

LA LEGGE DI STABILITA' 2015 ESTENDE I FONDI A TUTTE LE IMPRESSE FERROVIARIE MERCI

La Redazione

La Legge di Stabilità 2015 (n.190 del 23 dicembre 2014) assegna a tutte le imprese ferroviarie merci 100 milioni di euro per il servizio universale. In precedenza i fondi venivano destinati esclusivamente a Trenitalia.

Le imprese ferroviarie private aderenti a FerCargo avevano da sempre contestata l'assegnazione delle risorse destinate al servizio universale merci esclusivamente alla società Cargo del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Il comma 294 della nuova legge stabilisce ora che "ai fini del rispetto degli obblighi derivanti dall'appartenenza all'Unione europea e di quelli che derivano dall'applicazione del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, a partire dall'annualità

2015 le risorse destinate agli obblighi di servizio pubblico nel settore del trasporto di merci su ferro non possono essere superiori a 100 milioni di euro annui. Dette risorse - prosegue la norma - sono attribuite al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale che provvede a destinarle alla compensazione degli oneri per il traghettamento ferroviario delle merci, dei servizi ad esso connessi e del canone di utilizzo dell'infrastruttura dovuto dalle imprese ferroviarie per l'effettuazione di trasporti merci, compresi quelli transfrontalieri, aventi origine o destinazione nelle regioni Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna e Sicilia".

La compensazione si applica entro il 30 aprile successivo a ciascuno degli anni

2015, 2016 e 2017 ed è determinata proporzionalmente ai treni/km sviluppati dalle imprese ferroviarie.

Il vigente contratto di programma - parte servizi e le relative tabelle - sono aggiornati con il contributo di cui al presente comma e con le risorse stanziata dalla presente legge per l'anno 2015. La rendicontazione delle risorse è effettuata dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale secondo i meccanismi previsti dal contratto stesso. Conseguentemente il contratto di servizio pubblico nel settore del trasporto delle merci su ferro non viene rinnovato".

Malgrado le preoccupazioni avanzate da RFI e dalle stesse organizzazioni sindacali, va tenuto presente che, dato il perfezionamento del processo di liberalizzazione del

1. LA LEGGE DI STABILITA' 2015 ESTENDE I FONDI A TUTTE LE IMPRESSE FERROVIARIE MERCI
2. PENDOLARIA 2014 - MUOVERSI IN TRENO
3. FRIULI VENEZIA GIULIA - INIZIATIVE A FAVORE DELLA TRANSALPINA
4. IL RAPPORTO TRA TERRITORIO E RETI SECONDO IL RAPPORTO CENSIS 2014
5. TPL - A ROMA UN INTERESSANTE CONVEGNO DI FEDERMOBILITA' E LEGA CONSUMATORI
6. TRASPORTO PUBBLICO LOCALE: IL 2015 È L'ANNO DELLA RIFORMA?
7. LEGAMBIENTE SU CONCESSIONE TRENORD

settore, il provvedimento era atteso da anni e oggi viene fatto un passo avanti in direzione della abolizione del monopolio di fatto di cui ha potuto godere fino ad oggi Trenitalia.

Occorreva forse prevedere per tempo il verificarsi dell'evento.

Come ogni anno si rinnova il rito dell'iscrizione a Dimensione Trasporti

E' possibile contribuire mediante il versamento della consueta quota annuale di € 25,00

Per versare: Intestare a **DIMENSIONE TRASPORTI**

c/c postale n. **61369252**

oppure

Codice IBAN **IT61 Y076 0103 2000 0006 1369 252**

E' ovviamente gradito anche il contributo e il sostegno dei destinatari di questo notiziario

PENDOLARIA 2014 - MUOVERSI IN TRENO

A. Castellucci

Il rapporto "Pendolaria 2014" - 8° edizione - di Legambiente, presentato a Dicembre scorso, mostra la drammatica situazione del trasporto pendolare su treno.

Dopo i solenni impegni del Governo e delle Regioni si sperava che nel 2014 ci fosse un miglioramento del servizio, invece la situazione è peggiorata. Ci sono state ancora soppressioni di linee, riduzioni di corse, ritardi. Non c'è stato adeguato rinnovamento del parco rotabile e le vetture sono sempre più vecchie, sporche e sovraffollate e sono stati aumenti i prezzi dei biglietti.

Il rapporto evidenzia che il trasporto ferroviario "viaggia sempre più a due velocità: i trasporti dei treni ad alta velocità sono in continuo miglioramento, fatto senz'altro positivo, e quelli locali in continuo peggioramento". Tra il 2010 e il 2013 l'offerta dei treni ad alta velocità è migliorata del 13%, quella degli intercity e dei collegamenti a lunga percorrenza è diminuita del 23%.

