

“In viaggio con gli utenti sulle ferrovie del nord ovest italiano”

Convegno – Centro Civico Buranello – Genova

Far crescere il trasporto pubblico:
che cosa si aspettano i cittadini e il ruolo delle Regioni



6 aprile 2024

Giorgio Stagni

Di che cosa parliamo:

Il trasporto regionale

1

Gli attori

Un po' di storia (2000-2024)

Come spendere bene i soldi pubblici

2

Come si progetta

Che cosa si aspettano i cittadini

Che cosa serve a poco o nulla



Prologo – perché ne parliamo

(riassunto in una foto)

Trasportiamo cittadini. In modo sicuro ed ecologico. In un Bel Paese.



Cervo (IM), 25/9/2016 - Giorgio Stagni

(due amiche si ritrovano in vacanza sulla Riviera, all'arrivo del treno da Torino)

Imprese e reti

IMPRESE = TRENI

viaggiano su:

RETI = BINARI



.italo
Nuovo Trasporto Viaggiatori

Molte imprese merci
(dal 2000)



La **separazione tra rete** (GI, Gestore dell'infrastruttura) e **servizio** (IF, Imprese ferroviarie merci e viaggiatori) è un cardine della ferrovia europea.

Ruoli e compiti

LA REGIONE

- **Programma** il servizio per i propri cittadini e lo contrattualizza con le imprese
- **Controllo** gli obiettivi di qualità e li stabilisce nel contratto
- **Finanzia** il servizio nel suo complesso (e preferibilmente i treni) e **stabilisce le tariffe** per i viaggiatori (*cioè definisce il compromesso tra spesa pubblica e spesa dei cittadini*)

IMPRESE FERROVIARIE (es. Trenitalia, Trenord):

- **Producono** il servizio gestendo il personale e il materiale rotabile
- **Mantengono** la flotta in modo adeguato e gestiscono i processi manutentivi
- **Vendono** i biglietti e abbonamenti e ne introitano i ricavi ("net cost")

GESTORI DELL'INFRASTRUTTURA (es. RFI, 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.*

Una riforma a metà

- Nel **2000** i servizi regionali sono assegnati alle Regioni.
- Le Regioni a statuto ordinario si dividono una torta di **1,2 miliardi di euro/anno**, che resta immutata fino al 2008.
- Il *framework* normativo non è pensato per una ferrovia “in divenire” e solo poche Regioni (Alto Adige, Lombardia, Toscana) provano realmente a **programmare i servizi** e ad aggiungere risorse proprie.
- Teoricamente i servizi andrebbero **messi a gara**, ma nessuno risolve la questione del **materiale rotabile** (*barriera all'ingresso* per i nuovi operatori). Si concludono solo **3 gare**, tutte aggiudicate a Trenitalia o suo consorzio.
- Trenitalia attua un progressivo e volontario **deterioramento** dei servizi regionali *impoverendo il sistema sussidiato*, a vantaggio di quello a lunga percorrenza (prima gli Intercity, poi, con l'Alta Velocità, le Frece).
- A **fine 2007** Trenitalia minaccia tagli al servizio e rivendica più risorse, introducendo un nuovo prezzario obbligatorio, il cosiddetto *Catalogo*.

Precariato ferroviario

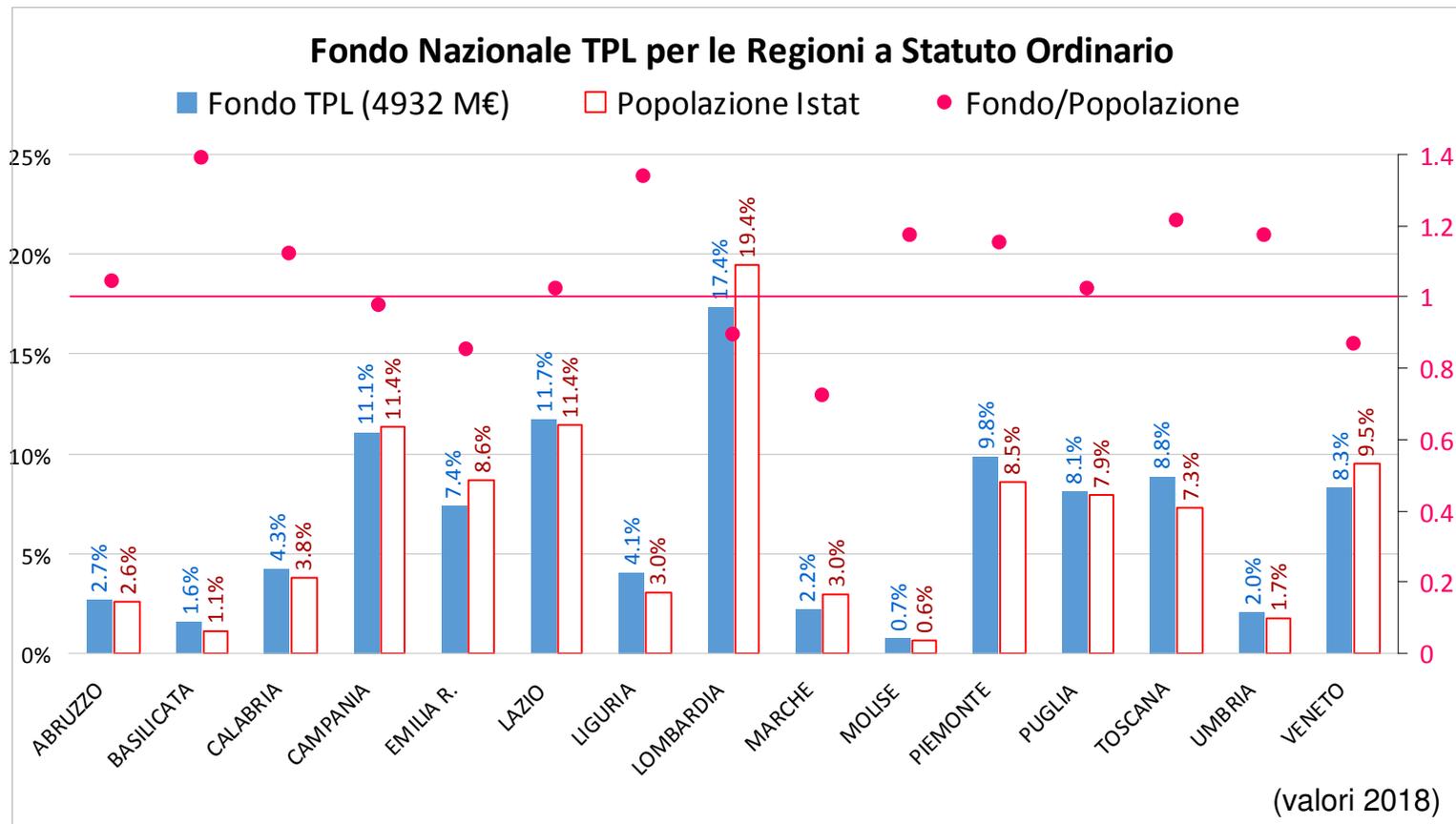
- Nel 2009, con tre leggi – il cosiddetto ***pacchetto del monopolista*** – lo Stato assicura a Trenitalia risorse non destinabili a nessun altro concorrente (L 2/2009), contratti da 6 anni (L 33/2009) e la cancellazione dell'obbligatorietà della gara (L 99/2009).
- **A metà 2010** il D.L. 78/2010 taglia 4 miliardi alle Regioni e riporta la scure dei tagli su tutto il TPL.
- **Il 2011-2012 è l'anno del crollo. Vengono chiusi centinaia di km di ferrovia dal Piemonte alla Campania, dall'Abruzzo alla Puglia.**
- **17 leggi statali e accordi del Governo** in 3 anni aggiungono un'indescrivibile entropia al trasporto pubblico italiano.
- Il 18° provvedimento (L 228/2012) istituisce un **Fondo unico statale**, *ri-centralizzando* quasi tutte le risorse per il trasporto pubblico e chiedendo alle Regioni di “riprogrammare” (*tagliare?*) i servizi.

