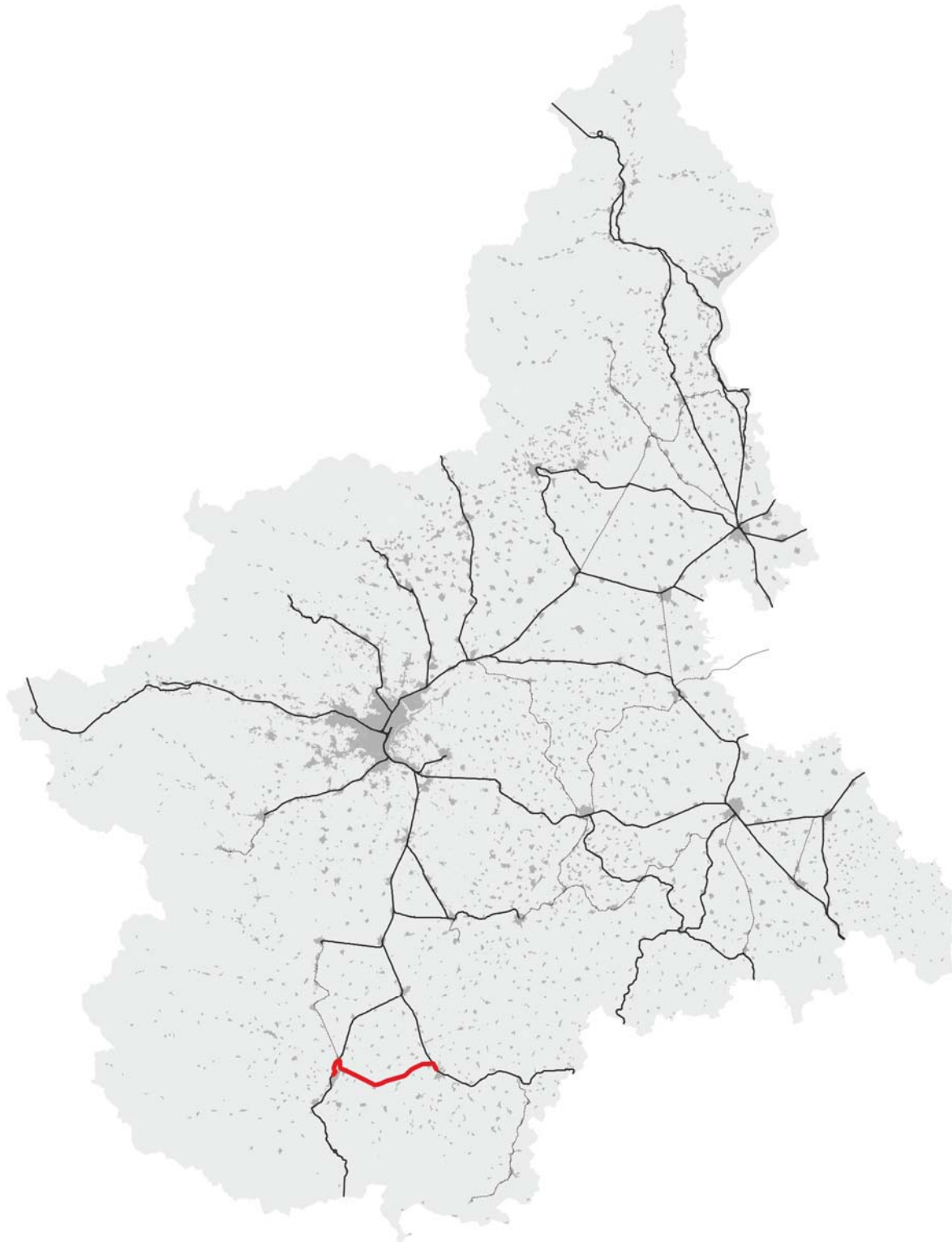


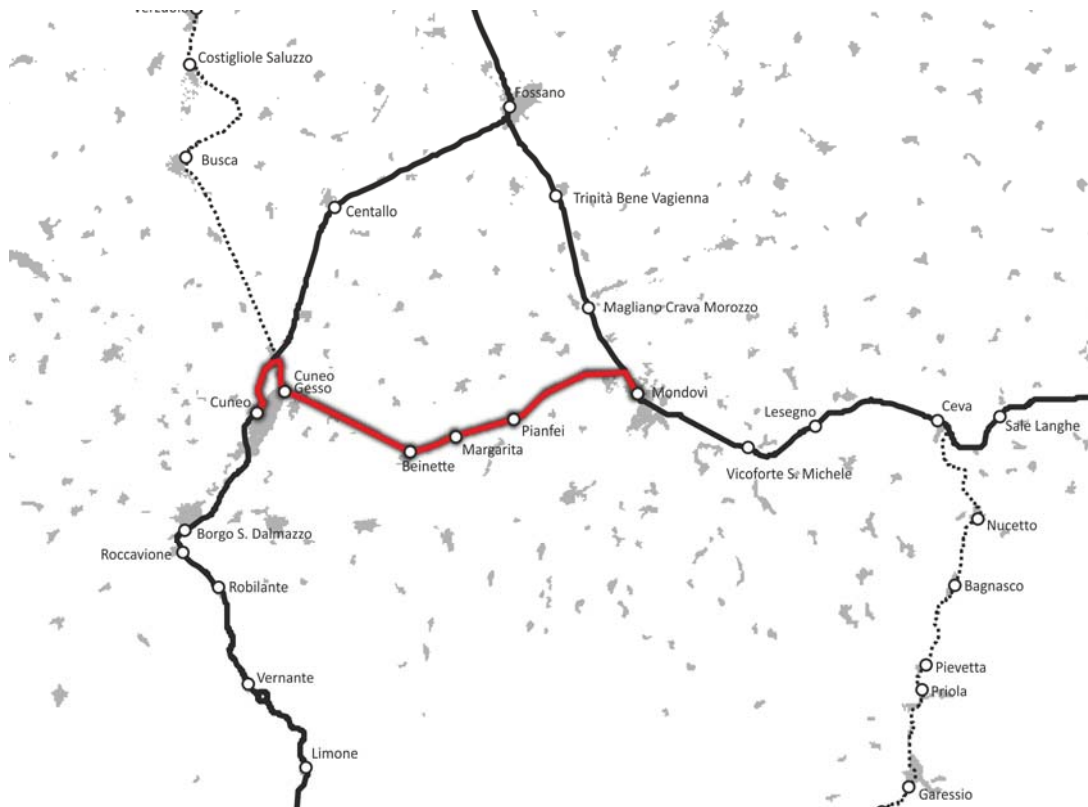
## Studio servizio ferroviario linea Cuneo-Mondovì

Versione 1.1 [26/06/2020]



## 1. PREMESSA

La linea Cuneo-Mondovì-Cuneo, lunga 33 chilometri fu aperta tra il 1887 e il 1888. È interamente a singolo binario e non elettrificata. Fino al 1985, anno della chiusura della linea Bastia-Mondovì, i treni proseguivano fino alla stazione di Mondovì Breo.



## 2. IL SERVIZIO FINO AL 2012

Fino al 2012 nei giorni feriali erano previste 8 coppie di treni Cuneo-Mondovì, tutti i treni effettuavano le fermate intermedie di Beinette e Cuneo Gesso, mentre solo alcuni treni fermavano a Pianfei e Margarita. Gli utenti complessivi della linea in un giorno feriale erano circa 380 (in media circa 25 passeggeri a treno). Nei giorni festivi e nei giorni feriali non scolastici era previsto solo un servizio di bus sostitutivi.

marzo 2010	treni	pax
<b>Mondovi</b>	16	161
Pianfei	5	10
Margarita	4	4
Beinettee	16	24
Cuneo Gesso	16	57
<b>Cuneo</b>	16	125
<b>TOTALE</b>	<b>16</b>	<b>381</b>

*Linea Cuneo-Mondovì – passeggeri a marzo 2010*

Data la scarsa frequentazione riscontrata, nel giugno del 2012 la linea Cuneo-Mondovì fu inserita tra quelle sospese dalla Regione Piemonte.

### 3. SERVIZIO DAL 2012 AD OGGI

Con la sospensione del servizio ferroviario è stata realizzata una linea bus (linea 176 della Provincia di Cuneo: Mondovì-Cuneo) in parte anche attraverso la riorganizzazione di servizi che già operavano in presenza della ferrovia.

La linea in un giorno ferialo scolastico prevede 42 corse. Si ha almeno un bus ogni ora dalle 6 alle 19 ma nelle ore di punta sono previsti due bus all'ora. Il tempo di percorrenza della linea è di 45-50 minuti. Il sabato ferialo sono previsti 31 corse mentre non è programmato il servizio festivo. La produzione annua è di 359.918 chilometri.

I viaggiatori complessivi della linea sono 1.154 nel giorno ferialo (dati di novembre 2019). L'utenza è concentrata principalmente sui capolinea di Cuneo e Mondovì, al di fuori di questi si contano circa 200 viaggiatori da Beinette, perlopiù studenti diretti alle scuole di Cuneo, e 100 da Pianfei.