Dal 2001 le competenze sul trasporto pubblico locale sono state trasferite alle Regioni, ma i risultati, nella maggioranza dei casi, non sono stati positivi perché non si è investito né in termini di risorse né di miglioramento dei servizi.

Le risorse pubbliche per il trasporto locale erano pari a circa 6200 milioni di euro nel 2009, sono scese sistematicamente e sono arrivate a circa 4800 milioni nel 2014, con un calo di circa il 25%, ma anche nel 2015 ci sarà un ulteriore calo tra i 100 e i 200 milioni.

Si servono dei treni locali circa 3 milioni di viaggiatori al giorno, maggiormente lavoratori e studenti. I viaggiatori erano circa 2.400.000 nel 2007 e sono costantemente aumentati fino al 2012 quando si è raggiunto il picco di circa 3 milioni; ma nel 2013 e 2014 c'è stato un calo di circa 90.000 viaggiatori al giorno per anno proprio per i continui disservizi.

Con questo quadro appare poco realistico arrivare agli ipotizzati 5 milioni di viaggiatori giornalieri al 2020 per adeguarsi agli standard europei.

Gli anni tra il 2010 ed il 2014 sono stati molto critici per i pendolari su treno. Molte Regioni hanno tagliato i servizi ed aumentato il prezzo dei biglietti.

Ad esempio, l'aumento maggiore del prezzo dei biglietti si è avuto in Piemonte, più 47% con un calo dei servizi del 7,5% e con un calo dei viaggiatori da 236 mila al giorno a circa 203 mila; in Liguria, tagli dei servizi del 10% ed aumento dei prezzi del 41%; in Abruzzo, tagli dei servizi del 21% ed aumento dei prezzi del 25%; in Calabria, tagli dei servizi del 16% ed aumento dei prezzi del 20%; in Toscana tagli dei servizi del 3% ed aumento dei prezzi del 21,8%; in Lombardia non ci sono stati tagli dei servizi, ma un aumento dei prezzi del 24%; in Campania c'è stato un taglio dei servizi del 19% ed un

aumento delle tariffe del 24% con una conseguente contrazione dei viaggiatori giornalieri da 420 mila del 2009 a 271 mila del 2014, meno circa 150 mila unità. Il maggior numero dei viaggiatori giornalieri si ha in Lombardia con 670 mila viaggiatori al giorno e nel Lazio con circa 540 mila.

Molti problemi non risolti nel 2014 e negli anni precedenti sono stati differiti al 2015 ed ora, oltre ai numerosi contratti di servizio regionali, va rinnovato anche il contratto universale per i treni intercity e di quelli interregionali di competenza del Governo.

Legambiente chiede, tra l'altro, di rilanciare il "progetto 1000 treni per i pendolari" del 2007 caduto nel dimenticatoio.

Sono problemi non secondari che andrebbero affrontati con maggiore impegno e con una politica unitaria e non conflittuale tra centro e periferia poiché i trasporti sono diventati una emergenza nazionale.

FRIULI VENEZIA GIULIA – INIZIATIVE A FAVORE DELLA TRANSALPINA

La Redazione

In Friuli Venezia Giulia sono numerose le iniziative per il rilancio della Transalpina e della Pedemontana. Secondo il parere di cittadini, associazioni e personalità locali, salvare la Transalpina "significa salvare la rotaia italiana" perché la Transalpina "è una risorsa dell'economia nazionale".

Riceviamo e volentieri pubblichiamo i risultati di una conferenza stampa, tenutasi a Trieste, organizzata per il rilancio della petizione "SALVIAMO LA TRANSALPINA".

I firmatari della petizione, sottoscritta anche da alcuni parlamentari, sostengono che le linee ferroviarie del Friuli Venezia Giulia hanno subito una pesante destrutturazione che ha inciso sulla qualità del servizio compromettendo la competitività di logistica a mobilità internazionali al Nord Est del Paese.

Sono intervenuti rappresentanti di diverse associazioni e personalità locali. Nella petizione si sostiene che il nodo ferroviario internazionale di Trieste, dove confluiscono PONTEBBANA, MERIDIONALE e TRANSALPINA, è vitale per lo sviluppo dei traffici merci e viaggiatori nella Mitteleuropa. Trieste, rispetto a Roma, è più vicina geograficamente a Monaco di Baviera, Vienna, Budapest, Lubiana e Zagabria, capitali attualmente prive di collegamenti ferroviari diretti con il capoluogo del Friuli Venezia Giulia, storiche relazioni esistenti prima della caduta dei confini.

