



**Dipartimento di Scienze Economiche, Aziendali e Diritto  
per l'Economia (DiSEADE)**

*Corso di analisi e valutazione delle politiche pubbliche*

**Pessimismo e ottimismo  
nelle politiche per il trasporto pubblico  
in Regione Lombardia**

*Università di Milano Bicocca*

19 novembre 2024



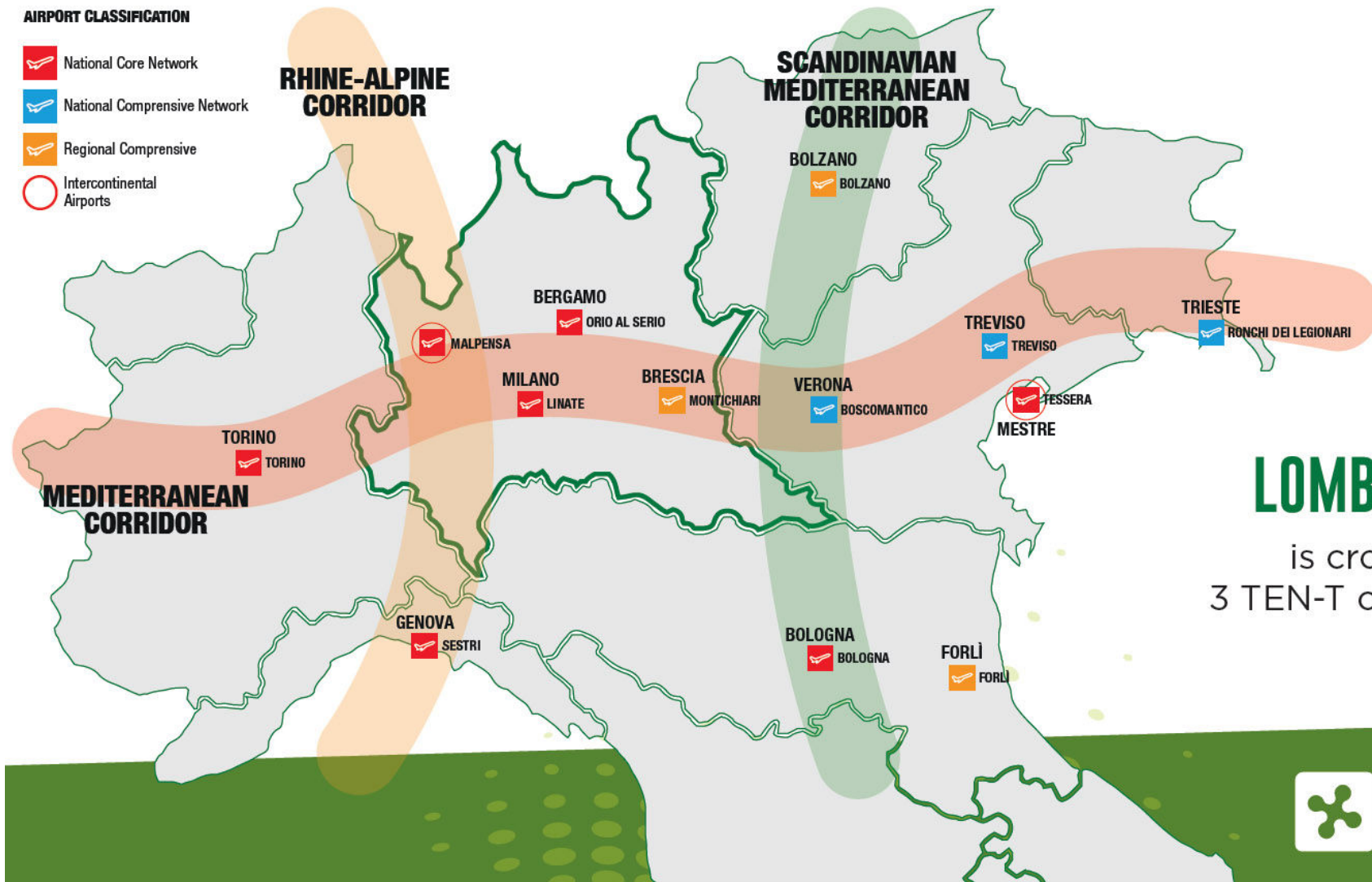


# MOBILITY IN LOMBARDIA



**AIRPORT CLASSIFICATION**

-  National Core Network
-  National Comprehensive Network
-  Regional Comprehensive
-  Intercontinental Airports



