

XVII Legislatura

IX Commissione

Resoconto stenografico

Seduta n. 21 di Martedì 26 novembre 2013

Bozza non corretta

INDICE

Sulla pubblicità dei lavori:

Meta Michele Pompeo , *Presidente* ... 2

INDAGINE CONOSCITIVA SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Audizione di rappresentanti delle associazioni di pendolari.

Meta Michele Pompeo , *Presidente* ... 2

Costamagna Simona , *Presidente dell'Osservatorio regionale sui trasporti del Lazio* ... 2

Golini Renato , *Presidente regionale degli utenti ferroviari dell'Emilia-Romagna (C.R.U.F.E.R.) e dell'Associazione utenti e potenziali utenti linea ferroviaria Bologna-Verona* ... 10

Meta Michele Pompeo , *Presidente* ... 17

Poli Giuseppe , *Membro del C.R.U.F.E.R. e responsabile mobilità/trasporti di Federconsumatori regione Emilia-Romagna* ... 17

Meta Michele Pompeo , *Presidente* ... 21

Brandolin Giorgio (PD) ... 21

Golini Renato , *Presidente regionale degli utenti ferroviari dell'Emilia-Romagna (C.R.U.F.E.R.) e dell'Associazione utenti e potenziali utenti linea ferroviaria Bologna-Verona* ... 21

Gandolfi Paolo (PD) ... 21

Meta Michele Pompeo , *Presidente* ... 22

Allegato – Documentazione depositata dai rappresentanti delle associazioni di pendolari ... 23

Sigle dei gruppi parlamentari:

Partito Democratico: PD;

MoVimento 5 Stelle: M5S;

Forza Italia - Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: FI-PdL;

Scelta Civica per l'Italia: SCpI;

Sinistra Ecologia Libertà: SEL;

Nuovo Centro-destra: NCD;

Lega Nord e Autonomie: LNA;

Fratelli d'Italia: FdI;

Misto: Misto;

Misto-MAIE-Movimento Associativo italiani all'estero-Alleanza per l'Italia: Misto-MAIE-ApI;

Misto-Centro Democratico: Misto-CD;

Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.;

Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI.

Testo del resoconto stenografico

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MICHELE POMPEO META

La seduta comincia alle 14.40.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione di rappresentanti delle associazioni di pendolari.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale, l'audizione di rappresentanti delle associazioni di pendolari.

I rappresentanti della Lombardia non hanno potuto partecipare, ma hanno inviato una dettagliata memoria, che è in distribuzione.

Abbiamo una nutrita rappresentanza delle associazioni, dal Lazio all'Emilia-Romagna. Darei, quindi, subito la parola ai rappresentanti delle associazioni per lo svolgimento delle relazioni.

SIMONA COSTAMAGNA, *Presidente dell'Osservatorio regionale sui trasporti del Lazio*. Presidente, grazie dell'invito. Buonasera a tutti. Pag. 3

L'Osservatorio regionale sui trasporti del Lazio racchiude in sé 22 tra associazioni e comitati pendolari, per cui crediamo, in questa sede, di riuscire a offrire uno scenario abbastanza chiaro di quanto sta succedendo nella nostra regione. Voglio ringraziare la Commissione e, in particolar modo, il presidente Meta, che ci ha offerto quest'occasione. Colgo quest'opportunità per chiedere un ulteriore sforzo per effettuare audizioni nell'arco dell'anno che possano essere, se non trimestrali, quanto meno semestrali.

Il momento che sta attraversando la nostra regione, in realtà un periodo piuttosto lungo, di una decina d'anni, per quanto riguarda il trasporto pubblico su ferro e su gomma ha bisogno di essere verificato, controllato e monitorato costantemente. Chiedo cortesemente alla Commissione la possibilità di questo sforzo di coinvolgerci ancora nel corso dell'anno.

Ciò premesso, come ho fatto presente all'inizio, la situazione del Lazio presenta una drammaticità profonda per quanto riguarda il trasporto dei pendolari. Parliamo di 8 tratte ferroviarie che hanno, quale per un verso quale per un altro, delle gravissime difficoltà in termini sia strutturali sia infrastrutturali.