SCENARIO ATTUALE	corse giornaliere			servizi anno	€km	Costo annuo	
	km	FER5	SAB				FEST
<b>BUS Cuneo-Mondovì</b>	29,00	42	31	0	12176	1,59	572.270
<b>TOTALE</b>		42	31	0	<b>12176</b>		<b>572.270</b>

*Scenario Attuale – produzione e compensazioni*

#### *Dati di sintesi servizio Bus*

- Tempo di percorrenza Cuneo-Mondovì: **45-55 minuti**
- Collegamenti complessivi (bus): **42 giorno**
- Compensazione annua stimata: **0,57 milioni €**

### 4. SCENARI DI RIPRISTINO DEL SERVIZIO CUNEO-MONDOVÌ

Per il ripristino del servizio sulla linea Cuneo-Mondovì, sono stati ipotizzati due scenari:

- Scenario A: Servizio biorario.
- Scenario B: Servizio orario in ora di punta

Nella formulazione degli scenari è ipotizzato un contributo per l'esercizio ferroviario pari a 10€ al chilometro<sup>1</sup> e un contributo per i bus extraurbani pari a 1,59 € al chilometro<sup>2</sup>. Questi costi sono già considerati al netto dei ricavi da traffico.

Come tipo di materiale rotabile, il servizio potrebbe essere realizzato con delle automotrici (DMU Diesel Multiple Unit) di piccole dimensioni<sup>3</sup>.

#### **4.1. Scenario A: Servizio biorario**

Si ipotizza un servizio ferroviario cadenzato biorario sull'intera tratta, in coincidenza a Mondovì con i treni RV da e per Savona (anch'essi con cadenzamento biorario). I treni effettuano le fermate intermedie di Cuneo Gesso (dove effettuano l'incrocio) e Beinette con un tempo di percorrenza di 30-34 minuti.

Il sistema prevede l'incrocio dei treni a Cuneo Gesso. Il servizio deve essere svolto con due materiali rotabili con una sosta di circa 75-100 minuti a ciascuno dei capolinea. Si tratta quindi di un uso del materiale rotabile assolutamente inefficiente. Nell'ipotesi di riapertura al servizio anche della linea Savigliano-Saluzzo, la prosecuzione delle corse verso Saluzzo realizzando un servizio passante ed eliminando la sosta a Cuneo potrebbe rendere l'uso del materiale rotabile più efficiente.

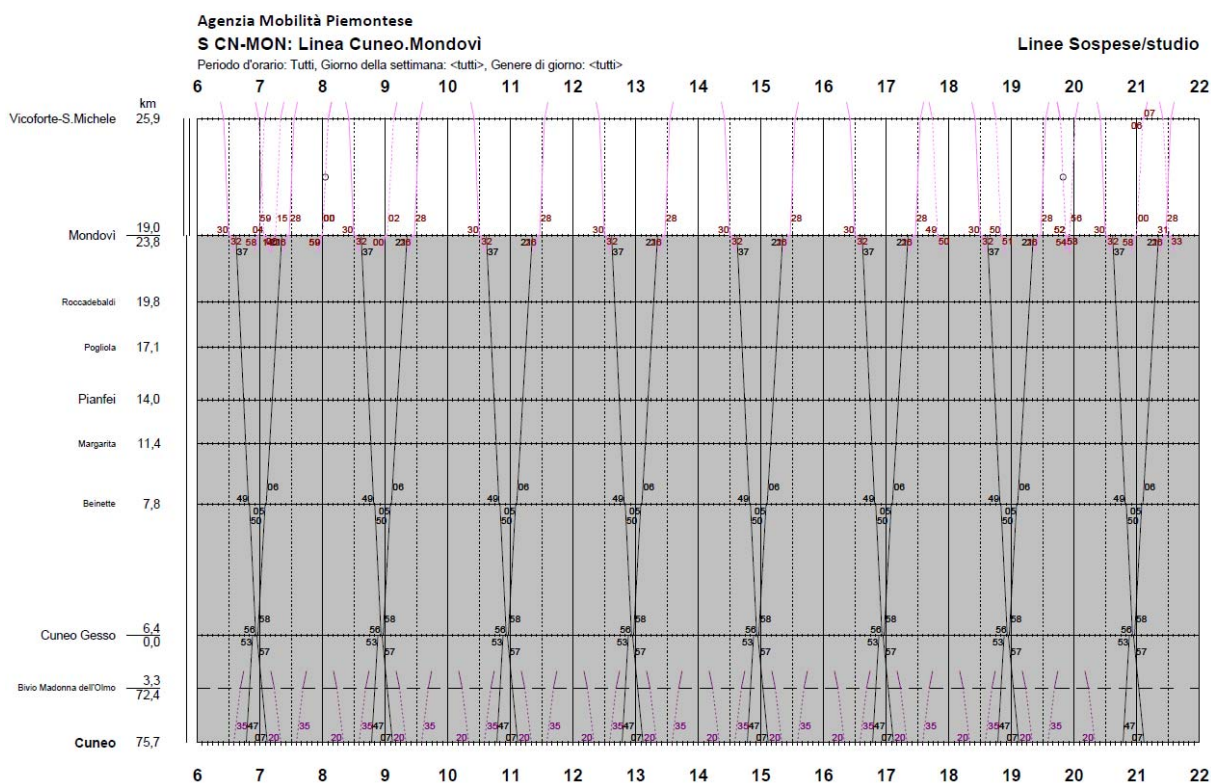
Il servizio ferroviario porterebbe ad una revisione dell'attuale linea bus con una significativa riduzione delle corse. Tuttavia non appare fattibile una soppressione totale dei servizi bus sia perché alcune località rimarrebbero prive di servizio sia perché con un cadenzamento biorario si avrebbe un servizio molto più rarefatto di quello attualmente offerto dai bus. Si è pertanto ipotizzato di mantenere 10 coppie di bus nei giorni feriali e 6 il sabato. Allo stesso tempo di garantire un servizio minimo nei giorni festivi composto da 4 coppie di bus.