# LOMBARDIA

is crossed by  
3 TEN-T corridors







## REGIONE LOMBARDIA PLANS AND MANAGES REGIONAL RAIL SERVICES

**2.000 km** of rail network and **420** stations in Lombardy

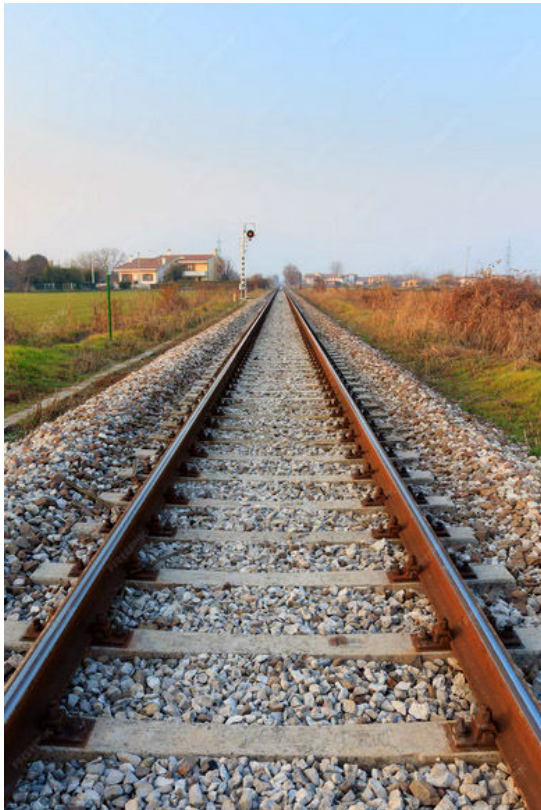
**2200** trips in regional traffic managed by Regione Lombardia, plus 280 other regional traffic, 370 long distance & high speed, 480 freight. Total **3330 trips per day**.

**730,000** passengers per day in regional traffic managed by Regione Lombardia

**OK. Fine della presentazione.**

**Adesso torniamo nel mondo reale.**

## Quanti sono i binari?



## Pochi, anzi pochissimi.

- Le rete ferroviaria italiana è di appena 16.000 km (a fronte di 300.000 km di strade, con 6.500 km di autostrade).
- La “**capacità**” ferroviaria è un **bene scarso**, che si **satura** subito, specie se la ferrovia deve svolgere compiti diversi (cioè a velocità diverse): Frece, regionali, merci, ...
- Tutto il resto del TPL si svolge nella **congestione stradale**, salvo poche metropolitane e pochissimi tram.



## Quanto costa la ferrovia?



**Tanto.  
Spesso troppo.**

La ferrovia è un sistema **infrastrutturalmente pesante**, quindi costoso per sua natura.

Il TPL in generale è costoso anche in **spesa corrente** (costo del personale, manutenzione, ecc.).

Vi sono però fondati dubbi sulla **reale utilità** di un'infinità di investimenti infrastrutturali, quelli che *"l'importante è che costi"*.

# Come è la normativa?

**Delirante.**

Esiste un serissimo problema di **iper-normativa** del settore. Due enti statali (*ANSFISA, Agenzia per la sicurezza, e ART, Autorità di regolazione*) producono **migliaia di pagine** di regolamentazione.

Guasti reali e iper-normativa fanno sì che la ferrovia si fermi ad ogni minimo inconveniente (*piove, nevica, fa caldo, c'è vento, c'è un'auto nel passaggio a livello...*).

