



SOCIETÀ
ECONOMICA
VALTELLINESE

Governance e intermodalità come fattori critici di successo per i sistemi di trasporto

di Giuseppe Biesuz
Direttore Generale FNM

Sondrio, 3 Luglio 2009

Agenda

- **Inquadramento**
- Integrazione modale
- Esperienza di FNM in Valle Camonica

Il trasporto ferroviario in Valtellina evidenzia gravi deficit sia infrastrutturali sia di servizio che richiedono una soluzione significativa.

— I problemi del trasporto ferroviario della Valtellina —

Mancanza di un ente di iniziativa

**Insufficienza di treni e linee
sulla Milano – Tirano**

**Limitata integrazione con i servizi
autobus per le località turistiche**

Insufficienza di trasporto merci e scali

Una proposta innovativa per risolvere i problemi infrastrutturali della Valtellina è la costituzione di un ente locale di iniziativa per rilanciare il trasporto ferroviario.

— *Una possibile soluzione: Valtellina Vettori Veloci* —

▪ Una possibile soluzione:

- Costituire un ente locale di iniziativa trasformando l'esistente Avio Valtellina in una nuova società denominata 3V (Vettori Veloci Valtellina)
- Creare una gestione regionale dei servizi ferroviari in Valtellina in particolare delle linee Milano – Lecco e Lecco – Sondrio

▪ Obiettivi:

- Rilanciare il trasporto ferroviario
- Migliorare l'intermodalità
- Migliorare l'efficienza e la qualità del servizio
- Aumentare il trasporto merci



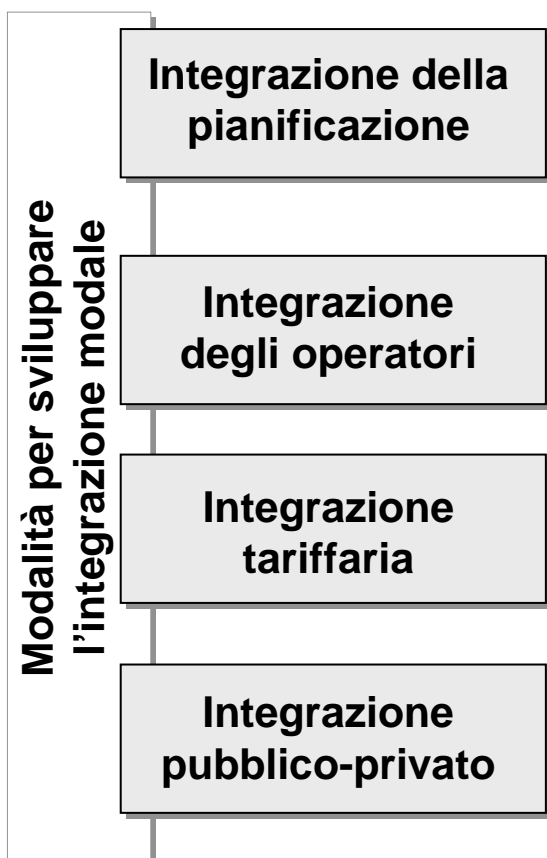
Agenda

- Inquadramento
- **Integrazione modale**
- Esperienza di FNM in Valle Camonica

I migliori sistemi di TPL europei si basano sull'integrazione modale quale strumento per garantire un'offerta di qualità e rispondente ai fabbisogni dell'utenza.

— Sviluppo dell'integrazione modale —

Definizione



• *Pianificazione integrata di trasporti e territorio in funzione dell'analisi della domanda e dello sviluppo urbanistico e demografico dell'area*

• *Sistema di operatori in grado di offrire il servizio di trasporto pubblico nelle diverse modalità*

• *Sistema tariffario che permette di usufruire delle diverse modalità di trasporto con lo stesso titolo di viaggio*

• *Sistema di mobilità basato sulla gestione integrata del trasporto privato e di quello pubblico*

La diffusione dell'Authority nei modelli di governance del TPL nei principali Paesi europei evidenzia una funzione di indirizzo e controllo a livello regionale per le diverse modalità.