Il nodo ferroviario di Trieste ha per l'Italia la stessa valenza che ha Villach per l'Austria, come Basilea per la Svizzera e la Germania.

IL RAPPORTO TRA TERRITORIO E RETI SECONDO IL RAPPORTO CENSIS 2014

La Redazione

Il Cinque dicembre dell'anno scorso il CENSIS ha presentato il consueto rapporto annuale occupandosi, nel capitolo intitolato "Territorio e Reti" del rapporto fra italiani e auto.

L'istituto si sofferma nel descrivere l'Italia metropolitana alla vigilia dell'istituzione delle città metropolitane a seguito dell'abolizione delle provincie per poi dedicare l'attenzione al rapporto degli italiani con l'automobile.

In Italia vivono all'interno delle nove città metropolitane istituite nell'ambito delle regioni a statuto ordinario e nelle

quattro istituite nell'ambito delle regioni a statuto speciale, circa 21 milioni di abitanti. Si tratta di un territorio al cui interno vive più un terzo della popolazione italiana e sono molti i problemi da affrontare soprattutto a partire dai rapporti fra comuni capoluogo e comuni ricadenti nel territorio circostante. Basti solo pensare che sarà necessario sottrarre potere decisionale ai comuni per trasferirli ai nuovi enti e si tratta di situazioni non sempre omogenee sia dal punto di vista territoriale sia anche dal punto di vista sociale ed eco-

nomico. Basti pensare che esisteranno Città metropolitane come Torino composte da 315 comuni e città metropolitane come Cagliari con 16 comuni con problematiche di sviluppo e gestione completamente diversi.

E' soprattutto in tali aree metropolitane che occorre porre attenzione al rapporto degli italiani con l'automobile. Il CENSIS rileva che tra il 2003 e il 2010 il segmento di mercato italiano dell'auto costituito dai privati si è mantenuto sostanzialmente stabile con circa 1,6 milioni di autovetture immatricolate ogni anno, con un range di variazione di 1,4 - 1,8 milioni. Nel 2011 si è registrato un assestamento in basso con circa 1,2 milioni di unità vendute mentre il 2012 è stato l'anno del crollo con circa 900.000 vetture vendute. Il crollo si è poi confermato nel

2013 e nei primi sei mesi dell'anno 2014 la tendenza trova ulteriore conferma di un complessivo dimezzamento delle vendite con riferimento all'anno 2000.

Il mercato dell'automobile, come si sa, ha un peso economico essenziale negli equilibri dell'economia del Paese: la filiera dell'auto vale 421.500 addetti diretti che, sommati all'indotto generato, sono stimabili complessivamente in 1,2 milioni di addetti. Il fatturato diretto delle aziende della filiera vale 126,5 miliardi di Euro corrispondente al 7,8 per cento del PIL con una perdita di 1,8 punti di PIL.

In conclusione (ed è questo il dato più rilevante dal punto di vista del tasso di occupazione del lavoro) dal 2008 al 2014 si è registrato un calo di addetti diretti di ben 26.500 unità.

TPL - A ROMA UN INTERESSANTE CONVEGNO DI FEDERMOBILITA' E LEGA CONSUMATORI

A. Serra

Federmobilità e la Lega Consumatori Regione Lazio hanno organizzato a Roma, lo scorso 11 dicembre 2014, un Seminario per approfondire il tema della tutela dei diritti dei cittadini e degli utenti e delle Carte dei servizi delle Aziende che operano nel Trasporto Pubblico Locale.

La Carta dei servizi fa sentire il cittadino meno utente e più cliente partecipe? Quali sono gli strumenti che rendono il documento efficace e non semplice atto dovuto o formale? Questi ed altri gli interrogativi posti in discussione negli interventi dei partecipanti al Seminario.

Di recente il quadro di riferimento normativo è stato ulteriormente rafforzato con due decreti legislativi che disciplinano il sistema delle sanzioni, nel rispetto dei regolamenti comunitari in materia sia di trasporto ferroviario (D.lgs. 70/2014) che di trasporto con

autobus (D.lgs. 169/2014) tendenti a sostenere, valorizzando, il ruolo del passeggero rispetto al soggetto erogatore del servizio.

L'istituzione dell'Autorità dei Trasporti ha contribuito a consolidare ulteriormente il contesto normativo di riferimento.

