



Memoria integrativa dell'audizione Commissione Trasporti 20 ottobre 2020

Questa memoria rappresenta un compendio ed una integrazione rispetto a quanto relazionato da Stefano Lantieri, referente per le tematiche della mobilità e dei trasporti del WWF Liguria in sede di audizione informale della Commissione Trasporti della Camera in data di martedì 20 ottobre 2020, inerente il tema del contratto tra MIT e Trenitalia 2017-2026 e la "Risoluzione Ficara 7-00488".

Il tema del servizio media e lunga percorrenza sussidiato dallo Stato è un tema molto importante, anche se forse non adeguatamente considerato dai media nazionali, e rappresenta in particolare per alcune aree italiane un servizio fondamentale. Di seguito i punti principali affrontati nell'audizione e che vengono qui ripresi e parzialmente ampliati.

1) giudizio parzialmente positivo sul CdS 2017-2026, rispetto alla inversione di tendenza della riduzione del servizio.

La relazione CIPE 2017¹ evidenzia in modo chiaro la situazione negativa che si era venuta a determinare dal 2012 al 2016, con la pesante riduzione del servizio erogato.

E il dato della riduzione del servizio è oggettivamente drammatico, se si pensa che nel 2009 si era di fronte a 33 Mln km anno, quando nel 2016 si scende a 23 Mln km anno. **10 milioni di km anno in meno**, con una riduzione del 30%.

Tutto questo ha determinato, oltre ad una ovvia riduzione dell'offerta complessiva, anche alla scomparsa del servizio in alcune aree del paese. Va detto che questa tendenza era cominciata in precedenza, emblematica in questo senso la sparizione del servizio IC giorno sulla direttrice Torino-Milano-Verona-Venezia. Dalle 5 coppie di IC giorno dell'inverno 2005, passiamo a 4 dell'autunno 2008 con "IC plus", alla completa scomparsa nell'inverno 2010 e alla ricomparsa di 3 coppie dell'inverno 2011 ma con Frecciabianca. Attualmente, la tratta è percorribile o con Frecciarossa (ma sempre con almeno un cambio) oppure con la combinazione regionale + Frecciarossa, oppure utilizzando 3 regionali/regionali veloci. Non esiste quindi più alcuna forma di trasporto pubblico diretto sussidiato a livello nazionale sulla direttrice.

La stessa Relazione CIPE 2017 evidenzia come a fronte del taglio del servizio IC vi sia stata una crescita del servizio "AV", e non si può dimenticare come da decenni sia in corso la politica di taglio dei cosiddetti "*rami secchi*"², che ha avuto come conseguenza negativa (oltre ai tagli stessi) anche quella della concentrazione di traffici promiscui solo su alcune direttrici, rischiando di saturarne la capacità, e con la contestuale sotto-utilizzazione di linee importanti (ad es la To-Sv).

Dal 2017 e con il nuovo CdS si registra un incremento di offerta, che rispetto al 2016 vede un aumento di 1,8 Mln km anno, interrompendo quindi una tendenza negativa. (2016 = 23,4 Mln km anno; 2017 = 25,2 Mln km anno circa).

Ma occorre ricordare che pur in un contesto positivo di incremento complessivo del servizio, non sono mancate criticità, quali tagli al servizio in realtà specifiche.

Con il 2017 sono state ad esempio cancellate 2 coppie di IC To<>Ge³. Trenitalia ha giustificato la scelta a causa

1 "Relazione Informativa annuale sul Contratto di servizio con Trenitalia SpA per il trasporto di passeggeri a media e lunga percorrenza 2017-2026 e Report sul Contratto di servizio 2009-2016", 22 febbraio 2018. E' tra la documentazione reperibile alla pagina del sito del MIT dove è presente anche il CdS 2017-2026.

<<https://www.mit.gov.it/documentazione/contratto-relativo-ai-servizi-di-trasporto-ferroviario-passeggeri-di-interesse-0>>.

2 Tra i casi più recenti ed eclatanti quello del taglio delle linee secondarie piemontesi, che ha portato complessivamente alla chiusura o sospensione del servizio per 14 linee.