Il Fondo Nazionale

- Il valore del Fondo oscilla intorno a **4900 mil. euro** dal 2013 al 2021.
- Solo dal 2022 lo Stato incrementa il Fondo con gradini di **+100 mil. all'anno** (per ora per 4 anni).
- Il riparto del Fondo tra le Regioni ha usato **percentuali fisse** (es. Lombardia 17,36%), "eredità" dei singoli fondi che erano andati a costituirlo, e ormai prive di qualunque significato tecnico.
- Il tentativo di utilizzare **costi standard, ricavi e fabbisogni standard** per costruire un riparto basato su veri **criteri economici**, anche se previsto sin dal DL 50/2017, non ha portato a risultati pratici fino a tutto il 2022, anche per l'**oggettiva difficoltà** di individuare metodi di calcolo non aleatori.
- Solo nel 2023, la quota "incrementale" rispetto al valore degli anni precedenti è stata ripartita secondo un modello di **costi standard** proposto dal Ministero, incidendo comunque per pochi milioni sull'importo di ciascuna Regione.

Il Fondo Nazionale

- La genesi del Fondo ha fatto sì che le percentuali di riparto non siano correlate né con la popolazione, né con altri indicatori legati al TPL.
- Alcune Regioni hanno percentuali nettamente superiori all'incidenza della popolazione, altre inferiori, tra cui la Lombardia.



Il Regolamento Europeo e le gare

Con il Regolamento Europeo 1370 del 2007 le gare per i servizi ferroviari non erano obbligatorie, ed era ammesso l'**affidamento diretto**.

Con il Reg. 2338/2016 («*IV Pacchetto ferroviario*»), che ha modificato il Reg. 1370, le gare sono tornate **obbligatorie** dal 25 dicembre **2023**.

Ma qual è il panorama ferroviario italiano a fine 2023?

- L'Emilia ha fatto una gara e aggiudicato a Trenitalia il servizio per 22 anni(!)
- Il Piemonte (per il servizio suburbano "SFM") e la Valle d'Aosta hanno aggiudicato il servizio a Trenitalia, unica a presentare un'offerta.
- **Trenitalia** ha già sottoscritto nel 2018-2019 **contratti in affidamento diretto con tutte le altre Regioni**, in maggioranza della durata di **15 anni**, che “scavallano” le gare **fino al 2030-2032**.
- Tutti questi contratti prevedono forti investimenti in **nuovi treni, acquistati da Trenitalia**, che le Regioni pagheranno in spesa corrente nel corrispettivo o con **aumenti tariffari** già stabiliti dal contratto.
- La **Lombardia** ha sottoscritto un nuovo contratto con **Trenord** 2023-2033.

Con buona pace del legislatore europeo, il IV Pacchetto nasce quando i buoi sono già scappati dalla stalla.

Nota metodologica: per il trasporto regionale non si parla mai di vera concorrenza nel mercato – come tra *Frecciarossa* e *Italo* – ma solo di selezionare con gara l'operatore che farà il servizio (concorrenza per il mercato).

I contratti di servizio a norma ART

Il contratto di servizio, in base alla normativa dell'**Autorità di Regolazione dei Trasporti** (ART) è basato sul **PEF (Piano Economico Finanziario)**, un insieme di prospetti finanziari che stima i costi e ricavi per tutta la durata del contratto, e quindi l'importo del corrispettivo.

In linea teorica, il PEF ha il ruolo di esplicitare il bilancio dell'azienda sussidiata, là dove, a causa dell'**affidamento diretto** del servizio, **non si può contare sul mercato**, che in un regime di concorrenza garantirebbe automaticamente il miglior prezzo.

Il PEF verifica che il sussidio non ecceda quanto necessario a coprire i costi, ma non è in grado di verificare la **bontà** dei costi stessi (salvo fare confronti di **benchmark**, difficili in un mercato ristretto come quello ferroviario, dominato da un **monopolista** nazionale).

In un settore a forte spesa pubblica, gli sprechi, i costi "improduttivi" e gli **investimenti inefficaci** sono un rischio sempre presente.

