L'Italia che sfreccia e quella che pendola

L'Italia che sfreccia e quella che pendola

[Anna Donati](#)

L'Alta velocità accelera, ma anche i pendolari aumentano. Ogni 10 viaggiatori di Trenitalia, 5 sono del trasporto regionale, 2 della media-lunga percorrenza "lenta", 2 dell'Alta velocità e 1 degli intercity. Serve una Freccia Azzurra per il trasporto regionale e metropolitano

“13 dicembre 2009: termina il conto alla rovescia e si completa la rivoluzione della mobilità italiana. Con l'attivazione delle nuove tratte veloci Bologna-Firenze e Milano-Novara entra a pieno regime la “metropolitana veloce d'Italia”. Con queste parole enfatiche le Ferrovie dello Stato sul loro sito annunciano il viaggio inaugurale dell'Alta Velocità Torino-Salerno ed un forte potenziamento dei treni veloci a partire dal prossimo orario ferroviario. Ma proprio nella stessa settimana Legambiente ha lanciato la sua campagna [Pendolaria 2009](#), con cui ha monitorato lo stato dei “disservizi” e dei ritardi del trasporto regionale, coinvolgendo le numerose associazioni dei pendolari.

Secondo Trenitalia in questi undici mesi del 2009 l'Alta Velocità (d'ora in poi “AV”) ha trasportato circa 11 milioni di passeggeri che significa circa 33.000 utenti al giorno, e con la nuova offerta per il 2010 si aspettano di raggiungere circa 41.000 passeggeri ogni giorno, per un totale di 15 milioni di passeggeri/anno. Negli stessi giorni è stata lanciata dalle Ferrovie la gara per l'acquisto di 50 nuovi treni veloci del valore di 1,5 miliardi di euro, perché anche in questo caso la rete AV si avvia alla conclusione ma mancano i treni per il potenziamento dei servizi, proprio come per il trasporto regionale.

Un balzo significativo - non c'è che dire - di utenti veloci, per un servizio a prezzi di mercato e dalle percorrenze medie per viaggio assai elevate. Ma se confrontiamo questi numeri con i 2 milioni di pendolari che ogni giorno usano i treni regionali e metropolitani di Trenitalia (e che portano ogni anno ad un totale di 730 milioni di passeggeri/ anno) appare chiara la sproporzione di mezzi, risorse ed anche strategie delle ferrovie italiane.

Naturalmente bisogna pesare questi numeri assoluti di utenti con i chilometri medi percorsi in modo da avere un quadro realistico e veritiero di come viene utilizzata la rete di RFI (Rete Ferroviaria Italiana) ed i servizi di Trenitalia. Basta prendere i dati del bilancio 2008 di FS che quando analizza i passeggeri /km trasportati ogni anno arriva alle seguenti conclusioni: il 48,5% sono utenti del trasporto regionale e metropolitano (contratto di servizio con le Regioni), il 21% sono utenti della media e lunga percorrenza (non veloci, notturni, nord-sud, con sussidio pubblico), il 20% usano i treni veloci (a mercato), ed il 9% usano treni di media e lunga percorrenza senza sussidi (intercity).

Nello stesso bilancio FS viene spiegato che il fattore di riempimento di ogni treno è del 51% per la media e lunga percorrenza (senza distinguere tra treni lenti e treni veloci) mentre quello del trasporto regionale è del 31% a causa del fatto che il treno pendolare arriva in città stracolmo ma torna indietro vuoto. Dati utili anche per fare alcune valutazioni sul costo dei servizi offerti, ma che purtroppo non vengono approfonditi dal conto economico di FS-Trenitalia . Nello stesso Bilancio 2008 di FS si legge che i ricavi dal traffico passeggeri sono stati dalle tariffe pari a 2,732 miliardi di euro e quelli da corrispettivi per servizi locali ed universali pari a 2,270 miliardi di euro.

Quindi possiamo riassumere che ogni 10 utenti di Trenitalia, 5 sono del trasporto regionale, 2 della media e lunga percorrenza lenta, 2 usano l'alta velocità ed 1 utilizza il trasporto intercity.

Da numeri di questa portata ed anche dal loro valore in termini ambientali e sociali, sarebbe lecito aspettarsi una strategia efficace e convinta di rilancio di quantità e qualità del servizio regionale, nonché della sua integrazione con il treno veloce.