Il bacino di utenza si aggira intorno ai 900.000 pendolari, che ogni giorno arrivano a Roma attraverso il trasporto ferroviario e i mezzi pubblici su gomma. Stiamo affrontando la situazione con la regione Lazio, con la quale abbiamo un protocollo d'intesa, che prevede il nostro coinvolgimento attivo e fattivo in relazione alle varie decisioni. Ciononostante, questa situazione si sta protraendo da troppo tempo.

Roma e il Lazio hanno una serie di potenzialità in quanto Roma è il punto centrale di un grande sistema di 10 milioni di abitanti, è la quarta città europea per destinazione turistica Pag. 4 con circa 12 milioni di arrivi l'anno. Il porto di Civitavecchia è *leader* nel Mediterraneo per le crociere, insieme a Barcellona, con oltre 2 milioni di passeggeri l'anno.

L'aeroporto di Fiumicino è il sesto a livello europeo in termini di traffico, con 36 milioni di passeggeri, ma in un momento simile, in cui queste potenzialità del Paese potrebbero aiutare in termini anche di PIL, criticità rilevanti offuscano e, per certi aspetti, annullano queste potenzialità.

Il trasporto pubblico passeggeri è, tra l'altro, in costante e continua crescita. La crisi ci sta dimostrando che le persone stanno cercando di usare i mezzi pubblici perché è molto più oneroso utilizzare l'automobile. Ciononostante, il trasporto ferroviario continua a essere di scarsa qualità e di insufficiente capacità.

Insieme a tutte le difficoltà di carattere strutturale e infrastrutturale c'è un problema di sicurezza. È di qualche tempo fa l'ultimo evento di furti di rame, che nel 2012 ha subito come fenomeno un incremento del 6,9 per cento, pari a 18.346 episodi, che causa decine di milioni di euro di danni l'anno, tutte risorse che gravano inevitabilmente sul trasporto. Peraltro, questi furti avvengono di notte e i primi treni colpiti sono quelli della mattina, per cui inevitabilmente i pendolari della mattina, che viaggiano alle 5 o alle 6, sono costretti a sopportare incredibili ritardi. Il sistema informativo e la carenza di infomobilità fanno spavento.

Un altro problema è rappresentato dalla mancata utilizzazione dei fondi europei, risorse finalizzate a sostenere lo sviluppo delle imprese e l'occupazione. Ciò ha fatto sì che il Lazio sia riuscito a spendere solo il 40 per cento dei circa 1,5 miliardi di euro di dotazioni finanziarie messi a disposizione tra contributo europeo e nazionale per la programmazione 2007-2013. Pag. 5

Il porto di Civitavecchia è privo di una stazione marittima e di servizi di trasporto efficienti su gomma e su ferro per il suo traffico crocieristico, mentre potrebbe essere un altro polo attrattivo fondamentale per questo Paese.

L'aeroporto di Roma non figura tra i primi 100 in una classifica internazionale. Non parliamo del trasporto merci e della logistica. Nel Lazio, avviene principalmente su strada, altro grosso problema, su cui bisognerebbe intervenire per un efficientamento in questa direzione. Quelli laziali sono microporti. Pur avendo un'importante infrastruttura a disposizione, Cargo City, l'aeroporto di Fiumicino non riesce a far decollare il cargo aereo. Il trasporto ferroviario merci è in costante calo e non solo per effetto della crisi. Gli interporti esistenti sono in stato fallimentare, anche se si assiste a una ripresa dell'interporto di Orte.

Le infrastrutture presentano carenze funzionali di rete per quanto riguarda, ad esempio, la FR8, che coincide con la FR7, ossia la Roma-Nettuno o la Roma-Napoli per un tratto. C'è un collo di bottiglia perché è a binario unico e ciò rappresenta un problema enorme. Nel momento in cui, infatti, si ferma un treno, siamo tutti fermi. Sono pendolare, quindi posso testimoniare dal vivo cosa succede in queste circostanze.

Il trasporto privato conta un parco autovetture, come sappiamo tutti, il numero di motocicli circolanti più alto d'Italia, 800 veicoli ogni 1.000 abitanti, una percentuale spaventosa. Almeno la metà di quei 900.000 pendolari viaggia verso la capitale e vive ogni giorno disagi dovuti a sovraffollamento, ritardi, stazioni degradate, abbandonate al loro destino.