La correttezza formale del PEF *non è una conferma automatica sulla qualità e l'utilità degli investimenti.*

Infine l'imposizione per legge di un **rendimento del capitale** ("WACC", attualmente 7,45%) viene spesso considerato un aggravio eccessivo per i conti pubblici, in un sistema industriale *a rischio basso o nullo* come quello del TPL.

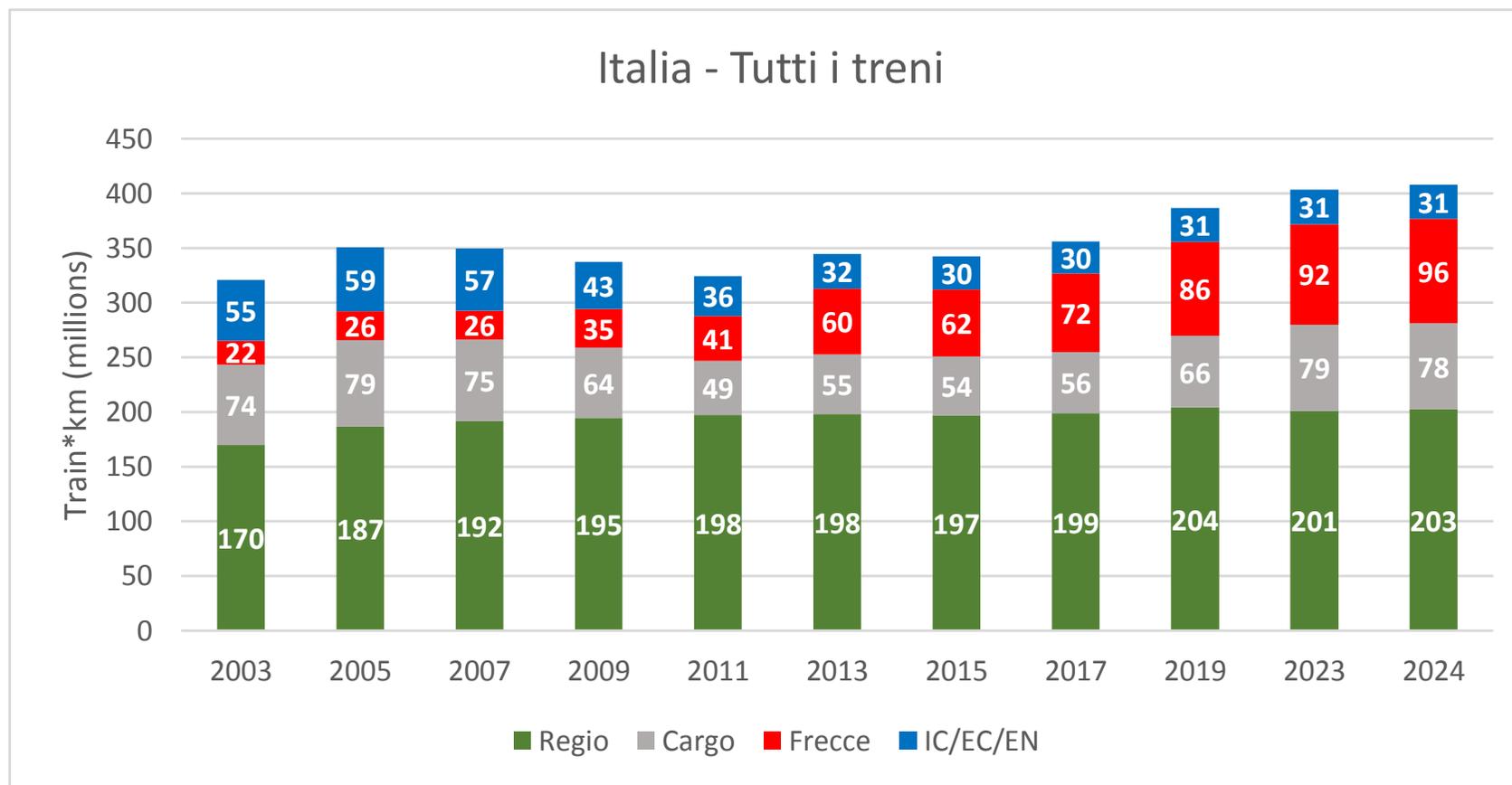
Sistema sussidiato: deve essere efficace

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**.

