.

Proprio per questo motivo la fase di liberalizzazione della riforma del TPL che porta all'affidamento del servizio attraverso le gare, è auspicabile avvenga il più presto possibile.

A quel punto gli enti locali saranno obbligati a mettere a gara dei contratti di servizio adeguati, con indicate in modo preciso le richieste che gli operatori vincitori della gara dovranno rispettare e mantenere. Solo allora ci si potrà confrontare nel merito delle questioni.

Ma se questo momento fosse caratterizzato solo da una fase di mercato per cui le gare vengono bandite, come è successo in molte regioni d'Italia, esclusivamente per cercare di risparmiare e tagliare sempre più sul servizio che erogano le aziende, saremmo sulla strada

sbagliata. Questo modo di agire avrebbe come unica conseguenza l'impoverimento del servizio di trasporto pubblico!

Al contrario, per migliorare il livello del servizio, sono convinto sia necessaria la concertazione, dove tutti insieme si punti ad avere maggiori risorse finanziarie per garantire un servizio migliore e di qualità, senza più assistere allo scaricamento di responsabilità tra l'uno e l'altro al fine di aggiudicarsi le poche risorse che ci sono.

Può succedere sennò, come è successo in altre regioni d'Italia, che le gare vadano deserte e neppure l'operatore locale partecipa alla gara per l'aggiudicazione del servizio.

Questo è un punto importante che credo debba essere considerato anche nelle politiche del sindacato nell'affrontare le questioni del trasporto pubblico con gli altri soggetti.

Un altro problema che voglio affrontare riguarda le risorse economiche.

Prendiamo l'esempio del Gruppo Torinese Trasporti.

Nell'arco di 5 anni, il GTT ha aumentato il servizio del 10%, i passeggeri sono incrementati solo negli ultimi 2 anni del 4,5-5%, mentre l'inflazione di settore è aumentata del 28%.

Il risultato è che c'è stato quasi il 30% di aumento dei costi, a fronte di un blocco delle contribuzioni che dura oramai da 8 anni.

L'azienda ha fatto fronte a questa situazione operando le sinergie necessarie e ottenendo risparmi per garantire la copertura dei costi, senza ridurre il servizio, ma al contrario aumentandone la qualità e l'efficienza.

Questa è la situazione in cui si trova ad operare la nostra azienda, che è un'azienda pubblica. Ma anche le altre aziende devono fare i conti, tutti i giorni, su come riuscire a garantire il servizio a fronte di un aumento dei costi spropositato.

Analizziamo ad esempio l'andamento del petrolio. Lo ricordava prima Borioli, adesso il suo prezzo sta diminuendo, è vero, ma il prezzo del gasolio alla pompa non è ancora calato. Oggi assistiamo solo a qualche piccolo segnale. L'aumento del gasolio, per le aziende di trasporto è un fattore essenziale, così come quello dell'energia elettrica, per movimentare i tram e i treni. Senza tralasciare l'aumento di tutti i prodotti che sono legati al trasporto, come i ricambi, le gomme, eccetera.

E' un'inflazione di settore che va ben più veloce dell'inflazione generale.

Pensare di potenziare il trasporto pubblico senza avere dei parametri di riferimento più corretti, come in qualsiasi altro servizio pubblico, crea una situazione di insostenibilità sul versante dei costi.

A questo occorre aggiungere un altro fattore che ci penalizza: se aumenta la bolletta dell'energia elettrica, nessuno si lamenta, mentre se nei trasporti pubblici, a fronte di un aumento del prezzo dei biglietti, si verifica una escalation di proteste generali. Se si unisce quindi l'impossibilità di aumentare il prezzo dei biglietti alla mancanza di un'azione generale che faccia entrare le risorse in modo che i costi vengano comunque coperti, diventa impossibile erogare un buon servizio.

Abbiamo cercato di affrontare questo nodo essenziale anche quando si è parlato di aumenti delle tariffe, ma, come noto, esse hanno avuto l'andamento che sapete attraverso gli accordi che sono stati stipulati tra le Regioni e le organizzazioni sindacali. Le società di gestione dei trasporti si trovano però a fare i conti però con tariffe che non vengono incrementate adeguatamente e con adeguamenti dei contratti di servizio che sono rimasti fermi.

Adesso c'è un adeguamento, legato alla finanziaria dell'anno scorso, dei contributi di servizio che vengono erogati quest'anno. Quando la legge finanziaria aveva stanziato questi 43 milioni di euro destinati al trasporto pubblico nella Regione Piemonte, non si era ancora nella fase degli aumenti spropositati dei costi delle materie prime, cioè del gasolio. Questo aumento contrattuale possiamo quindi dire che sia già stato sostanzialmente mangiato dall'inflazione di settore. Quindi ci troviamo di fronte ad un incremento dei contratti di servizio che avverrà entro la fine dell'anno, con un'inflazione di settore che ha sostanzialmente azzerato questi benefici economici.

Quindi, quando si programmano scenari interessanti, che riguardano realtà locali, è bene riflettere sulla necessità di mettere insieme le scelte necessarie affinché si tengano in equilibrio le richieste di compensazione dei costi di gestione del servizio con gli investimenti, in un settore che è sempre stato considerato marginale.

Con questa premessa, entro ora sui problemi di carattere territoriale.

In questo territorio che ha vissuto la deindustrializzazione, forse in tempi anticipati rispetto ad altri territori, i servizi funzionavano – e funzionano tutt'oggi - soprattutto per servire una realtà industriale molto importante.

Con la deindustrializzazione cambiano le condizioni sociali, cambiano gli insediamenti industriali e abitativi, eccetera, e il servizio rimane quello.

Ma rimane lo stesso in una condizione nella quale, come giustamente dite voi, potenziarlo significa mettere anche le condizioni perché la realtà socioeconomica non venga ad impoverirsi in senso generale.

Questo è l'esempio classico che si deve fare in ogni realtà territoriale, ma anche in tutto il Paese. Si deve evitare che in una situazione di crisi generale, che induce tutti a ridurre le risorse – chissà che cosa succederà ancora nel bilancio dello stato e in quello degli enti locali – si depotenzino i finanziamenti sul trasporto locale.

Se si fa questo, non si mettono le basi per lo sviluppo industriale e socioeconomico delle realtà territoriali.

Di qui, quindi, un appello perché queste siano le basi con le quali si affrontano anche i problemi territoriali, anche quelli di zone importanti come questa.

GTT è un operatore che, in questa zona del Canavese considerata in senso ampio, ha un insediamento "storico", con un rapporto - noi riteniamo - con gli enti locali, molto importante, proficuo e positivo, caratterizzato da una collaborazione molto produttiva.

Senza questa collaborazione non sarebbe possibile sviluppare e continuare a produrre dei risultati positivi.

Detto questo, però, ci sono dei nodi da affrontare.

Vi ha fatto accenno Nigro nel suo intervento, di come ci si rapporta con gli enti che sono soggetti di delega. Credo che questo punto sia meritevole di un maggior approfondimento: occorre cioè chiarire con chi si deve discutere, con chi si trattano i problemi che riguardano la pianificazione e la programmazione dei servizi, il loro eventuale sviluppo, le questioni tariffarie, eccetera.

Oggi come soggetto c'è il Comune di Ivrea, che è capofila della conurbazione, con il quale, per quanto riguarda il trasporto pubblico, c'è un confronto continuo che porta però, alla fine, a dover fare delle scelte come azienda, come GTT, che non sono proprie dell'azienda.

Noi abbiamo ampliato il sistema Formula alla zona di Ivrea, come è stato riconosciuto anche nella Relazione, e questa è stata una iniziativa autonoma di GTT.

Abbiamo affrontato la questione dei pensionati, gli sconti agli studenti, eccetera, facendoci carico di questo come azienda.

E' stato posto il problema dei due abbonamenti: ferrovie e GTT. Ma per risolvere questi problemi più un soggetto dispone di tutti gli scenari d'insieme e li condivide, più è in grado di affrontarli. Altrimenti ci si trova a risolvere i problemi in modo marginale e temporaneo, e non in modo complessivo.

Però gli sforzi che ha fatto GTT, per rimanere alla questione del servizio nella zona di Ivrea, sono stati sforzi importanti.

Questo è legato al fatto che c'è davvero un rapporto importante tra GTT, gli enti locali e il territorio; in altre zone della provincia di Torino non abbiamo fatto le modifiche alla parte tariffaria, agli abbonamenti, che abbiamo fatto come GTT nella zona di Ivrea, pur avendo l'azienda altre aree di trasporto pubblico importanti come questa.

Questo significa che ci sono dei percorsi da fare sulla gestione delle tariffe che vanno sicuramente approfonditi e fatti insieme.

Molto si potrà fare quando sarà introdotto il biglietto BIP, un sistema a smart-card con micro chip a lettura a distanza. Si sta lavorando per introdurre questo sistema nel più breve tempo possibile. La Regione ha messo a disposizione degli investimenti importanti per l'introduzione del biglietto integrato: esso dovrebbe risolvere una parte dei problemi di integrazione anche con le ferrovie...sebbene con queste ultime ci sia stata qualche difficoltà.

Questo sistema è stato attuato soprattutto nelle grandi aree metropolitane, ma anche nei grandi centri, dove si è passati a sistemi di trasporto passanti, che permettono di avere frequenze migliori e di garantire maggior sinergia tra le varie linee.

Analizziamo ora alcune questioni specifiche che ritengo meritevole di essere approfondite; mi riferisco per esempio al problema delle frequenze dei passaggi degli autobus.

La base per garantire l'affidabilità del sistema del trasporto pubblico è la frequenza cadenzata dei mezzi, occorre cioè far sì che i passaggi siano regolari e che gli utenti siano informati di quando il pullman passa.