Ma dal punto di vista dei consumatori, tale complesso normativo ha prodotto effetti? E, soprattutto, alla luce di quanto previsto dalla Legge Finanziaria 2008 (Legge 244/2007, art. 2 comma 461), sono stati acquisiti e qualificati il ruolo e le prerogative attribuiti alle Associazioni dei Consumatori?

I riscontri in tal senso non sono positivi.

La pluralità degli interlocutori (Enti Locali, Aziende, Istituzioni con poteri di regolazione e controllo) rende scarsamente incisiva l'azione e le iniziative del cittadino "portatore dei

bisogni" da soddisfare che fa fatica ad affermarsi come coprotagonista della programmazione e della pianificazione per lo sviluppo ed il miglioramento delle performance e della qualità dei servizi erogati.

Per questo motivo è indispensabile mutare prospettiva e porre al primo posto degli obiettivi da raggiungere la soddisfazione delle esigenze di mobilità del cittadino-persona.

Conosciamo bene le obiezioni, le riserve contrapposte a questa drastica inversione di tendenza: In verità, laddove si è operato in tal senso, i risultati ottenuti sono stati positivi.

Le disposizioni di legge previste dalla Finanziaria 2008 che hanno conferito alle Associazioni consumatori un ruolo di rappresentanza delle legittime istanze dei cittadini, a causa della mancanza di sanzioni in caso di inadempienza da parte di Istituzioni ed imprese erogatrici di servizi pubblici, non

hanno prodotto i risultati attesi a beneficio della collettività.

Nei fatti, dobbiamo constatare che, a fronte delle proposte avanzate dalle Associazioni, si ottengono:

- risposte parziali e dilatorie ben lontane dal dettato normativo;
- manifeste e perduranti discriminazioni da parte delle Istituzioni in merito all'esercizio dei rispettivi ruoli
- controllo sociale inesistente o percepito come indebita intrusione e non come esercizio di trasparenza, opportunità, contributo al miglioramento delle performance.

In conclusione dal seminario sono emersi interessanti elementi in materia di tutela dei diritti dei cittadini che non può prescindere dal riconoscimento della pari dignità di tutti i soggetti coinvolti nella definizione dei contratti di servizio e delle annessi carte della qualità dei servizi erogati con metodologie e percorsi decisionali e di controllo/verifica chiari e tracciabili, nel rispetto di competenze e ruoli. così come attribuiti dalle norme vigenti.

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE: IL 2015 È L'ANNO DELLA RIFORMA?

U. Surace

Per quanto riguarda il servizio ferroviario, Trenitalia e le altre imprese ferroviarie dovranno affrontare la stagione delle gare preparandosi a proporre alle regioni modelli di offerta che consentano alla clientela, ed in particolare ai pendolari delle grandi aree metropolitane servizi idonei e degni di un Paese europeo.

Buona parte dei contratti in vigore sono in scadenza e già sette Regioni hanno deciso di procedere all'affidamento del servizio mediante gara europea. Alcuni procedimenti sono già nella fase di prequalificazione ed altre nella fase della valutazione finale dell'offerta. Sono anche previsti contratti ponte che consentano alle imprese che già effettuano il servizio, di non interrompere gli investimenti già destinati al rinnovo della flotta. Sia i contratti ponte che i nuovi contratti di affidamento diretto avranno come obiettivi fondamentali la qualità del servizio offerto con indicatori di performance più elevati di quelli attualmente richiesti

perché saranno riferiti a standard europei distinti per singole direttrici. Sarà richiesto alle imprese di essere in grado di offrire un tipo di organizzazione tecnologica che sia in grado di prevedere e gestire le criticità per garantire puntualità, regolarità del servizio e informazione tempestiva ed esauriente ai viaggiatori.

Per il servizio pendolare sarà data particolare importanza alla qualità dell'offerta che deve essere adeguata alla domanda effettiva nelle direttrici più affollate e nelle diverse fasce orarie.

Il panorama delle gare nelle regioni è abbastanza variegato. Sono previsti sostanzialmente due modelli: il lotto unico su base regionale o la divisione in tre lotti. La Campania mette assieme tutti i trasporti ivi compresi quelli di collegamento con le isole.

Il trasporto locale riguarda ovviamente non soltanto le imprese ferroviarie.

Contrariamente a quanto avve-

nuto nella maggior parte degli Stati europei, in Italia, fino ad oggi, il TPL non è stato oggetto di adeguata considerazione da parte delle istituzioni sia nazionali che regionali. Il fallimento dei vari tentativi di riforma ha avuto come diretta conseguenza l'allontanamento dei cittadini dal servizio pubblico locale.