3 Nello specifico vengono cancellati gli:

IC 502, in partenza da Genova Brignole alle 07:50 e in arrivo a Torino Porta Nuova 09:55,

IC 512, in partenza da Genova Brignole alle 16:40 e in arrivo a Torino Porta Nuova 18:40,

della bassa frequentazione di tali treni, parlando di "40 passeggeri a bordo", senza aver sembra predisposto adeguate contromisure per contrastare la dichiarata bassa frequentazione di tali treni⁴, cadendo forse nell'equivoco di non vedere nell'offerta (che potrebbe essere inadeguata) una possibile causa di mancata o insoddisfacente risposta dell'utenza. Al taglio di tali IC è stata fornita in seguito risposta con un intervento di *parziale* integrazione del servizio regionale da parte della Regione Piemonte⁵.

In conclusione, dato positivo del CdS 2017-2026 l'aver interrotto una tendenza di decremento del servizio, **ma occorre perseguire l'obiettivo di un ulteriore incremento di servizio**, per ritornare a valori prossimi a quelli del 2009, mentre il CdS nell'orizzonte temporale della sua validità prefigura una stabilità del servizio offerto.

A titolo di esempio, e di come il contratto nazionale "pesi" - chilometricamente parlando - relativamente poco sul complesso del servizio pubblico sussidiato, e quindi non sia così peregrino ipotizzarne un incremento, si pensi che esso vale in termini di km erogati (25,2 Mln km anno) un po' di più di un contratto di servizio regionale (pur molto importante) come quello della Toscana (23 Mln km anno).

E complessivamente, se si considerano i chilometri di tutti i contratti regionali, si può constatare come il CdS nazionale sia in termini di km di produzione meno del 15% della somma della produzione di servizio di tutti i CdS ferroviari regionali (considerando anche Lombardia con Trenord, Trento, Bolzano, Emilia Romagna con TPER/Trenitalia e Puglia con Ferrovie Sudest e altri contratti ferroviari di minore entità)⁶.

2) importanza del servizio IC diurno come risposta ad una domanda di mobilità con una sua specificità

Il CdS copre fondamentalmente 3 macro aree di servizio, il servizio notturno, una lunga percorrenza propriamente detta ed un servizio definibile come media percorrenza.

In particolare l'ultimo servizio copre una domanda di mobilità che è rimasta in parte "scoperta" dalla progressiva regionalizzazione del servizio, e che ha visto in linea generale la frammentazione delle tratte con l'attribuzione della competenza delle regioni e i contratti di servizio regionali.

Se vediamo la situazione del servizio di una quindicina di anni fa⁷, vediamo che esistevano ancora una serie di relazioni dirette tra differenti realtà regionali "interregionali", gestite appunto dai treni Interregionali (IR) ad esempio Savona<>Pisa o Torino<>Pisa o Torino <> La Spezia, o ancora IR Milano<>Venezia. In diversi casi queste relazioni o si sono ridotte, o hanno addirittura lasciato il posto a soluzioni con cambi e aggravio dei tempi di percorrenza.

Il trasporto su ferro per sua natura dovrebbe garantire l'interoperabilità logistica e l'integrazione della rete e dei servizi, cosa che la progettazione originaria dell'AV (poi corretta in AC) non ha favorito, drenando oltretutto una grande quantità di risorse dall'adeguamento e potenziamento delle linee *ordinarie*. E sono proprio tali linee, dove si concentra la stragrande maggioranza dell'utenza, che anzi hanno sofferto in alcune aree del paese (quando non di una vera e propria chiusura) di una deleteria politica di "depotenziamento infrastrutturale" nota con la denominazione di "*rete snella*"⁸, che non ha ancora visto ad oggi un'inversione di tendenza.

In definitiva: quale ruolo per il servizio IC? "parente povero" dell'Alta velocità o *piuttosto non invece l'anello mancante che va a coprire un fascia di servizio e di utenza non coperta* - se non in rari casi - né dal servizio in carico alle regioni né da quello AV e quindi necessitante un implemento?

