

# Railhuc Newsletter

No. 03

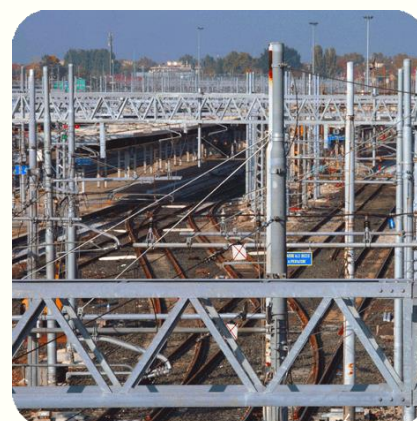
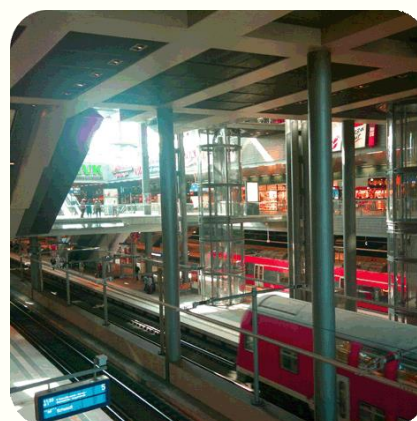
*Caro Lettore,*

*questa è la terza newsletter del progetto RAILHUC, è attuato all'interno del Programma Europeo CENTRAL EUROPE e co-finanziato dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale. Il focus del progetto è lo sviluppo del traffico ferroviario per passeggeri nel centro Europa. Il tema della terza Newsletter è lo studio della costruzione di gruppi di Attori per l'attuazione di interventi in materia di trasporto ferroviario.*

*Il primo paragrafo descrive tre diverse partnership per il trasporto pubblico in Germania: Berlino-Brandeburgo (VBB); Nord Elba (VVO); Stoccarda (VVS).*

*Il secondo paragrafo focalizza sulla Repubblica Ceca: Brno è il caso studio (IDS JMK).*

*A questi si aggiunge un articolo su una interessante partnership tra la Città di Venezia, Rete Ferroviaria Italiana Spa (proprietaria della rete ferroviaria) e FS Sistemi Urbani srl (un'immobiliare controllata dalle ferrovie) per la rigenerazione della stazione ferroviaria di Venezia-Mestre.*



## Partnership per il Trasporto Pubblico in Germania

La Germania è un caso interessante per lo studio di Partnership per il Trasporto Pubblico. Già nel 1996 sono avvenute la regionalizzazione del traffico ferroviario locale e parte della riforma ferroviaria Tedesca. I 16 stati Federali sono divenuti responsabili e le risorse finanziarie sono state a loro trasferite dal Governo Federale.

Attualmente il trasporto pubblico è spesso organizzato in forma di Associazioni per il Trasporto. Le Associazioni per il Trasporto rappresentano il 90% del mercato Tedesco per il trasporto locale o regionale. Le Associazioni svolgono un ruolo importante di coordinazione e integrazione nel campo del trasporto regionale e locale ed esse sono: Associazioni di compagnie di trasporto, Associazioni miste e Associazioni di Amministrazioni.

### VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg – Autorità per la Gestione del Trasporto Pubblico



**Verkehrsverbund  
Berlin-Brandenburg**

La VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg è l'Autorità di Trasporto Pubblico che comprende gli stati federali di Berlino e del Brandeburgo – l'area capitale della Germania. La VBB ha una storia che parte dalla riunificazione della Germania nel 1990. La necessità di riconnettere Berlino al circostante Brandeburgo e sviluppare trasporto pubblico di qualità furono le ragioni per creare la VBB come una comune Autorità per il Trasporto. La VBB ha a che fare con un grande numero di passeggeri, attualmente 3,7 milioni al giorno.

I compiti principali della VBB sono la coordinazione dei servizi di circa 40 compagnie di trasporto e il loro migliore interscambio, l'introduzione e lo sviluppo di un sistema comune di tariffazione e il miglioramento e il controllo di qualità dei servizi di trasporto pubblico. La VBB assiste le autorità incaricate dei trasporti pubblici anche per la pianificazione, assegnazione e gestione del servizio ferroviario regionale.

La VBB persegue un servizio di trasporto pubblico integrato attento al cliente, che soddisfa le necessità di un'area metropolitana come Berlino allo stesso modo con cui viene incontro alle esigenze delle comunità rurali nella campagna del Brandeburgo.

