

**Servizi ferroviari regionali  
tra esigenze di mobilità e recessione**

**Giorgio Stagni**

Roasio (VC)  
29.09.2013



# Indice

- Introduzione - Una ferrovia per tutti
- La ferrovia: attori e denari
- Sistema sussidiato: deve essere efficace
- Perché la disfatta?



**Che cosa vogliono gli italiani?**



# Fuori dalla mia vista!

IL PROGETTO DI INTERRAMENTO DELLA FERROVIA Il Giorno Monza e Brianza 2/4/2008

## Riunificare Sesto con un tunnel per treni

*Il Comune studia l'ipotesi, a lungo trascurata: «Tentiamo il salto di qualità»*

**Gabriele Albertini** «Le rotaie funzionano bene, ma sottoterra. La Circle Line? Un intervento di transizione»

«Basta tram, in superficie solo ecobus»

«Interriamo i binari ferroviari a Seveso»

La rivoluzione urbana parte dal riutilizzo del sedime FNM, della stazione e del passaggio a livello. Sindaco e assessore: «Siamo pronti»

Interramento, via i binari la città può rinascere

CASTELLANZA

Rivolta contro il quarto binario

-VANZAGO (M. Piz) "Murati vivi? No grazie".

# Una ferrovia per tutti

La ferrovia non funziona “da sola”, né “per magia”.

**Funziona se si rispettano alcune regole di progettazione.**



The advertisement features a blue and green background with a white train silhouette. On the left, there are two blue squares containing the letters 'S' and 'R' in green. To the right, the text reads: “io così vado ovunque” in a large, bold, black font, with “tutti i giorni” in a smaller black font below it. In the bottom right corner, there is small text: [www.mioli.it/stagnieweb](http://www.mioli.it/stagnieweb) and “Elaborazione grafica Ivan Uccelli”.

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



# La ferrovia: attori e denari



## Una riforma a metà

- Nel **2000** i servizi regionali sono assegnati alle Regioni.
- Le Regioni a statuto ordinario si dividono una torta di **1222 M€/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 fanno solo **4 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.
- 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 4000 M€ 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. Regione Lombardia è l'unica in Italia che a dicembre 2012 non solo non taglia nulla, ma continua a puntare sulla ferrovia.
- **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.



**Sistema sussidiato: deve essere efficace**



# 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 57%
- 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
- 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



# Congestione stradale = competitività TPL

## Monza-Milano Garibaldi **in auto**:

- minimo 22 minuti senza traffico
- Google dice 31 nel traffico
- verosimilmente **40+**

**TROVA INDICAZIONI STRADALI**

### Percorsi suggeriti

- Viale Fulvio Testi** **14,9 km, 22 min**  
 ● Nel traffico attuale: 27 min
- SS36 e Viale Fulvio Testi **16,6 km, 24 min**  
 ● Nel traffico attuale: 28 min
- A52 **17,2 km, 25 min**  
 ● Nel traffico attuale: 31 min



## Monza-Milano Garibaldi **in treno**:

- almeno 7 corse ogni ora
- **in 17 minuti tutto il giorno**

MONZA - ven 4/10/13  
(verso SESTO S.GIOVANNI)

5						.41			.59
6	.04		.20	.23		.41		.50	
7	.04	.09	.11	.20	.23	.32	.36	.41	.50
8	.04	.09	.11	.20	.26	.34	.39	.41	.50
9	.04	.11		.20	.26	.34	.39	.41	.50
10	.04	.11		.20	.26				.50
11	.04	.11		.20	.26				.50
12	.04	.11		.20	.26	.34			.50
13	.04	.11		.20	.26	.34			.50
14	.04	.11		.20	.26	.34	.41		.50
15	.04	.11		.20	.26				.50
16	.04	.11		.20	.26	.34			.50
17	.04	.11		.20	.26	.34	.39		.50
18	.04	.11		.20	.26	.34			.50
19	.04	.11		.20	.26	.34	.39		.50
20	.04	.11		.20	.26	.34			.50
21	.04	.11		.20	.27				.50
22	.04	.10		.20	.24	.27			.50
23	.04	.10		.19	.22				
24	.04								