Questo è il punto più importante, e guardate che in realtà questo è il punto più carente che abbiamo nel sistema dei trasporti – lo sappiamo anche noi.

Pensate nel trasporto urbano di Torino con quale difficoltà si rispettano le cadenze. Si dice: "Vediamo passare 3 autobus uno dietro l'altro, e poi per 40 minuti non ne passano".

Su delle linee che hanno una percorrenza di mezz'ora, quaranta minuti, pensate a quante interruzioni ci possono essere. Il mancato rispetto della cadenza è l'elemento di maggior caduta della qualità del servizio.

Veniamo ora alla Torino-Ceres.

Il nodo cruciale è: collegare la Torino-Ceres al passante ferroviario è una scelta prioritaria?

Se è una scelta prioritaria, bisogna trovare le risorse e gli investimenti necessari per realizzarla, ancora oggi incerti.

A mio parere, aprire il passante ferroviario nel 2011/12 senza il collegamento della Torino-Ceres e dell'aeroporto di Caselle – anche se, grazie ad Alitalia si sta sempre più depotenziando – con il centro di Torino, cioè senza attuare l'ipotesi della linea passante, significa apportare un grave danno all'intero sistema di trasporti torinese.

E' prioritario fare questo collegamento? Se tutti diciamo che è prioritario, ma le risorse sono scarse, si tratta di dare delle priorità su questa scelta.

Per quanto riguarda invece tutta la linea, noi abbiamo fatto grandi investimenti che hanno permesso di aprire il tratto da Germagnano a Ceres. Il fatto che il giorno dell'inaugurazione ci fossero diecimila persone che sono andate a provare questo tratto di ferrovia segnala un fatto eccezionale: dove il treno offre un servizio, la gente è molto interessata.

Al di là che ci fosse la festa per l'apertura, significa che la ferrovia è davvero importante.

Altrettanto importante è programmare gli investimenti: sul materiale rotabile, sui sistemi di sicurezza, sull'infrastruttura, e sull'attrezzare le stazioni per l'interscambio.

Con pochi investimenti, è possibile attrezzare le poco più di cento stazioni dove si deve poter attestare il traffico privato. Questo progetto va portato avanti insieme a tutti i comuni interessati affinché, man mano che vanno avanti i progetti di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria, ci sia anche in contemporanea l'ammodernamento delle stazioni e la possibilità di interscambio con il traffico privato.

Questo elemento deve far parte del progetto integrato.

Il ruolo che si gioca e il contributo che si porta, tutti insieme, quando si affrontano questi problemi è di grande importanza.

Ci sono questioni che oggi vanno messe all'attenzione di tutti e che riguardano per la maggior parte il tema di come offrire un sistema di trasporti pubblici migliore che sia contemporaneamente anche appetibile dal punto di vista dei costi.

Sono d'accordo con la proposta fatta da Borioli di inserire il trasporto nella contrattazione, e questo riguarda naturalmente il sindacato, nelle forme ad esempio di benefit o di detassazione.

Bisogna sapere che oggi esistono già degli strumenti, che noi cerchiamo di pubblicizzare. Per esempio, con la finanziaria del 2008, è stata introdotta la detassazione degli abbonamenti che ha prodotto un aumento del 10% degli abbonamenti annuali, grazie ad una campagna informativa fatta da noi.

La Regione Piemonte ha adottato un meccanismo che consente di dare un contributo ai propri dipendenti che acquistano abbonamenti annuali e il risultato è stato di avere 1.500 abbonati in più. Anche la Provincia di Torino ha adottato lo stesso meccanismo.

A volte però ci troviamo di fronte a comportamenti contraddittori da parte di qualche ente locale, che promuovono gli sconti per i trasporti pubblici e contemporaneamente ci chiedono di scontare i parcheggi in centro! Purtroppo queste contraddizioni ci sono ...

Comunque, la strada giusta è quella di agire sulle materie dove si può intervenire direttamente, e contemporaneamente fornire un'azione complessiva coordinata e concertata.

Ringrazio per il contributo che avete offerto alla discussione e confermo la nostra disponibilità, perché ci teniamo a restare come operatore in questo territorio.

Pur essendo una grande azienda, pur avendo tutti i problemi delle grandi aziende, consapevoli del fatto che resistere come operatori in queste condizioni non è semplice, siamo convinti di aver fatto bene. Siamo convinti che quanto abbiamo fatto debba essere valorizzato, certi di continuare in questa direzione.

## Intervento di Davide Masera, segretario generale della FILT-CGIL Piemonte

Penso che la discussione di oggi anche per noi sia molto importante, perché si parla molto spesso di trasporto pubblico quando questa discussione segue l'emergenza sulla mobilità.

Non se ne discute mai in altri periodi, non si affronta mai bene questa discussione e si segue un ciclo stagionale: solo quando le città si bloccano, quando i livelli d'inquinamento costringono i sindaci a prendere provvedimenti di limitazione del traffico privato, magari si inizia a discutere e i giornali si occupano di quanto accade.

La stessa cosa accade per quanto riguarda il trasporto ferroviario, quando sono giustamente gli utenti, o clienti che dir si voglia, del servizio ferroviario che giustamente protestano per dei servizi che non sono sempre dei migliori.

Quindi, uscire dalla stagionalità della discussione penso che sia importante, quindi bene ha fatto la CGIL di Ivrea a proporre questo convegno che ci permette di dire anche il nostro punto di vista, cioè il punto di vista dei lavoratori del trasporto, visto che noi ci occupiamo tutti i lavoratori del trasporto, dai ferrovieri ai tranvieri, dagli aeroportuali agli autostradali, agli addetti agli impianti a fune.

Ci rivolgiamo in particolare ai rappresentanti degli enti locali per sottolineare che il trasporto collettivo deve essere vissuto come elemento decisivo e insostituibile dello sviluppo del Paese, anche a causa dei costi, diretti e indiretti, che questo comporta, nel senso del costo degli spostamenti delle merci e delle persone.

Pensiamo che lo stato di degrado del settore dei trasporti è uno dei principali problemi del paese e rappresenta uno dei principali ostacoli al suo sviluppo.

Questo sia per l'insufficienza delle risorse e per la mancanza di programmazione negli investimenti infrastrutturali, che costano, ma sono più che necessari.

Il degrado, inoltre, è dovuto all'incapacità di produrre un livello di offerta in grado di dare una risposta accettabile alla grande quota di domanda insoddisfatta.

Un altro punto fondamentale è purtroppo la qualità scadente del servizio che si offre.

A nostro avviso c'è un altro aspetto importante: lo spreco di risorse. C'è uno spreco di risorse incredibile in questo settore, a cui è ora di metterci mano a come vengono distribuite e a come vengono impiegate.

Tutto questo è il frutto dei molti anni nei quali, nel paese, è mancata la capacità di mettere in atto una politica dei trasporti basata sulla programmazione, sulla razionalizzazione delle risorse impegnate, sulla regolazione delle liberalizzazioni, sulla difesa di questo fondamentale settore produttivo.

L'inadeguatezza del trasporto pubblico, che tutti denunciano, non si risolve se non si realizza un radicale cambiamento rispetto alla consolidata gestione del TP da parte delle Istituzioni e delle imprese: per affrontare correttamente il problema è necessario spostare l'asse della discussione, rovesciando lo schema seguito fino ad oggi.

Il trasporto pubblico è stato considerato da molti come residuale, le risorse trasferite sono bloccate da anni, gli investimenti sono stati ridotti al minimo, il contenimento dei costi è stato perseguito a scapito della qualità del servizio e comprimendolo quanto possibile sul versante del lavoro.

Di tutto questo hanno fatto le spese i cittadini che si ritrovano un servizio scadente per qualità e quantità dell'offerta.

La situazione è stata ancora aggravata dal continuo conflitto che si è generato tra i diversi livelli istituzionali sul problema delle risorse e sulle norme attuative del federalismo e della liberalizzazione.

Il trasporto pubblico è stato privato, negli ultimi anni, degli elementi fondamentali necessari all'affermazione del processo di cambiamento e di sviluppo; la mancanza di qualsiasi intervento di programmazione è aggravata dalle modalità attuative del federalismo in materia di trasporti.

Le competenze non sono chiare, e il trasferimento di competenze risente del caos legislativo che si è determinato in Parlamento sulla materia.

Bisogna riprendere la discussione intorno alle scelte che hanno portato a quell'impianto normativo, che si basava su un'idea della liberalizzazione come motore principale della riforma e che, invece, ha prodotto il peggioramento dello stato di crisi e la messa fuori gioco di qualsiasi prospettiva di costruzione di un adeguato sistema imprenditoriale nel settore.

Anche se molto hanno contribuito le successive incertezze legislative che sono ancora in corso, si può sostenere che forse il fallimento era dentro quell'idea di attuazione del federalismo e della liberalizzazione.

Le trasformazioni, introdotte sia con il D.Lgs 422/97 e sia con L.R. 1/2000 nel "mondo" del Trasporto Pubblico Locale e, più in generale delle mobilità, erano e forse potrebbero essere di grande rilevanza.

La speranza era che le novità introdotte con un passaggio di competenze dalle Stato centrale alle Regioni e poi alle Province e ai comuni maggiori potesse innestare finalmente un meccanismo virtuoso in cui finalmente le realtà locali potessero mettere mano ad un sistema logoro e non più adeguato.

La L.R. 1/2000 (la legge regionale che regola il trasporto pubblico in Piemonte) presentava e presenta varie lacune e limiti perché, in generale, non esiste una forte iniziativa tesa a sostenere la necessità di una grande riforma nel sistema della mobilità, che punti sullo sviluppo del trasporto pubblico collettivo.