Sono necessarie una pianificazione e una programmazione e bisogna riconsiderare il ruolo degli utenti in questo contesto. Il Lazio è tra i primi posti per popolazione pendolari, con il Pag. 648,2 per cento, collocandosi al di sopra della media nazionale, del 47. Nel Lazio ci sono 2,5 milioni di spostamenti giornalieri, con 1,8 milioni di spostamenti della popolazione residente a Roma, 227.000 a Latina, 214.000 a Frosinone, 125.000 a Viterbo, 64.000 a Rieti. Più di 160.000 persone entrano ed escono quotidianamente dalla capitale in treno.

Sappiamo tutti che le risorse sono poche, sempre meno. La coperta è corta, cortissima. So che sto illustrando elementi che tutti, in misura diversa, conoscete. Resta il fatto che occorre rimarcare queste difficoltà enormi per andare a lavoro, usufruire di servizi sanitari, recarsi a discutere una tesi di laurea. È un servizio di cui tutti i pendolari, ma anche i clienti sporadici del treno, devono poter usufruire.

Immagino abbiate già letto il documento che ho predisposto per l'audizione. Esistono aree, per quanto riguarda il sistema ferroviario, per le quali in particolare suggeriremmo un potenziamento: i Castelli e la Valle del Sacco, che ha un bacino di circa 420.000 abitanti, il Tiburtino, con un bacino di 220.000 abitanti, e il litorale sud, con la riqualificazione tecnologica e la messa a sicurezza ora prioritaria della tratta ferroviaria Terracina-Viterbo, queste sono le priorità in questo momento.

Andrebbe salvata la linea ferroviaria Avezzano-Sora-Roccasecca – si è costituito un Comitato e

tra noi c'è un suo rappresentante, il presidente – a rischio di chiusura definitiva e che oggi ha un traffico medio giornaliero feriale pari a ben 28.000 viaggiatori/chilometro, cifre che testimoniano un incremento, negli ultimi 2 anni, del 16 per cento. Si tratta, quindi, di una tratta che sembra tutt'altro che in via di abbandono, ma è anzi una struttura sempre più utilizzata dai moltissimi pendolari del territorio. Riteniamo che Trenitalia e RFI debbano rimettere in discussione, valutare attentamente le Pag. 7 questioni tecniche ed economiche che a oggi hanno portato alla sua chiusura e di rivederle in chiave di opportunità e di rivalutazione.

Stiamo ormai chiedendo da molti anni la rivisitazione del modello di esercizio con un'offerta cadenzata e la riorganizzazione del servizio metropolitano con le cadenze ogni 10-15 minuti, ma nel corso del tempo si è presentata una serie di difficoltà e ciò non è stato possibile. Ci dichiariamo comunque disponibili a lavorare insieme affinché questo tipo di difficoltà, insieme a altre non illustrate, ma presenti nel documento, possano non dico essere risolte, ma almeno arginate.

Rimando al documento che ho depositato l'analisi della questione delle ferrovie ex concesse, ma esiste il problema del trasporto extraurbano su gomma che, per quanto riguarda il Lazio, con Cotral rappresenta un problema gigantesco. La regione sta cercando di risolverlo. Ho allegato, a questo proposito, un documento del Comitato pendolari reatini, che fa parte dell'Osservatorio. Loro vivono, in questo caso, ogni giorno forse una situazione peggiore di quella dei pendolari delle ferrovie. Viaggiano, infatti, su mezzi non vecchi ma arcaici, che perdono lungo la strada le porte dell'autobus o improvvisamente si fermano sul raccordo anulare, non riescono a proseguire.

Quello dell'imbottigliamento è un altro discorso, ma qui il punto è la proprio la sicurezza dei mezzi pubblici, cioè di mezzi che trasportano persone al lavoro o nei luoghi dove devono svolgere le proprie faccende. Questa ancora di più, comunque parallelamente a Trenitalia, sono situazioni su cui occorre immediatamente intervenire.

È indispensabile, per un rilancio del settore in termini di competitività della regione, come previsto dal Titolo V della Costituzione, assumere un ruolo fortemente propositivo adottando Pag. 8 una visione integrata del sistema della mobilità laziale attraverso una pianificazione partecipata non solo con lo Stato di concerto con le altre regioni e con Roma capitale, ma anche con le associazioni e i comitati di utenti del trasporto pubblico locale e regionale. In questo modo, si garantirà il perseguimento reale di maggiori livelli di efficienza, condizione indispensabile per ridefinire un'adeguata offerta di trasporto secondo criteri di maggiore equità per un servizio migliore e meno costoso per i cittadini.