- Se la ferrovia è **ferma**, mentre ogni altro sistema di trasporto funziona,
- se far diventare il treno “**ancora più sicuro**” lo porta completamente **fuori mercato** (*per costi e per prestazioni - velocità, affidabilità, ecc.*),

allora abbiamo molti **segnali di allarme**. E un **costo pubblico** sempre meno efficace, che non potrà essere sostenuto a lungo.



## In questo contesto, che cosa fa la Regione?

**Ci mette i soldi**  
**Cerca di mettere ordine**  
**Scomma su una mobilità migliore**

Non facciamoci comunque illusioni: la ferrovia e il TPL sono e resteranno **una piccola quota** nella mobilità generale, salvo casi molto fortunati, perché **i binari sono pochissimi**, e quasi zero nel resto del TPL.

Qualsiasi **green deal** in questa realtà è del tutto **utopico**.

E se ci fosse, rischierebbe di essere prima di tutto una devastazione di cemento...

## Che cosa si aspettano da noi *Così hanno scritto a Regione nel 2024*

Ogni giorno succede qualcosa e nessuno sa dare spiegazioni, ma soprattutto nessuno sa dirci se questo grave disagio finirà prima o poi.

E' imbarazzante come Regione Lombardia abbia concesso per altri 10 anni la concessione a Trenord con una qualità del servizio così bassa (puntualità, cancellazioni, status di pulizia e sicurezza dei treni).

Preciso che sono 2 anni (e a giugno partirà il terzo anno) che nei 3 mesi estivi ci sballottolano per un tratto di circa 25 km con dei bus sostitutivi per migliorare la linea, ma il risultato è un servizio sempre peggiore.

Vi prego di dedicare un minuto del vostro tempo alla visione della fotografia del tabellone in allegato, scattata oggi alle 08:08 presso la stazione di Monza, ponendo particolare attenzione alla colonna dei ritardi.

*Could you explain why it is necessary to have a paper receipt with the "lo Viaggio Lombardia" card?*



**Informazione**

**Scelte politiche**

**Cattivo  
funzionamento  
anche a fronte di  
lavori**

**Ritardi**

**Sistema tariffario  
incomprensibile**

# Che cosa importa davvero ai cittadini

## *Importa*

- Informazione
- Puntualità
- Chiarezza del sistema tariffario
- Orari e coincidenze
- Qualità dell'infrastruttura
  
- *Coerenza delle scelte politiche generali*
- *Sicurezza personale*

## *Non importa*

- Testo del contratto di servizio
- Costo del sussidio pubblico
- Penali contrattuali
- Piano Economico Finanziario
- Redditività dell'impresa e altri parametri economici

I cittadini vogliono un sistema che funzioni, che sia **comprensibile e utilizzabile**. Non sono interessati agli aspetti economici e contrattuali, se non in misura marginale.

Percepiscono però un “problema politico” più ampio di fronte alla cattiva gestione della ferrovia.

Evidenziano anche il tema della sicurezza, che tuttavia è quello in cui oggettivamente le competenze stanno altrove.

# Sistema sussidiato: deve essere efficace

Il trasporto pubblico costa poco al cittadino perché è **sempre sussidiato**:

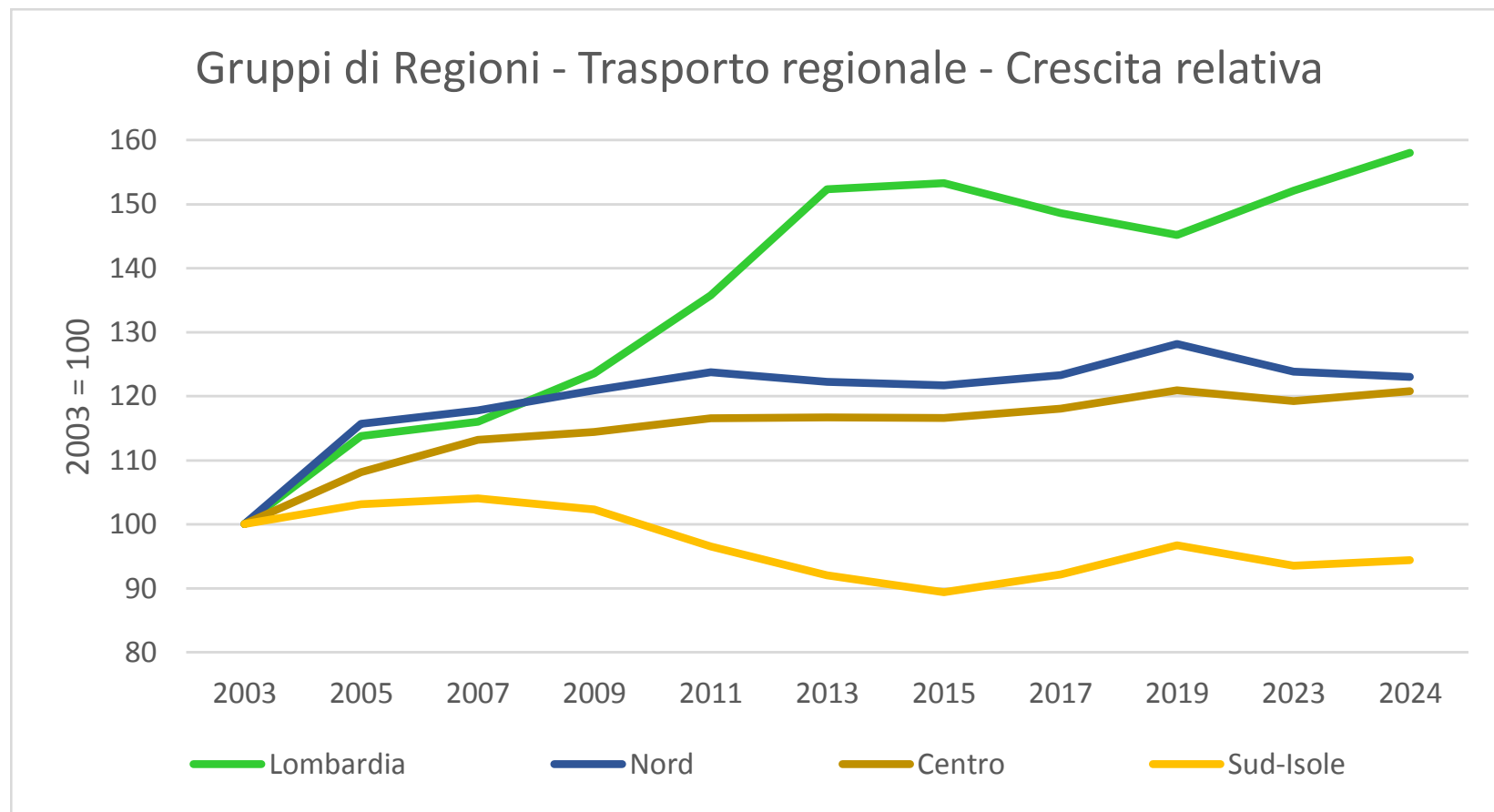
- per legge fino al 65% dei costi
- ad esempio in Lombardia circa il 51% (che è un valore *molto* buono)

- Un sistema sussidiato è efficiente per la collettività **quanto più è utilizzato**.
- L'ente regolatore **deve necessariamente creare un sistema efficace** (cioè molto utilizzato), altrimenti sta sprecando risorse pubbliche.
- E' normale e legittimo che gli introiti delle linee più importanti "sostengano" le linee minori.
- E' **praticamente impossibile** ottenere un servizio migliore spendendo di meno.
- Anche l'**infrastruttura** costa, ed è sempre a carico del pubblico.
- L'unico modo per ammortizzare i costi (già spesi) per l'infrastruttura è **utilizzarla molto**.