Spesso, infatti, l'accento è posto soltanto sui gravi limiti e difetti dell'attuale situazione (congestione ed inquinamento, inefficienza e basso livello dei servizi, costi...).

Anche gli interventi degli Enti Locali, in questi ultimi anni, hanno comportato solo tagli dei servizi - per carità alcuni più che necessari, ma non c'è stato quello spostamento di risorse da un servizio ad un altro, nei luoghi dove veramente era necessario.

Forse per una mancanza di coraggio, per una difficoltà - certo è difficile affrontare i temi - anche perché ogni ente locale preme perché vengano spostati chilometri dalla sua parte e perché non vengano tolti.

Tutto questo sicuramente è in forte contraddizione con la necessità di sviluppo del trasporto collettivo.

Non vi è dubbio che questa battaglia (anche culturale) va condotta con forti argomentazioni, con grande convinzione.

La situazione del trasporto pubblico locale nella Provincia di Torino è simile a quella del resto del Paese con grandi criticità.

E' vero che c'è stato un aumento negli ultimi anni dei passeggeri, ma è altrettanto vero che prima, negli anni '90, c'era stata una flessione degli introiti causata da una notevole diminuzione dei viaggiatori trasportati, che non è stata compensata, a nostro avviso, dagli aumenti tariffari che ci sono stati - anche se a causa della crisi stiamo assistendo ad una inversione della tendenza.



Ci sono fenomeni di congestione del traffico, non solo nei centri urbani e nelle aree metropolitane, ma anche in altri ambiti territoriali.

Ci sono, poi, dei problemi che non sono stati ancora risolti; problemi di cui parliamo da anni, che è complicato risolvere, come la duplicazione dei servizi – che esiste ancora – sia per quelli effettuati a mezzo autolinee (esistono doppioni tra un'autolinea e l'altra) sia tra autolinee e ferrovie.

Infine, ci sono squilibri dell'offerta in zone a bassa densità abitativa.

Di fronte di una popolazione in continuo movimento, probabilmente perché è mancata la pianificazione territoriale, i trasporti pubblici passeggeri sono veramente inadeguati. A causa di questa situazione una buona parte della popolazione ha compiuto la scelta obbligata di spostarsi con l'auto privata. Ciò ha creato un aumento notevole del traffico stradale, su una rete viaria già poco sicura e poco adeguata.

C'è ancora un aspetto secondo me importante. Nel trasporto pubblico locale su gomma le aziende titolari di concessione, che attualmente operano in Provincia di Torino, sono 26. Erano di meno prima della Legge del 1997 che doveva servire, tra le altre cose, ad aggregare le aziende e di conseguenza diminuirne il numero. Notate che in Italia, nel trasporto pubblico locale, ci sono più di mille imprese, in Piemonte sono circa un centinaio.

Senza ombra di dubbio, la frammentazione appare eccessiva. La polverizzazione esistente delle imprese non ha favorito in alcun modo lo sviluppo del trasporto pubblico locale: non c'è stata alcuna integrazione tra una modalità di trasporto ed un'altra, ma neppure fra un'azienda di trasporto su gomma ed un'altra. Ogni azienda ha difeso soltanto le proprie linee ed i propri chilometri.

Tutte le azioni di policy intraprese fino ad oggi, non sono state sufficienti per recuperare passeggeri. Assistiamo ancora oggi a doppioni e diseconomie con percorsi non sempre rispondenti alle nuove richieste di mobilità.

Nel settore del trasporto ferroviario regionale, è del tutto evidente l'insufficienza delle risorse necessarie a sostenere il servizio, fino al punto che proprio questo aspetto risulta tuttora la principale incertezza che grava sullo stesso Piano d'Impresa del Gruppo FS.

I contratti di servizio per il trasporto regionale di FS rischiano tutti gli anni di subire un taglio insopportabile per i cittadini e per i lavoratori, con la minaccia di ulteriori abbattimenti degli attuali, già insufficienti, livelli di servizio. Si continua costantemente a rischiare un peggioramento.

Tutto questo chiama in causa le responsabilità di chi può impedire questo ulteriore degrado, a partire dallo Stato, dalle Regioni e dai vertici di FS.

Il trasporto pubblico in questa zona.

Parlando con i lavoratori della zona, che mi hanno descritto cosa funziona e cosa no dal loro punto di vista, come già detto da altri, il trasporto pubblico in questa zona era stato pensato per coprire le esigenze casa lavoro per l'industria; in particolare, con le due grandi industrie, Olivetti e Montefibre.

Oltre a questi servizi ad Ivrea è stato costruito un servizio urbano, che collega i vari paesi della cintura con la città. Anche in questo caso il servizio era confacente alle esigenze dell'industria e delle scuole. Penso che uno degli scopi del convegno di oggi sia quello di aprire una discussione sul servizio attuale, avendo però come obiettivo quello di ripensare il servizio, migliorandolo, mantenendo e aumentando i chilometri – anche se so bene che c'è un grandissimo problema di risorse - per cercare di soddisfare le nuove esigenze dovute al cambiamento della mobilità delle persone.

Però se non si mette in gioco questa discussione, se non si apre la discussione su questo, con il taglio di risorse, come è successo da altre parti, si rischia di fare una discussione solo sui tagli e mai sulle prospettive di maggior sviluppo e di potenziamento del servizio.

La collocazione dei poli industriali ha sempre condizionato lo sviluppo del trasporto pubblico nella zona. Per questo motivo il servizio non si è mai sviluppato nelle altre zone del Canavese. Ieri come oggi manca completamente un servizio di collegamento tra l'alto Canavese e il Biellese. Inoltre il servizio, nonostante siano cambiate profondamente le esigenze, continua a prevedere orari casa lavoro solamente su Ivrea. Se provate a consultare gli orari vedrete che i collegamenti tra Ivrea, Castellamonte, Cuornè, Rivarolo sono concepiti per gli utenti che lavorano ad Ivrea e non viceversa. Dalle località sopra citate, il servizio per Ivrea, nel primo pomeriggio scompare. E pertanto non risponde minimamente alle esigenze di chi lavora e studia in quelle località.

Nel corso degli anni le logiche non sono cambiate, si continua a gestire il servizio con le stesse modalità, con il rischio di ulteriori soppressioni dei servizi. Le istituzioni e le aziende non hanno mai effettuato indagini per capire quali sono le nuove esigenze dei cittadini. Gli Enti Locali non conoscono assolutamente la mobilità delle persone; il sistema di monitoraggio attuale, che dovrebbe essere la base su cui lavorare per attuare una ristrutturazione dei servizi, non permette di avere un quadro chiaro e completo della mobilità in Provincia. Nessuna azienda, con il sistema di vendita di biglietti ed abbonamenti, neanche fra le più attrezzate, è in grado di conoscere il numero complessivo di passeggeri su una determinata corsa. Questo è possibile verificarlo solo con un conteggio manuale a bordo dell'autobus.

Inoltre, gli Enti Locali non sono a conoscenza se le condizioni minime di sicurezza dei mezzi di trasporto sono state sempre rispettate – questo lo dico anche dal punto di vista dei lavoratori del settore - visto e considerato che pochissime aziende – parlo di quelle private - a causa della dimensione ridotta, attuano una manutenzione programmata ai mezzi di trasporto ed i controlli dell'Ente stipulatore dei contratti di servizio sono stati fino ad oggi insufficienti, sia per quanto riguarda il rispetto degli orari di lavoro, sia per il riposo minimo giornaliero e i tempi di guida.

Ma per fare un esempio concreto sulla zona di Ivrea e sul tema dei servizi offerti, nell'area industriale di Scarmagno attualmente ci sono molti lavoratori che hanno orari di lavoro diversificati. Ma i servizi mantengono gli stessi orari da 30 anni, pertanto questi lavoratori non possono utilizzare il pochissimo servizio pubblico rimasto. Inoltre, le aziende per razionalizzare i costi continuano a modificare i percorsi allungando le percorrenze. In alcuni casi per fare 20 Km impiegano 50 minuti. Io penso che sia improponibile un servizio del genere!

Poi, ancora, sono sempre di più le persone che si spostano verso Milano, Vercelli, Novara; nessuno, o pochi, ha mai pensato di sperimentare collegamenti con la stazione di Santhià dove fermano tutti i treni interregionali Torino-Milano.

Un altro fatto banale, che capita in tutte le realtà, in tutte le province, in quasi tutte le realtà cittadine: nessuno, o pochi, si pone un problema fondamentale per i cittadini che usano i servizi, e i nostri autisti, i ferrovieri, sono costretti a dare delle risposte... le coincidenze tra i servizi extraurbani, urbani e la ferrovia non ci sono. Bisogna trovare il modo di affrontare questo problema.

Quindi, per rilanciare il trasporto è indispensabile una seria politica degli orari delle scuole, delle fabbriche, dei luoghi di lavoro e dei tempi di svago.

E poi, è di fondamentale importanza che gli enti locali, quando autorizzano nuovi insediamenti, pensino che bisogna collegarli alle reti di trasporti e questo bisogna farlo prima di dare le approvazioni. Ma per fare questo è necessario introdurre il piano dei trasporti nella pianificazione territoriale. Questo permetterebbe a chi fa la pianificazione dei

servizi, alle aziende del settore, di ottimizzare i servizi, i mezzi e la forza lavoro creando un notevole risparmio ed un maggiore sviluppo del trasporto locale.

Però per fare tutto questo è necessario rivedere le competenze tra i diversi livelli istituzionali, che sono alla base del conflitto in atto e delle conseguenti incertezze normative che hanno provocato guasti consistenti; servono sedi unificate, in relazione alle scelte di indirizzo e di programmazione tra tutti i soggetti istituzionali interessati.