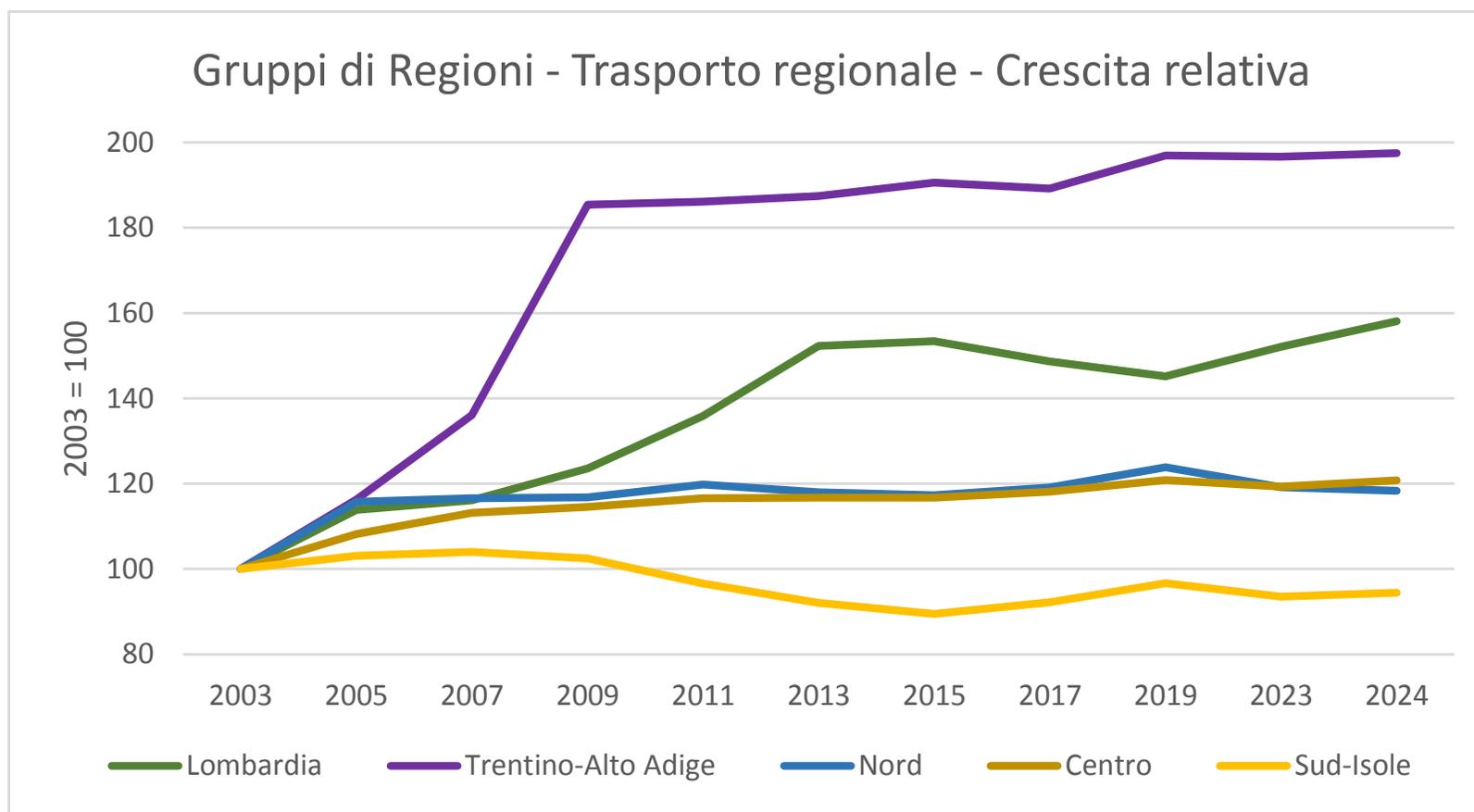
20 anni di evoluzione

- Con la nascita della rete AV, i servizi veloci sono quadruplicati, ma metà del loro sviluppo ha "eroso" il sistema Intercity.
- Il trasporto merci liberalizzato si ritrova grosso modo com'era 20 anni fa.
- Il trasporto regionale ha avuto almeno 10 anni di stasi, o di crescita molto lenta (e molto diversificata per Regione).



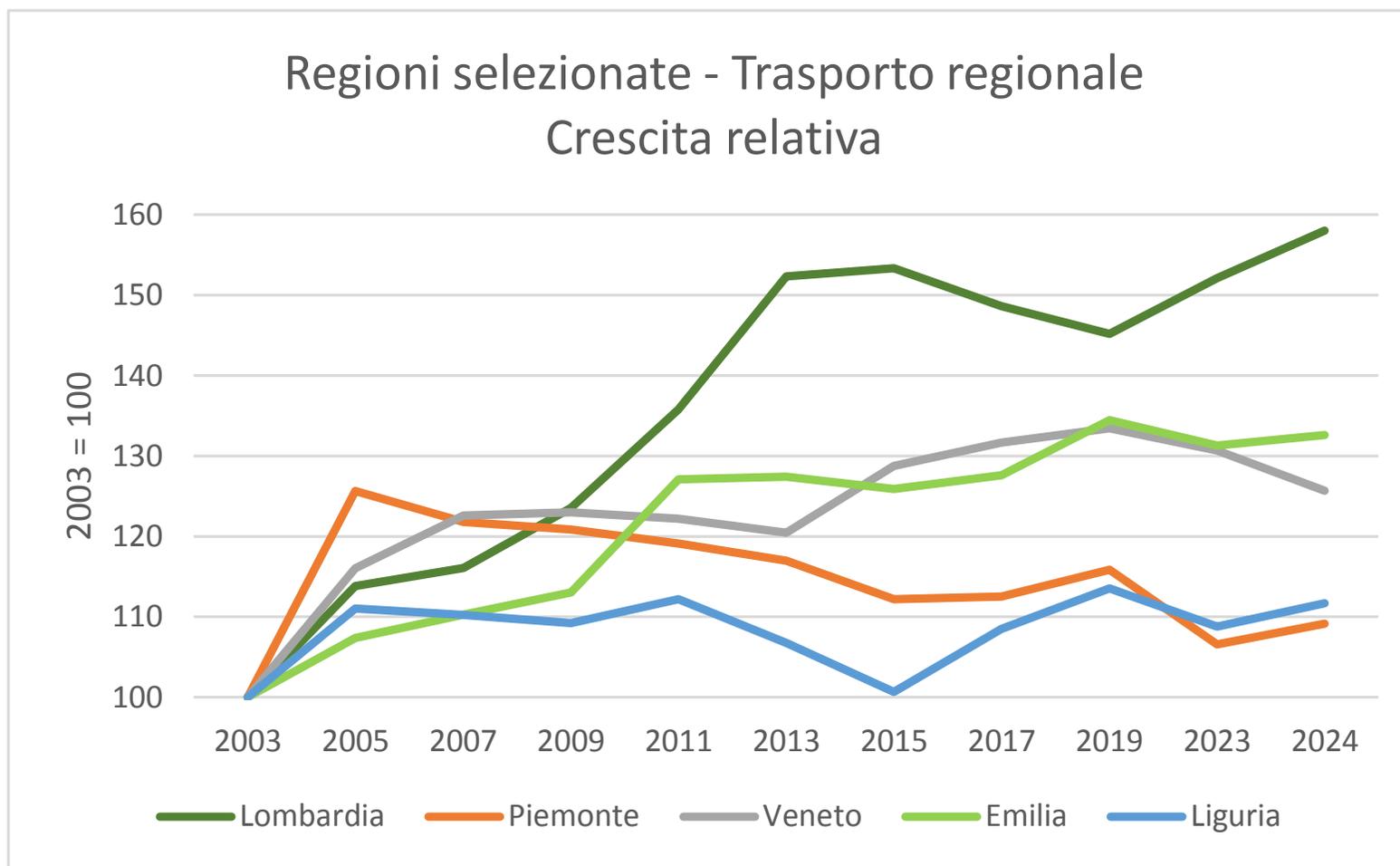
20 anni di (poco) sviluppo del trasporto regionale

- Se si esclude il caso del Trentino (regione piccola, bassi valori assoluti), 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 costanti.
- Le Regioni del Sud *hanno ridotto* il servizio regionale.