## 20 anni di (poco) sviluppo del trasporto regionale

- La Lombardia ha il maggior tasso di crescita del servizio regionale.
- Tutte le altre Regioni del Centro/Nord hanno avuto una crescita *solo nei primi anni* e poi sono rimaste all'incirca costanti.
- Le Regioni del Sud *hanno ridotto* il servizio regionale.



# Il contesto della ferrovia lombarda

La ferrovia lombarda si muove dunque in un contesto “difficile”: **costoso, iper-normato, estremamente fragile** (non solo per il meteo).

**La vera risorsa della ferrovia sono i suoi viaggiatori.**

Tutti gli investimenti sono produttivi nella misura in cui fanno crescere i viaggiatori.

Regione Lombardia è chiamata a valutare in quest'ottica:

- il **servizio** che programma
- i **treni** che acquista
- le **regole** verso le **aziende** (contratti di servizio)
- le **regole** verso i **viaggiatori** (condizioni di trasporto e sistemi tariffari)

# Ruoli e compiti

## REGIONE LOMBARDIA:

- **Programma** il servizio per i propri cittadini e lo contrattualizza con le imprese
- **Controlla** gli obiettivi di qualità e li stabilisce nel contratto
- **Finanzia** i beni del servizio (i treni e l'infrastruttura regionale) e stabilisce le **tariffe** per i viaggiatori

## IMPRESA FERROVIARIA (es. TRENORD):

- **Produce** il servizio gestendo il personale e il materiale rotabile
- **Mantiene** la flotta in modo adeguato e gestisce i processi manutentivi
- **Vende** i biglietti e abbonamenti e ne introita i ricavi

## GESTORI DELL'INFRASTRUTTURA (RFI e FERROVIENORD):

- **Gestiscono** la circolazione dei treni delle differenti imprese
- **Mantengono** la rete (stazioni, binari e impianti di sicurezza)
- **Sviluppano** la rete in funzione degli obiettivi di trasporto dei committenti (Regioni e imprese ferroviarie)

➤ *Quando qualcosa non funziona, non si può prescindere dal considerare attentamente il ruolo di ciascun attore.*

# Il costo del Servizio Ferroviario Regionale

## CONTRATTI DI SERVIZIO:

- **450 mil./anno** di **corrispettivo** pagato da Regione a Trenord per i servizi ferroviari (include 100 mil. di pedaggio pagato a RFI e 25 a Ferrovienord);
- **536 mil.** nel nuovo contratto 2023-2033 (più 15% di produzione attesa)

## GESTIONE RETE:

- **65 mil./anno** di corrispettivo pagato da Regione per la gestione della rete regionale di Ferrovienord

Circa il 70% proviene dal *Fondo Nazionale TPL*, la restante parte sono risorse autonome regionali.

## Inoltre Regione finanzia direttamente gli investimenti:

- l'acquisto di nuovi treni (*1 treno = 6-10 mil. euro*)
- i potenziamenti infrastrutturali sulla rete Ferrovienord

con un mix di risorse autonome e statali.



# Le regole: frequenza, tempi di viaggio, stazioni

- **Il tempo di attesa non deve essere superiore al tempo di viaggio.**
  - **Nessuno aspetta 60 minuti per farne 15 di viaggio:** andrà in auto fino alla prima fermata del metrò!
  - Sui servizi suburbani il tempo di viaggio è poco, quindi anche il tempo di attesa deve essere poco, cioè la frequenza elevata.
- **Anche il tempo di accesso alla stazione non deve essere superiore al tempo di viaggio.**
  - Le stazioni “nel nulla” (spostate fuori dai centri urbani) non sono competitive, perché il solo arrivarci impiega più tempo che arrivare in auto a destinazione (in più funzionano solo come “primo miglio” e non come “ultimo miglio”, che è ad es. la condizione tipica dei servizi turistici).
- **La realizzazione di nuove stazioni richiede di aumentare la frequenza.**
  - Più le fermate sono ravvicinate, più è necessario servirle con maggiore frequenza, affinché siano utilizzate.
  - Stazioni realizzate come “opere di mitigazione” o per la creazione del consenso, sono destinate all’insuccesso se non si investe sull’incremento del servizio.