Perciò la VBB è il coordinatore, il moderatore e fornitore di idee per le autorità, gli operatori di trasporto pubblico e, in definitiva, per i passeggeri nella regione servita dall'Associazione.

VBB è membro di EMTA-Autorità Europee per il Trasporto Metropolitano e di UITP-Associazione Internazionale per il Trasporto Pubblico.

## VVO Verkehrsverbund Oberelbe – Associazione per il Trasporto del Nord Elba



Come risultato del trasferimento di responsabilità dal livello nazionale a quello federale, la Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) è stata creata nel 1998 come una delle sei Associazioni per il Trasporto della Sassonia. Comprende la città di Dresda e tre altri distretti con un'area di 4.874 km<sup>2</sup> dove abitano 1,2 milioni di persone. La VVO

offre 330 Linee di trasporto pubblico, che significano un terzo di tutto il traffico ferroviario in Sassonia con 204 milioni di passeggeri all'anno.

Il direttivo dell'Associazione è composto da rappresentanti dalle Amministrazioni che formano la VVO, che in definitiva coopera con le compagnie di trasporto o dà direttive alle compagnie ferroviarie. La VVO punta all'integrazione di tutti i trasporti pubblici in cooperazione offrendo: un orario per tutte le compagnie (13 in tutto); un biglietto per tutti i mezzi di trasporto; un prezzo per tutte le zone tariffarie.

E' dovere e risultato del lavoro della VVO incrementare lo scambio modale in favore del trasporto pubblico offrendo, in cooperazione con le compagnie di trasporto, un trasporto pubblico attraente, moderno e affidabile con sviluppi innovativi come, ad esempio, la bigliettazione elettronica, ulteriori canali di distribuzione e informazioni ai passeggeri.

## VVS Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart – Sistema Integrato di Trasporti e Tariffe a Stoccarda



Verkehrs- und Tarifverbund  
Stuttgart GmbH (VVS)

Si può definire il Sistema Integrato (S.I.) come la riduzione dei viaggi motorizzati individuali attraverso la formazione di un sistema integrato di trasporti pubblici (VVS), partecipato al 50% da compagnie di trasporto e al 50% da enti pubblici coinvolti nel trasporto.

Il sistema di trasporto integrato è stato costituito nel 1978. Comprende un'area di più di 3.000 km<sup>2</sup> che include la città di Stoccarda e le circostanti aree e distretti. Nell'area abitano 2,4 milioni con almeno 1 milione di lavoratori. Le Compagnie private coinvolte nel VVS sono l'Azienda Tedesca Ferroviaria (DB AG), la compagnia del tram di Stoccarda (SSB) così come le locali compagnie di autobus come componenti di minoranza. Gli Enti Pubblici coinvolti nel VVS sono la Regione della Grande Stoccarda, varie Contee come la città di Stoccarda stessa, e lo stato del Baden-Württemberg. Grazie alla coordinazione all'interno del VVS sono state realizzate condizioni comuni di trasporto e commercializzazione che tutti gli azionisti e anche la distribuzione dei redditi provenienti dai biglietti tra i diversi sistemi di trasporto. Il costo dei biglietti dopo l'integrazione è diminuito del 13%. Le informazioni sugli orari sono date per tutti i mezzi di trasporto e attraverso canali diversi, come internet, telefono e mezzo stampa. La dimensione delle zone tariffarie dipende dall'area, la disponibilità dei servizi da orario e la topografia. Il volume dei passeggeri è incrementato tra il 2001 e il 2011 da 34 milioni a 336,2 milioni, il che significa un aumento dell'11% in un decennio.

## Partnership per il Trasporto Pubblico nella Repubblica Ceca

Nella Repubblica Ceca non ci sono direttive Nazionali o Regionali per la creazione di Partnership per il Trasporto Pubblico. Questo significa che le Partnership per il Trasporto Pubblico sono create su base volontaria. IDS IMK nell'area metropolitana di Brno è un'esperienza molto interessante.

### IDS JMK Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje – Sistema Integrato per il Trasporto Pubblico della Moravia del Sud



Brno è il capoluogo della Regione della Sud Moravia e il suo centro amministrativo. Il bacino dove opera il trasporto pubblico regionale comprende più di 670 Comuni e include più di 1,2 milioni di residenti. Poiché Brno è la seconda città della Repubblica Ceca, centro industriale e d'affari, sede universitaria e ospita fiere internazionali,

le connessioni regionali ed interregionali sono rilevanti.