3) maggiore integrazione tariffaria ed oraria con il servizio regionale

In un'ottica di valorizzazione del servizio media/lunga percorrenza occorre una maggiore e più attrattiva politica di integrazione con il servizio regionale. Integrazione di servizio, quindi di orari, e tariffaria.

IC 515, in partenza da Torino Porta Nuova alle 14:05 e in arrivo a Genova Brignole alle 15:59,

IC 521, in partenza da Torino Porta Nuova alle 18:40 e in arrivo a Genova Brignole alle 20:43.

4 Repubblica edizione Genova, 2 febbraio 2017, "Ma i pendolari protestano: «Altri tagli per Torino»"

5 Va ancora detto di ipotesi di cancellazione degli IC sulla tratta To<>Ge, si era parlato anche in passato, nel 2014. Vedasi ad esempio: "Treni, meno intercity più regionali" Il Secolo XIX, giovedì 9 gennaio 2014.

6 Fonte: computo dei programmi di esercizio dei singoli contratti.

7 Ad esempio orario Trenitalia dicembre 2004 dicembre 2005.

8 Politica che ha comportato a titolo esemplificativo la rimozione dei *binari di precedenza* (terzi binari) in linee a doppio binario e *dei binari di incrocio* (secondi binari) nelle linee a binario singolo: tutto questo a detrimento della capacità e prestazione delle linee.

In quest'ultimo senso assume importanza notevolissima se non addirittura elemento di necessità **la salvaguardia della "carta tuttotreno"**, attiva in 9 regioni, e che permette l'utilizzo di IC/ICN e FB (con differenziazioni da regione a regione) agli abbonati regionali per la tratta oggetto dell'abbonamento⁹.

Tempo addietro era infatti circolata voce di possibile decisione "ufficiosa" da parte di Trenitalia di dismissione della carta, iniziativa che avrebbe pesantissime ripercussioni sugli utenti¹⁰.

Non solo è auspicabile un intervento di "moral suasion" da parte del MIT presso Trenitalia affinché non venga messa in discussione questa modalità tariffaria, ma occorre che la carta tuttotreno diventi invece elemento strutturale all'interno del CdS nazionale, pur lasciando facoltà alle regioni di ampliare opportunità e vantaggi della carta stessa.

È peraltro necessario, ragionando in termini più generali, un implemento dell'integrazione tariffaria e un approccio differente rispetto alle politiche delle tariffe.

Occorre vedere le integrazioni tariffarie e le cosiddette "agevolazioni" non come uno "sconto" agli utenti, una sorta cioè di "concessione", ma come strumento di fidelizzazione dell'utenza e di promozione dell'utilizzo del trasporto pubblico, che, oltre ad assolvere a quello che dovrebbe essere un obiettivo di sostenibilità ambientale (utenti fidelizzati = utenti che si muoveranno più preferibilmente con il mezzo pubblico e in prospettiva meno utenti che useranno un mezzo privato motorizzato) può in ultimo portare anche ad un saldo economico positivo (più utenti = più entrate da tariffa).

Una "visione" diffusa a livello italiano è invece quella del "minore introito" (e quindi da rimborsare) da parte dell'impresa ferroviaria, e di ulteriore esborso (quindi onere tout-court) da parte dell'Ente Pubblico¹¹. Un approccio di questo tipo porta facilmente a non promuovere adeguatamente forme di integrazione tariffaria (o di promozione tariffaria) se non a scoraggiarle, oppure a sussidiarle più di quanto sia necessario.

Vale invece la pena di dare un'occhiata a quanto succede nel resto d'Europa, ed è interessante citare l'esempio dell' "abbonamento generale" (AG) presente in Svizzera che permette la libera circolazione su praticamente tutti i mezzi pubblici della Confederazione¹², validità un anno, al costo (corrispondente in termini di potere d'acquisto) ai nostri poco più di 1000 euro e che esiste anche in varianti aziendali che pesano ancora meno sulle tasche degli utenti (quando per fare un esempio, il solo abbonamento annuale ferroviario regionale ordinario di seconda classe da Genova Brignole a Ventimiglia, 154 km, è di 1.163 euro¹³). Sempre in Svizzera è presente l'opportunità del cosiddetto "**abbonamento metà prezzo**" che permette al costo di 185 Franchi anno, di viaggiare anche in questo caso su praticamente quasi tutti i mezzi pubblici del territorio elvetico, appunto a metà prezzo¹⁴. Interessante (anche se meno in rapporto alla Svizzera) l'esempio tedesco con le cosiddette "**BahnCard**" 25, 50 o 100, che offrono a seconda del tipo di carta rispettivamente 25, 50 o 100% di sconto¹⁵. Ovviamente si tratta di esempi, senza la pretesa di dare una panoramica esaustiva (che meriterebbe un documento a sé) sul tema dell'integrazione tariffaria del TPL a livello europeo.