— *Principali enti competenti in materia di programmazione del TPL in Europa* —

■ Autorità regionali

□ Agenzie comunali/provinciali

Transport for London (TfL):
competenze a livello comunale

Public Transport Executive (PTE): competenze a livello regionale

Autorità dell'Ile de France (STIF): competenze a livello regionale

Autorità Pubbliche (GART): competenze a livello regionale

Autorità Regionali: competenze a livello regionale

Autorità di Contea (CPTA): competenze a livello regionale

Agenzie locali: competenze a livello comunale

Autorità regionali: competenze a livello regionale

Autorità Pubbliche (Verkehrsverbund): competenze a livello regionale

Agenzie: competenze a livello comunale/provinciale

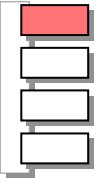
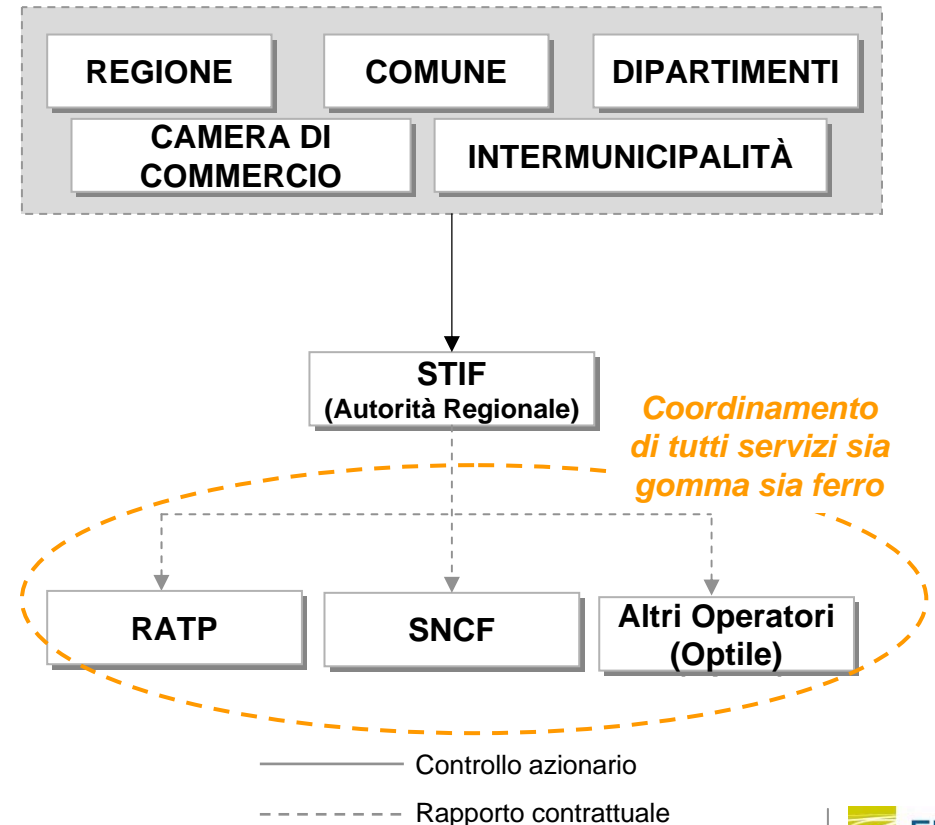


L'Agenzia dell'Ile de France è responsabile dell'attività sia di regolazione e controllo sia di pianificazione di tutti i servizi (gomma e ferro) di trasporto locale.



— Il modello di agenzia dell'Ile de France —

- STIF (Syndicat de Transport Ile de France) è responsabile sia dell'attività di regolazione e controllo che di quella di pianificazione di tutti i servizi di trasporto locale (bus, treni, metropolitana, tram) per la Regione dell'Ile de France (oltre 11 milioni di abitanti e 3,6 miliardi di passeggeri annui).
- Creata nel 1959 è attualmente detenuta dalla Regione, dal Comune e dalla Camera di Commercio di Parigi e dagli altri Comuni serviti.
- All'interno della fase di pianificazione STIF definisce la programmazione di esercizio, mentre l'attività di progettazione tecnica e di definizione degli standard qualitativi viene svolta insieme ai Comuni e alle Autorità Regionali.
- Nella regione dell'Ile de France sono le singole società di gestione a essere direttamente coinvolte nella riscossione tariffaria.
- STIF non svolge nessuna attività di tipo promozionale, lasciando alle singole società di gestione la scelta sulle politiche di commercializzazione.
- STIF non detiene la proprietà né delle infrastrutture né dei mezzi.

