



Newsletter

No. 04 • Dicembre 2014

Medologia della valutazione di impatto nel progetto RAILHUC

Undici città¹ dell'Europa Centrale, localizzate lungo il network della rete T-TEN, rappresentano importanti nodi di connessione e trasporto dei passeggeri.

Le connessioni ad alta velocità e le principali linee di trasporto convergono sugli Hubs ferroviaria della Unione Europea sono in sviluppo, specialmente attraverso la migliore organizzazione del nodo, armonizzando strategie e politiche di intervento e sviluppo.

Questi miglioramenti, nel prossimo futuro, produrranno certamente dei risultati. Tuttavia, quale sarà il loro impatto atteso?

Il Work Package 6 del progetto RailHUC mira a valutare l'impatto delle misure di intervento proposte. Tali misure sono di tre tipi: governance, infrastrutturali e di servizi.

La valutazione del loro impatto è stata effettuata sia nei termini qualitativi che quantitativi.

In accordo con l'approccio di sostenibilità proposto dalla letteratura scientifica, l'impatto di ogni "misura" è stato valutato in termini economici, sociali e ambientali. Il progetto RAILHUC è in linea con gli scopi di Lisbona, contribuendo ad uno sviluppo economico sostenibile: sostenendo la

Caro Lettore,

E' un piacere presentare la quarta newsletter del progetto RAILHUC newsletter con le ultime novità sul progetto Interreg CENTRAL EUROPE "Città, Nodi ferroviari e la rete TEN-T".

Avendo elaborato analisi dettagliate con l'ausilio di modelli di traffico e progettato scenari, sia di intervento che di investimenti, per sviluppo di trasporto ferroviario regionale e a lunga distanza nei hub e i loro dintorni, il progetto di RAILHUC adesso entra nella sua fase ultima: valutazione dell'effetto degli interventi proposti

Buona lettura!



¹ **Reggio Emilia** (capoluogo della Regione Emilia-Romagna, Italia), **Brno** (capoluogo della Moravia del sud, Repubblica Ceca), **Havlíčkův Brod** (Regione della Vysočina, Repubblica Ceca), **Jihlava** (capoluogo della Regione della Vysočina, Repubblica Ceca), **Győr** (capoluogo del Győr-Moson-Sopron, paese della Regione Ovest Transdanubiana, Ungheria), **Venezia** (capoluogo della Regione Veneto, Italia), **Bratislava** (capoluogo della Regione della Bratislava, Slovacchia), **Žilina** (capoluogo della Regione della Žilina, Slovacchia), **Ljubljana** (Capitale della Slovenia), **Erfurt** (capitale dello stato federale della Turingia, Germania), **Dresden** (capitale dello stato federale della Sassonia, Germania), **Halle Saale** (città dello stato federale della Sassonia, Germania), **Leipzig** (città dello stato federale della Sassonia, Germania).

competitività di tutti gli operatori economici europei (inclusi il trasporto e la logistica), migliorando l'interconnessione fra le città dell'Europa centrale e le Regioni, anche attraverso uno sviluppo economico equilibrato.

L'indicatore classico della crescita è il P.I.L. ed il contributo del trasporto alla creazione di PIL. Il progetto RAILHUC ha anche contributi sociali rilevanti. Per la dimensione sociale sostenibile, l'indicatore di riferimento è la creazione di occupazione, oltre al reddito a disposizione delle famiglie.

Inoltre, RAILHUC contribuisce alla strategia europea della sostenibilità basata sugli scopi di Gothenburg e sostiene un sistema di trasporto efficiente e più ecologico, in grado di ridurre le esternalità ambientali del trasporto (congestione, inquinamento, incidenti stradali, ecc.).

Gli impatti indotti dalle proposte di intervento in ogni hub sono stati analizzati a quattro livelli: locale, regionale, nazionale e sopranazionale.

Gli impatti al livello locale sono stati studiati da ogni singolo partner del progetto di RAILHUC e sono descritti nelle specifiche uscite del WP 6.

Riassumendo, tre generi di impatti sono contemplati:

- impatto sui sistemi socioeconomici (produzione, P.I.L., occupazione, ecc.);
- impatto sull'ambiente (risparmio degli agenti inquinanti);
- impatto sui sistemi di trasporto (il modello multistadio).