Finalmente sembra che si sia in dirittura d'arrivo se è vero quanto contenuto nella nota diffusa il 22 gennaio scorso dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a cura di Nencini: "La riforma della normativa sul trasporto pubblico è pronta. E' stata vista e valutata da me, che ho la delega, e dal Ministro Lupi. Aspettiamo che venga calendarizzata dal Consiglio dei Ministri. L'obiettivo è di avere pronta la riforma entro l'anno".

Nencini ha anche annunciato i passi avanti effettuati mettendo in evidenza che la proposta normativa è stata valutata anche dall'Anci, dalla conferenza delle Regioni, dai Sindacati e dalle associazioni di categoria in modo da avere un confronto completo che possa rinnovare strutturalmente il sistema attualmente vigente. Le cause dell'inefficienza del trasporto pubblico locale sono state individuate principalmente nel cospicuo numero di aziende del settore che, non godendo di

ottima salute economica, offrono servizi di scarsa qualità ai cittadini. Altri motivi dell'inadeguatezza delle prestazioni sono dovute, secondo quanto dichiarato da Nencini, dalla dubbia virtuosità delle grandi imprese. "I ricavi del Tpl coprono il 30% dei costi e i sussidi pubblici il 70%, rispetto alla media europea in cui la percentuale è del 50%. Basta pensare che in Italia sono 16mila i chilometri per addetto rispetto ai 19.700 Km in Europa. In Italia il gap è larghissimo: 17mila chilometri per addetto a Bologna, 9.500 a Napoli". Le soluzioni proposte da Nencini sono diverse: togliere la voce Tpl dal patto di stabilità, valorizzare il consorzio tra imprese, definire in maniera innovativa i bacini di utenza per avere una maggiore omogeneità territoriale con un numero più contenuto di affidamenti e inserire un fabbisogno standard. Quindi conclude: "Sono previsti fondi per nuovi mezzi, un mezzo di trasporto arriva a vivere 12 anni rispetto a una media europea di 7, integrazione gomma-ferro per garantire un sistema strategico di trasporto più efficiente e premialità per le imprese che attuano la lotta all'evasione fiscale".

Non resta che sperare di essere finalmente in dirittura d'arrivo.

LEGAMBIENTE SU CONCESSIONE TRENORD

D. BALOTTA (*)

Trenord: E' un grave errore l'automatico affidamento della concessione senza gara.

La Lombardia monopolista pensa solo ad un uso clientelare di Trenord.

Intervenga il Ministro dei Trasporti

Alla fine dell'anno scadrà il contratto stipulato dalla Regione Lombardia e da Trenord srl. Il trasporto su rotaia operato da Trenord non cesserà perché a inizio di quest'anno una delibera (la n. 1263 del 24.01.2014) ha affi-

dato direttamente senza gara il servizio alla stessa società anche per il periodo 2015 - 2020.

Dal 1° gennaio quindi il contratto verrà automaticamente rinnovato per altri cinque anni.

Si tratta di un grave errore che peggiorerà la gestione di Trenord.

In barba alla normativa europea e nazionale e alle indicazioni dell'Antitrust Trenord si è assicurata la gestione del servizio senza confrontarsi con nessuna altra azienda. L'azienda regionale si è così

garantita 700 milioni l'anno tra contributi pubblici, quasi 400 milioni, e ricavi tariffari, altri 300 milioni. Nonostante ciò sono pessimi i servizi resi ai pendolari.

Con questi presupposti "garantisti" il collasso gestionale è destinato a peggiorare. Nelle altre regioni italiane stanno partendo le gare, in Europa sono già realizzate da oltre un decennio ed hanno migliorato e potenziato il trasporto ferroviario facendo crescere l'utenza.

Chiediamo un intervento del Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi per correggere questo abuso amministrativo. La regione Lombardia vuole restare il fanalino di coda perché antepone alla qualità del servizio ed ai risultati azienda-

li il proprio tornaconto di consenso e potere gestionale. La Regione inoltre è in grave conflitto d'interessi in quanto fa da arbitro e da giocatore con Trenord essendo al tempo stesso proprietaria, complice dei servizi con un contratto di servizio e il "programmatore" dei servizi.

Emerge con evidenza che Trenord, nata dalla fusione di FNM e FS più che economie di scala ha prodotto diseconomie di scala e che la concentrazione monopolistica tra le due aziende ha peggiorato i servizi anziché migliorarli tant'è vero che per mantenere la gestione dei servizi c'è voluto un provvedimento regionale anticoncorrenziale.

(*) Dario Balotta è responsabile trasporti Legambiente della Lombardia.