Castelfranco Emilia, 2 dicembre 2015

Gruppo Consigliare

Lista Civica FRAZIONI e CASTELFRANCO

- Al Presidente del Consiglio Comunale di Castelfranco Emilia
- Al Sindaco del Comune di Castelfranco Emilia
- Agli Assessori competenti del Comune di Castelfranco Emilia

PROPOSTA DI ORDINE DEL GIORNO
del 2 dicembre 2015

Oggetto: INTEGRAZIONE TARIFFARIA TRASPORTO PUBBLICO

IL CONSIGLIO COMUNALE DI CASTELFRANCO EMILIA

Premesso che

- I sistemi tariffari integrati vengono adottati al fine di favorire, promuovere e facilitare l'uso del trasporto pubblico locale, grazie all'integrazione dei titoli di viaggio tra le diverse modalità di trasporto e tra i diversi gestori dei servizi di trasporto presenti in un determinato territorio.

- L’integrazione tariffaria nel trasporto pubblico costituisce oggi uno dei principali obiettivi di numerose amministrazioni locali, in quanto consente un concreto miglioramento del servizio negli ambiti in cui essa viene realizzata. Essa consiste nell’armonizzazione e nell’integrazione dei sistemi tariffari in vigore nelle aree in questione, siano essi gestiti da aziende operanti su strada o su ferrovia, sia in ambito urbano che in ambito extra-urbano. L’introduzione di un sistema tariffario integrato in un certo ambito territoriale presenta, tra gli altri, i seguenti vantaggi:
a) Maggior chiarezza sulle tariffe, equiparate ad un livello unico per ogni spostamento (sia che venga eseguito in treno, o in autobus, o con una combinazione di entrambi);
b) Semplicità di utilizzo del sistema, grazie all’uso di un titolo di viaggio unico per effettuare uno spostamento combinato su più mezzi in luogo di più titoli di viaggio;
c) Possibilità di offrire all’utenza un maggior servizio (es. integrando automaticamente l’uso dei servizi urbani in prosecuzione di un viaggio extraurbano)

Preso atto che

- A Castelfranco Emilia siamo a 13 chilometri da Modena e a 25 chilometri da Bologna, sulla direttrice principale Modena-Bologna, ma per i castelfranchesi il sistema del trasporto pubblico è sempre e da sempre un problema. L'autobus, nelle ore di punta, impiega un tempo inconcepibile per arrivare a Modena, il treno è veloce ma non c'è la piena integrazione tariffaria;

- Nella consigliatura 2004-2009 l'amministrazione comunale aveva destinato risorse per la creazione del nodo intermodale del trasporto pubblico della Stazione FS di Castelfranco. L'opportunità si era determinata dal potenziamento del trasporto regionale e dall'impegno degli amministratori di allora per avere una frequenza oraria di treni diretti a Modena e a Bologna con fermata nella nostra Stazione, all'indomani dell'apertura del tracciato dell'alta velocità.
In seguito RFI – Rete Ferroviaria Italiana ha riqualificato la stazione che, grazie anche agli spazi interni ottenuti dall'amministrazione (2004-2009) aveva potuto accogliere anche un servizio di biglietteria. Il capolinea degli autobus è stato spostato (sempre dalla amministrazione 2004-2009) presso la stazione ferroviaria ed oggi il nodo intermodale vede l'affluenza di un sempre maggior numero di viaggiatori, in particolare studenti e lavoratori;

considerato che

- rimane ancora da fare per riqualificare e modernizzare il sistema del trasporto pubblico e anche la stazione ferroviaria. Quando si parla di stazione ferroviaria e di nodo intermodale del trasporto pubblico non si può non pensare all'integrazione tariffaria, senza la quale la modernizzazione del sistema del trasporto pubblico non può avvenire;