R D/IR S IC/EC ES EN

# Prezzo della benzina = competitività TPL

## Monza-Milano Garibaldi **in auto**:

- **2,84 €** (da Google), ogni viaggio
- in un mese si spenderebbero **127 €** (45 viaggi)

## Monza-Milano Garibaldi **in treno**:

- 2,10 € (corsa singola)
- con un abbonamento mensile da 39 €, risultano appena **85 cent€ a viaggio** (45 viaggi/mese)

## ***Io Viaggio Ovunque in Lombardia:***

- 102 € al mese
- corrispondenti a **2,30 € a viaggio**
- costa meno dell'auto anche a fare semplicemente Monza-Milano...
- ...e si viaggia in tutta la Lombardia!

io  
viaggio

ovunque in Lombardia



# Sistema ordinato = sistema efficace

## Mettere ordine nel servizio - Avere sempre un treno



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

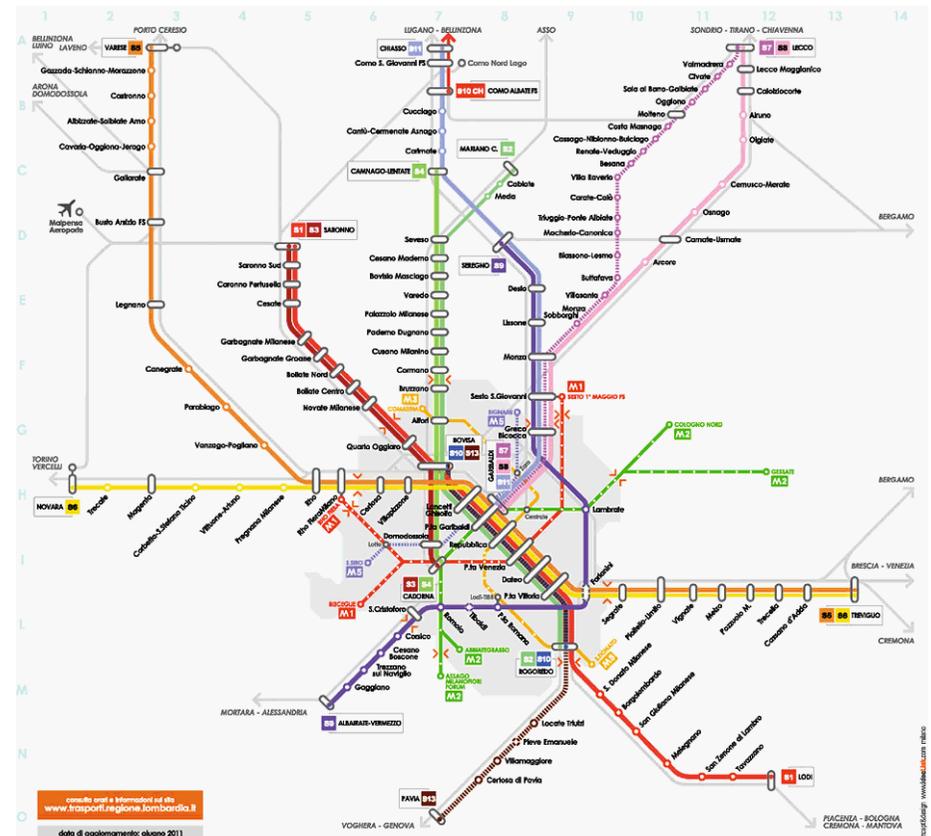
- è “leggibile” per l'utente:
  - ordinato, strutturato, con le linee “numerate”
  - con un sistema tariffario chiaro e competitivo
- è disponibile per tutta la giornata
- raggiunge ogni destinazione  
(con una combinazione di servizi coordinati, dove necessario)