Riteniamo anche, alla luce di quanto disposto dal decreto legislativo n. 95 del 2012 sulla *spending review*, che sia opportuno privilegiare quegli enti che comunque si «comportano bene», lavorano perché le difficoltà possano essere risolte e che, appunto, quindi privilegiano politiche volte a favorire il trasporto pubblico e la mobilità.

Tutto ciò premesso, l'Osservatorio regionale sui trasporti del Lazio ritiene prioritario rivisitare i parametri minimi di qualità del servizio previsto nel contratto di servizio stipulato con Trenitalia a livello sia nazionale sia regionale con modalità tali da non lasciare spazio a interpretazioni.

Giudichiamo ormai indispensabili interventi in quest'ambito a fronte del servizio offerto da Trenitalia che, soprattutto per il trasporto passeggeri, ormai da troppo tempo non corrisponde alle reali esigenze minime dell'utenza. Va sottolineato che un intervento concreto in questa direzione, a fronte della liberalizzazione del comparto, e quindi con l'ingresso di nuove imprese ferroviarie, sarebbe un ulteriore elemento di tutela e di garanzia per il consumatore utente. Trenitalia non lascia spazio, nonostante le liberalizzazioni, a nessun altro fuorché a se stessa.

È prioritario verificare la correttezza del comportamento di Trenitalia Spa nei confronti delle imprese ferroviarie che Pag. 9 hanno manifestato l'intenzione di fare il loro ingresso nel mercato. Si sono ravvisati, infatti, estremi di abuso e di posizione dominante favoriti dalla limitata autonomia e indipendenza di RFI nazionale. È prioritario approfondire, nella fattispecie, nel comparto regionale l'atteggiamento di Trenitalia, che all'incremento della domanda pendolare oppone il graduale e costante abbandono dei servizi a essa legati, cui si aggiunge la totale assenza di investimenti e di una concreta programmazione.

La condizione di estremo disagio cui il pendolare è quotidianamente costretto determina un sensibile e progressivo peggioramento della qualità della vita con ripercussioni sociali, sanitarie e, orientandolo verso l'auto privata, anche incidentali e ambientali.

Non ci sembra difficile immaginare che la ragione di questo disinteresse sia da ricondurre non solo alla scarsa redditività di un mercato chiuso e monopolistico, come quello regionale, ma anche all'inadeguatezza delle risorse disponibili, a causa dei tagli e delle razionalizzazioni, da dedicare a un comparto in forte sofferenza da più di 10 anni.

È prioritario valutare l'opportunità di scindere il gestore della rete RFI dal gruppo in cui è presente anche il gestore del servizio, al fine di definire una strategia volta a garantire una parità di trattamento tra tutti gli utilizzatori della rete; operare per far rientrare lo sviluppo del trasporto ferroviario merci in una strategia di crescita del sistema dei trasporti della logistica più complessiva, non deputando tutto al gestore attualmente esistente. Ci sembrerebbe, infatti, opportuno coinvolgere il gestore stesso e gli altri protagonisti ferroviari del sistema alla definizione di un piano di sviluppo di medio e lungo periodo, in cui anche gli altri operatori possano mostrare e dimostrare quali possono essere le strategie vincenti. Pag. 10

È prioritario intervenire concretamente sul gestore affinché anche le ampie fasce di popolazione del Mezzogiorno e tutte le isole, impossibilitate in questo momento ad accedere al trasporto ferroviario, possano usufruirne.

In generale, sono prioritarie: la pianificazione dei servizi e degli investimenti, l'analisi della domanda e la valutazione del grado di soddisfazione dei cittadini e delle associazioni di utenti del trasporto pubblico, l'individuazione dei livelli minimi, la definizione dei criteri di formulazione dei contratti di servizio, la determinazione dei criteri per la formazione delle tariffe e il loro aggiornamento, puntando a collegare l'evoluzione dei prezzi alla qualità del servizio. Se questo fosse accaduto, i prezzi sarebbero bassissimi.

È prioritaria l'articolazione di politiche, un sistema integrato di mobilità intelligente, una offerta di lavoro e iniziative. Mi rendo conto che si tratta di molte questioni, ma occorre a livello istituzionale un intervento deciso, concreto e non definitivo, ma quanto meno autorevole.