Non deve o non dovrebbe in definitiva ricadere (o comunque ricadere il meno possibile) sull'utenza la complicità della gestione dei differenti treni sussidiati, nazionali e regionali, nonché l'ulteriore differenziazione tra treni

9 La carta Tuttotreno interessa al momento (con varianti sia di validità che di "copertura treni" da regione a regione): Piemonte, Liguria, Lombardia, Toscana, Umbria, Emilia-Romagna, Marche, Lazio e Puglia.

<[https://www.trenitalia.com/it/informazioni/la guida del viaggiatore/gli abbonamenti ditrenitalia.html#7](https://www.trenitalia.com/it/informazioni/la_guida_del_viaggiatore/gli_abbonamenti_ditrenitalia.html#7)>.

10 Vedasi ad esempio: <<https://www.viverepesaro.it/2020/01/09/treni-pendolari-biancane-carta-tutto-treno-valida-fino-a-scadenza-prosegue-l'impegno-della-regione-per-mantenere-le-agevolazioni/763126/>>, o

<https://genova.repubblica.it/cronaca/2019/11/08/news/diamo_a_berrino_quello_che_e_di_berrino-240502320/>.

11 "Resta fermo che Trenitalia si riserva di non aderire a nuovi progetti di integrazione e/o di recedere dalle integrazioni tariffarie e/o modali vigenti alla data del presente Atto, qualora le stesse risultino economicamente penalizzanti per Trenitalia e la Regione non si impegni formalmente a compensare i minori introiti". Questa dicitura, identica o in forma simile, è presente in numerosi contratti di servizio regionali. Tra i tanti, a titolo di esempio: **Trenitalia-Lazio 2018-2032** (pag. 16); **Trenitalia-Veneto 2018-2032** (Allegato A pag. 14); **Trenitalia-Marche 2015-2023** (Articolato, pag. 27); **Trenitalia-Puglia 2018-2032** (pag. 17).

12 Vedasi per maggiori informazioni : <<https://www.sbb.ch/it/abbonamenti-e-biglietti/abbonamenti/ag.html>>. È importante sottolineare il costo in rapporto al poter d'acquisto. Vanno rapportati i 3.860 Franchi (prezzo di un AG ordinario adulti per 1 anno) con quello che in Svizzera è uno stipendio basso, intorno ai 3000/3500 Franchi mese, corrispondenti circa ai nostri 1000 euro mensili. Come scritto sopra esistono comunque formule aziendali dell'AG ad un costo inferiore e ulteriori combinazioni (giovani, ragazzi, studenti, famiglie, disabili, ecc.) e possibilità di rateazione mensile.

13 Fonte: allegato 6, "Sistema Tariffario" CdS regione Liguria Trenitalia 2018 – 2032, pagina 21.

14 Vedasi per informazioni: <<https://www.sbb.ch/it/abbonamenti-e-biglietti/abbonamenti/meta-prezzo.html>>.

15 <<https://www.bahn.com/it/view/offerte/bahncard/bahncard.shtml>>.

sussidiati e "treni a mercato", e dovrebbe essere ovvio che l'integrazione (vista appunto come forma di promozione e di marketing teso ad accrescere l'utenza) non può essere la somma delle singole tariffe sia pur riunite in unico titolo di viaggio, in quanto essendo strumento che porta tendenzialmente ad un incremento del numero degli utenti porta anche ad un incremento dei ricavi da tariffa¹⁶.