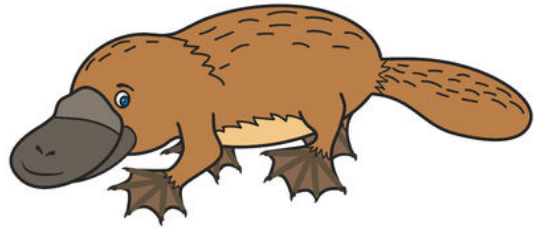
# Sistemi di trasporto e “selezione darwiniana”



Nella storia si è già verificata una **selezione darwiniana** sui tipi di mezzi che hanno probabilità di successo: *treno, metrò, tram, filobus, bus*.

Qualsiasi altro tipo andrebbe **valutato con estrema cautela** perché il fallimento è dietro l'angolo:

- Translohr su gomma a rotaia singola (Padova, Mestre)
- mezzi a fune (Minimetrò a Perugia)
- bus a guida ottica o magnetica (già falliti il Civis a Bologna, lo Stream a Trieste, il Phileas a Rimini e Pescara)
- bus a idrogeno (già fallito a Sanremo)



## Tram-treno, ovvero le specie rare e introvabili

I viaggiatori hanno spesso auspicato il **tram-treno** o la "metropolitana leggera", o addirittura il "tram leggero" (!) per risolvere i problemi delle linee ferroviarie minori.

- **L'appeal del tram è strettamente legato alla frequenza.** I viaggiatori chiedono un tram-treno *perché lo associano a una frequenza elevata*. Anche l'aggiunta di fermate richiede più frequenza.
- Anche per il tram-treno servirebbe **un sussidio in spesa corrente**, che sarà proporzionale alla frequenza. Esso non è uno strumento di risparmio – come spesso è stato inteso – ma un investimento significativo di sviluppo del TPL.

Ancora una volta la selezione darwiniana ci spiega che quelli che funzionano di sicuro sono *“i tram che fanno i tram”* e *“i treni che fanno i treni”*. Nessuno poi funziona gratis, cioè senza investire risorse pubbliche.

Anche i **“servizi bus a chiamata”** sono come gli ornitorinchi: si sa che esistono in Australia, ma negli ultimi 20 anni nessuno li ha mai visti dalle nostre parti (efficaci e utili).





## Il sistema ferroviario:

- una risorsa “non rinnovabile”  
(sappiamo ancora costruire una ferrovia non cementificata?)
- un patrimonio fragile  
(sicuramente sappiamo gettare via la ferrovia che abbiamo ereditato)
- un sistema che va programmato  
(è costoso, va progettato, non basta rendere disponibile l'infrastruttura, ha capacità limitata, richiede ordine e regole)

*E dunque, perché facciamo tutto questo?  
(riassunto in una foto)*



- perché i cittadini scelgono il treno, fidandosi
- perché non sono solo pendolari ma anche turisti, ciclisti, esploratori
- perché c'è chi legge o lavora lungo il viaggio (e chi si diverte a viaggiare)
- perché c'è bisogno di un trasporto e di una cultura *collettivi*
- perché l'auto elettrica non è una soluzione (e no, nemmeno il monopattino)



## La ferrovia è... amica della natura



CP ZZ6, Saint-Benoit (F), 8/11/2024 - Giorgio Stagni

Automotrice ZZ6 Renault (1936), ferrovia Nizza-Digne



## La ferrovia è... amica del turismo



E.402.180, Albenga (SV), 31/8/2024 - Giorgio Stagni



## La ferrovia è... amica della storia



Treno storico delle Ferrovie Nord Milano, locomotiva E.610-04 (1949)

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

*Per saperne di più:*



[www.stagniweb.it](http://www.stagniweb.it)

(e sul forum di ferrovie.it)



*Manifesto originale anni '50  
di Carlo Dradi per le FNM*