# Trasporto pubblico: un linguaggio comune

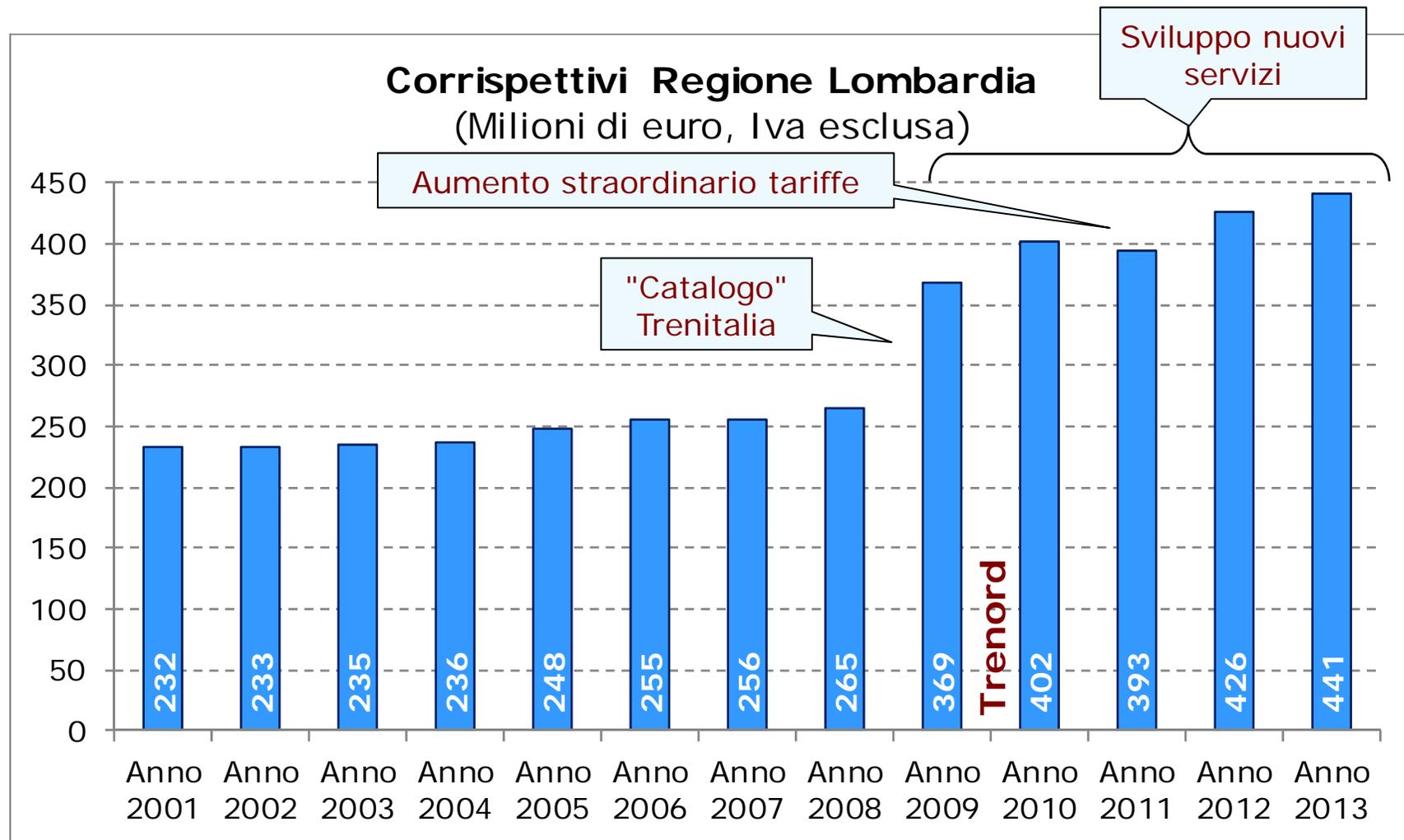
Tutti i sistemi di trasporto metropolitano e suburbano **parlano lo stesso linguaggio**: non bisogna inventare nulla, ma soltanto applicarlo e renderlo noto ai cittadini