Fonte: Regione Emilia-Romagna, Railhuc Output 6.1.2 Impact Assessment Report

Foto: Harald Eisenberger (ÖBB)

Resultati delle valutazioni di impatto

I passeggeri che utilizzando il treno quotidianamente negli hubs di RAILHUC sono circa 441.000, mentre quelli che utilizzano il bus sono circa 105.000.

Complessivamente, tra bus e treni i passeggeri quotidiani sono circa 546.000, che equivalgono a circa 156 milioni all'anno.

In sintesi, gli impatti economici a livello Regionale del progetto di RAILHUC, in base alle misure future proposte sono:

Σ degli Hubs di RAILHUC	Stato attuale (2013)	Stime (2020)	Variazione %
Nr. di passeggeri per anno	156 milioni	180 milioni	+15 %
Introiti in € - biglietti venduti e abbonamenti	544 milioni	634 milioni	+16 %
Incassi in € - in tutti i settori economici	1.125 milioni	1.315 milioni	+16 %
Occupati - in tutti i settori economici			+18 %

The output multiplier of the rail hubs **2,07**, namely investing 1 euro in the rail hubs produces 2 euros of total production for the rail hubs operators and their suppliers and sub-contractors.

RISORSE NECESSARIE	€	Occupati
Realizzaione dei progetti proposti	3.400 milioni	85.000 (temporanei)

In sintesi, gli impatti economici del progetto RAILHUC sono descritti in termini di risultati e occupati. L'impatto economico complessivo, in termini di produzione (risultati) è di circa € 383. Questi sono una parte degli effetti prodotti, analizzati per ciascuno del 11 hubs ferroviari delle 10 Regioni che sono coinvolte nel progetto RAILHUC (€ 1,125 milioni). In uno scenario futuro, questi effetti aumenteranno di circa 1% (anno 2020).

In termini di effetti sopranazionali complessivi, nello scenario attuale, l'occupazione stimata è di circa 1923 impiegati in attività economiche situate al di fuori delle 10 regioni dei hub ferroviari, e per la fornitura di beni, mezzi e servizi per gli operatori degli hub (+16% in uno scenario futuro).

Per quanto riguarda il trasporto sopranazionale, nella maggior parte dei casi gli itinerari ferroviaria analizzati sono Regionali, con una lunghezza media di circa 53 chilometri.

La domanda di trasporto negli 11 hub del progetto di RAILHUC è in media relativamente anelastica in rapporto al prezzo ed alla distanza. Infatti, ad aumenti dei prezzi del biglietto di 1%, corrisponde una diminuzione dei passeggeri di -0,3%.

Altri fattori che colpiscono le scelte di viaggio dei passeggeri: il livello di servizio, la qualità del trasporto, l'affidabilità di servizio, l'offerta delle corse.

Per quanto riguarda gli impatti ambientali, il numero stimato di nuovi passeggeri quotidiani sarebbe di circa 84,000 (+15%).

Se questa gente utilizzerà il treno o il bus invece che l'automobile, indurrebbe una riduzione significativa degli agenti inquinanti, pari a: -64% del biossido del carbonio, -76% del particolato, -60% degli ossidi di azoto, -63% degli idrocarburi.

Contatti: Fondazione ITL, Bologna (a nome di Regione Emilia-Romagna), e-mail: bologna@fondazioneitl.org, <http://www.fondazioneitl.org/>

Visita alla stazione AV di Reggio Emilia - Mediopadana



In occasione della conferenza finale del progetto RAILHUC, tenutasi a Bologna nell'ottobre 2014, la Regione Emilia-Romagna, in qualità di Lead partner del progetto, ha offerto un tour guidato della stazione Centrale di Bologna (metropolitana) e della nuovissima stazione AV di Reggio nell'Emilia - stazione Mediopadana.

La stazione di Mediopadana, una fermata per i treni ad alta velocità, collega Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli e Salerno.

Essa è situata in prossimità dall'autostrada A1, nella periferia a nord di Reggio nell'Emilia, e permette un

comodo collegamento dalla stazione alla rete stradale. Collegamenti regolari del bus e la linea ferroviaria Regionale, Reggio nell'Emilia - Guastalla (Tper), assicurano il collegamento fra la stazione e la città.