Tutti i sistemi di trasporto della Regione della Sud Moravia e la sua capitale, Brno, sono connesso nel Sistema integrato di Trasporto Pubblico (IDS JMK). Tutti possono viaggiare alle stesse condizioni nei treni locali denominati "S" o "R" (25 linee), bus regionali (194 linee), linee di trasporto urbano a Brno-tram (12 linee), filobus (13 linee), bus (48 linee) e autobus di trasporto urbano nelle città più piccole (31 linee). Su tutte queste linee, i passeggeri usano gli stessi biglietti e pagano la stessa tariffa per lo stesso viaggio.

Il settore pubblico del trasporto regionale è caratterizzato da un libero mercato. Le compagnie private competono in aste pubbliche. Sul mercato ferroviario, solo le compagnie di proprietà statale gestiscono treni. Tuttavia è previsto di avviare gare per i servizi ferroviari a partire dal 2016. Le ferrovie costituiscono la spina dorsale del trasporto pubblico in tutta l'area metropolitana, mentre gli autobus sono gli affluenti del network.

L'accessibilità della regione è garantita anche da treni internazionali che fermano a Brno e Břeclav. Questi treni connettono la Regione della Sud Moravia non solo coi paesi vicini – Slovacchia (Bratislava), Austria (Vienna), Ungheria (Budapest), Germania (Berlino) – ma anche con le capitali nelle altre Regioni Ceche (Praha, Pardubice/Jihlava, Ostrava). Sebbene i treni internazionali sono sovvenzionati, così come quelli interregionali, dal Ministero dei Trasporti, essi non sono tutti integrati nel sistema IDS JMK.

Quattro enti pubblici sono i più importanti a livello strategico. La Regione e la Città di Brno hanno incaricato KORDIS JMK di gestire l'IDS JMK (Sistema Integrato di Trasporto Pubblico). In particolare KORDIS coordina le tabelle degli orari tra operatori ferroviari e non-ferroviari, prepara i contratti con gli operatori per conto dell'Autorità Regionale, sovrintende la qualità dei trasporti, ridistribuisce i guadagni tra gli operatori, promuove il trasporto pubblico e dà consulenza sullo sviluppo delle

infrastrutture o sui problemi di tariffe. L'autorità regionale sovvenziona tutti i treni regionali e i bus al di fuori della Città di Brno. Inoltre, anche il network stradale Regionale (inclusi i terminal di scambio) è amministrato dallo stesso ente. In generale, la Regione è il decisore principale nel funzionamento del sistema IDS JMK.

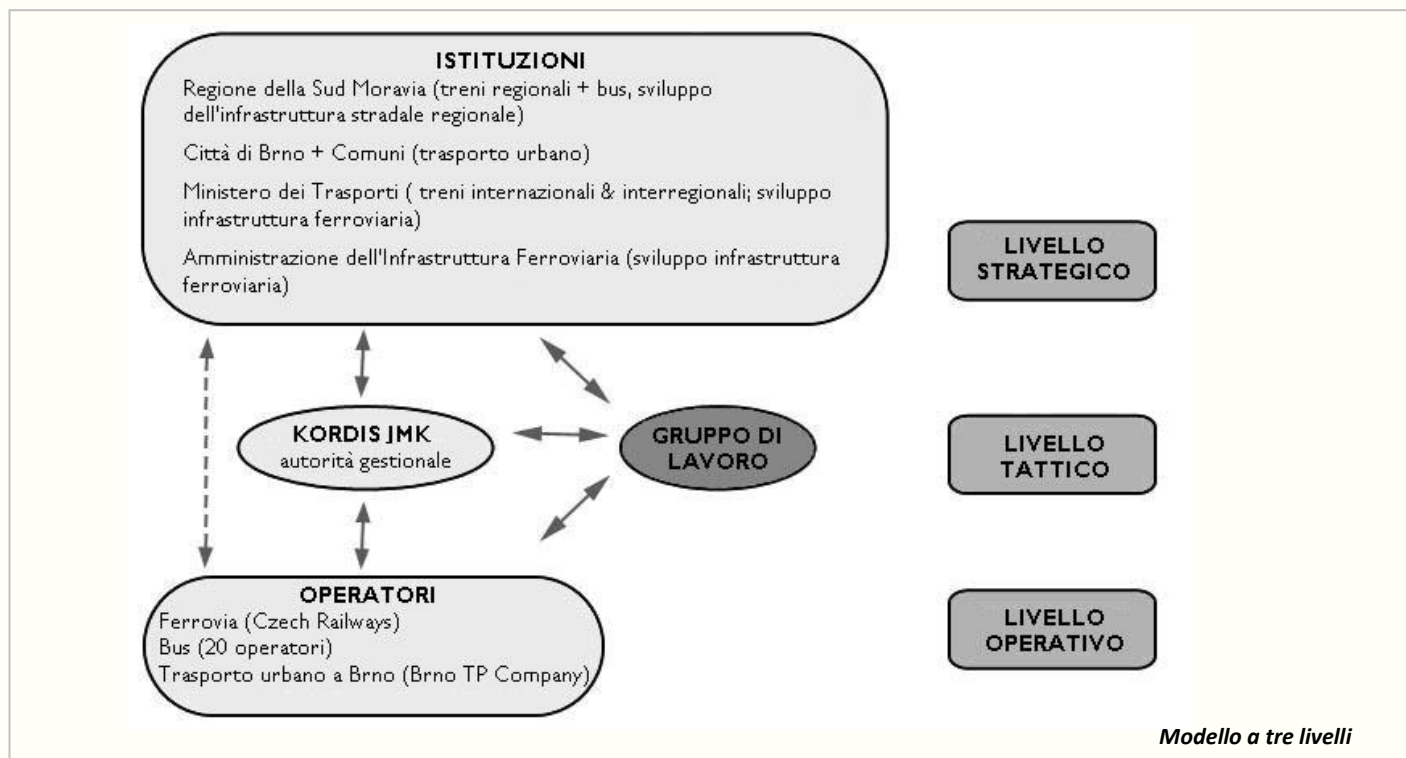
Il Ministero dei Trasporti sovvenziona i treni Interregionali e Regionali. Ciò implica la necessità di armonizzare gli orari dei treni chiamati "R" coi treni chiamati "S". I treni più costosi (EuroCity, InterCity) non sono inclusi nel sistema IDS JMK.