---

<sup>1</sup> cfr. l'Introduzione per i dettagli.

<sup>2</sup> Come previsto dal contratto per i servizi extraurbani della provincia di Cuneo.

<sup>3</sup> A titolo di esempio è la categoria di treni a cui appartengono i treni Coradia di Alstom (Minuetti diesel), i treni GTW 4/12 di Stadler (ATR 120/125/126), i treni Atribo di Pesa (Swing) ecc.



*Scenario A – Servizio biorario – orario grafico*

La compensazione per l'esercizio, per lo scenario A è di circa 1,5 milioni di euro annui. Considerando di assorbire una buona parte dei bus oggi esistente si avrebbe un aumento della compensazione di circa 0,97 milioni di euro.

SCENARIO A	corse giornaliere			€/km	Costo annuo
	km	FER5	SAB		
TRENO Cuneo-Mondovì	30,19	14	14	10,00	1.280.702
BUS Cuneo-Mondovì	29,00	20	12	1,46	260.467
<b>TOTALE</b>		<b>34</b>	<b>26</b>	<b>8</b>	<b>1.541.169</b>
		<b>differenza su servizio attuale</b>			<b>968.899</b>

*Scenario A – Servizio biorario – produzione e costi*

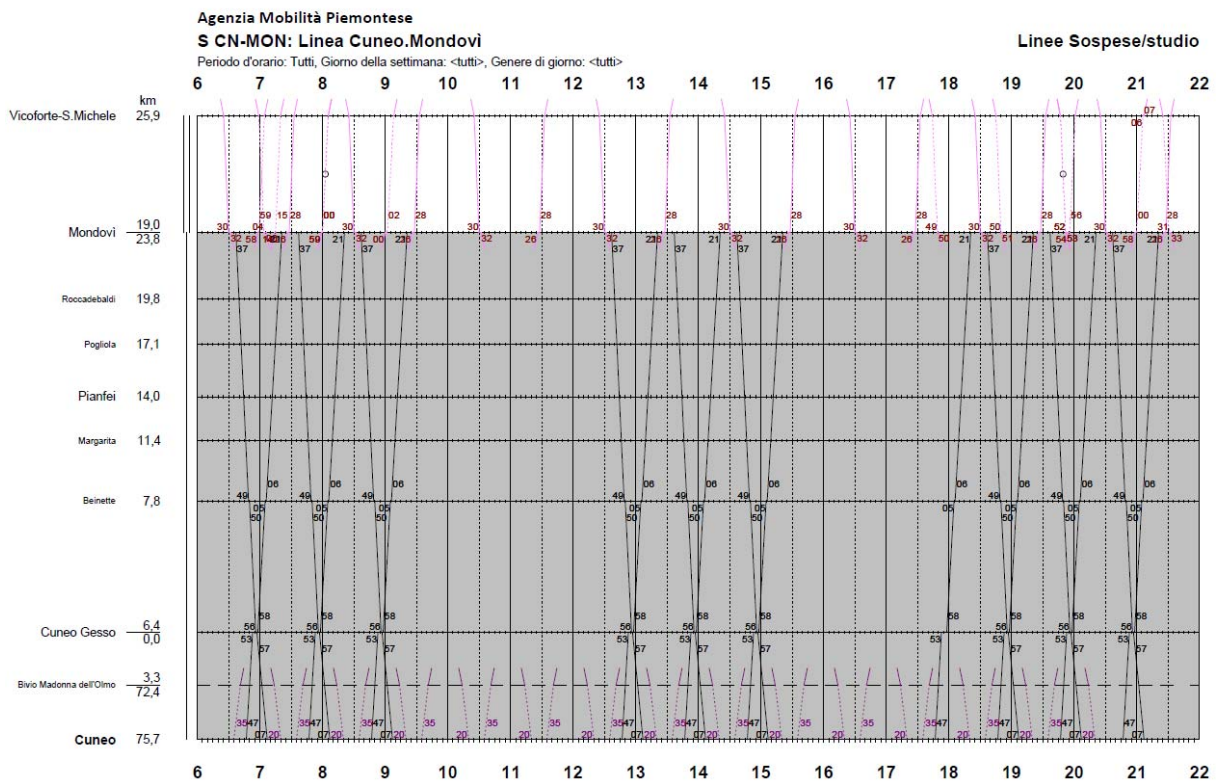
- Collegamenti complessivi (treni): **34 giorno** (14 treni + 20 bus)
- Tempo di percorrenza Cuneo-Mondovì: **30-34 minuti**
- Compensazione annua stimata: **1,54 milioni €**