- la piena integrazione tariffaria (l'abbonamento integrato Ferrobus) non esiste su Castelfranco. E' un sistema, praticato ormai da anni in tutta Europa, che consisterebbe semplicemente nell'avere un abbonamento che permette di fare il viaggio Casa/Lavoro o Casa/Scuola su qualsiasi mezzo pubblico disponibile. Quindi, per esempio, potrebbe consentire di utilizzare indifferentemente treno o autobus senza dover avere titoli di viaggio diversi;

- oggi invece a Castelfranco bisogna scegliere, o l'uno o l'altro. Oppure pagare più abbonamenti, ciascuno per l'intero. Ad oggi, infatti, nelle direzioni Castelfranco-Modena e Castelfranco-Bologna il sistema tariffario esistente risulta essere configurato nei seguenti modi:

a) **per il trasporto pubblico locale su gomma**: tariffazione zonale ovvero un sistema di tariffazione dei trasporti basato sulla suddivisione del territorio in zone. Si tratta di un sistema (cd STIMER) promosso dalla Regione Emilia Romagna in cui il costo del viaggio è legato alla lunghezza del viaggio medesimo, ovverosia al numero di zone attraversate;
b) **per il trasporto pubblico ferroviario**: la linea ferroviaria Modena – Castelfranco Emilia – Bologna (direttrice Piacenza – Rimini) è gestita da Trenitalia. Esiste il sistema tariffario "mimuovo" (vedere documento allegato), che permette di abbinare al trasporto ferroviario un abbonamento per il trasporto pubblico su gomma ma solo urbano (sia per la città di Modena sia per la città di Bologna);

- manca invece un sistema tariffario pienamente integrato, ovverosia la possibilità di avere un unico titolo di viaggio o un unico abbonamento (oppure anche due abbonamenti, uno per il trasporto ferroviario e uno per il trasporto su gomma, ma tra loro integrati e dunque a prezzi convenienti) che permetta di **abbinare il trasporto ferroviario a quello su gomma, sia urbano sia extraurbano** (e dunque di scegliere il mezzo di trasporto pubblico da utilizzare).

- Qualche esempio: se un abitante di Cavazzona potesse acquistare un unico titolo di viaggio per autobus extra urbano (per arrivare in stazione), treno (per arrivare a Modena in 7 minuti), autobus urbano per recarsi in una qualsiasi luogo a Modena, anziché i tre biglietti che oggi sono necessari, potrebbe lasciare a casa l'auto. La stessa cosa vale se l'utente abita a Piumazzo, a San Cesario, a Nonantola o in qualsiasi altro centro abitato servito dal trasporto pubblico su gomma che faccia una fermata a Castelfranco compreso il pronto bus (la stessa cosa vale se un utente abita a poca distanza da una qualsiasi fermata dell'autobus). La stessa problematica si presenta, ovviamente, se la destinazione è Bologna. Analoga problematica si presenta quanto si tratta di trasporto pubblico su gomma in parte di competenza SETA e in parte di competenza TPER: si pensi ad un utente che da una frazione (ad esempio Piumazzo o Manzolino) si reca a Castelfranco con il trasporto pubblico su gomma per poi utilizzare sempre il trasporto pubblico su gomma direzione Bologna (o anche direzione San Giovanni in Persiceto, ove vanno parecchi studenti);

valutato che

- ad oggi i disagi per gli utenti sono enormi. Molti studenti, per non dover prendere un autobus che impiega un'ora per arrivare a Modena ormai prendono il treno, un lusso tuttavia che si possono permettere solo quelli che possono raggiungere la stazione con mezzi propri. Dalle frazioni si potrebbe arrivare in stazione in autobus (nodo intermodale del trasporto pubblico) e da lì avere un treno per arrivare a Modena in 7 minuti ma servono due abbonamenti con costi che diventano troppo alti, allora chi può si fa portare in stazione e chi non può si alza all'alba per prendere l'autobus. La difficoltà di molti studenti di andare a Modena giornalmente se non impiegando tempi biblici ha fatto sì che istituti superiori come quelli di S. Giovanni e Vignola risultano frequentati da un numero sempre crescente di ragazzi;