## TORINO - SFM



## MILANO - Linee S

# In un sistema sussidiato, la crescita ha un prezzo



**I contratti 2013 costano 72 M€ in più di quelli del 2009  
e 176 M€ in più di quelli pre-Catalogo**

# Chiudere o costruire?

## La dismissione crea dismissione

### Elenco delle "linee da chiudere" dalla Finanziaria 1985

Aosta-Pré Saint Didier		
Cuneo-Airasca	Chiusa 1985-2012	
Savigliano-Saluzzo	Chiusa 2012	
Santhià-Biella		
Biella-Novara		
Novara-Varallo Sesia	Taglio 60% 2013	
Bussoleno-Susa		
Alessandria-Cavallermaggiore	Chiusa 2012	
Asti-Castagnole delle Lanze	Chiusa 2012	
Ceva-Ormea	Chiusa 2012	
Trofarello-Chieri		
Chivasso-Asti	Chiusa 2011	
Asti-Casale Monferrato	Chiusa 2010	
Pinerolo-Torre Pellice	Chiusa 2012	
Mondovì-Bastia	Chiusa 1985	
<b>Varese-Porto Ceresio</b>		In ricostruzione nuova linea Mendrisio-Varese
<b>Pavia-Torreberetti-Alessandria</b>		Nuovo orario cadenzato dal 2012
<b>Como-Lecco</b>		
<b>Monza-Molteno</b>		+ 75% utenti 2005-2011
<b>Colico-Chiavenna</b>		Orario cadenzato
Fidenza-Salsomaggiore		
Faenza-Russi (Ravenna)		
Lavezzola Granarolo Faentino		
Merano-Malles Venosta	Chiusa 1990	Ricostruita 2005
Rovigo-Chioggia		
Siena-Monte Antico	Chiusa 1994	Servizio turistico dal 1996
Cecina-Saline Volterra;	Chiusa 2012	
Poggibonsi-Colle Val d'Elsa;	Chiusa 1985	
Pesaro-Urbino	Chiusa 1985	
Pergola-Fabriano		
Roccasecca-Avezzano	Chiusa 2013	
Teramo-Giulianova		
Sulmona-Carpinone	Chiusa 2011	
Termoli-Campobasso-Bosco Redole		
...		

La maggioranza delle linee dell'elenco del 1985 è caduta sotto i tagli del 2010-2012.

Fortunatamente la Lombardia già allora aveva poche linee critiche. **Non ne ha chiusa nessuna.** Ne ha potenziate molte. Gli effetti sul numero di viaggiatori si sono visti

# Dare qualità = avere più viaggiatori

La linea **Monza-Molteno-Lecco** era nell'**elenco da chiudere** del 1985.

Regione Lombardia ha potenziato il servizio e lo ha **prolungato a Milano**.

Nel 2011 sono arrivati **11 moderni treni GTW 4/12** di Stadler, acquistati dalla Regione (**65 mil. Euro**) che hanno totalmente sostituito le automotrici degli anni '70.

I **viaggiatori** al giorno sono saliti dagli iniziati 8000 agli attuali **14.000 (+75%)**.



ALn 668.1021, Moiana (CO), 21/1/2012 - Giorgio Stagni

Automotrice Fiat del 1978  
(fino al 2011)



ATR 125.004, Biassono-Lesmo Parco (MB), 14/3/2012 - Giorgio Stagni

Nuovo treno Stadler GTW  
(dal 2011)



# Strutturare il servizio = avere più viaggiatori

La direttrice linea Milano-Chiasso è stata progressivamente strutturata, con l'introduzione delle **Linee S**: **S9** **S11**

*Il risultato:*

- oggi un treno ogni **30'** quasi tutto il giorno (ogni **15'** nell'area suburbana più vicina a Milano)
- da 16.000 a **48.000** passeggeri al giorno = **+185%**