4) sostegno ai "treni notte"/ ICN come alternativa ambientalmente sostenibile al trasporto aereo low-cost

Uno dei servizi oggetto del CdS 2017-2026 è quello degli Intercity Notte (ICN). Il servizio dei treni notte/ICN ha visto in Italia un ridimensionamento negli ultimi decenni, anche forse in qualche modo sulla scorta della della convinzione che si tratti di un servizio destinato all'estinzione, sorpassato, in favore del trasporto aereo "low-cost".

Nella "risoluzione Ficara" viene tuttavia correttamente evidenziato come sia in atto già da alcuni anni una "rinascita" praticamente in tutta Europa dei treni notte, dal Nord Europa¹⁷ alla Mitteleuropa, sia come servizio interno che internazionale. Tale servizio risulta in parte sussidiato (ad esempio dall'Austria¹⁸) e anche la Svizzera, grazie alle recenti normative per il contrasto al surriscaldamento globale e per la riduzione delle emissioni¹⁹, sostiene tale servizio.

In alcuni paesi, specialmente dell'Est, non ha mai avuto il declino che si è visto in Italia, e in altri, come si è detto, è in crescita.

Anche la Germania, negli anni passati fautrice di una dismissione di tale servizio, sembra voler ritornare sui suoi passi²⁰.

Insomma, non si vede perché anche in Italia non possa accadere quanto sta accadendo nel resto d'Europa, nell'ottica di un sostegno ad una modalità di trasporto ambientalmente sostenibile e di riduzione delle emissioni.

5) Ulteriori considerazioni

Nel corso dell'audizione non sono stati affrontati altri temi relativi al CdS, che certamente rappresentano delle criticità significative, tra tutte la questione del **rinnovo del materiale rotabile**²¹ e il tema delle **penali**, sul quale si sono soffermati altri interventi.

E' certamente da sottolineare che l'impegno economico pubblico è significativo, attestandosi annualmente dal 2018 fino al 2026 su 365.922.703,00 € , per un importo complessivo del corrispettivo pubblico nei 10 anni di validità del contratto di circa **3,6 miliardi di €** (3.641.227.030) e un'analisi del rapporto esistente tra corrispettivo e costi operativi è senz'altro meritevole di ulteriore approfondimento.

Si da disponibilità come WWF ad affrontare successivamente anche i temi di cui sopra, in caso di ulteriori audizioni o dell'istituzione di "*...un tavolo tecnico di esperti, con la partecipazione delle associazioni di consumatori [...]*" come auspicato dalla "Risoluzione Ficara", cui si chiede siano invitate anche le associazioni ambientaliste.

16 E quindi di conseguenza ad una ricalibrazione/riduzione del corrispettivo pubblico, al fine di evitare una "compensazione eccessiva" dell'Impresa, in coerenza con quanto previsto dal regolamento n. 1370/2016 dell'UE.

17 C'è numerosa informazione reperibile in rete. Un esempio per tutti, relativamente al nord Europa, quello della Finlandia: <<https://www.vr.fi/en/timetables#night-train-timetables>>.

18 le ÖBB (Österreichische Bundesbahnen, le ferrovie austriache) investono 500 milioni in nuovi treni notturni, si legga in proposito: <<https://ferrovie.info/index.php/it/archivio/archivio-news-2015/13-treni-reali/15213-ferrovie-austria-nuovi-nightjet-in-arrivo-anche-per-i-treni-notturni-in-italia>> o l'intervista al direttore delle ÖBB: <<https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/wie-der-oebb-die-spitzenstellung-im-nachtverkehr-ausbaut-16836462.html>> che "sogna" notturni per Parigi.

19 La legge è stata approvata nel giugno 2020. <<https://www.rsi.ch/news/svizzera/Approvata-la-legge-sul-CO2-tt13124604.html>>.

20 Si veda ad esempio il documento "*International high-speed and overnight rail services to promote climate change mitigation*" del Ministero Federale dei Trasporti e delle Infrastrutture Digitali , del 21 settembre 2020, scaricabile al <<https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/K/innovative-rail-transport-overnight-21-09-2020.pdf?>>.