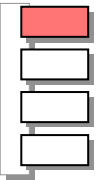
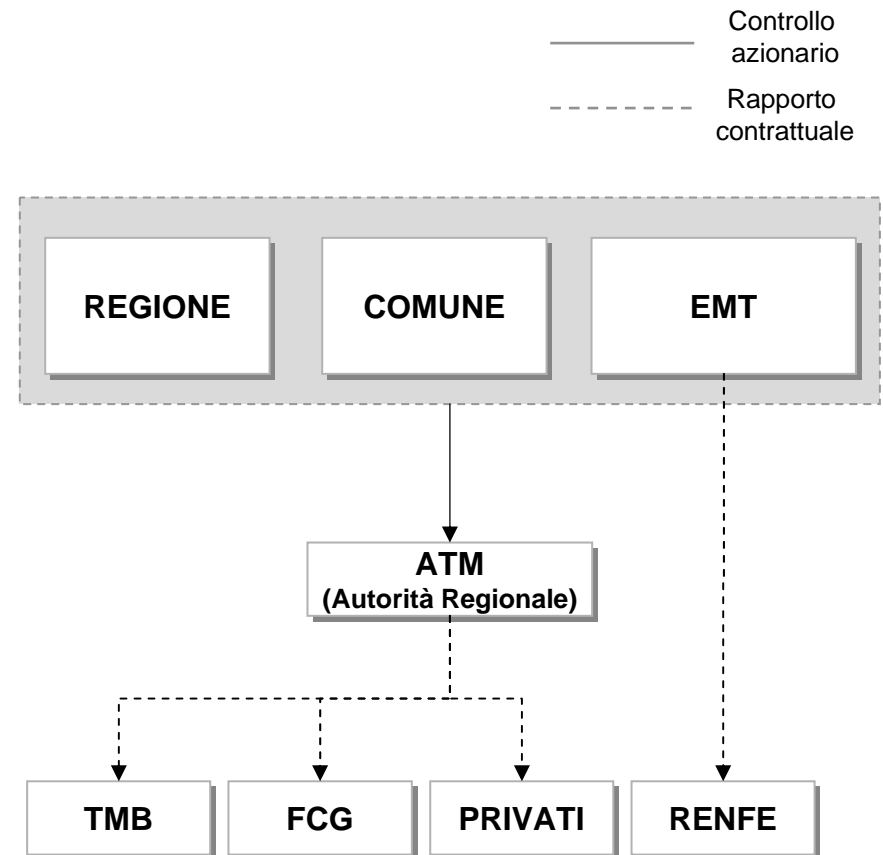


ATM, l'Agenzia dell'area metropolitana di Barcellona, è governata da tutti i livelli istituzionali della Catalogna e regolamenta le diverse modalità di trasporto.

— Il modello dell'Agenzia di Barcellona —



- ATM, Autorità del Trasporto Metropolitan nell'area di Barcellona, viene istituita nel 1997 dalla collaborazione tra tutti i principali Enti Amministrativi presenti all'interno della Provincia di Barcellona per la pianificazione e programmazione del servizio di trasporto pubblico;
- All'interno della Provincia di Barcellona sono presenti complessivamente 4,5 milioni di abitanti e 180 Comuni e 910 milioni di passeggeri annui.
- Il Governo della Catalunya detiene il 51% di ATM seguito dal Comune di Barcellona 25% e dall'EMT con il 24% (ente controllato da 18 Comuni dell'area metropolitana di Barcellona).
- ATM è responsabile dell'approvazione degli schemi tariffari applicati dalle singole società di TPL e della definizione/gestione dei sistemi tariffari integrati applicati su tutto il territorio regionale
- ATM dal 2000 riscuote i ricavi per i biglietti integrati (70%)



Controllo azionario
Rapporto contrattuale

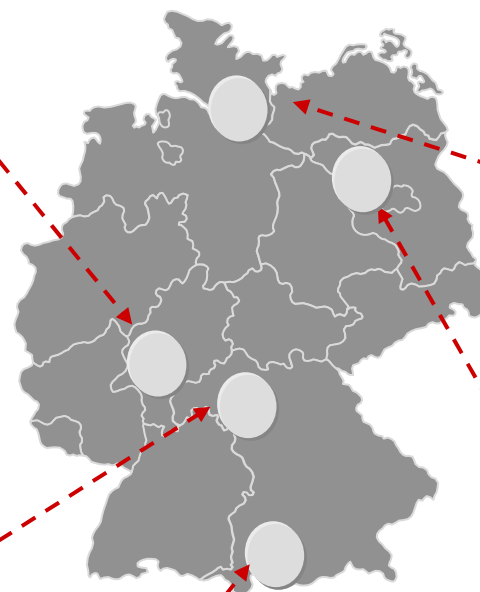
In Germania si sono istituzionalizzati consorzi tra operatori di una stessa area geografica per il coordinamento e la pianificazione integrata del TPL.