RENATO GOLINI, *Presidente regionale degli utenti ferroviari dell'Emilia-Romagna (C.R.U.F.E.R.) e dell'Associazione utenti e potenziali utenti linea ferroviaria Bologna-Verona.* Siamo venuti qui con l'intento di delineare un quadro complessivo del trasporto pubblico locale suddividendolo tra ferro e gomma. Io mio sarà un intervento sul ferro, poi, col permesso del presidente, lascerò la parola al membro del C.R.U.F.E.R., rappresentante di Federconsumatori Emilia-Romagna, per la gomma per le specifiche competenze.

In considerazione del breve tempo a disposizione, non farò l'introduzione, rinviandone i contenuti al documento che abbiamo depositato. Vorrei solo ricordare che in Emilia-Pag. 11
Romagna si viaggia su circa 1.350 chilometri di linee ferroviarie, 340-350 su linee di proprietà pubblica, gli altri sono su rete di Rete ferroviaria italiana.

I vettori sono due, TPER, Trasporto passeggeri Emilia-Romagna, anch'essa di proprietà pubblica, e Trenitalia, che operano insieme nell'ambito del Consorzio trasporti integrati, trasportando mediamente ogni giorno intorno ai 140.000 utenti.

Il C.R.U.F.E.R., che siamo qui a rappresentare, è un organismo consultivo della regione composto da 11 Comitati di pendolari, oltre a Federconsumatori, Codacons, Cittadinanza attiva e Unione trasporti pubblici. Il Comitato lavora in maniera gratuita nei rapporti con la regione. Pur essendo riconosciuti dalla legge regionale n. 30 del 1998, tutto ciò che ci fornisce la regione è, 4 o 5 volte all'anno, una saletta per i nostri incontri.

Entrando più nel dettaglio, abbiamo riassunto le problematiche del servizio ferroviario regionale in 8 punti. Il primo è relativo agli orari. Probabilmente, tutti sapete che gli orari sono rivisitati due volte all'anno, a giugno e a dicembre. Il problema è che non sono resi noti, se non all'ultimo momento, agli utenti. Tutte le volte che i comitati si rivolgono al committente, cioè la regione, non c'è riscontro o esito, così dobbiamo cercare tutte le variazioni sul sito di Trenitalia in *Internet*, che li

pubblica solo qualche giorno prima della loro esecutività. Chi non dispone di un collegamento *Internet* riesce a vederli solo il giorno precedente, quando sono cambiati i tabelloni nelle stazioni. Ci domandiamo perché questi dati debbano rimanere segreti e non essere portati alla conoscenza di chi usa il treno, soprattutto dei pendolari.

In tema di adeguamento dei tempi di percorrenza, in questi anni, in Emilia-Romagna abbiamo avuto una loro costante Pag. 12crescita. Ci aspettavamo un miglioramento con la partenza dell'alta velocità sotterranea a Bologna centrale, ma solo due mesi fa ci sono state limitatissime variazioni, dai 2 ai 5 minuti, sui 906 treni che circolano.

Nel contempo, non sono stati ripristinati i binari che erano stati tolti al servizio regionale per i lavori dell'alta velocità: di 5 binari, restano 3 binari disponibili, 1 a disposizione del *people mover*, per il collegamento stazione-aeroporto di cui non si sa che fine farà. In ogni caso, non abbiamo a disposizione neanche quei 3 binari almeno fino al 2016. RFI, infatti, ci ha comunicato di non disporre di fondi per rimetterli in linea.

In tema di puntualità dei treni, non basta sostenere che la puntualità dei convogli è insoddisfacente e accontentarsi, da parte del committente del servizio, cioè la regione, di comminare le penali previste dal contratto di servizio. Serve una attività di monitoraggio costante e interattiva con i vettori e RFI per intervenire immediatamente e confrontarsi per le soluzioni. Quest'attività, invece, è svolta in gran parte dai comitati dei pendolari, che giornalmente monitorano l'andamento dei treni e intervengono direttamente su tutte le unità operative interessate, a volte ascoltati, a volte no.

Che, comunque, il servizio stia peggiorando è dimostrato dalle penali comminate ai vettori, che nel 2012 superano i 3 milioni di euro, rispetto ai circa 2 milioni dell'anno precedente.