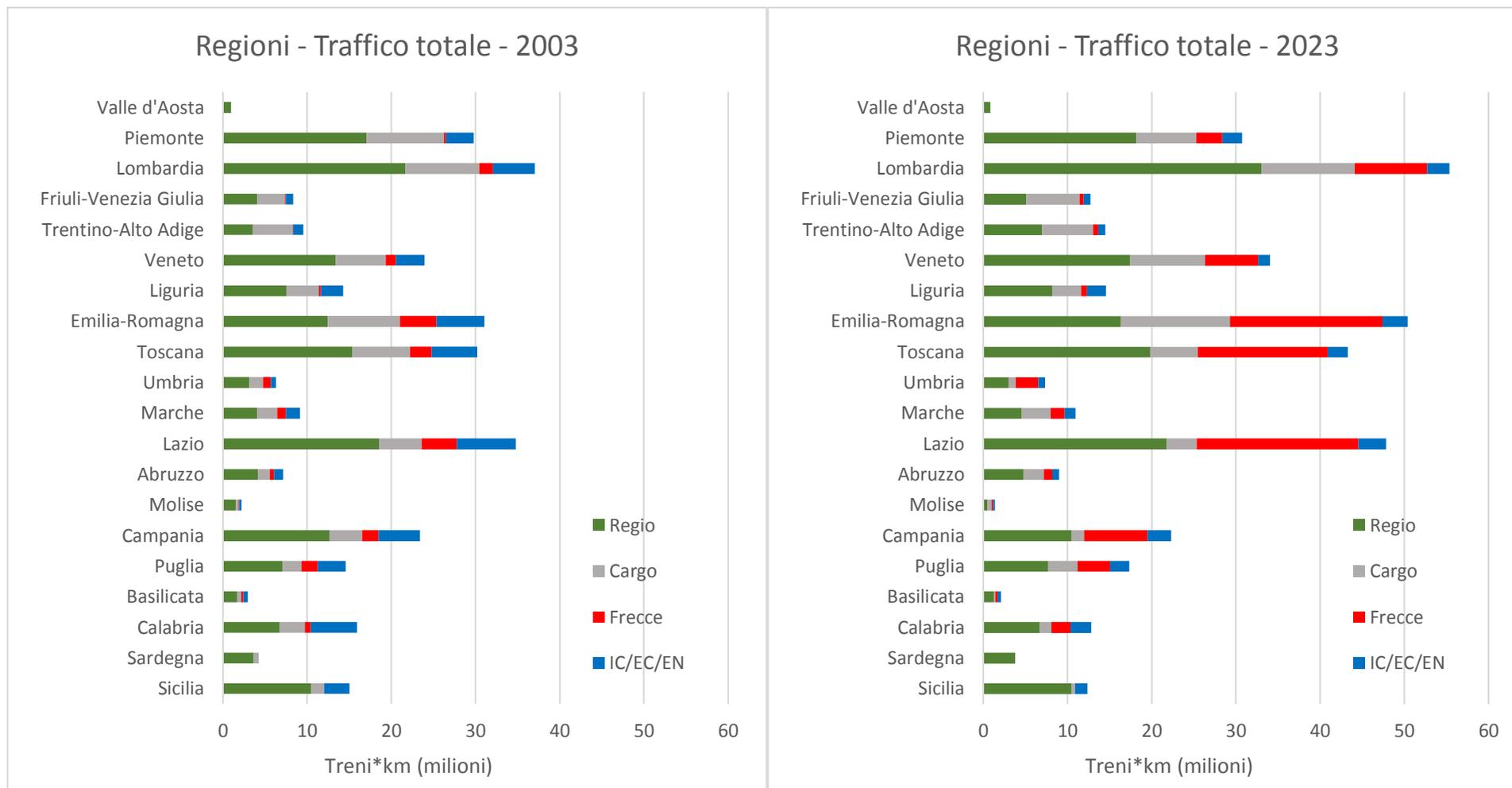
Focus: trasporto regionale Nord-Ovest

Solo la Lombardia ha tassi di crescita fino a +50%. Il Piemonte, dopo il "Memorario" del 2004, decresce soltanto. La Liguria è sempre stazionaria. Veneto ed Emilia si sono quasi fermate dopo una crescita iniziale.