A portata di mano dalla stazione di Mediopadana (circa max.60 in macchina), nelle vicinanze delle città quali Parma o Modena, vivono circa 2 milioni di utenti potenziali. Come esempio, un viaggio dalla stazione Mediopadana a Roma, capitale d'Italia, richiede meno di 2,5 ore.

La realizzazione della stazione ferroviaria ad alta velocità in Reggio nell'Emilia ha rappresentato, grazie all'accordo fra TAV (entità di scopo speciale per la progettazione e la costruzione di una ferrovia ad alta velocità in Italia) e gli enti locali, un'occasione per migliorare e pianificare le infrastrutture a nord della città di Reggio nell'Emilia, ove sono localizzate diverse polarità urbane: l'area della fiera, lo stadio ed il più grande distretto di produzione della città.

L'invito a progettare un intervento a scala urbana, che ben si integri con l'area industriale di Mancasale, è stato accettato dall'architetto spagnolo famoso Santiago Calatrava, che ha sviluppato una proposta di completa riorganizzazione urbana in relazione al progetto della stazione. Il lavoro da Calatrava già ben noto per alcuni progetti di stazioni ferroviarie. Tra i diversi progetti da lui realizzati, ha progettato la stazione ferroviaria Lisbona-Oriente, nella capitale portoghese.

Contatti: Mr. Paolo Ferrecchi, www.regione.emilia-romagna.it

RAILHUC a Bruxelles

Il 4 dicembre 2014, l'incantevole Bruxelles, l'incantevole avvento natalizio di Bruxelles ha ospitato il workshop congiunto dei progetti RAILHUC (Central Europe) e RAIL4SEE (South-East Europe) che ha coinvolto anche rappresentanti della commissione europea, dal titolo *"L'infrastruttura ferroviaria e i servizi: politiche e bisogni dei passeggeri e azioni future"*

Come seguito della conferenza finale di Bologna dell'ottobre 2014, lo scopo era di promuovere i due progetti ai consegnatari dalle istituzioni europee, illustrando i risultati chiave del progetto a livello di politica di UE.

Assistito dai rappresentanti della Commissione Europea, della mobilità della DG Regio e DG Mobility/Transport ed altri importanti ospiti, l'evento ha offerto inoltre una grande occasione per discutere le nuove priorità della politica e di investimento delle nuove TEN-T, per il trasporto ferroviario nel prossimo periodo di programmazione, compreso le opzioni di finanziamento tramite i fondi strutturali dell'Unione Europea, lo strumento CEF e altri strumenti finanziari.



Violeta Bulc, Nuovo Commissario Europeo per i Trasporti

Violeta Bulc è un imprenditore e un politico sloveno che ha lavorato come commissario europeo per il settore dei trasporti e la mobilità dal 1° novembre 2014. Bulc sta fungendo da ministro senza portafoglio responsabile dello sviluppo, dei progetti strategici e della coesione dal 19 settembre 2014 fino al 1° novembre 2014, nel governo di centro sinistra di Miro Cerar.

Il 10 ottobre 2014, il governo sloveno ha annunciato che Bulc sarà il candidato della Slovenia per far parte della Commissione Juncker, sostituendo Alenka Bratušek. A seguito di un'udienza davanti al Parlamento Europeo, alla Bulc è stato assegnato il portafoglio per il settore trasporti dell'Unione Europea.

In primo luogo, le necessità di investimenti sono particolarmente alte per i modi di trasporto più puliti - ferrovia e canali navigabili interni - dove gli anelli mancanti e gli impasse devono essere risolti, considerevolmente ai confini, per avere un sistema di trasporto unificato e più efficiente.