Rivedere la legge, mettere in moto la riforma come era stata pensata ormai 11 anni fa, significa correggere gli errori e riprendere l'idea di regole a favore dello sviluppo e della modernizzazione del settore.

## Intervento di Paolo Meo, per l'Associazione Utenti Ferrovia Chivasso-Ivrea-Aosta

Vista l'ora, sarò estremamente breve e conciso, però metterò il dito nella piaga delle disfunzioni, ma parlerò anche delle cose che funzionano, della ferrovia Chivasso-Ivrea-Aosta.

Dito nella piaga perché parlo di lunetta di Chivasso. A mio parere, che però è il parere di tutti coloro che prendono il treno, a cominciare dai ferrovieri che naturalmente su questa linea viaggiano tutti i giorni da tanti anni, realizzare la lunetta di Chivasso è un modo per prendere un po' di milioni di euro e buttarli dalla finestra, perché è una cosa che non serve a niente.

Dico questo in maniera brutale, perché non bisogna fare una guerra di Chivasso contro Ivrea o di Piemonte contro Valle d'Aosta. Visto che abbiamo poche risorse – e lo sappiamo tutti, è stato ampiamente ribadito quest'oggi – quelle poche risorse che ci sono dobbiamo usarle bene, perché di cattedrali nel deserto e di soldi sprecati in passato ce ne sono già stati troppi.

Se le risorse non sono molte e l'accordo prevede che questi 40 milioni di euro servono per potenziare e migliorare il collegamento tra la Valle d'Aosta e Torino, si possono tranquillamente spendere per realizzare almeno una parte di quel raddoppio selettivo sul quale tutti concordano.

Il raddoppio selettivo significa che su almeno una o due tratte, vale a dire tra Chivasso e Montanaro da un lato, e tra Strambino e Ivrea dall'altro, si dovrebbe realizzare il doppio binario che permetterebbe incroci dinamici dei treni fra le due stazioni – gli oraristi sono molto bravi nel realizzare le coincidenze al punto giusto.

Si perderebbe molto meno tempo di quanto se ne perde oggi. Ne trarrebbero vantaggio tutti i treni in circolazione, sia quelli locali della tratta tra Chivasso e Ivrea, sia quelli a lunga percorrenza tra Aosta e Torino, i quali molto spesso sono costretti a fermarsi nelle stazioni, anche laddove non è prevista la fermata, perché devono fare l'incrocio – la gente la chiama coincidenza, ma tecnicamente si chiama incrocio – tra un treno e l'altro.

Chiaramente il raddoppio completo sarebbe meglio però, avendo poche risorse, bisogna individuare alcune tratte – e già lo aveva fatto la Regione Piemonte nel 2000, quando c'era la precedente amministrazione – da raddoppiare: le tratte individuate erano state Montanaro-Chivasso a sud e Strambino-Ivrea a nord.

Realizzare il raddoppio selettivo vorrebbe dire migliorare di molto l'esercizio.

Il peduncolo, invece, che cosa determina?

Il peduncolo è una specie di "S" che dovrebbe essere realizzata tra Montanaro e Chivasso. Per chi conosce il territorio, la ferrovia passa sotto l'autostrada e l'Alta Velocità: subito dopo questo sottopasso dovrebbe essere creato un binario nuovo che piega a destra, bypassa Chivasso, fa una specie di "S" e va a entrare sulla Torino-Milano grossomodo all'altezza della Rivoira.

Questo vuol dire che i treni che percorreranno quel tratto di ferrovia non transiteranno più nella stazione di Chivasso.

Qualcuno aveva ipotizzato un modello di esercizio in base al quale i treni locali Chivasso-Ivrea continueranno a percorrere la linea attuale, fermando in tutte le stazioni, mentre i diretti prenderanno questo svincolo e andranno in direzione Torino. Però si dimentica una cosa – e questo anche i valdostani lo devono sapere...

Se coloro che amministrano non lo sanno perché usano sempre l'automobile, vadano a vedere! Prendano una volta il treno, vadano nelle stazioni a vedere che cosa succede!

Sui treni a lunga percorrenza provenienti da Milano sono tantissimi i viaggiatori che scendono a Chivasso per prendere il treno per andare a Ivrea e Aosta. Alla domenica li vediamo con gli sci. Ma non vengono a sciare a Caluso, anche se quando nevicata ci sarebbe la collina del Mago! Con gli sci, vanno in Valle d'Aosta!

Un domani che i treni diretti facciano Aosta-Torino senza passare da Chivasso, queste persone che arrivano da Milano dovranno andare a Torino e poi tornare indietro: una cosa che, effettivamente, non ha senso.

In conclusione. Il raddoppio è un intervento sul quale tutti concordano. Abbiamo poche risorse. Mettiamo il raddoppio come elemento prioritario. Parlo di raddoppio selettivo perché, ovviamente, i costi sono relativamente elevati. Non ci sono controindicazioni. Sarebbe la cosa più semplice di questo mondo. Non si capisce per quale motivo si vuole insistere sul progetto della lunetta, dividendosi in maniera campanilistica gli uni contro gli altri.

L'Associazione Utenti ha questa posizione.

Contrastare la realizzazione del peduncolo sembra un argomento tabù, ma non lo deve essere. Realizzare il raddoppio selettivo è invece un modo per migliorare il servizio ferroviario che va a beneficio di tutti.

Il sottoscritto è anche amministratore del Comune di Caluso.

Uno dei tanti problemi della ferrovia è quello delle stazioni impresenziate, in stato di abbandono, che si trovano un po' in tutto il Piemonte, non soltanto qui da noi.

Noi, come Comune di Caluso, siamo tra i pochissimi ad aver fatto una convenzione con RFI con la quale abbiamo preso in comodato gratuito dapprima la stazione di Caluso e adesso anche la stazione della nostra frazione di Rodallo.

A nostra volta le abbiamo date in comodato a delle associazioni che le utilizzano per attività sociali. A Caluso abbiamo affidato la stazione all'Associazione Nazionale Carabinieri la quale, a proprie spese, ha ristrutturato i locali – il Comune ha dato un piccolo contributo di 6/700 euro per mettere il contatore della luce.

Quindi siamo ben lontani dalle cifre che si spendono altrove per fare delle grandi cose che spesso sono cattedrali nel deserto.

Ripeto, il Comune di Caluso, con 600 euro ha messo la corrente elettrica laddove non c'era e ha cercato le associazioni interessate.

Ha trovato risposta nell'Associazione Nazionale Carabinieri, sezione di Caluso, che, con l'opera volontaria dei propri soci, ha ristrutturato completamente il piano terra della stazione di Caluso, fornendo una garanzia di presenziamento che ha ridotto in maniera drastica gli atti vandalici che si verificavano in precedenza in stazione, nella quale oggi si può andare sicuramente con maggiore sicurezza rispetto al passato.

La stessa cosa la stiamo facendo per la stazione di Rodallo, dove abbiamo preso in comodato l'ex abitazione del capostazione e l'abbiamo affidata ad una associazione sportiva dilettantistica – una associazione che si occupa di nuoto subacqueo.

Ma non interessa che cosa fa l'associazione. Interessa che l'associazione, come sta facendo proprio in questi giorni, faccia i lavori di ripristino dei locali.

Hanno iniziato a scrostare i muri, adesso daranno il bianco – anche lì ci sarà un'autotassazione per acquistare la vernice, il controsoffitto e quant'altro serve.

Presenziando la stazione con le proprie riunioni serali, l'associazione eviterà che diventi un luogo abbandonato.

Abbiamo fatto queste cose senza particolari costi, visto che l'assessore al bilancio ha proprio chiuso i rubinetti e non si poteva fare niente di più, ma il risultato è importante anche solo grazie all'impegno e all'olio di gomito dei soci delle associazioni.

## Intervento di Aldo Pavanello, per la Direzione regionale di Trenitalia

Cercherò, orologio alla mano, di stare nei tempi così, per fare una battuta, nessuno potrà dire che Trenitalia è in ritardo anche stavolta.

Innanzitutto, esprimo la mia piena condivisione ed un apprezzamento altissimo della Relazione, che è veramente di una precisione e di un approfondimento notevole. Condivido ampiamente, se non al 100%, molto vicino al 100%, la Relazione che Borioli ha definito “piattaforma; veramente una cosa apprezzabile nella parte generale di esame critico sulla concezione del trasporto pubblico, sull’attenzione che si ha verso il trasporto pubblico e sulle risorse che sono messe a disposizione del trasporto pubblico.

Faccio alcuni accenni rapidi su Trenitalia in generale e in particolare su Trenitalia in Piemonte, riprendendo il tema già trattato da Borioli e da Guiati in relazione alla problematica delle risorse a disposizione del trasporto pubblico.

Trenitalia, a livello nazionale, percepisce 11,8 eurocent a passeggero per chilometro, che è il dato più basso di tutte le ferrovie nazionali comparabili in Europa; i francesi hanno 19,2 eurocent; i tedeschi 22,1 eurocent.

Il trasporto pubblico su gomma e le concessioni in Italia hanno 15,1 eurocent a passeggero per chilometro.

Quindi noi di Trenitalia siamo alla metà rispetto alla Germania e poco più della metà della Francia, e siamo più bassi comunque anche rispetto al trasporto pubblico su gomma o in concessione in Italia.

Tutto questo a causa della scarsa contribuzione di risorse pubbliche sia come contributo, ma anche rispetto alla politica tariffaria.