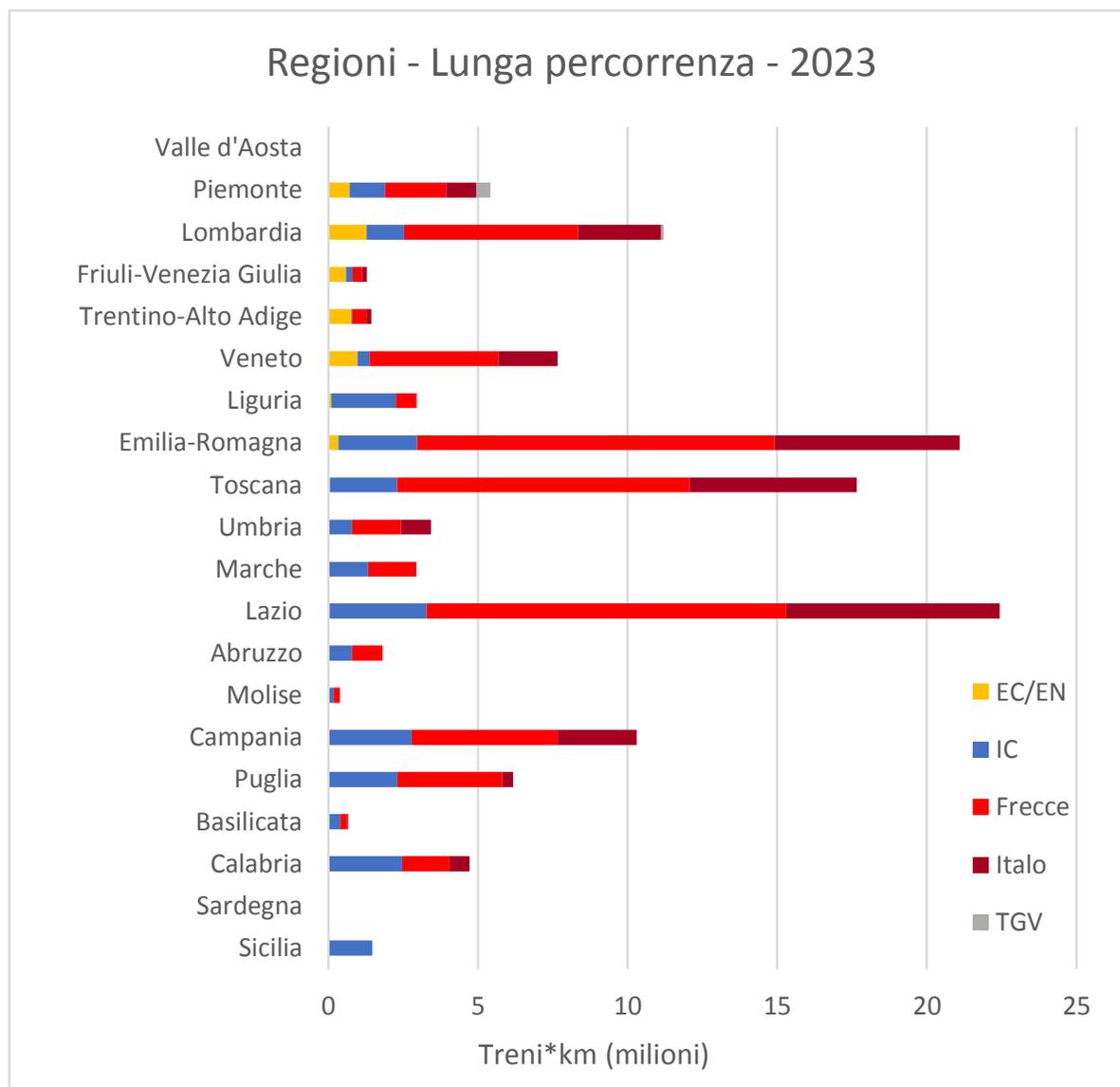


Focus: 2003 vs 2023

La crescita delle Frecce si distribuisce in funzione della disponibilità della nuova rete ad alta velocità. Il sistema Intercity si contrae ovunque. Il trasporto regionale arretra al Sud.



Focus: lunga percorrenza



Quasi ovunque Italo ha "duplicato" circa metà della produzione dell'Alta Velocità di Trenitalia.

Il servizio internazionale ha una presenza marginale solo nelle Regioni del Nord.

Il sistema intercity è il più equidistribuito sul territorio.



Seconda parte.

La ferrovia italiana del 2024

Ingresso in stazione a 10 km/h

15 linee ferroviarie abbandonate dieci anni fa (non solo in Piemonte)

Overdesign dell'infrastruttura

Elettrificazioni come greenwashing

Nessuna propensione al rischio negli operatori

Linee C3L

I Rock non passano dalla Succursale dei Giovi e non arrivano a Ventimiglia

Affidamento diretto in tutta Italia almeno fino al 2030.

Bivio Mirabello senza soluzioni

Sovranormativa di sicurezza

Nuovi treni generalmente piccoli e anche scomodi

I collegamenti veloci tra capoluoghi sono scarni o abbandonati

Perturbazioni/anormalità = si ferma tutto per ore (anche su linee a 2 binari)

ETCS costosissimo e ancora "lontano"

Cartello "Binario 1" ma ce n'è uno solo

Dubbi sul fatto che il PEF sia l'approccio giusto

8 miliardi per il Terzo Valico senza aver deciso prima quali treni lo utilizzeranno

Sovranormativa ART sui contratti di servizio

Ritardi se nevicata, piove, fa caldo, c'è nebbia, c'è vento, ...

PL guasto = 50' ritardo

Gravi incidenti dovuti al mancato rispetto di norme basilari

Una grande confusione

I problemi sono tanti e diversi, ma due temi sono *più importanti*.

1. Non è solo una questione di inquinamento.

- Soltanto il trasporto pubblico risolve tutti insieme gli altri problemi della mobilità: **sicurezza, congestione, occupazione del suolo** (e anche piacevolezza del viaggio).
- Per questo il treno resterà sempre più "verde" di qualunque auto elettrica. Anche se funzionasse ancora a gasolio.

2. Tra tutti i problemi che affliggono la ferrovia, **la sovranormativa di sicurezza** è la più infausta.

- Il treno è già sicuro. Tutte le volte che un treno va più lentamente per essere ancora più sicuro, i cittadini saranno costretti a scegliere l'auto, cioè il mezzo meno sicuro in assoluto.



Tre idee chiave (fondamentali)

Sapere dove si sta andando

Regole di progettazione – No ai falsi miti

Un sistema coerente e "facile"

Il trasporto pubblico è fatto di hardware e di software

- Ad esempio, a Milano, il Passante ferroviario è stato la “**condizione hardware**” per avviare le *Linee S* (perché ha offerto la **capacità** necessaria).
- Anche il **materiale rotabile** è un hardware indispensabile.
- *Orari dei treni, cadenzamento, gerarchia dei servizi, informazione coordinata, tariffe integrate e comprensibili* sono il “**software**” con cui il servizio ferroviario e il resto del TPL si presentano al viaggiatore.

L’hardware è la “precondizione” necessaria al servizio, ma non è la garanzia di successo.