— Modelli integrati di TPL in Germania —



RMV Francoforte

- Area: **14.000 Kmq**
- Passeggeri trasportati: **634 milioni**
- N° operatori: **n.d.**
- Attività:
 - ✓ Pianificazione, coordinamento e finanziamento del TPL
 - ✓ Gestione del sistema tariffario unificato
 - ✓ Info al consumatore e gestione reclami



HVV Amburgo

- Area: **8.700 Kmq**
- Passeggeri trasportati: **657 milioni**
- N° operatori: **38**
- Attività:
 - ✓ Pianificaz., coordinam. e finanz. del TPL
 - ✓ Gestione del sistema tariffario unificato
 - ✓ Info al consumatore e gestione reclami
 - ✓ Consulenza strategica per i settori TPL

VAG Norimberga

- Area: **10.000 Kmq**
- Passeggeri trasportati: **64,9 milioni**
- N° operatori: **n.d.**
- Attività:
 - ✓ Pianificazione, coordinamento e finanziamento del TPL
 - ✓ Gestione del sistema tariffario unificato
 - ✓ Info al consumatore e gestione reclami

MVV Bavaria








- Area: **5.500 Kmq**
- Passeggeri trasportati: **65,7 milioni**
- N° operatori: **40**
- Attività:
 - ✓ Pianificaz., coordinam. e finanz. del TPL
 - ✓ Gestione del sistema tariffario unificato
 - ✓ Info al consumatore e gestione reclami
 - ✓ Consulenza strategica per i settori TPL

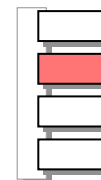
VBB Berlino - Brandeburgo

- Area: **30.000 Kmq**
- Passeggeri trasportati: **1.865 milioni**
- N° operatori: **45**
- Attività:
 - ✓ Pianificazione, coordinamento e finanziamento del TPL
 - ✓ Gestione del sistema tariffario unificato
 - ✓ Informazione al consumatore

I principali players europei offrono servizi nelle diverse modalità di trasporto ...

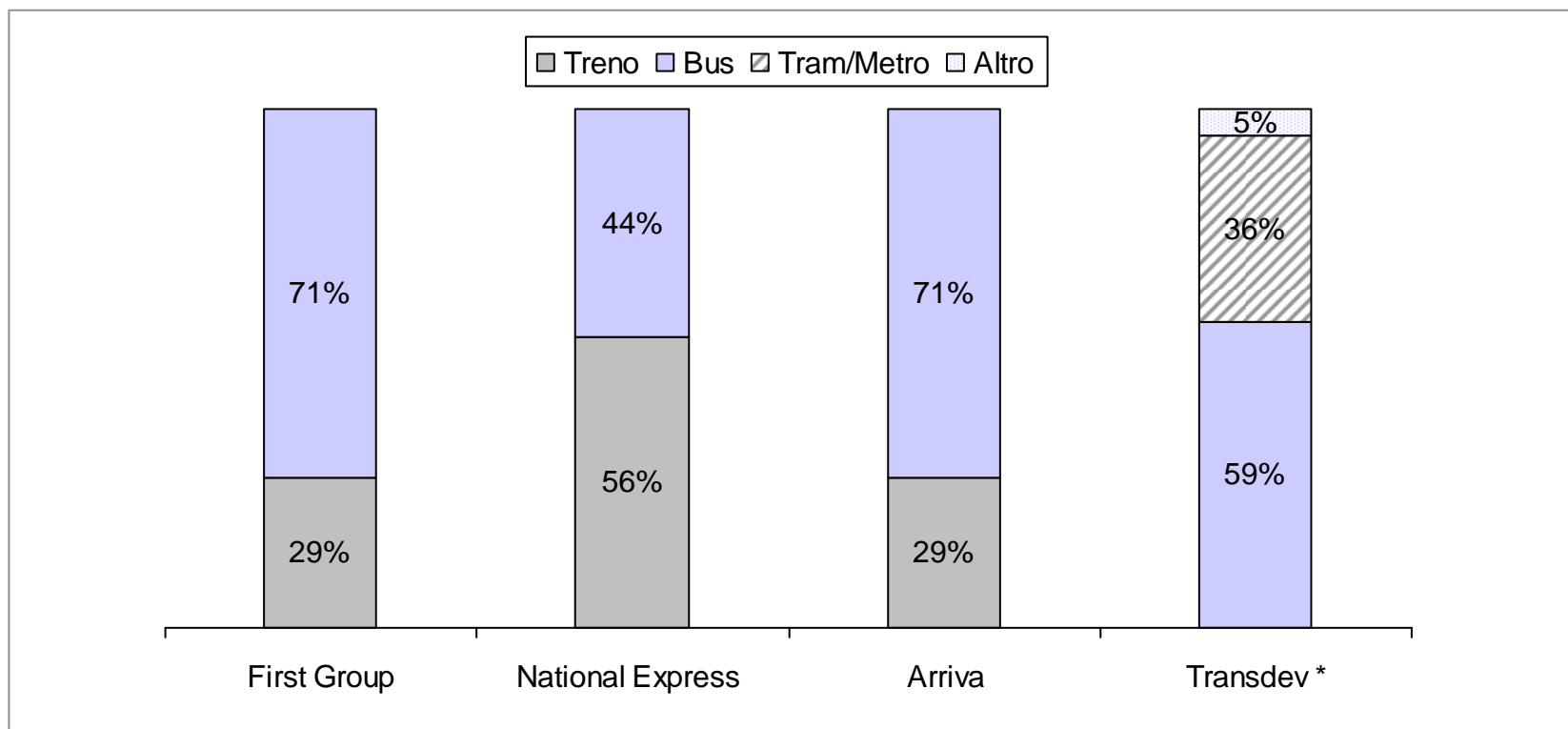
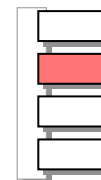
— Servizi offerti dai principali players esteri —