L'Amministrazione dell'Infrastruttura Ferroviaria (SŽDC; RIA) è incaricata di provvedere al funzionamento, operatività, modernizzazione e sviluppo della infrastruttura ferroviaria. Assegna anche la capacità dei tracciati. E' un'istituzione di proprietà statale gestita dal Ministero.

Sia il Ministero dei Trasporti e la RIA svolgono la parte più grossa della pianificazione strategica. Questi stakeholders sono coinvolti nelle discussioni sulla futura rete dell'alta velocità ferroviaria della Repubblica Ceca.

Tutte le compagnie di trasporto coinvolte nel sistema IDS JMK sono invitate anche a prendere parte alle attività del progetto RAILHUC. Tuttavia la loro posizione a livello operativo, implica che non possono prendere decisioni a livello strategico.

Poiché lo sviluppo infrastrutturale è il maggiore goal del progetto Railhuc nel nodo di Brno, (p. e. sviluppo delle linee ad alta velocità, sviluppo dei parcheggi nei pressi delle stazioni, ecc.), non sono previsti cambiamenti nei servizi forniti dagli operatori. In ogni caso, gli operatori saranno informati su tutti gli esiti rilevanti e i loro commenti saranno tenuti in considerazione.



## Una partnership per rigenerare una stazione

### La rigenerazione della stazione ferroviaria di Venezia-Mestre



Venezia è un comune italiano di 268.000 abitanti, capoluogo dell'omonima provincia e della regione Veneto.

Mestre, nel territorio del Comune di Venezia, è il principale centro abitato della Terraferma. In Terraferma risiedono 181.249 abitanti (oltre il 67% della popolazione del comune).

La stazione ferroviaria di Mestre è un nodo di rilievo del trasporto ferroviario regionale, interregionale e internazionale, con 450 treni in arrivo e partenza giornalmente. La stazione è utilizzata da circa 26.000

passengeri, al giorno, di cui una parte consistente in transito tra differenti linee ferroviarie. La stazione è anche luogo di partenza e di arrivo per molte linee di autobus regionali e internazionali, e a breve periodo diverrà fermata di interscambio con la linea del tram Favaro-Marghera. E' posta al centro del territorio di Terraferma. E' vicina al Porto di Venezia e al terzo polo aeroportuale italiano (Marco Polo). E' uno dei nodi ferroviari più trafficati/serviti in Italia.

All'interno del territorio comunale la stazione potrebbe svolgere un ruolo di cerniera tra il centro di Mestre e Marghera (28.810 ab.). Marghera è stata pianificata nel 1922 per dare risposta residenziale ai lavoratori del polo industriale di Porto Marghera.

