

Strumenti e metodi per lo sviluppo del sistema ferroviario regionale nell'area metropolitana di Venezia

AGOSTINO CAPPELLI
Università IUAV di Venezia
professore di trasporti

Negli ultimi anni si osserva da una parte, un aumento delle tariffe del trasporto pubblico e, dall'altra, la riduzione di alcuni servizi (fonte Legambiente/Pendolaria 2014).

A nostro parere l'aumento delle tariffe e la riduzione dei servizi non sono gli elementi determinanti o comunque gli unici a rappresentare la causa della riduzione della domanda. Attenzione però a ridurre i servizi solo perché la domanda è scarsa. Occorre indagare i bacini reali di domanda e verificare le condizioni di accessibilità. I comportamenti delle Regioni appaiono determinanti per creare un sistema territoriale integrato al trasporto ferroviario e migliorarne l'efficienza nel medio-lungo periodo.

La riduzione del traffico del 15% dal 2009 è da imputare in primo luogo alla crisi economica. E' vero che si riducono le risorse ma si riducono complessivamente anche gli spostamenti. Le linee ferroviarie a maggior traffico sono quelle che sono inserite in territori compatti, più accessibili e che presentano prestazioni competitive con il trasporto stradale e minore competizione del trasporto di autolinea.

La crisi ha portato ad una riduzione degli spostamenti giornalieri ma un uso errato del territorio ha anche prodotto una crescita delle percorrenze medie. Aumenta però anche la percentuale di uso dei trasporti pubblici soprattutto nelle aree metropolitane.

Che fare per l'area metropolitana di Venezia? La ricerca condotta da IUAV (unità di ricerca trasporti territorio e logistica del DCP) ha messo in evidenza:

- La possibilità reale di crescita del trasporto ferroviario regionale nell'area metropolitana,
- La necessità di intervenire non solo sull'offerta in termini di tempi di viaggio e frequenze ma preliminarmente:
 - sull'accessibilità,
 - sulla qualità e sicurezza dei nodi di interscambio,
 - sull'eliminazione della concorrenza stradale da parte del TPL.

La ricerca si è basata su dati nazionali e regionali e su indagini dirette svolte dai ricercatori IUAV:

- Indagini integrative, svolte su un campione di 350 studenti universitari di Architettura di Venezia, per la valutazione dei parametri di sicurezza e qualità del trasporto ferroviario e degli spazi di stazione;
- Indagini integrative, svolte su un campione di 200 utenti del trasporto ferroviario regionale, in merito agli spostamenti effettuati tra origine e destinazione, ai modi di trasporto utilizzati, ai tempi di viaggio, ai costi sostenuti; questa indagine ha anche investigato un giudizio degli utenti su alcuni parametri di qualità dell'offerta di trasporto.

Le indagini hanno evidenziato che:

Il tempo di accessibilità alla stazione è abbastanza contenuto (56% entro i 10 minuti e 88% entro i 20 minuti).

Anche i tempi di accessibilità alla destinazione sono contenuti con un valore del 88% che raggiunge la destinazione entro 20 minuti (56% entro 10 minuti).

Agire sull'accessibilità significa ampliare il bacino di domanda potenziale con effetti rilevanti sulla domanda attraibile dal trasporto ferroviario.

I giudizi sul servizio offerto in termini di orari sono sufficientemente positivi con una indicazione di netto giudizio positivo sui servizi cadenzati ad orario mnemonico

Per quanto riguarda la qualità degli spazi di stazione e dell'intorno di essa il giudizio è abbastanza positivo, per chi utilizza le stazioni principali, ma un 34% degli intervistati esprime un giudizio negativo (coloro che utilizzano le stazioni minori).

In termini di puntualità dei servizi ferroviari le risposte evidenziano un giudizio poco soddisfacente. Solo il 19% degli intervistati dichiara che il treno è giunto in orario con un altro 33% che però indica un ritardo minimo entro i 5 minuti.

Rispetto ai requisiti di qualità:

- un 55 % dichiara che il treno non presentava buone condizioni di pulizia,
- un 50% che era poco confortevole,
- tra il 45 ed il 50% dichiara che le informazioni fornite sono poco chiare e leggibili
- il 90 % dichiara che sono assenti informazioni nelle stazioni sui servizi di trasporto pubblico integrati con quello ferroviario.
- Il 60 % degli intervistati lamenta difficoltà nell'acquisizione dei biglietti di viaggio e la mancanza di servizi nella stazione o nelle sue vicinanze con orari prolungati anche nelle ore serali e che rendano gli spazi utilizzati piacevoli e sicuri.

Sono stati, in particolare, analizzati 4 corridoi ferroviari:

- Direttrice per Venezia
- Direttrice per Padova
- Direttrice per Castelfranco Veneto
- Direttrice per Treviso

Le elaborazioni svolte hanno quantificato il valore positivo di politiche urbane di gestione della mobilità individuale. Infatti esaminando i flussi ferroviari con destinazione Venezia si riscontra che:

- Tutte le direttrici in direzione Venezia evidenziano una buona quota trasporto pubblico (28% su ferrovia e 25% su bus);
- L'effetto della "città d'acqua" ovvero della "città senz'auto", con costi terminali di parcheggio molto alti, ha conseguenze dirette sul comportamento della domanda di trasporto a favore del trasporto ferroviario;
- Il caso può essere assunto come emblematico di come politiche urbane per una mobilità sostenibile possano avere una rilevante efficacia sulla quota di trasporto ferroviario regionale-intercity.

La ricerca, che ha formulato un nuovo modello di scelta modale, ha potuto quantificare le potenzialità di successo di uno scenario di progetto trasportistico integrato caratterizzato dalle seguenti azioni:

- Agire sulle frequenze e sugli orari di servizio
- Agire sul miglioramento dell'accessibilità
- Agire sulla struttura del territorio per migliorare l'integrazione con i nodi ferroviari
- Agire sulla qualità dei nodi di interscambio
- Agire sull'integrazione tariffaria (in Veneto ancora incredibilmente inesistente tranne locali e puntuali eccezioni).