In Piemonte, l’assessore Borioli ha detto che ci sono circa 600 milioni di euro per il trasporto pubblico in generale. Trenitalia ne percepisce dalla Regione 161.380 mila euro, che sono nient’altro che i soldi stanziati nel 1999 sulla base di risorse del 1997.

Sono passati 11 anni. Noi stiamo chiedendo semplicemente, con la presentazione del “Catalogo”, l’adeguamento al tasso di inflazione di questi anni – nemmeno quello ufficiale.

Da questo consegue la problematica che si riscontra sulla disponibilità di materiale rotabile per fare il servizio.

Un altro dato che voglio illustrare è che in Piemonte abbiamo messo a disposizione, negli ultimi 6 anni, materiale rotabile per un equivalente di 330 milioni di euro. La contribuzione che abbiamo ottenuto è pari a circa il 14%. Il resto è stato completamente a carico Trenitalia. Parlo dei Minuetto, delle 464 e del materiale Vivalto, tralasciando tutti gli altri interventi di ristrutturazione del materiale rotabile.

Ovviamente, tutto questo provoca delle disfunzioni sull’utilizzo del materiale rotabile. Su una linea a binario unico come la Chivasso-Aosta, prevalentemente a trazione diesel per i collegamenti con Aosta, noi stiamo utilizzando del materiale che ha ormai oltre 30-35 anni di età.

Bisogna tenere conto che, dopo così tanti anni di servizio, ogni nuovo anno che passa non può che provocare ulteriori problemi nella regolarità del servizio.

L’altro elemento di criticità, che nella Relazione è stato particolarmente evidenziato, è quello degli inconvenienti ai passaggi a livello.

E' assai improbabile reggere un servizio del tipo di quello che c'è sulla Chivasso-Aosta in presenza di una linea a binario unico e con un passaggio a livello ogni meno di un chilometro.

E' una linea dell'ottocento!

Veramente, bisogna fare investimenti sull'infrastruttura, per prima cosa bisogna togliere i passaggi a livello, bisogna che anche gli enti locali collaborino a individuare i passaggi a livello da togliere.

Non si può fare il mercato a Strambino a ridosso del passaggio a livello e alla mattina, quando passi con il treno, bisogna azionare "la rapida" perché la gente attraversa il passaggio a livello!

Questo è disservizio totale! Bisogna intervenire su queste cose se si vuole fare qualcosa di positivo. Anche a riguardo della dislocazione dei servizi.

Ricordo che nel 1975 c'era un Piano Nazionale dei Trasporti, poi dopo un po' tutto si è perso e si è decantato. Nel fare gli insediamenti urbani e industriali, bisogna pensare a quali sono le infrastrutture che servono a quegli insediamenti.

Non si possono fare insediamenti urbani e dopo vent'anni rincorrere la situazione per fare tangenziali e ponti per permettere gli attraversamenti.

Allo stesso modo, non si può pensare di decentrare gli insediamenti industriali o le stesse scuole senza pensare agli effetti collaterali che questi insediamenti provocano.

Bisogna ragionare su queste cose. Ed è evidente che ci vuole una pianificazione!

Cito il vostro documento introduttivo, dove a un certo punto, a proposito del Movicentro, si afferma che si vuole *"evitare di dare un giudizio sommario: un sì o un no"*.

Voglio però capire che cosa succede.

Stamattina sono sceso dal treno a Ivrea e ci ho messo 5 minuti per uscire dalla stazione: devo salire una scala, fare un attraversamento e scendere da un'altra scala per uscire dalla stazione. Sono vicino ai sessant'anni, ma mi sento ancora giovane nella mobilità. Penso che qualcuno, con qualche anno più di me, abbia qualche problema più di me nel muoversi nel Movicentro.

L'altra questione che voglio affrontare riguarda l'integrazione tariffaria.

Condivido che sia da sviluppare e da portare a termine l'integrazione tariffaria, che permette a tutti di muoversi con più libertà e con più ampia disponibilità di mezzi, ma le integrazioni tariffarie sono una scelta politica e non una scelta aziendale. E i costi non devono essere a carico delle aziende.

Formula, invece, è nato a carico delle aziende.

Se si vuole fare l'integrazione tariffaria si fa, ma non la paga l'azienda.

Pertanto come Trenitalia abbiamo detto che non intendiamo partecipare al BIM (Biglietto Integrato Metropolitano) perché non vogliamo farci carico dei costi.



## Intervento di Francesco Bocchimuzzo, per la Direzione regionale di RFI – Rete Ferroviaria Italiana

Provo anch'io a usare al massimo la sintesi per non rubare troppo tempo.

Parto anch'io, come qualcun altro che mi ha preceduto, da un apprezzamento per la Relazione iniziale e faccio riferimento all'ultima parte della Relazione, dove viene indicata la necessità di creare un sistema di trasporto.

Mi allaccio a questo concetto per affermare che un sistema di trasporto è fatto da una serie di elementi che devono in qualche modo armonizzarsi e non contrapporsi.

Il sistema di trasporto – se si vuole sintetizzare – è fatto da due colonne portanti: la rete, sulla quale il trasporto si svolge, e il trasporto vero e proprio, effettuato dagli operatori. Quest'ultimo rappresenta il servizio vero e proprio che viene offerto alla clientela.

Le due cose devono armonizzarsi perché, se si contrappongono, si rischia di fare i campanili che sono stati prima evocati – tra l'altro riproponendo delle argomentazioni ampiamente discusse e superate per decisioni già prese.

Argomentazioni che non condivido. E' stato detto che tutti condividono una certa scelta. Io andrei cauto su questa estensione delle proprie posizioni, che sono legittime, all'universo del mondo, perché questo credo non coincida con la verità.

Mi riferisco all'affermazione sulla contrapposizione tra lunetta e raddoppi selettivi, sui quali ultimi tutto il mondo convergerebbe come utilità; io credo che questa affermazione sia un po' eccessiva.

Il riferimento a questo argomento mi serve per dire che le cose che si vanno a fare, che si devono ancora fare, sono limitate dai problemi tecnici e organizzativi, ovviamente, ma anche dalla necessità di indirizzare le risorse nel modo più efficace possibile.

La vicenda della lunetta è ormai una storia già scritta, l'ha sottolineato anche l'assessore Borioli.

Questo però non esclude che non si possa o non si debba fare altro.

Il raddoppio non è scritto in nessun Contratto di Programma esistente, non è stato studiato ancora a fondo tecnicamente, ma se si ritiene che ci siano gli spazi perché il raddoppio possa rappresentare una utilità, bisogna cominciare a studiarlo, e non contrapporlo a qualcosa che ha una genesi sua, ha un suo significato, e che rappresenta un'aggiunta alla rete del sistema – non è un'alternativa a qualche altro percorso.

Mi permetto di sottolineare l'importanza della necessità di studiare un modello di esercizio da applicare.

Che cosa e come si usa l'infrastruttura è una cosa diversa dall'infrastruttura stessa.

E' stato citato il passante ferroviario di Torino.

Premetto che le persone che hanno portato avanti il passante sono le stesse che poi si occupano delle altre cose, per cui – se mi consentite una battuta – non si può essere contemporaneamente incompetenti e geniali, come diceva Nigro, esaltando un'opera veramente importante come il passante ferroviario di Torino.

Quindi, il problema di come si utilizza la struttura è un tema che deve essere sviluppato da chi deve svolgere il servizio affinché si massimizzi il beneficio che viene da un'infrastruttura.

A volte, quelle cattedrali nel deserto evocate, sono esistite, esistono ed esisteranno ancora; esistono ogni volta che un'infrastruttura viene mal utilizzata.

Viceversa, a volte è il servizio che non utilizza bene le infrastrutture esistenti.

Chiudo quindi questo argomento invitando tutti, ovviamente noi per primi che dobbiamo applicare le decisioni che vengono prese, alla armonizzazione delle componenti di un sistema di trasporto, evitando la contrapposizione. Tanto meno fra una rete, che determina una potenzialità, e il servizio che viene svolto, che è l'utilizzo di questa potenzialità.

Fornisco ora alcune informazioni che ritengo utili.

La lunetta, come detto, è un percorso in qualche modo indicato, fissato, ma non è alternativo ad altri che possono aprirsi e che mi pare possano essere stabiliti in questa sede.

L'altro elemento sul quale c'è a volte qualche richiesta di notizia – e c'era anche nella Relazione – è quello del ponte sul Chiusella.

Come da accordi presi, RFI sta quasi per completare la progettazione e quindi nel prossimo semestre andiamo in gara d'appalto.

Le nuove travate verranno costruite a parte e successivamente posate in loco.

La sostituzione delle travate comporterà la necessità di interrompere l'esercizio per un certo periodo di tempo, ne stiamo valutando la durata. Probabilmente sarà necessaria qualche settimana.

Non posso definire tempi troppo precisi, perché dobbiamo completare la progettazione, però credo che la tempistica, a grandi linee, sia la seguente: entro il primo semestre, quindi giugno 2009, la gara d'appalto e nel successivo anno e mezzo le lavorazioni e la conclusione.

Quindi tra un paio d'anni da oggi la vicenda ponte sul Chiusella potrebbe ritenersi chiusa.

## Intervento di Franco Campia, assessore ai Trasporti della Provincia di Torino

Dovrei cercare di evitare di ripetere cose già dette da chi mi ha preceduto, tra le quali i ringraziamenti. Però non posso omettere i miei complimenti per chi ha steso la Relazione, che è equilibrata, è organica, è fatta molto bene e quindi ci è d'aiuto.

Gli interventi, in particolare di Masera e di Pavanello, hanno introdotto temi di carattere generale che richiederebbero un tempo non compatibile con l'ora che segna l'orologio perché, soprattutto Masera, ha fatto una panoramica molto ampia su tutti i problemi del trasporto pubblico.