	BUS	TRAM	METRO	TRENO	ALTRO
	<input type="radio"/> Urbano ed extraurbano	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> RER	<input type="radio"/> Funicolare
	<input type="radio"/> Urbano ed extraurbano	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> Regionali	<input type="radio"/> Traghetti
	<input type="radio"/> Urbano ed extraurbano	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> Per trasporto persone e merci	<input type="radio"/> Traghetti, taxi, servizi aeroportuali
	<input type="radio"/> Urbano ed extraurbano	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> Traghetti, aeroporti
	<input type="radio"/> Urbano ed extraurbano	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> Traghetti
	<input type="radio"/> Urbano ed extraurbano	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> Intercity e regionali	<input type="radio"/> Scuolabus, servizi aeroportuali
	<input type="radio"/> Urbano ed extraurbano	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> Intercity e regionali	<input type="radio"/> Scuolabus



... ed evidenziano nella ripartizione dei ricavi un'elevata incidenza della componente ferroviaria.

— Ripartizione Valore della Produzione per modalità —
(2007; %)



Nelle più importanti aree metropolitane europee i sistemi di TPL sono caratterizzati dalla presenza quasi costante di un unico operatore di riferimento per le diverse modalità di TPL.

— Operatori per modalità di servizio nelle aree metropolitane osservate —

	Bus Urbano	Metro	Tram	Bus extraurbano	Ferrovia suburbana
Parigi (Francia)	RATP	RATP	RATP	RATP, OPTILE	RATP, SNCF
Lione (Francia)	Keolis Lyon (TCL)	Keolis Lyon (TCL)	Keolis Lyon (TCL)	Keolis Lyon (TCL)	-
Amsterdam (Paesi Bassi)	GVB	GVB	GVB	Connexion, Beuk, BBA	NS
Rotterdam (Paesi Bassi)	RET	RET	RET	Connexion	NS
Berlino (Germania)	BVG	BVG	BVG	25 operatori	S-Bahn Berlin GmbH
Amburgo (Germania)	Hochbahn	Hochbahn	-	51 operatori privati	German Railways
Francoforte (Germania)	VGf	VGf	VGf	141 operatori	VGf, German Railways
Zurigo (Svizzera)	ZVV	-	ZVV	26 operatori	6 operatori
Madrid (Spagna)	EMT	Metromadrid	-	Fenebus, Asintra	RENFE
Barcellona (Spagna)	TMB	TMB	TMB	40 operatori privati	RENFE
Bruxelles (Belgio)	STIB	STIB	STIB	TEC, De Lijn	SNCB
Anversa (Belgio)	De Lijn	De Lijn	De Lijn	TEC, De Lijn	SNCB
Londra (UK)	37 operatori	London Underground	Tram Croydon Limited	37 operatori	Serco Docklands Limited
Manchester (UK)	51 operatori	-	Metrolink	51 operatori	Northern Rail
Stoccolma (Svezia)	Connex	Connex	Connex	Buslink	SJ AB
Helsinki (Finlandia)	YTV	HKL	HKL	YTV	VR
Vienna (Austria)	Wiener Localbahnen	Wiener Localbahnen	Wiener Localbahnen	11 operatori	ÖBB

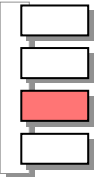


L'agenzia CTM di Madrid ha realizzato su un bacino di 176 comuni (6 milioni di abitanti) un'integrazione tariffaria per le diverse modalità di trasporto pubblico, che ha determinato un incremento di passeggeri trasportati e di ricavi da traffico.