# Informare = far crescere i viaggiatori



- un buon servizio
  - una battaglia commerciale prima di tutto sul **prezzo**
- ma soprattutto:*
- un'ottima campagna pubblicitaria: **"è il treno che fa la differenza"!**

*Se lo fa .italo, perché non dovrebbe provarci anche il trasporto regionale?*

---

# Riassumiamo i nostri spunti di riflessione

- Sistema sussidiato: deve essere efficace
- Congestione stradale = competitività TPL
- Prezzo della benzina = competitività TPL
- Sistema ordinato = sistema efficace
- Trasporto pubblico: un linguaggio comune
- In un sistema sussidiato, la crescita ha un prezzo
- Chiudere o costruire? La dismissione crea dismissione
- Dare qualità = avere più viaggiatori
- Strutturare il servizio = avere più viaggiatori
- Informare = far crescere i viaggiatori



# Perché la disfatta?



# Tagliare o investire? Attenzione ai falsi miti

Una visione “ridimensionatrice” del TPL propone strategie incoerenti, che non devono ingannare. Eccone alcune:

- Razionalizzare il TPL per ***liberare risorse finanziarie*** per il miglioramento dei servizi.  
E' sostanzialmente utopico. La razionalizzazione (cioè il taglio) libera risorse assolutamente modeste, del tutto inadeguate a migliorare il servizio “dove serve”. Inoltre significa quasi sempre tagliare al Sud per finanziare il Nord.
- Dare risorse “in premio” ***alle regioni che hanno effettuato la riprogrammazione dei servizi.***  
La “riprogrammazione” è intesa come tagliare i servizi (inutili?). Ma in questa accezione, significa dare più risorse a chi ha tagliato, il che è in palese contraddizione
- Definire ***indicatori di performance*** come posti-km offerti, frequenze, velocità commerciale, puntualità e soppressioni, ecc.  
E' ancora utopico. Migliorare questi indicatori *ha un costo*: non è certamente gratis, né tanto meno lo si ottiene tagliando risorse e servizi. **Per far crescere il TPL** (sussidiato per definizione) **bisogna immettere risorse nel sistema.**



# Perché la disfatta?

*Come è possibile che si sia andati così rapidamente verso la disfatta della ferrovia (e del resto del trasporto pubblico)?*

*Ecco tre chiavi di lettura:*

- **incompetenza, incapacità, ignavia** della pubblica amministrazione, a livello politico e tecnico
- **assoluta “trasparenza” del gruppo FS:**
  - **RFI** si è tirata fuori da qualsiasi strategia commerciale, perché il loro compito “è solo far andare i treni”
  - **Trenitalia** non ha mai avuto un ruolo propositivo e ha sposato la teoria “noi facciamo quello che ci chiedono le Regioni”
- **i viaggiatori**, nel costante deterioramento del servizio, hanno finito con il **perdere qualsiasi contatto con la ferrovia**, ormai privata della sua utilità ed esclusa dal tessuto sociale ed economico dei piccoli centri  
Crisi economica negativa, insensibilità dell'opinione pubblica, poche proteste, e persino il rischio che gli amministratori ne escano come risparmiatori, che hanno limitato la chiusura alle sole “ferrovie inutili”



## Un declino senza rimedio?

**A costi minori è quasi impossibile costruire un servizio migliore.** Al più si potranno "limitare i danni".

Il servizio è sussidiato (*anche se esistesse un ipotetico operatore privato*): se lo si vuole far crescere, occorre prima di tutto **investire risorse pubbliche**. Solo così aumenteranno i viaggiatori.

Se la scelta è *"non spendere più nemmeno quello che si spende oggi"* **non c'è alternativa**. Si può solo chiudere.