Mi limito a dire che sono solo in parte d'accordo con lui, nel senso che la riforma avviata negli anni '80 e '90 (in particolare negli anni '90) procede effettivamente con lentezza talora esasperante, sia sotto il profilo dell'organizzazione del sistema, sia soprattutto sotto quello degli adeguamenti infrastrutturali.

Tuttavia non è giusto, né opportuno, dare l'impressione di un quadro totalmente statico o immobile, che può portare ad uno stato depressivo anche più intenso di quanto la realtà non meriti. Faccio qualche esempio.

E' stato segnalata, giustamente, l'eredità di una dispersione, di una polverizzazione delle competenze. Però, nella nostra realtà torinese, è stato fatto un tentativo di ovviare a questa dispersione proprio con la creazione dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, e l'intervento di Nigro ha dimostrato come talune iniziative che l'Agenzia sta prendendo tendano a cercare di risolvere il problema.

Il fatto che la Regione si occupasse dei treni, la Provincia del servizio di autobus extraurbani e i Comuni del servizio urbano era una cosa che non andava bene.

Ci sembra che l'Agenzia, per come è stata concepita, possa essere una risposta – forse non è ancora arrivata a regime nel suo modo di lavorare – ma è una risposta al problema della dispersione delle competenze.

Un altro elemento che va segnalato, che era presente nell'intervento di Guiati e anche in quello di Pavanello, è che il sistema continua a offrire con un "efficientamento" – come dicono i rappresentanti delle aziende – significativo.

Infatti, a parità di servizio, un 30% buono di risparmio non è da buttar via!

Aggiungo un ragionamento su quello che noi chiamiamo la "manutenzione ordinaria del sistema".

L'utenza negli anni è cambiata, spesso purtroppo non facendoci felici, perché i luoghi di lavoro sono cambiati, ci sono stati spostamenti di aziende, ci sono state chiusure di aziende, e quindi non si poteva immaginare che il sistema rimanesse immobile e uguale a sé stesso.

I nostri uffici, le aziende e le realtà locali hanno dato vita a questo modo di lavorare, che chiamiamo "manutenzione ordinaria del sistema", che consiste nell'adattare il sistema alla mutata richiesta di trasporto.

Ci sono state anche altre cose... faccio un esempio, che non riguarda questo territorio.

Noi abbiamo spostato, sopportando all'inizio le lamentele da parte dell'utenza, gli itinerari degli autobus di provenienza dalla Val di Susa portandoli al capolinea della metropolitana, quindi fermandoli nel comune di Collegno.

Era una cosa che non poteva non essere fatta e che naturalmente alla lunga ha raccolto un grande consenso.

In questo modo abbiamo risparmiato dei chilometri di gomma che abbiamo poi utilizzato diversamente. Ma queste operazioni si possono fare quando si ha a disposizione uno strumento, come la metropolitana, che è entrato in funzione.

Queste grandi novità infrastrutturali richiedono purtroppo dei tempi di realizzazione tremendi. Sappiamo però che, via via che questi adeguamenti entrano in funzione, si possono vedere significativi passi avanti.

Un'altra vicenda che cito, perché mi sembra significativa di un clima che tenta di proporre delle novità, è quello dei servizi a domanda debole.

Noi abbiamo delle sperimentazioni in 4 o 5 località a domanda debole nella zona a nord di Torino, con il servizio Provibus. Anche l'Agenzia ha messo in moto una proposta analoga.

Riguarda aree a domanda debole, cioè parti di territorio nelle quali ci sono basse intensità insediative, c'è una forte dispersione insediativa.

Questo servizio, direi, va bene; in qualche caso va molto bene ed aiuta anche a mantenere dei residenti in parti di territorio che si spopolerebbero.

Tutto questo per dire che, pur nelle difficoltà di procedere, singole iniziative si assumono.

La Provincia intende poi, in tempi stretti – io spero molto stretti – far partire la gara per i servizi. Questa decisione avrà una serie di ricadute non prive di interesse.

Vengo ora a questioni più locali, perché questo genere di discussione la potremo riprendere in sede centrale tutte le volte che vogliamo.

Dalla Relazione, come dicevo fatta molto bene, emergono una serie di nodi.

Uno è quello del servizio suburbano. Si propone un ridisegno di questo servizio e un aumento della frequenza delle corse.

E' inutile che io torni sul tema delle risorse perché, da Borioli in poi, ne hanno parlato tutti.

E' evidente che non è ragionevolmente da aspettarsi un aumento delle risorse a disposizione. Quindi noi dovremo, almeno per i prossimi anni – come base di certezza, se poi le cose saranno diverse diremo evviva – continuare ad attingere ad un serbatoio di risorse che è quello di oggi, spendendo sempre meglio quello che abbiamo.

Del resto, anche Masera ha parlato di grande spreco di risorse. Credo sia cosa saggia utilizzare i soldi per far viaggiare gli autobus nei momenti in cui si riempiono e c'è più domanda: bisogna riuscire a farlo.

Sul suburbano siamo disponibili a ragionare. I casi che sono stati esposti come esempio, sono, almeno per un caso, già avviati a soluzione: mi riferisco al collegamento di Romano e Strambino con Ivrea. Mi dicono gli uffici che esiste un buon livello di condivisione su una proposta che dovrebbe dare una buona risposta alla domanda.

I Comuni di Romano e Strambino hanno dichiarato la disponibilità a contribuire all'iniziativa e ho chiesto agli uffici di verificare se anche la Provincia – nell'ambito di queste risorse che sono sempre tendenti a zero – può dare almeno una "simbolica" mano per mettere in piedi questo servizio.

Il tema dell'area industriale di San Bernardo, invece, è da affrontare e confermo la disponibilità a studiarlo.

Per quanto riguarda il Movicentro... stamattina sono arrivato in ritardo perché prima di venire qui ho voluto fare un sopralluogo.

Mi spiace quanto segnalato da Trenitalia, voglio sperare che il quadro sia meno fosco o rimediabile. Il complesso edilizio, per come si presenta, è comunque di qualità. Avevo seguito a suo tempo la vicenda del Movicentro e sono lieto che sia arrivata alla fine. Se poi si ovvia ad eventuali carenze, tanto meglio.

Realizzata l'infrastruttura, bisogna farla lavorare. C'è stata un'attività, di concerto con il Comune, per spostare degli attestamenti.

Evidentemente, spostare linee, percorsi ed attestamenti genera una fase di turbolenze che vanno controllate in tempo reale; può darsi che la situazione attuale non sia ancora quella definitiva, ma credo che ci siamo vicini.

C'è il tema, adesso, del coordinamento degli orari tra treno e autobus – problema assolutamente reale – sul quale i nostri uffici hanno già iniziato a lavorare d'intesa con l'Agenzia e le aziende.

Non c'è solo il caso di Ivrea, il problema è presente anche in altre situazioni, ma il caso di Ivrea certamente il primo ad essere preso in considerazione insieme a quello della Val di Susa perché, come sapete, quest'ultimo è collegato al problema della Torino-Lione e dell'Osservatorio di Virano.

Veniamo alla questione dell'integrazione tariffaria.

Pavanello ha richiamato i termini della questione, mi sembra, con una certa rudezza. Vorrei precisare che il problema ha due facce: se noi avessimo solo il problema di realizzare l'integrazione tariffaria nell'area eporediese o canavesana, limitata ai servizi su gomma, potrei dire che il problema è già quasi risolto perché, nella gara che stiamo predisponendo – che avrà un unico gestore, e non più una pluralità di gestori come oggi – a questo gestore unico si può tranquillamente chiedere di organizzare il servizio prevedendo l'integrazione tariffaria.

Il problema, invece, cambia aspetto se si considerano i treni. Nella gara che farà la Provincia non sarà compreso il servizio ferroviario. Questo è un problema che dovremo affrontare con l'Agenzia e anche con i gestori ferroviari.

Credo che l'integrazione a livello di servizi su gomma, di diverse tipologie di servizi di autobus, sia già un passo avanti. Mi rendo conto che però l'attesa maggiore è per una integrazione completa.

Ha ragione Pavanello quando dice che l'avventura di Formula, che seguimmo ambedue dall'inizio, nacque con un accordo, faticosissimo, tra le aziende – devo dire, tra l'altro, con un impulso decisivo da parte delle ferrovie di allora.

Oggi, o si ripropone un accordo simile, oppure bisogna usare lo strumento delle gare e quindi la parola passa a chi, Regione e Agenzia, dovrà organizzare la gara per il servizio su ferro.

Tuttavia, la prima faccia del problema, cioè l'integrazione dei servizi su gomma, è governabile.

Mi ero annotato una risposta da dare su un aspetto, se pur marginale, comunque significativo.

Ho trovato molto intelligente ed equilibrato il ragionamento svolto nella Relazione sulle tariffe per utenti speciali, diciamo così, per le fasce deboli.

Mi sembra un elemento da prendere in considerazione la disponibilità a discutere su trattamenti differenziati per le fasce orarie, perché l'utenza di cui parliamo non dovrebbe sovrapporsi all'utenza dell'ora di punta e quindi, nel momento in cui gli autobus viaggiano mezzi vuoti, perché non favorire l'uso da parte di un'utenza di fascia debole?

Osservo solo che l'ora di punta non finisce alle 8! Mi sembra che questa soglia dovrebbe essere un po' alzata.

Come osservazione conclusiva, vorrei ribadire che la Provincia si occupa di questo territorio, data la sua particolarità ed importanza, con un ufficio specifico che da sempre ha sede ad Ivrea e che segue il trasporto pubblico.