Anche quello delle frequentazioni è un altro bel problema. Il loro controllo è un elemento basilare per stabilire il numero di carrozze che serve per ciascun treno, ma il controllo, effettuato dai vettori due volte l'anno, a luglio e a novembre, risulta essere non attendibile. È, infatti, impossibile per un capotreno riuscire a contare correttamente i saliti e i discesi Pag. 13per ogni stazione non appena il numero degli utenti è elevato. Sbagliare questa stima significa spesso attrezzare i treni con meno carrozze rispetto a quelle che servirebbero e provoca i sovraffollamenti che tutti conosciamo.

Quanto all'adeguatezza della composizione dei treni e del personale disponibile, è l'altro elemento di base perché il numero delle carrozze risulta spesso inadeguato e ciò è dovuto alla carenza di materiale a disposizione dei vettori. In Emilia-Romagna, Trenitalia in particolare usufruisce di materiale datato con un'età media decisamente superiore ai 20 anni. Lo scorso anno, sono state riciclate addirittura carrozze degli anni Ottanta sulla Piacenza-Rimini, non sufficienti a coprire le esigenze di giro con i controlli di manutenzione. Viaggiano, infatti, vagoni rappezzati alla meglio. Vi ho inviato anche qualche foto che forse via *e-mail* siete riusciti a vedere.

A questo si aggiunge che il personale disponibile è ridotto all'osso, per cui bastano anche poche assenze per cancellare i treni regionali. In questo caso, si pone rimedio ricorrendo alle seguenti due soluzioni: accorciare il numero dei vagoni di alcuni treni, utilizzandoli per mettere insieme altri convogli, quando bastano i locomotori disponibili; ricorrendo alle cancellazioni programmate, cancellando cioè una serie di treni già individuati che teoricamente hanno un basso tasso di frequentazione, mettendo in grave difficoltà diverse linee, in particolare da noi la Modena-Carpi-Mantova, la Bologna-Prato, la Faenza-Lavezzola, la Bologna-Poggio Rusco. Questo porta al sovraffollamento dei treni successivi e a una penalizzazione soprattutto per i lavoratori dei turni negli orari serali.

La quotidianità del trasporto regionale è caratterizzata da un'inaccettabile frequenza di cancellazione di treni, che fa perdere agli utenti la certezza sulla disponibilità del servizio Pag. 14e dalla sua erogazione. La dimostrazione di quanto affermato è data dalle tabelle contenute nel documento che abbiamo depositato. La consistenza complessiva dei treni soppressi è molto alta, a causa di diverse motivazioni che riducono mediamente del 3,5 per cento il numero dei treni programmati e commissionati dalla stessa regione. Si tratta di 8.000 cancellazioni tra gennaio e settembre, delle quali il 43 per cento è attribuibile a indisponibilità di personale o di materiale e

guasti, mentre oltre il 30 per cento sono soppressioni sono programmate.

Preoccupante è anche il dato relativo alla causa delle soppressioni, circa il 20 per cento del totale avviene per scioperi del personale, uno stillicidio che dura da troppi anni e che dovrebbe vedere una interrelazione migliore tra i committenti nei rapporti sindacali.

Venendo all'impatto dell'alta velocità sul trasporto ferroviario regionale, come è noto, in questi ultimi anni i convogli di Trenitalia e di Italo per l'alta velocità sono in costante crescita con indubbi benefici temporali nei collegamenti tra le principali città italiane. Va rilevato che, comunque, i trasferimenti con partenza e arrivo in città che non coincidono con le città servite dall'alta velocità non hanno avuto complessivamente benefici nei tempi di trasferimento in quanto risultano carenti i servizi locali.

In particolare, si deve registrare l'azzardo costituito dall'avvio dell'alta velocità lo scorso aprile da e per Bologna verso la dorsale adriatica, una delle più colpite. I treni viaggiano in infrastruttura ordinaria, attraversano stazioni dove non è prevista la sosta a una velocità molto elevata, sfiorando i viaggiatori in attesa sulle banchine dei treni Frecciabianca locali. Pag. 15

Hanno, inoltre, la precedenza sul resto la circolazione. Dalla loro entrata in servizio, hanno determinato costanti e rilevanti ritardi in tutta la circolazione delle fasce orarie interessate che, guarda caso, sono affollate dal traffico dei pendolari, come quella del mattino in arrivo a Bologna intorno alle 8. Quest'inserimento impedisce inserimenti di ulteriori treni in orari di punta su questa dorsale.

