

***Seminario di presentazione
dei lavori del progetto di ricerca
sulle infrastrutture***

**Regolazione decentrata e servizio concentrato:
le ferrovie regionali viaggiano su un binario stretto?**

SPUNTI DI INDAGINE

Giorgio Stagni



Perugia, S.A.Di.Ba., 15.10.2010

Una ferrovia eco-compatibile



E.656.554, Alassio (SV), 25/8/2010 - Giorgio Stagni

Perché ci occupiamo di ferrovia e di trasporto regionale?

Semplicemente perché la ferrovia è "di più" : più ecologica, più utile, più globalmente efficiente per i suoi utenti e per i cittadini.



Una riforma a metà

- Nel **2000** i servizi regionali sono “spacchettati” alle Regioni.
- Dal **2001** i **contratti di servizio** sono stipulati tra Regioni e Trenitalia.
- Le Regioni a statuto ordinario si dividono una torta di **1222 M€/anno**, che resta immutata fino al 2008.
- I **bilanci regionali** non aggiungono alcuna risorsa propria, salvo le eccezioni di Toscana, Lombardia e pochi altri casi minori.
- Il *framework* normativo non è stato pensato per una ferrovia “in divenire” e solo poche Regioni (Toscana, Lombardia, Alto Adige) provano realmente a **programmare i servizi**.
- Teoricamente i servizi andrebbero **messi a gara**, ma nessuno risolve la questione del **materiale rotabile**.
- Nel 2009, con tre leggi – il cosiddetto *pacchetto del monopolista* – lo Stato assicura a Trenitalia risorse non destinabili a nessun altro concorrente (L 2/2009), contratti da 6 anni (L 33/2009) e la cancellazione dell’obbligatorietà della gara (L 99/2009).
- A margine, tra le *Regioni a statuto speciale*, solo Trento, Bolzano e Friuli nel 2008/09 hanno ricevuto le competenze ferroviarie. Sicilia, Sardegna e Valle d’Aosta per ora le hanno rifiutate.