Confermiamo la disponibilità a partecipare a discussioni di riorganizzazione, senza nessuna chiusura aprioristica – diciamo che l'unica chiusura è la solita dei quattrini... e non vengo a dire che è Borioli che non ce li da, perché Borioli ci ha spiegato che a sua volta la Regione è messa come è messa; né lo stato, oggi, gronda quattrini.

Tutti dobbiamo fare i conti con il limite delle risorse economiche, ma non abbiamo alcuna chiusura anche, ad esempio, a pensare se in questa parte di territorio canavesano ci sono zone a domanda debole a cui estendere il progetto Provibus.

## Intervento di Agostino Petruzzelli, coordinatore settore trasporti CGIL Canavese

Visto che il mio è il penultimo intervento e che ho partecipato alla stesura del documento introduttivo, dico innanzitutto che sono molto contento del dibattito di oggi, nel senso che credo sia stato molto proficuo e soprattutto potrà essere proficuo nel futuro.

Credo che sia molto importante che una organizzazione come la CGIL intervenga sulla questione del trasporto pubblico locale, che è stato un po' la cenerentola in questi anni, nel senso che se ne sono occupati soltanto coloro che, in qualche modo, vivevano il problema, ma con pochi interlocutori.

In relazione a ciò, voglio dire che ho apprezzato l'intervento di Guiati, quando dice che GTT si è trovata spesso sola a interloquire e a rispondere all'utenza. Molto spesso chi aveva un problema – succede ancora in questi giorni – si è rivolto direttamente al gestore: è una cosa che non va bene.

Da questo punto di vista, GTT ha fatto molto di più di quanto sarebbe stata costretta a fare dal suo ruolo di gestore.

E' un problema che c'è ancora oggi. Spero che, nonostante l'ora, ci sia la possibilità di fare interventi dal pubblico, ma in ogni caso voglio riportare che, ancora in questi giorni, i giornali locali hanno ospitato articoli che descrivevano un problema relativo ai pullman da Piverone a Ivrea e quello del sovraffollamento dei pullman della linea Pont-Ivrea.

Sono problemi importanti e tuttavia l'unico mezzo con il quale questi utenti riescono a far sentire la loro voce è quello di riuscire a convincere qualche giornalista a pubblicare un articolo.

Così non va bene. Ci deve essere una modalità diversa di interlocuzione tra gestore e utenza, che deve essere governato dall'ente pubblico.

Per questo, apprezzo molto quanto è stato affermato in questa sede dall'assessore di Ivrea Codato, rispetto al ruolo che il Comune di Ivrea già ora sta iniziando a svolgere, cioè di gestore, nei fatti, della conurbazione.

Credo che questo ruolo debba essere formalizzato, anche perchè in questo modo Ivrea riceverebbe le risorse economiche attribuite alla conurbazione.

Vorrei mettere in evidenza un altro aspetto della discussione di oggi, raccontando una vecchia storia, visto che più di un intervento ha sottolineato l'esigenza della programmazione nel settore dei trasporti.

All'inizio degli anni '70, quando ero un giovane delegato sindacale alla Olivetti, cambiarono gli orari degli stabilimenti e si passò dall'orario spezzato, con intervallo di due ore tra mattino e pomeriggio, al cosiddetto orario unico.

Quella fu un'occasione nella quale il sindacato fu protagonista – certamente insieme all'azienda e, se ricordo bene, agli allora Comprensori – di un ridisegno degli orari e dei servizi automobilistici in modo da servire al meglio gli stabilimenti Olivetti.

L'elemento fondamentale che permise di ottenere questo risultato fu, oltre alla partecipazione di tutti gli attori interessati, la disponibilità a cambiare gli orari di ingresso e uscita degli stabilimenti in funzione del sistema di trasporto.

Oggi invece, purtroppo, c'è il vezzo generale, ma in particolare da parte degli istituti scolastici, di farsi gli orari in funzione delle esigenze non degli studenti, bensì degli

insegnanti e magari dei presidi. Anche le aziende, non solo si dislocano, ma si danno anche orari che non tengono in alcun conto il problema dei trasporti pubblici per i dipendenti.

Se si vuole fare in modo che il trasporto pubblico funzioni, è indispensabile un'autorità politica che costringa a modificare questi atteggiamenti, così come è necessaria la partecipazione della società organizzata – il sindacato, le organizzazioni degli studenti e quant'altro.

Uno degli elementi positivi di oggi è che l'assessore Borioli ha proposto, anzi ha promesso, uno studio di fattibilità per il raddoppio della Ivrea-Chivasso.

Voglio sottolineare che, a differenza di quanto detto, non risponde al vero che del raddoppio non se ne è mai parlato prima d'ora.

Negli strumenti di programmazione sia della Provincia che della Regione, a partire dagli anni '80, è sempre stato inserito il raddoppio dei binari della Ivrea-Chivasso: non è che ci siamo svegliati oggi!

Ricordo che, quando ci fu la decisione di elettrificare la Ivrea-Chivasso, anch'io partecipai ad una discussione con gli onorevoli e i sindaci del territorio per decidere la destinazione dei soldi disponibili: si trattava di scegliere se destinare le risorse al raddoppio oppure all'elettrificazione, ben sapendo che tutte e due le cose non si potevano fare con quei soldi a disposizione.

Si scelse, tutti insieme, di dare priorità all'elettrificazione in prospettiva della realizzazione del passante ferroviario di Torino, non certo escludendo il raddoppio, bensì dicendo che il raddoppio sarebbe stato realizzato successivamente.

E' quindi importante l'impegno di Borioli su uno studio di fattibilità per il raddoppio, e approfitto dell'occasione per chiedere un altro impegno a Campia, per i passaggi a livello.

Chiedo che la Provincia faccia uno studio di fattibilità per l'eliminazione dei passaggi a livello che, come giustamente sottolineava Pavanello, sono troppi, più di uno al chilometro tra Ivrea e Chivasso.

Ancora ieri, o l'altro ieri, c'è stato un grosso problema al passaggio a livello di Arè che ha provocato il blocco sia della circolazione dei treni, sia quello della circolazione automobilistica.

Il fatto che ci siano così tanti passaggi a livello, cioè passaggi a raso, è anche un problema per la viabilità. Quante volte sono usciti articoli sui giornali che riportavano l'incazzatura della gente che non riesce ad andare a casa perché c'è il passaggio a livello chiuso!

E' un problema di interferenza la cui soluzione aiuta sia i pendolari che sono sul treno, sia i pendolari degli autobus, perché ci passano anche loro dai passaggi a livello, ma è anche un problema di viabilità per tutti.

Nella Relazione non si poteva mettere tutto, ma voglio fare ora un accenno all'importanza di istituire un servizio su gomma tra Ivrea e Santhià, coordinato con gli orari dei treni interregionali Torino-Milano, e con la possibilità di acquistare un biglietto o un abbonamento unico.

Questo problema è all'attenzione da anni.

Ci sono molte decine di persone che tutte le mattine da Ivrea prendono l'automobile e intasano i parcheggi della stazione di Santhià. C'è quindi, anche dal punto di vista dei gestori, la possibilità di "catturare" un numero di utenti elevato istituendo un servizio che certamente sarebbe remunerativo per chi lo gestisse.



## Conclusioni di Donata Canta, segretaria generale della CGIL Provinciale di Torino

Penso che dobbiamo continuare a riproporre i temi che c'erano nella Relazione e sui quali, mettiamola così, abbiamo avuto le opinioni dei soggetti che abbiamo chiamato ad interloquire con noi, per vedere se siamo in grado di ripensare ad una programmazione "a largo stile".

Ma nel frattempo, cioè tra quando il disegno complessivo sarà pronto e quanto abbiamo in campo oggi, dobbiamo guardare alle cose che possiamo fare.

L'idea contenuta nella prima parte della Relazione, è di disegnare uno scenario futuro e vedere quali possono essere i raccordi tra il sistema metropolitano di Torino e i sistemi che ci sono nella provincia, per vedere che cosa possiamo mettere in campo adesso.

Noi dobbiamo ragionare, pianificando da qui al 2018, ma dobbiamo anche ragionare per capire come diamo delle risposte immediate alle persone che sono qui e che chiedono forse certo delle cose di larga portata, ma anche degli interventi che consentano di migliorare il servizio adesso.

Io sono per prendere tutte le disponibilità che ho sentito questa mattina. Provo a sintetizzarle come segue.

Dal Comune di Ivrea prendo la disponibilità a fare il coordinamento e a proseguire nell'operazione di risistemazione del servizio pubblico nel territorio.

Dalla Provincia di Torino prendo un punto: l'affermazione che si va a gara e nella gara sarò in condizione, con un soggetto unico, di mettere determinate condizioni sia per le tariffe, sia per le modalità di gestione del trasporto.

Dalla Regione, prendo una disponibilità che dice: non affrontiamo in termini ideologici il peduncolo o il raddoppio. Proviamo a ragionare sul fatto che quei soldi sono stati dati per fare una cosa, ma il raddoppio non è una sciocchezza; valutiamone i costi e le modalità di realizzazione.

Il quarto punto che prendo in considerazione è la disponibilità, da parte di GTT - meno da parte di Trenitalia - a ragionare rispetto a Formula per venire incontro ai problemi che hanno le persone che si muovono.

Ho parlato di questa disponibilità da prendere, ma credo che su questa questione ci sia un problema molto grosso, che riguarda sia le politiche sindacali, sia le politiche nazionali, sia l'azione dei governi locali.

Penso che il trasporto pubblico sia diventato, man mano negli anni, un ramo sul quale tagliare. Le operazioni che sono state fatte a livello nazionale e, a cascata, a livello locale, non danno l'idea di un grandissimo impegno sul trasporto pubblico locale.