- la stessa cosa vale per i lavoratori che si spostano con i mezzi pubblici, o che potrebbe farlo lasciando a casa l'automobile se ci fosse il sistema tariffario integrato, che appunto consentirebbe di moltiplicare gli orari e di ridurre i costi;

- oltre agli studenti e ai lavoratori ci sono poi tutta una serie di altri utenti cosiddetti "deboli" che sono quelli che non possono disporre, per vari motivi, di un'auto per gli spostamenti essenziali. E ci vien subito da pensare che a Modena i due ospedali (Policlinico e Baggiovara) si raggiungono con l'autobus o con il treno di Sassuolo (che ora parte anche dalla Stazione Centrale), da Castelfranco se si volesse far presto e prendere il treno bisogna sempre acquistare due biglietti, dalle frazioni, ne servirebbero tre, per cui succede che chi può si muove in auto e chi non può si arrangia;

visto che

- se ci fosse un sistema tariffario pienamente integrato (un unico abbonamento ovvero anche più abbonamenti ma fra loro integrati), allora il trasporto pubblico potrebbe diventare veramente concorrenziale perché di fatto si moltiplicherebbero le opportunità di orari con un aumento immediato della flessibilità del sistema;

- l'integrazione tariffaria consentirebbe alle persone di scegliere il mezzo pubblico perché è più veloce, perché è meno inquinante, perché mantenere un'auto oggi sta diventando un lusso, perché, in definitiva rappresenta una scelta moderna e sostenibile. L'integrazione tariffaria non costa tanto ma rende moltissimo, soprattutto a beneficio di chi non può permettersi di utilizzare sempre l'auto.

Avere un sistema di trasporti pubblici integrati ed efficienti richiede però competenza e impegno da parte degli amministratori del nostro comune che devono dialogare con gli enti responsabili della pianificazione e delle concessioni del trasporto pubblico su gomma e ferroviario (Regione, Provincie, Agenzie per la Mobilità e il Trasporto Pubblico Locale, Trenitalia);

- l'integrazione tariffaria deve essere un diritto fondamentale: per incentivare l'uso dei mezzi pubblici, per inquinare meno, per avere meno auto in circolazione e per consentire alle persone che si devono spostare per studio o lavoro di spendere meno soldi;

- l'integrazione tariffaria non costa nulla ed anzi porterebbe più soldi alla aziende del trasporto pubblico;

visto altresì che

- recentemente con una petizione on line firmata da 60.000 cittadini la Regione Emilia Romagna ha istituito nuovamente l'abbonamento annuale per la bici sul treno: costa 60 euro all'anno se il viaggiatore ha un abbonamento ferroviario qualsiasi. Fino ad ora il viaggiatore poteva salire sul treno con la sua bici ma doveva fare un biglietto di corsa semplice per la sua due ruote.

SOLLECITA SINDACO E GIUNTA

ad attivarsi – per quanto di competenza - nelle opportune sedi e presso tutti i competenti enti e ad adottare ogni opportuno e dovuto provvedimento di propria competenza affinché con riferimento alla rete del Trasporto Pubblico Locale gomma e ferro afferente al territorio del comune di Castelfranco Emilia (ivi comprese le frazioni), nelle direzioni Modena e Bologna venga adottato un **sistema tariffario pienamente integrato**, ovverosia la possibilità di avere un unico abbonamento (oppure anche due abbonamenti, uno per il trasporto ferroviario e uno per il trasporto su gomma, ma tra loro integrati e dunque a prezzi convenienti) che permetta di **abbinare il trasporto ferroviario a quello su gomma sia urbano sia extraurbano** (e dunque di scegliere il mezzo di trasporto pubblico da utilizzare).

Silvia Santunione
Capogruppo Lista Civica FRAZIONI e CASTELFRANCO

Claudio Carini
Consigliere Lista Civica FRAZIONI e CASTELFRANCO