Resto convinta che se non miglioreranno i servizi urbani, metropolitani e regionali, la stessa Alta Velocità resterà un servizio inaccessibile e non avrà lo sviluppo che oggi FS si attende, perché accedere alle stazioni dei comuni capoluogo di regione in tempi rapidi e confortevoli con reti tramviarie, metropolitane e treni regionali sarà un fattore di successo anche del treno Alta Velocità, mentre con la propria automobile si resta congestionati nel traffico e solo un pubblico assai selezionato può permettersi il taxi o servizi di noleggio con conducente. In Campania per esempio anche un'indagine dell'ACAM, l'Agenzia regionale per la mobilità, sugli utenti AV ha dimostrato che su 10 utenti ben 6 arrivano in stazione con il trasporto regionale ed urbano, 2 utilizzano il taxi e 2 usano l'automobile, a conferma che per l'utente serve una rete veloce integrata e confortevole perché migliori complessivamente il suo viaggio.

Perché l'obiettivo del treno è fare concorrenza anche all'automobile e non solo al trasporto aereo come viene continuamente evocato dalla Freccia Rossa, dato che in Italia sono ormai - secondo l'ISTAT - 14 milioni i pendolari che ogni giorno si spostano per brevi distanze a stragrande maggioranza in automobile, congestionando, inquinando le aree urbane ed incrementando le emissioni di CO₂.

Ma anche nel trasporto pendolare ferroviario qualcosa si sta muovendo e c'è soltanto da augurarsi che tutto questo si traduca in miglioramento del servizio. Nel 2009 sono stati sottoscritti i nuovi Contratti di servizio con le regioni scaduti nel 2007, sulla base del prezzo a catalogo e di una norma voluta dal governo ed approvata dal parlamento, che ha autorizzato le regioni ad affidare direttamente a Trenitalia per sei anni rinnovabili di altri sei i Contratti di servizio. Questa norma, criticata dai fautori delle gare e dei benefici della concorrenza, è stata invocata da Trenitalia per assicurare una continuità dei ricavi per consentire l'acquisto con "risorse proprie" dei treni per i pendolari (oltre che sventare l'ingresso di nuovi operatori in Italia secondo la tipica resistenza del monopolista...).

A seguito della norma e dei Contratti di servizio sottoscritti con le Regioni, è stata bandita da FS a settembre una gara per due miliardi di investimenti sui treni regionali (1,5 da risorse "proprie" di FS e 0,5 da risorse previste da leggi). La gara è in corso ed una volta affidata se tutto procederà senza intoppi e ricorsi i treni cominceranno ad arrivare a partire dal 2012. E' certamente un passo in avanti concreto ma siamo ancora ben lontani dai famosi 1.000 nuovi treni per i pendolari che servirebbero e che costano complessivamente 6,4 miliardi di euro: siamo circa al finanziamento di un terzo di quanto sarebbe necessario per migliorare la qualità e quantità dei treni per i pendolari.

Le stesse risorse per il Contratto di servizio che annualmente sono state assegnate alle regioni dal governo ed approvate con norme di finanziamento, ammontano 1.440 milioni di euro per l'anno 2009, e sono il risultato di un'estenuante battaglia condotta dalle regioni. Risorse ridimensionate rispetto al 2008 quando le risorse attribuite per i Contratti di servizio regionali sono state 1.712 milioni di euro, secondo quanto scritto nel Conto Economico del Gruppo Ferrovie dello Stato, che in parte nel 2009 sono state integrate con risorse delle regioni sia per i servizi che per il materiale rotabile, che in parte saranno recuperati con azioni di riduzione dei costi da Trenitalia, e infine che in parte significano riorganizzazione dei servizi (per esempio maggiori servizi per i giorni lavorativi ma più tagli per il sabato e la domenica).