Biografia:

- 2014 ad oggi: Commissario europeo per mobilità e trasporto
- 2014: Vicepremier, ministro responsabile di sviluppo, progetti strategici e coesione, governo della Slovenia;
- 2013-2014: Capo del comitato per l'elaborazione dei programmi del partito di SMC, Slovenia
- 2000-2014: CEO Vibacom srl, strategie sostenibili ed ecosistemi dell'innovazione;
- 1999-2000: Vice-Presidente, Telemach Ltd fornitore di servizi per le telecomunicazioni;
- 1997-1999: Direttore ;
- 1994-1997: Responsabile del traffico internazionale, Telekom Slovenia
- 1991-1994: : Esperto per le analisi del rendimento delle reti in area geografica, sistemi di DHL, Burlingame, California, U.S.A.;
- Laura in scienze dell'informazione ed informatica, facoltà di ingegneria elettrica, università di Ljubljana, Slovenia;
- Data di nascita: 24 gennaio 1964, Ljubljana, Jugoslavia (ora Slovenia);



Tratto dal discorso di Violeta Bulc sul programma d'investimento per l'Europa: "Quali sono le esigenze di investimento del trasporto? Le necessità di investimento nel trasporto sono enormi: secondo recenti studi sui 9 corridoi europei, l'investimento necessari ogni anno è pari a più di 75 miliardi di euro, solo sui corridoi che fanno parte della rete TEN-T .

In primo luogo, le necessità di investimenti sono particolarmente rilevanti sui modi di trasporto più ecologicamente sostenibili - ferrovia e canali navigabili interni - dove i link mancanti e le criticità devono essere risolti, in particol modo ai confini tra stati e regione, per avere un sistema di trasporto unificato e più efficiente".

Fonti: Wikipedia http://en.wikipedia.org/wiki/Violeta_Bulc; Commissione Europea http://ec.europa.eu/commission/2014-2019/bulc_en; http://europa.eu/rapid/press-release_SPEECH-14-2280_en.htm

Novità sulle linee ferroviarie dell'area centrale Europea

Come ogni anno, la seconda notte dicembre tra sabato e domenica, è entrato in vigore il nuovo orario ferroviario per l'intera Europa. È come la notte di San Silvestro sulla ferrovia. E quali sono le novità nell'area dell'Europa centrale?

- Cancellazione della line notturan Paris - Berlin/Munich/Hamburg;
- Cancellazione di tutte le line notturna da e per Copenhagen (da/per Prague/Amsterdam/Basel; già effettuato dal 1 Novembre);
- La linea Amsterdam/Colonia verso Varsavia/Praga partirà da Oberhausen via Colonia, e non più Amsterdam;
- Nuovo treno giornaliero da Vienna a Belgrado;
- Second Budapest-Belgrade daytime train reinstated;
- Nuovo treno Notte Euronight da Budapest a Sofia, dettagli da confermare;
- Cancellazione treno EuroCity diretto da Budapest via Bratislava per Varsavia. Il treno sarà sostituito da un incremento dei treni via Budapest-Bratislava-Praga-Dresda-Berlino e dal ripristino del EuroCity tra Praga e Varsavia;
- Il treno diretto EuroCity da Amburgo e Berlino per Vienna, che ora sono diretti in Repubblica Ceca, terminerà a Praga, includendo il "Express Vindobona";



- L'EuroCity Vienna-Praga diventa il nuovo Railjet Ceco con tempi di percorrenza più veloci, collegando le due città in sole 4h11, in luogo della 4h50 precedenti;
- Le compagnie Ceche, RegioJet e Leo Express, stanno attivando nuove linee ferroviarie commerciali sulla rotta Praga-Zilina-Kosice. La compagnia nazionale intende competere con gli operatori private, mettendo in esercizio treni moderni quali il Pendolino.
- La compagnia privata RegioJet opererà – su una base commerciale aperta – sulla linea Bratislava-Zilina-Kosice (SK), parallelamente ai treni veloci ed intercity della ZSSK – Compagnia Slovena.
- L'Euronight Colonia-Vienna partirà da Dusseldorf (servendo anche Colonia) e sarà in grado di trasportare auto e passeggeri.
- L'Euronight Vienna-Venezia utilizzerà la nuova stazione di Vienna Hauptbahnhof & Meidling, in luogo della stazione di Westbahnhof, come molti altri treni compreso il Vienna-Praga, il diurno Vienna-Venezia e i treni della Railjets sulla linea Salisburgo-Budapest.

- Il treno Budapest-Mosca Tisza è stato cancellato, e viene sostituito dal nuovo collegamento Budapest-Lviv-Kiev quotidiano tra Budapest e Lviv.

Fonte: The Man in Seat Sixty-One <http://www.seat61.com/news.htm>; Orario treni

Foto: Harald Eisenberger (ÖBB)