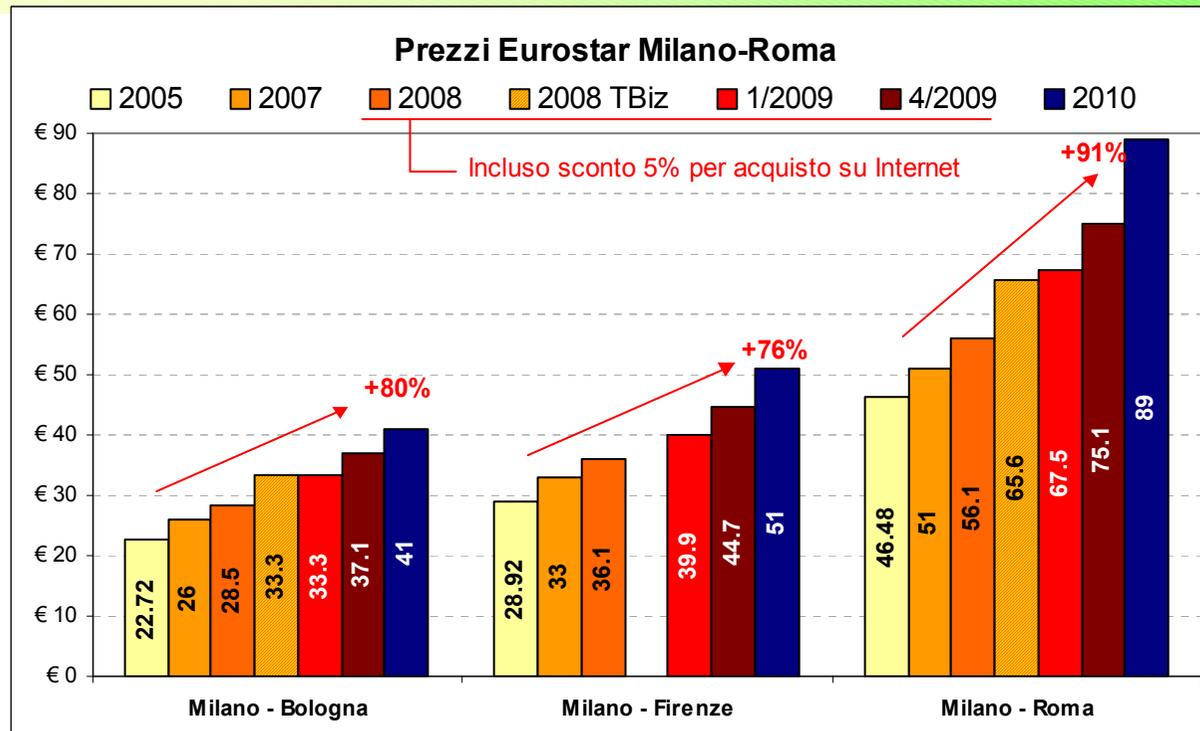


Precariato ferroviario

- La scadenza per la messa a gara dei servizi è fissata via via al 31 dicembre **2003, 2004, 2005 e 2007**.
- Il mancato adeguamento delle risorse statali, l'orizzonte della messa a gara e il modesto apporto dei bilanci regionali contribuiscono a impoverire (drammaticamente) i bilanci Trenitalia.
- Trenitalia attua un progressivo deterioramento dei servizi regionali più remunerativi (in particolare gli *Interregionali* a **fine 2005**) *impoverendo il sistema sussidiato*, a vantaggio di quello a lunga percorrenza.
- A **fine 2007** Trenitalia rivendica più risorse, introducendo un nuovo prezzario obbligatorio, il cosiddetto *Catalogo*.
- Per tutto il **2008**, si vive sotto la minaccia concreta dei **tagli al servizio**, fino all'arrivo dei 480 M€ della L 2/2009.
- Nel **2009**, ad una ad una, tutte le regioni accettano di firmare il contratto a catalogo.
- A **metà 2010** il D.L. 78/2010 taglia 4000 M€ alle Regioni (ma in una maniera a tutt'oggi non quantificabile analiticamente) e riporta la scure dei **tagli** su **tutto il TPL**.



Due pesi e due misure / 1



Negli ultimi 5 anni, il prezzo dei treni AV è cresciuto fino al **91%**.

Nel medesimo periodo le tariffe regionali, nei casi più fortunati, sono state solo adeguate all'inflazione.

- 89 € per fare **Milano-Roma** corrispondono a **15,7 cent€** a viaggiatore·km
- 4,20 € per fare **Milano-Bergamo** corrispondono a **7,9 cent€** a viaggiatore·km (e appena **2,8 cent€** se con abbonamento)



Due pesi e due misure /2

Distanza	Relaz.	km/h	Tipo	Prezzo	cent€/viag.km	viaggiatori necessari	viagg necessari con sussidio
595	MI-RM	162	ES	89. €	15.7	96	
		91	IC	46. €	7.7	194	
219	MI-BO	198	ES	41. €	19.2	78	
		103	Esci	28.5 €	13.0	115	
		91	IC	21.5 €	9.8	152	
		78	IR	12.9 €	5.9	254	102
152	MI-TO	141	ES	31. €	20.9	72	
		79	IR	9.55 €	6.3	239	96
139	MI-GE	86	IC	16.5 €	11.9	126	
		76	IR	9.1 €	6.5	229	92
149	MI-MN	76	IR	8.75 €	5.9	255	102
19	MI-Desio	44	S	1.9 €	10.0	150	60
			abbonam.	35. €	4.1	366	147
53	MI-BG	66	D	4.2 €	7.9	189	76
			abbonam.	67. €	2.8	534	214

I "viaggiatori necessari" sono quelli che permettono di coprire un costo di **15 €/km** ("break even").

Nel caso *con sussidio*, la quota di costo da coprire è stata ipotizzata di **6 €/km**.

Gli introiti a viaggiatore·km dell'Eurostar sono fino a **7 volte maggiori** di quelli di un abbonamento regionale.

La **rigida separazione dei due mercati** impedisce che la ricchezza dell'uno vada a compensare l'intrinseca povertà dell'altro. Se per scelta politica, le tariffe regionali sono "intoccabili", questo non può che generare *una necessità sempre maggiore di sussidio pubblico*. Ma poi arrivano i tagli della Finanziaria...

Il binario stretto

- La ferrovia è un sistema *estremamente vincolato*, molto più degli altri vettori già liberalizzati, come quello aereo.
- L'assenza di competizione non è legata solo a *strategie protezionistiche* del monopolista, ma anche alla *natura intrinseca* del sistema ferroviario.
- In ferrovia, se non si pongono regole di utilizzo e ripartizione della capacità, "il primo che arriva fa quello che vuole, il secondo si adatta, il terzo resta fuori".
- Le doverose questioni economiche non possono far dimenticare (e anzi dovrebbero enfatizzare!) le **regole tecniche di progettazione del servizio**, senza le quali l' "entropia" del sistema non può che aumentare.



Una ferrovia per tutti

La ferrovia non funziona "da sola".

Funziona se si rispettano alcune regole:

- regole di progettazione degli orari (cadenzamento, simmetria, ...)
- livelli minimi di servizio (sotto i quali, tanto vale chiuderla)
- livelli minimi di prestazione (velocità commerciale e frequenza)
- servizio - ferro - cemento (in quest'ordine, non nell'ordine opposto!)
- sinergia di rete; vendita di un unico sistema (e non antagonismo tra sistemi di trasporto pubblico in competizione fra loro)
- reale competitività verso il concorrente-automobile (e non tra ferrovia e ferrovia)

In questo modo la ferrovia è realmente un bene per tutti.



Una soluzione: il sistema ordinato

Schema della rete M+S
Milano Linee Metropolitane e Suburbane [in esercizio / previste]

M+S network map
Milan Underground and Suburban lines [in service / planned]



“Mettere ordine nel servizio”

“A ciascuno il suo treno”

“Linee chiamate per nome”

Un numero per ogni linea:

- lo stesso percorso, la stessa frequenza, le stesse fermate

Grazie dell'attenzione e... **buon viaggio!**

Per saperne di più:



www.miol.it/stagniweb