— *Politica tariffaria integrata dell'area metropolitana di Madrid* —



- Il **Consorzio dei Trasporti di Madrid** si propone di coordinare gli operatori e le istituzioni pubbliche in relazione al trasporto pubblico locale.
- Nel 1987 CTM ha creato una politica tariffaria integrata a zone in 176 comuni.
- In seguito all'introduzione dell'integrazione tariffaria, sono aumentati
 - ✓ i ricavi da traffico (da 169 nel 1986 a 510 milioni di Euro nel 2005 +201%),
 - ✓ i passeggeri trasportati (da 951 nel 1986 a 1.564 milioni nel 2004 +65%).



L'integrazione tariffaria di Parigi ha avuto inizio con l'introduzione della Carta Orange ed è evoluto fino all'integrazione dell'attuale biglietto singolo (Ticket t) che può essere utilizzato su tutti le modalità e con tutte le compagnie.

— Principali tappe dell'integrazione tariffaria —

Regione
dell'Ile de
France

1975

- Introduzione della Carte Orange, primo titolo di trasporto, in forma di abbonamento, valido su tutte le reti della regione parigina



1997

- Lancio della sperimentazione del pass "Francile" futuro pass Navigo che permette l'autenticazione



1998

- Lancio della Carte Imagine R con tariffazione a favore dei ragazzi e studenti
- Creazione del Cheque Mobilité riservato alle persone in cerca di lavoro

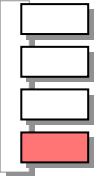


2002

- Creazione del Ticket t, biglietto singolo comune a tutte le imprese di trasporti della Regione
- Lancio della carta Solidarité Transport a favore dei disagiati



L'integrazione tra trasporto pubblico e privato può avvenire attraverso la progettazione di interscambi a partire dalle caratteristiche del singolo nodo e dalle aspettative dell'utenza.



— La progettazione dell'interscambio —

1

— Funzioni dell'interscambio —

- **Cambiare modalità** di trasporto o mezzo di trasporto
- **Attendere** il proprio mezzo
- **Utilizzare in modo utile il tempo di attesa** per il proprio mezzo di trasporto, svolgendo attività di tipo quotidiano (fare la spesa, comprare un giornale, bere un caffè, fare un prelievo bancomat, ecc.)

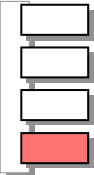
2

— “Desiderata” dei passeggeri —

- **Tempo ridotto e facilità** nel fare l'interscambio
- **Sicurezza** delle aree di interscambio (illuminazione, sorveglianza, ecc.)
- **Informazioni** in real-time
- **Informazioni** sull'offerta di trasporto
- **Strutture di copertura dalle intemperie**
- **Staff competente** ed in grado di fornire informazioni sull'intera offerta di trasporto

La progettazione dell'interscambio deve tenere conto delle **specifiche caratteristiche del singolo nodo**, inclusa la tipologia di servizi di trasporto offerti e la localizzazione

I fattori di successo comprendono sia la “forma fisica” sia i servizi offerti nel nodo di interscambio.



— Caratteristiche premianti dell'interscambio —



- Localizzazione e tipologia (**parcheggi auto e/o depositi per biciclette**)



- **Presenza di attività commerciali o servizi** (posta, banca, ecc.) per rendere più sicuro l'interscambio e per attirare pubblico non interessato a TPL

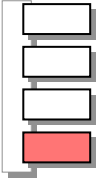


- Distanza da percorrere a piedi (**facilità e tempo di interscambio**) tra un mezzo e l'altro