#### 4.2. Scenario B: servizio orario in ora di punta Cuneo-Mondovì

Si ipotizza un servizio ferroviario cadenzato orario nelle sole ore di punta (mattino/pranzo/sera) sull'intera tratta e servizi bus complementari nelle ore di morbida.

Rispetto allo scenario A non cambia la struttura del servizio, i treni sono impostati in modo da permettere la coincidenza a Mondovì con i treni RV da e per Savona, anche se non sono possibili tutte le coincidenze, ed effettuano le fermate intermedie di Cuneo Gesso e Beinette con un tempo di percorrenza di 30-34 minuti. A differenza dello scenario A i treni sono concentrati nelle sole ore di punta, mentre ai bus è demandato il servizio nelle ore di morbida. Grazie alla riduzione delle soste ai capolinea i due materiali rotabili necessari per il servizio sono utilizzati in modo più efficiente.

In questo caso si è ipotizzato di effettuare 20 treni al giorno mantenendo 8 coppie di bus nei giorni feriali e 6 il sabato. Allo stesso tempo di garantire un servizio minimo nei giorni festivi composto da 4 coppie di bus.



La compensazione per l'esercizio, per lo scenario B è di quasi 2 milioni di euro annui. Considerando di assorbire una buona parte dei bus oggi esistente si avrebbe un aumento della compensazione di circa 1,38 milioni di euro.

SCENARIO B	corse giornaliere			€km	Costo annuo	
	km	FER5	SAB			FEST
TRENO Cuneo-Mondovì	30,19	20	14	0	10,00	1.739.002
BUS Cuneo-Mondovì	29,00	16	12	8	1,46	217.648
<b>TOTALE</b>		<b>36</b>	<b>26</b>	<b>8</b>		<b>1.956.649</b>
		<b>differenza su servizio attuale</b>				<b>1.384.380</b>

Scenario B – Servizio orario in ora di punta – produzione e costi

- Collegamenti complessivi (treni): **36 giorno** (20 treni + 16 bus)
- Tempo di percorrenza Cuneo-Mondovì: **30-34 minuti**
- Compensazione annua stimata: **1,96 milioni €**

---

**Osservazioni:** per la riapertura della linea Cuneo-Mondovì sono proposti due diversi scenari, il primo strutturato su tutta la giornata, il secondo concentrato nelle ore di punta. Entrambi gli scenari proposti devono essere accompagnati da una forte integrazione con i servizi bus che in presenza dei treni potranno anche essere ridotti in modo significativo ma non completamente assorbiti. Sicuramente la riproposizione del servizio ferroviario comporta un notevole aumento della contribuzione pubblica, in prima approssimazione di più di un milione di euro annui. Occorre valutare la sostenibilità dell'investimento su una linea ferroviaria che al momento della sospensione del servizio portava meno di 400 persone al giorno. Se il trasporto su ferro è sicuramente più veloce e confortevole, nel valutare la proposta occorre anche tener conto che la attuale linea bus ha una capillarità ed una frequenza del servizio che non è possibile offrire con i treni. Non è detto che tutti gli attuali utenti dei bus, circa 1.150 viaggiatori giorno, avrebbero un vantaggio nel passaggio sui treni.