Quindi nonostante le promesse si finanzia e si lavora per mantenere gli attuali servizi di Trenitalia per il trasporto regionale, in barba alle tante promesse di potenziamento del servizio locale sulle reti liberate dai treni veloci. Al momento di questa strategia non c'è traccia da parte del governo Berlusconi così come non c'è stato un riscontro significativo da parte del governo di centrosinistra. E pensare che nel Piano Industriale di FS 2007/2011 (condiviso dall'azionista, c'è scritto nel Bilancio 2008 di FS ma mai approvato dal Tesoro e dal governo!) si punta ad un incremento dei servizi sia ad Alta Velocità che nel Trasporto Regionale e nelle grandi aree

metropolitane con un incremento del corrispettivo di servizio pubblico che avrebbe bisogno al 2011 di circa 548 milioni di euro/anno in più per potenziare l'offerta. Al momento le risorse non aumentano, anzi si ridimensionano.

Tra tutte le Regioni va sottolineata la scelta innovativa del Piemonte, che ha deciso di procedere con l'affidamento dei servizi del trasporto regionale mediante una gara, dato che non ha trovato un'intesa con Trenitalia su quantità e qualità dei servizi offerti. Si sta avviando quindi a fare gare su più lotti ed intanto nelle more della gara starebbe trattando un contratto ponte con Trenitalia della durata di due anni. Anche in passato la Regione Emilia Romagna ha affidato il servizio mediante gara ma che è stata vinta da Trenitalia, rimasta praticamente alla fine l'unica concorrente.

Sarà molto interessante per tutti vedere il risultato della gara del Piemonte, se riuscirà a portare nuovi operatori in Italia capaci di fare un buon servizio secondo l'ammontare dei corrispettivi fissati dal governo per ciascuna Regione o come ritiene l'AD di FS Mauro Moretti polemizzando con la Presidente della Regione Mercedes Bresso, se è impossibile fare servizi di qualità a queste condizioni citando il contributo di Francia e Germania decisamente superiori per il trasporto locale.

Il problema delle risorse esiste di sicuro per l'incremento dei servizi ma non può sempre essere addotto a giustificazione per puntualità, soppressioni e pulizia dei treni locali. Infatti anche tutte le Regioni che hanno sottoscritto il nuovo Contratto di servizio hanno preteso di fissare obiettivi di puntualità e pulizia decisamente migliori di oggi, si stanno attrezzando per migliorare il sistema dei controlli sui treni e sulle stazioni, e stanno imparando ad ascoltare e consultare la voce dei pendolari. In Campania per esempio Trenitalia ha deciso di puntare su di una nuova società di pulizie tedesca, la Dussmann, e si cominciano a vedere i primi risultati. La regione Toscana, con il suo memorario cadenzato e gli investimenti sul materiale rotabile, ha un livello di soddisfazione dell'utenza del 78%.

Una novità è rappresentata anche dalla nuova Società regionale ferroviaria della Lombardia voluta dal presidente Formigoni che ha siglato un patto con Trenitalia e le Ferrovie Nord per costituire una società con una partecipazione paritaria del 50%, con 375 milioni di euro/annui di corrispettivo per sei anni, con 105 nuovi treni in consegna pagati dalla Regione e 600.000 pendolari al giorno da gestire. L'obiettivo è quello di integrare meglio i servizi e migliorare l'efficienza della spesa pubblica nel trasporto locale.

Ma dopo il pendolare locale tanto bistrattato e così poco remunerativo per Trenitalia è in arrivo una nuova specie di pendolare ad Alta Velocità, che va e viene in giornata tra Roma e Napoli, tra Torino e Milano, tra Bologna e Firenze, e che già ha cominciato la sua protesta. Il nuovo orario ferroviario in vigore dal 13 dicembre (probabilmente a causa della scarsità di materiale rotabile) ha pochi servizi mattutini e serali per lavoratori (per esempio tra Torino e Milano), aumenta il prezzo della seconda classe (fino al 30%), c'è una oggettiva difficoltà a prenotare "obbligatoriamente" il posto da pendolare abbonato all'AV, esclude città intermedie dalle fermate (esempio Caserta e Benevento) in avvicinamento a Roma da Bari.

Aumentano dunque i pendolari sia del Trasporto Locale e sia dell'Alta Velocità, anzi spesso sono gli stessi utenti che utilizzano i diversi servizi in modo integrato: deve quindi aumentare l'impegno e la voglia di FS, di Trenitalia, di RFI, del governo e delle regioni per migliorare il servizio dalla parte dell'utente. Dopo la Freccia Rossa e quella d'Argento, è bello immaginare che arrivi per i pendolari una Freccia Azzurra.

Si