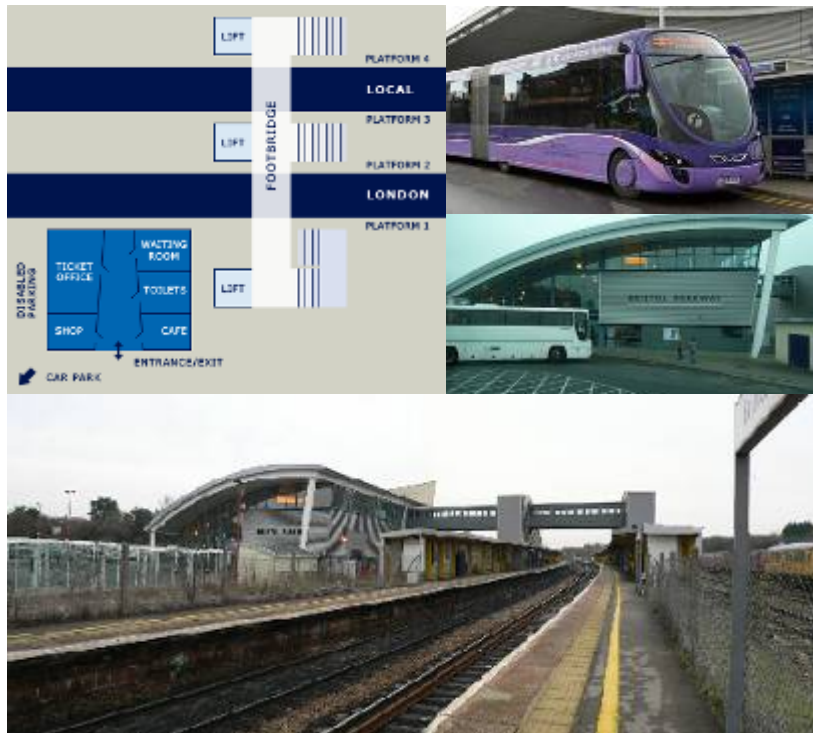


- Integrazione nel tessuto urbano per aumentare il senso di **sicurezza** degli utenti

Il modello inglese delle *parkway station* rappresenta il principale esempio di interscambio ferro-gomma localizzato in area esterna ai centri urbani ed orientato anche ai servizi di lunga distanza.



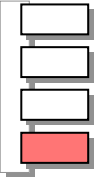
— Il modello delle *parkway station* —



- Sviluppato in Inghilterra negli **anni 80/90**
- Presenza ad oggi di oltre una **decina** di stazioni
- Sviluppato principalmente per fornire **accessibilità stradale (park and ride)** ai **servizi ferroviari di lunga percorrenza** senza richiedere l'accesso alle stazioni storiche nei centri urbani
- Localizzazione in alcuni casi in **prossimità di aeroporti a cui sono collegate tramite bus dedicati**
- Offerta di servizi agli utenti ritenuti essenziali: **parcheggio** (in struttura), **biglietteria**, **sala di attesa**, **servizi igienici**, **edicola ed altre attività commerciali**, **bar**, **ascensori**
- In Italia, le future stazioni di Mediopadana AV, Campania AV e Montichiari AV potrebbero essere considerate in questo modello

Nel caso di piccoli nodi di interscambio, come quelli della Cornovaglia, è particolarmente importante garantire i servizi da offrire e la messa in sicurezza.

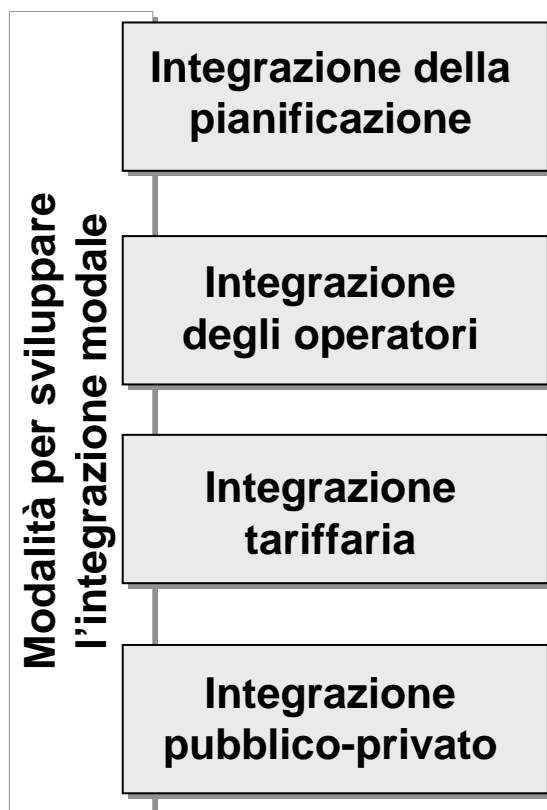
— Interscambio in aree rurali —



- Nella realizzazione di punti di interscambio al di fuori di grandi aree o in piccoli centri, è particolarmente importante **fornire servizi** che consentano di rendere vivo e sicuro il nodo di interscambio
- In alcune fermate principali ed interscambi in Cornovaglia il focus dell'intervento è stato la **messa in sicurezza dell'area** con realizzazione di illuminazione e l'eliminazione di punti "bui" nella progettazione

In questo contesto l'idea di migliorare la governance dei trasporti in Valtellina è coerente con le tendenze in corso in cui l'intermodalità è un fattore critico di successo.