21 E' recente la notizia del "*bando di gara indetto dall'azienda per l'affidamento dei lavori di progettazione, fornitura e installazione di un nuovo impianto per la lateralizzazione delle porte di salita su 597 veicoli della Divisione Passeggeri Long Haul [...]* Il sistema di lateralizzazione permette al macchinista, dalla locomotiva o dalla carrozza pilota, di gestire il funzionamento delle porte del convoglio (apertura, chiusura, blocco, sblocco) anche solo da un lato [...]" . Da "Ferrovie.it", 13 novembre 2020.

6) Conclusioni

Condivisibile tra le finalità della “Risoluzione Ficara” quella di *“adottare iniziative per reintrodurre il parere delle Commissioni parlamentari competenti sul contratto di servizio pubblico tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Trenitalia SpA e sui relativi aggiornamenti”*. È certamente auspicabile venga reintrodotta una forma di controllo, trattandosi di un contratto che determina per diversi anni il funzionamento di un servizio pubblico importante per i cittadini.

Sarebbe anzi auspicabile che questo controllo avvenisse anche per i CdS regionali.

Può forse sembrare in parte fuori tema rispetto all'oggetto dell'audizione, ma in realtà, se in un caso il committente è il MIT, e nel caso dei CdS per il trasporto ferroviario a carattere regionale sono le regioni o le province autonome, nella stragrande maggioranza dei casi trattasi di affidamenti diretti a Trenitalia, che come sottolineato anche nella “Risoluzione Ficara”, è un'azienda pubblica parte di un gruppo pubblico controllato dallo Stato.

Ed è ulteriormente doveroso tale controllo sui CdS regionali stante la disparità esistente tra i diversi contratti, che pongono seri dubbi sulla parità di trattamento nei confronti dei cittadini. E non si parla solo di maggiore o minore rispondenza alle aspettative dei cittadini rispetto al servizio, ma di disparità spesso eclatante in termini di requisiti minimi di trasparenza, per cui a fronte di contratti che risultano essere esemplari da questo punto di vista (come ad esempio il CdS della Toscana o della Sicilia) abbiamo 2 contratti, come quello **ligure 2018-2032** o quello del Piemonte tra l'Agenzia della Mobilità Piemontese (**AMP**) e **Trenitalia 2017-2020, che risultano in ampie parti coperti da vincolo di riservatezza**, con interi allegati (per usare questa brutta denominazione) “*secretati*” e privi delle informazioni anche minime rispetto a tutta una sete di dati necessari per valutare nel merito tali contratti.

E la cosa risulta ancora più stupefacente se si considera che invece lo stesso CdS nazionale, oggetto della “Risoluzione Ficara” e dell'audizione, non presenta parti soggette a vincolo di riservatezza, ed il Piano Economico Finanziario (PEF) risulta del tutto “trasparente”, cosa che invece non accade con i sopracitati CdS regionali.

La questione della “secretazione” degli allegati (almeno per quel che riguarda il Cds della Liguria) è già stata oggetto di un'interrogazione parlamentare²².

Più in generale, in una estensione ideale della risoluzione, occorrerebbe una riflessione ed una verifica del ruolo stesso e delle modalità di azione attribuite al Gruppo FS da parte dello Stato e del MIT.

Anche se la presente situazione di emergenza sanitaria può lasciare aperti degli scenari rispetto al ruolo del trasporto pubblico, rimane un'emergenza non meno contingente e pienamente rilevante in tutta la sua gravità, che è quella ambientale.

L'obiettivo imprescindibile della lotta ai cambiamenti climatici, cui il sistema dei trasporti può dare un contributo significativo, necessita una ridefinizione degli obiettivi in primo luogo di Trenitalia, coerentemente con l'ottica di un soddisfacimento delle necessità di mobilità dei cittadini, in sinergia e non concorrenza con il trasporto pubblico locale, in un quadro più generale di mobilità sostenibile, di sostenibilità ambientale e di piena trasparenza nei confronti dei cittadini.

23 novembre 2020

22 INTERROGAZIONE A RISPOSTA IN COMMISSIONE : 5/02451 presentata da TRAVERSI ROBERTO il 05/07/2019 nella seduta numero 203.