E’ il **software**, cioè il servizio offerto, che determina le **scelte finali** degli utenti, con tutti i *benefici ambientali, urbani e sociali* che sono propri del TPL.

E allora ribaltiamo il nostro punto di vista:

- **L’infrastruttura è il vero “costo”** (da ponderare e minimizzare).
- La spesa corrente per il servizio è **il vero “investimento” per il cittadino!**

Ponderare un progetto

Se l'infrastruttura è il vero costo, **prima di spendere** devo essere assolutamente certo di **spendere bene**, ovvero:

- **sapere che cosa voglio**: città da collegare, tempo di viaggio, frequenze, relazioni dirette e coincidenze
- tradurre questo nei **dettagli dell'infrastruttura** che fanno la differenza: ad esempio capire dove basta un bivio a raso e dove serve un'interconnessione, dove vanno messi i binari per i capolinea, ecc.
- **capire quanto costerà gestirlo e chi lo pagherà**
- sottoscrivere un **accordo vincolante** tra tutte le parti

Warning: il PNRR ha fatto l'esatto contrario.

Se non si fa così:

- si ottiene un'infrastruttura che sarà efficace "per puro caso"
- si fa credere alla politica e all'opinione pubblica di aver perseguito "magnifiche sorti e progressive", e saranno loro a scoprire con sconcerto che non è affatto così

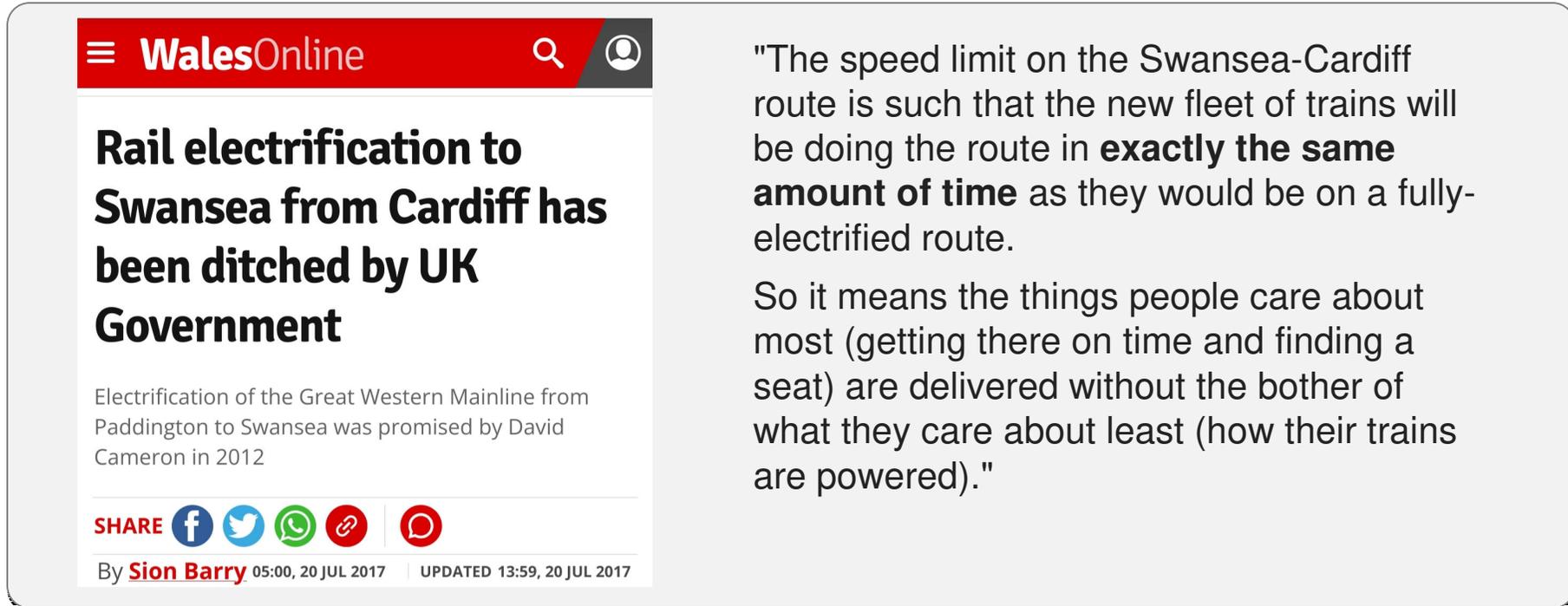
Casi tipici: le elettrificazioni (che non riducono di un minuto il tempo di viaggio), i raddoppi e quadruplicamenti in costruzione (Piadena-Mantova) o in progetto (Voghera-Tortona), il "Terzo Valico" di Genova (27 km di galleria costruiti senza definire come saranno utilizzati; interconnessioni agli estremi non ottimizzate).

Regole di progettazione – No ai falsi miti

- **Il tempo di attesa non deve essere superiore al tempo di viaggio.**
 - 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.
 - No alle stazioni “nel nulla”.
- La realizzazione di **nuove stazioni** richiede di **umentare la frequenza.**
 - più le fermate sono ravvicinate, più è necessario servirle con maggiore frequenza, affinché siano utilizzate.
- Spesso i viaggiatori chiedono un **"tram-treno"** perché lo associano a una frequenza elevata.
 - Il tram-treno (o simili) non è uno strumento di risparmio – come spesso è stato inteso – ma un investimento significativo di sviluppo del TPL.
- Nella storia si è già verificata una **selezione darwiniana** sui tipi di mezzi che funzionano: *treno, metrò, tram, filobus, bus.*
 - sistemi di trasporto più "strani" hanno scarse probabilità di successo.

Greenwashing o pragmatismo?

In UK si rinuncia all'elettrificazione perché non cambierebbe il tempo di viaggio, che è il parametro che valutano i viaggiatori (a cui interessa poco o nulla il sistema di trazione).



WalesOnline

Rail electrification to Swansea from Cardiff has been ditched by UK Government

Electrification of the Great Western Mainline from Paddington to Swansea was promised by David Cameron in 2012

SHARE     

By **Sion Barry** 05:00, 20 JUL 2017 | UPDATED 13:59, 20 JUL 2017

"The speed limit on the Swansea-Cardiff route is such that the new fleet of trains will be doing the route in **exactly the same amount of time** as they would be on a fully-electrified route.