— Sviluppo dell'integrazione modale in Lombardia: Patto per il TPL —



Definizione

- *Costituzione di Agenzie per il trasporto pubblico locale a livello provinciale o sovraprovinciale per la pianificazione integrata*
- *Supporto ai processi di semplificazione del mercato e alla creazione di operatori integrati*
- *Sviluppo di un sistema tariffario integrato a livello regionale per le diverse modalità di trasporto e per i diversi operatori*
- *Sviluppo delle aree di interscambio per il trasferimento modale dal mezzo privato al mezzo pubblico*

Agenda

- Inquadramento
- Integrazione modale
- **Esperienza di FNM in Valle Camonica – un caso di successo**

Linea Brescia-Iseo-Edolo, un caso di successo: tra passato e presente

Com'era

- Poco sicura
- Poche corse
- Pochi passeggeri

Com'è

- Sicura, grazie all'ammodernamento tecnologico degli impianti
- 65 corse al giorno, orario cadenzato
- 1,3 milioni di passeggeri l'anno, dato in crescita se paragonato al 2007 (+ 100mila)

Oggi la ferrovie è l'asse portante del sistema di mobilità integrato della valle

Linea Brescia-Iseo-Edolo, un caso di successo: la sicurezza della linea

Grazie al contributo finanziario di Regione Lombardia, la linea Brescia Iseo Edolo è oggetto di interventi per più 100 milioni di euro, sul totale di oltre 900 milioni destinati all'ammodernamento dell'intera infrastruttura ferroviaria gestita da FERROVIENORD.

Tra gli interventi per la sicurezza si ricordano:

- protezione con barriere di tutti i 99 passaggi a livello pubblici della linea passeggeri della Brescia Iseo Edolo
- eliminazione di 54 passaggi a livello
- eliminazione di ulteriori 2 passaggi a livello nel Comune di Sonico (lavori in corso)
- installazione del sistema denominato blocco conta-assi, CTC (Comando Centrale Traffico) e DCO (Dirigente Centrale Operativo)
- installazione sistema SCC (Supporto Condotta Treno)
- opere di protezione della sede ferroviaria nei comuni di Marone, Pisogne, Sellero e Cedegolo

Linea Brescia-Iseo-Edolo, un caso di successo : l'ammodernamento della linea

Tra gli interventi per rendere più moderna l'infrastruttura della Brescia Iseo Edolo si ricordano:

- interventi per la riduzione dei tempi di percorrenza e l'aumento del comfort del viaggio (es: cambio di binari, rettifiche di curve, etc)
- rinnovo armamento Pisogne - Sale Marasino
- interventi di viabilità alternativa (sottopassi ecc.)
- interscambio di Capodiponte (lavori in corso)
- adeguamento deposito di Iseo (lavori in corso)
- nuovo deposito-officina a Iseo (in progettazione)
- ristrutturazione stazioni

Linea Brescia-Iseo-Edolo, un caso di successo: i treni

- febbraio 2008, accordo da 25 milioni con Regione Lombardia e Provincia di Brescia per l'acquisto di otto nuovi treni.
- febbraio 2009, accordo da 8 milioni di euro con Regione Lombardia e Provincia di Brescia per l'acquisto di due convogli a tre carrozze in "pronta consegna" dalla polacca PESA, entrati in servizio in aprile
- completato intervento di revampizzazione di 10 convogli già in servizio, che prevede il rinnovamento sia della parte meccanica sia degli arredi.

Linea Brescia-Iseo-Edolo, un caso di successo : più offerta e nuovi servizi

Dal giugno 2008, potenziamento del servizio con nuovo orario a struttura cadenzata con scambi intermodali:

- 65 corse ogni giorno feriale
- produzione di 1,05 milioni treno/Km
- meno tempo di percorrenza per 13 corse dirette: Brescia - Edolo in due ore invece che due ore e mezza
- da aprile, 16 corse saranno prolungate da Darfo a Breno
- nuovi titoli di viaggio scontati: Biglietto famiglia, Biglietto treno+bici, Biglietto festivo individuale, Biglietto Promo adulti + ragazzi
- convenzione con Adamello Ski e Terme di Boario

I risultati di customer satisfaction

Alcuni dati dall'ultima indagine di Customer Satisfaction:

- La soddisfazione complessiva della clientela è tra le più alte: 89,9%
- La percezione della sicurezza del viaggio è altissima: 99%
- La soddisfazione relativa alla puntualità e regolarità dei treni è molto buona: 90%
- Buona anche la soddisfazione sul livello di integrazione con altri mezzi: 95%
- Per il 81% del campione, FNM “ha la capacità di contribuire allo sviluppo del territorio”
- Per il 72%, FNM “è una struttura attenta alle esigenze della clientela”
- Per il 74%, FNM “è una struttura competente”
- Per il 73%, FNM ha un orientamento alla qualità