- L'alternativa proposta nel 2012 per **Torre Pellice** (tenere i treni nelle ore di punta) conserva la maggior parte dei costi vivi di produzione, perdendo comunque attrattività e rendendo meno efficiente l'infrastruttura (meno treni la usano).
- L'alternativa di **Varallo** di settembre 2013 (1 solo treno in circolazione) **minimizza il costo di produzione** ma probabilmente perde qualunque utilità per i viaggiatori.
- Una qualsiasi forma di "metropolitana leggera" o "**tram-treno**" può essere positiva ma *presuppone un aumento di frequenza* (oltre a investimenti infrastrutturali) e quindi non può costare di meno.



# Chiudere linee

Quasi tutte le linee chiuse nel 2011-2012 avevano un **problema oggettivo di utenza**.

Ma chiuderle era la soluzione migliore?

**Era l'unica?**

E quanta cura vi hanno posto gli enti locali, le comunità, i cittadini, prima di arrivare a questo punto?

**Che cosa vogliono gli italiani?**



## Le soppressioni casuali

Ogni giorno una, due o tre coppie di treni vengono soppresse, **sempre in orari diversi, senza preavviso** e ovviamente senza giustificazione.

Applicato sulla Novara-Varallo nell'estate 2013; sulla Ceva-Ormea, Cuneo-Saluzzo, Cuneo-Mondovì e altre linee nella primavera 2012.



- Nulla è stato più efficace delle soppressioni casuali **per allontanare i viaggiatori**. *E' impossibile supporre una qualunque idea di buona fede in chi le ha scientificamente praticate.*



# L'importante è che costi

Nuovi cartelli di stazione installati su tutta la Castagnole-Alessandria, **tre settimane prima della chiusura.**

E poi

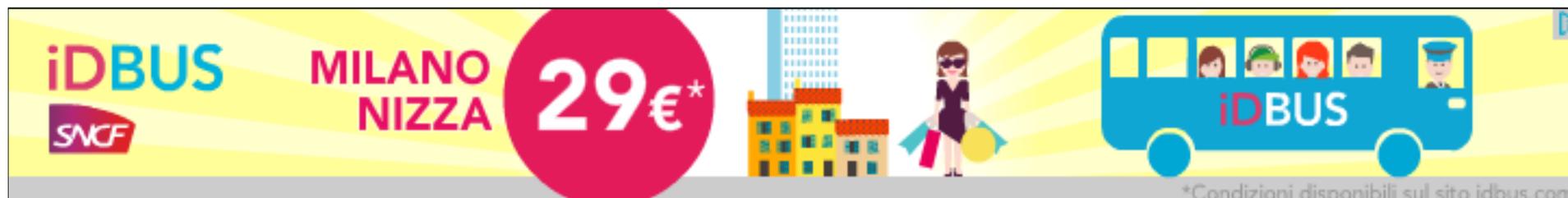
- sistemi di sicurezza appena completati
- nuovi impianti di telefonia GSM
- cartelli ovunque
- armamento rifatto
- ...



- Le linee chiuse in Piemonte nel 2010-2013 sono state usate dal gestore dell'infrastruttura come "mucche da mungere" **fino all'ultimo giorno.**



## E intanto ai nostri confini...



I servizi internazionali crollano uno dopo l'altro come scelta strategica di **dismissione**, creando una **"cortina di ferro"** senza precedenti nella storia delle ferrovie italiane:

- **frequenza dimezzata** sul Sempione e sul Gottardo
- **scomparsi** i valichi di Villa Opicina e di Modane (eccetto i TGV)
- a Tarvisio e Ventimiglia si passa... in **bus** (gestiti dalle ferrovie austriache e francesi, in sostituzione di precedenti treni). *Un servizio internazionale da Ventimiglia dovrebbe ripartire nel 2014*
- tagliati quasi tutti i servizi notturni

**Il treno rinuncia progressivamente a interi segmenti di mercato. Quasi tutti, tranne l'AV.**

*In questo contesto, chi avrà il coraggio di puntare al trasporto regionale?*



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

*Per saperne di più:*



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