Tuttavia attualmente la stazione di Mestre si presenta inadeguata a livello territoriale per la scarsità di collegamenti con porto e aeroporto e per un servizio di trasporto ferroviario metropolitano (SFMR) non ancora a regime. E' inadeguata anche a livello urbano, per l'obsolescenza in cui versano



la maggior parte degli edifici della stazione e la scarsità di spazi, inadeguati agli standard di servizi ai passeggeri.

L'accesso principale, posto a nord del fascio dei binari, è caratterizzato dalla commistione di funzioni negli esigui spazi antistanti la stazione. Il traffico veicolare transita a ridosso del piazzale della stazione e in più punti interrompe i pochi percorsi pedonali esistenti. L'arredo urbano è presente in forma discontinua, le aree verdi sono pressochè inesistenti. I percorsi pedonali sono esigui

e discontinui, i percorsi per i ciclisti parziali o inesistenti, le aree per la sosta, breve e non, assolutamente scarse.

L'accesso da sud, oltre il fascio dei binari, corrisponde ed è rappresentato esclusivamente dall'uscita dal sottopasso ferroviario. Sebbene utilizzata da circa il 20% dei passeggeri in arrivo alla stazione, l'entrata si presenta scarsamente strutturata. Di fatto l'uscita è una strada senza uscita di Marghera (via Ulloa), non vi è accessibilità ciclabile, anche se il quartiere di Marghera è dotato di una rete di piste ciclopedonali; ha una accessibilità pedonale scarsa; la possibilità di parcheggio è inesistente e si limita ai pochi stalli in linea lungo strada. Inoltre l'accesso sud è di fatto inaccessibile per i portatori di handicap. Il passaggio è inoltre significativamente utilizzato anche per il semplice collegamento pedonale tra Marghera (a sud) e Mestre (a nord).



Per dare soluzione ai problemi sovraesposti l'Amministrazione Comunale di Venezia ha attivato di concerto con R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana e con S.U. Sistemi Urbani gruppo ferrovie dello Stato, una procedura di "Accordo di programma". L'attivazione dell'Accordo è stata preceduta nel 2010 da un "Protocollo d'Intesa per il potenziamento dei sistemi di interscambio modale e la riqualificazione urbana delle aree ferroviarie di Mestre" nel quale le amministrazioni coinvolte hanno delineato i termini dell'accordo.

Successivamente, Al fine di raggiungere la redazione del migliore masterplan sul sito della stazione, R.F.I., S.I. e Comune di Venezia hanno scelto il sito della **Stazione di Mestre** per il concorso di Idee "European 12-The adaptable city, inserting urban rhythms- sub-theme: Territorial Networks". Il 28 giugno 2013 sono decorsi i termini per l'invio dei progetti; il 13 dicembre 2013, al termine dei lavori di giuria dopo l'effettuazione a novembre di un'analisi comparativa europea sui progetti preselezionati che avverrà al "Forum delle città e delle giurie a Parigi a novembre 2013", verranno pubblicati i risultati mezzo stampa".

Le aspettative dell'Amministrazione Comunale di Venezia nei confronti del concorso European sono quelle di raccogliere il maggior numero di idee qualificate per dare soluzione ai problemi di scala territoriale e locale sopraelencati.

L'amministrazione Comunale di Venezia, valutati i risultati del concorso, potrà redigere, avvalendosi anche di workshop dedicati, il nuovo masterplan per la stazione di Mestre che svolgerà un ruolo di supporto per l'Accordo di Programma in corso.

## Eventi Railhuc

Qui di seguito l'elenco degli eventi più recenti legati al Progetto Railhuc.

- L'11 e 12 luglio 2013 a Vienna si è svolto il 5° Meeting del Gruppo di Lavoro.
- L'11 settembre 2013 si è svolto il 6° Meeting del Gruppo di Lavoro e Brno. Il giorno successivo, sempre a Brno, si è tenuta una Conferenza.
- Il 6 e 7 Novembre si svolgerà un Workshop, riservato a Esperti e Stakeholders, a Vienna.

### RAILHUC PARTNERSHIP

Contatti

Regione Emilia Romagna D. G. Reti Infrastrutturali, Logistica e Sistemi di Mobilità  
Viale Aldo Moro, 30 – 40127 Bologna, Italy

Email: [railhuc@regione.emilia-romagna.it](mailto:railhuc@regione.emilia-romagna.it)

Web: [www.railhuc.eu](http://www.railhuc.eu)