So it means the things people care about most (getting there on time and finding a seat) are delivered without the bother of what they care about least (how their trains are powered)."

In Italia le elettrificazioni di Alba-Bra e Santhià-Ivrea non hanno ridotto i tempi di viaggio né cambiato il tipo di servizio (ma solo eliminato un trasbordo).

Oggi si elettrifica la linea della Val d'Aosta, sospendendo il servizio per tre anni, dopo aver dichiarato che questo **non potrà cambiare il tempo di viaggio** (e il trasbordo non c'era già più dal 2019, grazie ai treni "bimodali" elettrici e diesel).

Facilità d'utilizzo o regole burocratiche?

Esistono anche da noi esempi molto virtuosi di facilità di utilizzo del treno per l'utenza non pendolare: sono sempre nella forma di **biglietti di libera circolazione giornalieri**, che realmente competono con la flessibilità dell'automobile.



Cerca biglietto



Home > Treni Regionali > Promo Italia in Tour

Scopri la promo Italia in Tour

Viaggi quanto vuoi per 3 giorni consecutivi a 29€ e 5 giorni a 49€!

ITALIA IN TOUR 3 e ITALIA IN TOUR 5 sono le promozioni del Regionale che ti permettono di viaggiare quanto vuoi per 3 o 5 giorni consecutivi in seconda classe sui treni regionali, regionali veloci e metropolitani di Trenitalia e Trenitalia Tper.



io
viaggio

ovunque in Lombardia
1,2,3,7 giorni

Eppure *le stesse aziende* impongono contestualmente norme sempre più vincolanti o comunque farraginose, irrazionalmente in contrasto con questi esempi virtuosi: **biglietti a data fissa** (nonostante *non* sia rimosso l'obbligo di obliterazione), treni regionali **a prenotazione obbligatoria** (eredità mai abolita dei treni contingentati della pandemia!), **"check-in"** (*sic*) per i biglietti acquistati online (impossibile prendere treni in ritardo, fare fermate intermedie o modificare la sequenza di treni rispetto a quella proposta dal sito di vendita), ...

L'integrazione tariffaria non è una tecnologia

Una persona normale sceglierebbe spontaneamente un biglietto su cui non è scritto che cosa c'è dentro? E che nemmeno si capisce se è obliterato?



In Germania, la sola scritta "+City" sul pdf di un biglietto ferroviario lo fa valere **per l'intero trasporto urbano** della giornata del viaggio.
Tecnologia zero, risultato mille.

Eppure, ad esempio a Torino e in Lombardia, i biglietti "Chip on Paper" sono di questo tipo. Solo passandoli su un lettore, si può capire che cosa c'è dentro o se sono obliterati.

Un biglietto elettronico è utile solo per chi lo fabbrica.

Non aggiunge nulla per il viaggiatore, *nemmeno in termini di integrazione tariffaria tra più mezzi di trasporto*. Perché l'integrazione è prima di tutto un accordo commerciale e delle regole comuni di utilizzo, non un supporto tecnologico.



Online-Ticket

ICE Fahrkarte

Gültigkeit: **ab 21.09.2022**
Gilt nur für eingetragene Züge und Tage/Zeiten (Zugbindung).
NV=Nahverkehrszüge vor/nach Fernverkehrszügen.
City am 21.09.22

Sparpreis (Einfache Fahrt)
Klasse: **2**
Erw: **1**
Hinfahrt: **München+City** → **Berlin+City**, mit ICE, (SPX05/68)
Über: **M-Hbf 7:55 ICE1006**
Storno vor 1. Geltungstag kostenpflichtig.

Allora sappiamo dove vogliamo andare

- Il miglioramento del servizio di TPL comporta sempre l'investimento di **maggiori risorse pubbliche**.
- Un sistema sussidiato deve essere efficace, cioè **deve trasportare molti viaggiatori**, ed è a questo che devono essere indirizzate le risorse pubbliche.

L'efficacia del TPL è legata alla **frequenza**, agli **orari** e alla **velocità commerciale**.

Solo in misura minore è legata al rinnovo dei treni, e ancora meno ad altre innovazioni (tram-treno, tram su gomma, ecc.), che di norma non passano la "selezione darwiniana".

Il trasporto pubblico è realmente efficace **se**:

- è **"leggibile"** per l'utente:
 - ordinato, strutturato, con le linee "numerate"
 - con un **sistema tariffario** chiaro e competitivo
 - con una corretta e completa **informazione** al pubblico
- è disponibile per tutta la giornata
(anche al prezzo di accettare alcune corse con meno viaggiatori)
- raggiunge ogni destinazione
(con una combinazione di servizi coordinati, dove necessario)



*Non si può vivere di solo pendolarismo.
E allora vogliamo anche rivendicare:*

La ferrovia è una cosa bella.

La ferrovia è... **amica della storia**



E.428.202, Cervo (IM), 3/9/2016 - Giorgio Stagni

Locomotiva storica E.428.202 (Ansaldo, 1939) a Cervo, ferrovia litoranea ligure.

La ferrovia è... amica della terra



Ferrovia internazionale Cuneo-Ventimiglia, automotrice francese *Caravelle*.

La ferrovia è... amica della tecnologia



GTT ALn 668.903, Ceres (TO), 30/3/2021 - Giorgio Stagni

Ponte di Ceres (1916), ferrovia delle Valli di Lanzo (TO).



E alla fine, per chi facciamo tutto questo?

...è facile rispondere: **per tutti i cittadini;**
non solo i pendolari,
ma anche chi lascia a casa l'auto (o la usa in modo razionale),
chi porta con sé la bicicletta,
chi fa il turista,
chi ha un abbonamento in tasca (e sale sui mezzi perché li ha già pagati),
chi legge o lavora a computer lungo il viaggio,
chi ama viaggiare, ...

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

Per saperne di più:

www.stagniweb.it

(e sul forum di ferrovie.it)