O meglio, non viene considerato come uno strumento che non solo è importante dal punto di vista della vita delle persone, bensì come un meccanismo di sviluppo e di attrazione del territorio.

Questo è ciò che abbiamo perso e la diminuzione delle risorse va in questa direzione.

L'interesse che si ebbe negli anni '69-'70 nel territorio torinese, anche da parte delle organizzazioni sindacali, di mettere in campo una partecipazione delle persone che consentisse una riprogrammazione dei servizi pubblici, è un interesse che si è molto perso per due motivi.

Prima di tutto non abbiamo più le grandi dimensioni aziendali, abbiamo bensì una atomizzazione del lavoro così frastagliata con la quale è difficile costruire, sia nel rapporto con le controparti naturali – sindacato, datore di lavoro – ma anche con le persone, dei momenti di aggregazione delle persone che partano da quei luoghi di lavoro.

L'atomizzazione del lavoro ha dunque provocato dei grandi cambiamenti che rendono più difficile o impediscono del tutto una partecipazione sul lavoro, ma anche sugli aspetti che stanno fuori dal luogo di lavoro.

Tanto che sovente anche il sindacato – secondo me con un po' di strabismo – guarda con più interesse alle persone che fanno i pendolari e i comitati dei pendolari, in qualità di cittadini che non in qualità di lavoratori; cioè più in qualità di consumatori piuttosto che in qualità di espressione di un diritto.

Il secondo elemento che ci pone in grande difficoltà è che, a differenza di adesso, gli anni nei quali si facevano quelle rivendicazioni erano gli anni del "boom economico".

Sono d'accordo con Borioli su un punto: noi dobbiamo lavorare affinché ci sia un'offerta qualificata di trasporto pubblico, che è quella che riduce delle richieste, ma abbiamo bisogno di lavorare anche dal punto di vista – di questo sono proprio convinta – del cambio culturale delle persone.

Non sempre ad un buon livello di offerta di trasporto corrisponde un buon livello di utilizzo da parte delle persone: personalmente sono poco esperta di questo territorio e conosco maggiormente la città di Torino, che ha un buon servizio urbano, e vedo ancora le mamme che portano i bambini a scuola parcheggiando sul marciapiede.

Noi quindi abbiamo bisogno di muoverci in due direzioni, perché muovendoci in una sola direzione non ce la si fa: noi abbiamo bisogno che la questione del trasporto pubblico come bene collettivo sia vissuta sia dal punto di vista di chi deve stanziare le risorse, ma anche di chi quel bene lo dovrebbe praticare e difendere.

Questo è un problema che attiene anche alle politiche sindacali – lo dico perché su questo aspetto è possibile recuperare il terreno perso.

Sono abbastanza convinta che l'idea di riprogrammare l'utilizzo del territorio fosse contenuta nella Legge regionale, anche a partire dalla rilevazione di dove le persone vanno a lavorare, che è cambiata sia qui, ma anche a Torino.

Noi rischiamo di avere trasporti costruiti ancora come se fossimo a 30/40 anni fa, mentre invece la situazione è cambiata strutturalmente.

Bisogna rilevare quali sono le richieste di spostamento per lavoro – e magari ci accorgeremmo che non tutto gravita su Torino, ma molto anche su Milano. Dobbiamo provare a vedere se, partendo da una rilettura della mobilità per il lavoro, riusciamo a riprogrammare il servizio pubblico.

Abbiamo anche un secondo problema – e questo aspetto era contenuto nella Legge regionale. Se il trasporto pubblico è un bene comune, noi dobbiamo batterci per ottenere più risorse a livello nazionale, che poi si ripercuotono sul territorio, ma dobbiamo vedere anche in che modo le imprese concorrono a difendere e incentivare quel bene comune. Altrimenti, in scarsità di risorse, non ce la si fa.

Abbiamo avviato una serie di sperimentazioni. Ci sono state delle imprese che hanno detto ai loro dipendenti: se utilizzate i mezzi pubblici e fate l'abbonamento annuo, noi contribuiamo alla spesa per l'abbonamento.

Penso che anche noi, come sindacato, dovremmo fare qualche passo in più nella contrattazione nei luoghi di lavoro.

Una volta si ragionava, nella contrattazione, sulla richiesta di impegnare l'1% dei bilanci aziendali su tematiche di carattere sociale.

Bisognerebbe anche incentivare le imprese a contribuire alla possibilità sia di programmare, e quindi di sapere orari e modalità, ma anche ottenere una disponibilità a modificarli: altrimenti ci troviamo ad avere tante rigidità, tanti blocchi fissi, e l'unica cosa che deve adeguarsi è il sistema dei trasporti, creando una situazione ingestibile.

Oltre a questa disponibilità da parte delle aziende, bisogna ottenere anche la disponibilità a trasferire quantità di risorse, o in modo diretto sulle persone, oppure a sostegno del sistema di trasporto pubblico.

Un ultimo elemento importante sul quale provare a ragionare è la seguente.

Spero che andremo alle gare, ma credo che su questo aspetto avesse ragione Masera.

Noi abbiamo cercato di trovare una integrazione di competenze nell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, cioè provato a integrare le competenze del trasporto ferroviario, extraurbano e urbano disegnando un quadro complessivo.

Ma se queste competenze non sono ben definite e non si decide che cosa si vuol fare del trasporto pubblico locale, noi corriamo il rischio di avere una discussione in corso da 5 anni sull'opportunità di andare alle gare.

Io sono 5 anni che discuto su andare o non andare a gara, sulle condizioni e sulle caratteristiche non solo per il trasporto, ma anche per chi ci lavora nei trasporti.

La mia preoccupazione è che se non c'è chiarezza su una serie di questioni, le gare vengono utilizzate non per rendere migliore un servizio, bensì per ridurre ulteriormente il costo di quel servizio, e quindi le gare diventino uno strumento non per allargare e rendere più efficiente il trasporto pubblico, bensì un modo per comprimerlo.

Io sono a favore delle gare. Non ho contrarietà alle gare. Ma dobbiamo metterci prima d'accordo su: in funzione di che cosa le facciamo quelle gare?

Se, ad esempio, si fa un bacino unico per superare le tante difficoltà che abbiamo con le tante diverse linee che gestiscono questo bacino, allora la gara è cosa buona, si può fare.

Se invece non è così, rischiamo di avere due problemi, due elementi che non sarebbero utili.

Il primo è che la gara diventi il modo per ridurre alcune clausole e garanzie sociali per chi lavora nel trasporto pubblico – e facendo sindacato devo occuparmi anche di questo aspetto.

Infatti, il sindacato ha una clausola sociale convenuta con la Provincia, mentre la stessa non c'è per l'area metropolitana, e questo è un problema che dovremo risolvere.

Per coprire questa problematica abbiamo dovuto far ricorso ad un contenuto della legge regionale, in modo da coprire parti scoperte della normativa relativa all'area metropolitana.

Il secondo punto è come, anche attraverso le gare, riusciamo a spingere nella direzione di allargare e migliorare il servizio pubblico.

Inoltre, nell'immediato, dobbiamo impegnarci a risolvere i problemi che interessano direttamente le persone che oggi hanno assistito a questo convegno, quindi la rimodulazione degli orari per consentire di non perdere le coincidenze per 3 o 4 minuti e la rilettura dei bisogni delle persone a seconda delle tipologie di lavoro e degli orari che sono cambiati, per rispondere almeno ad una larga parte di domanda presente nel territorio.

Quello che non va fatto, è avere un'idea di trasporto pubblico dedicata soltanto ai poveri, alle persone che non possono permettersi altro, come purtroppo succede oggi.

Noi dobbiamo passare dall'idea che il trasporto pubblico serve ai poveri e a chi non può permettersi altro ad un'idea di trasporto pubblico che risponda ai bisogni collettivi delle persone e che cambi la qualità del servizio anche per questa ragione.

In molti casi, le stesse persone non utilizzano questi servizi perché non li sentono rispondenti ai propri bisogni, anche per la loro modalità di muoversi sul territorio.

Da questo punto di vista, so che ci sono persone che dobbiamo aiutare nell'acquisto degli abbonamenti con tariffe agevolate, ma penso che sarebbe sbagliato trattare il servizio pubblico locale come una cosa assistenziale.

Noi dobbiamo discutere di modifiche e di modalità di tariffe in relazione alle modalità degli orari: se ci sono persone anziane che non hanno necessità di muoversi alle 7 del mattino per andare a scuola, così come abbiamo fatto a Torino, l'abbonamento può essere ridotto perché lo utilizzi dalle 9 del mattino in poi.

In questo modo contribuisce anche a decongestionare il traffico, favorisci il fatto che non ci siano tutte le persone nello stesso momento dentro quegli autobus, perché non riusciremmo ad allargarne il parco.

Penso che dobbiamo mettere in campo meccanismi di questo tipo, più che meccanismi sociali, per provare ad intervenire su una partita che è grande, per la quale bisogna lavorare in prospettiva, ma che ha anche bisogno di risposte immediate per le persone che gli autobus e i treni continuano ad usarli adesso.

■

**CAMERA DEL LAVORO TORINO**  
Via Pedrotti, 5 - 10152 - Torino  
Tel. 011/24421 - Fax 011/2442434-210-451  
Internet: [www.pmt.cgil.it](http://www.pmt.cgil.it)  
E-mail: [torino@cgiltorino.it](mailto:torino@cgiltorino.it)

**CGIL ZONA IVREA**  
Piazza Perrone, 3 - 10015 - Ivrea  
Tel. 0125/40317 - Fax 0125/44285  
E-mail: [canavese@cgiltorino.it](mailto:canavese@cgiltorino.it)