Quanto alla riprogrammazione dei servizi, alla base dei provvedimenti di riprogrammazione adottati già a giugno 2013 e riproposti anche per il prossimo dicembre vi è la necessità di rispondere ai nuovi criteri di riparto delle risorse per il prossimo dicembre provenienti dal Governo centrale.

La necessità comporta, a detta dalla regione, una riduzione dei costi e delle corse sulle tratte meno utilizzate, da trasferire sulle tratte a maggiore richiesta dell'utenza. La regione Emilia-Romagna metterà a gara europea una quota di 19,2 milioni di chilometri, 18 milioni di chilometri treno più 1,2 di chilometri bus, che smentendo se stessa sta già provvedendo a ridurre in sede di riprogrammazione: in buona sostanza, un equilibrio dell'offerta in favore del trasporto gomma in un quadro di riduzione complessiva dei servizi a disposizione dei cittadini utenti.

Il C.R.U.F.E.R. non condivide il ricorso permanente agli autobus sostitutivi adottato anche in occasione dei servizi permanenti, una negazione dei propositi di tutela dell'ambiente, di mobilità sostenibile affermata da tutte le sedi, dalla stessa regione Emilia-Romagna. Con tutta evidenza, i bus sostitutivi sono meno costosi dei treni, ma anche meno efficienti, i tempi di percorrenza dilatati e con pesanti disagi per gli utenti.

In sede di riprogrammazione dei servizi ferroviari, la regione, come già deciso da altre regioni, non intende finanziare Pag. 16i treni di percorso extra regionale, obbligando di fatto gli utenti al cambio treno e alle relative perdite di tempo, una vera perversione ferroviaria che rende difficoltosa la mobilità in regione mentre si affermano sempre più i concetti di libera circolazione tra Stati e, in particolare, in Europa.

Sapete, inoltre, che ogni anno viene pubblicata la carta dei servizi a livello regionale a cura delle due società che in Emilia-Romagna compongono il Consorzio integrato trasporti, Trenitalia a TPER. Si presenta agli utenti del trasporto ferroviario regionale in modo che si possano conoscere gli impegni programmatici e i principali fondamenti che li guidano nello svolgimento del loro servizio. Tutto questo avviene senza confrontarsi con gli utenti. Solo nel 2013 abbiamo avuto, su nostra iniziativa, un confronto virtuale: la carta infatti era già definitiva e ne avevamo parlato a marzo dell'anno in cui sarebbe dovuta partire.

Per il 2014, siamo intervenuti nei giorni scorsi chiedendo di essere consultati visto che siamo l'oggetto principale a cui si riferisce la carta dei servizi. Oltretutto, non condividiamo, rispetto a quelle pubblicate fino a oggi, i criteri con cui vengono calcolati gli obiettivi di puntualità, che non tengono conto dei treni cancellati, per cui un treno cancellato non è considerato tra quelli in ritardo.

Non condividiamo le basse percentuali previste per il trasporto biciclette e i servizi accessibili ai viaggiatori diversamente abili; il metodo di applicazione delle penali ai viaggiatori in assenza di

biglietto o di obliterazione che si presentano subito al capotreno; la gestione prevista per gli oggetti smarriti, che servirebbe qualche minuto per spiegare, ma molto diversa per Frecce e per treni dei pendolari, che Pag. 17 debbono arrangiarsi se vogliono trovare un oggetto smarrito; la metodologia prevista per il rimborso dei ritardi di biglietti di corsa semplice.

In conclusione, sentiamo di affermare che il trasporto pubblico ferroviario, oltre a essere un'esigenza primaria, costituisce un servizio indispensabile per qualsiasi idea di rilancio economico nonché strumento di mitigazione dei costi di produzione del reddito in questi tempi di crisi.

Anni di disattenzione della politica, mancati o ritardati investimenti, quali quelli sul servizio ferroviario metropolitano bolognese integrato con il servizio ferroviario regionale, l'incertezza di come collegare la stazione centrale di Bologna con aeroporto e fiera e il lento se non mancato miglioramento delle comunicazioni su rotaia tra i capoluoghi di provincia della regione, le strategie miopi e di corto respiro delle imprese ferroviarie hanno prodotto la situazione deficitaria attuale. A tutto questo ha contribuito la grave crisi produttiva in cui versa Trenitalia, gestore in gran parte del servizio, che per problematiche gestionali interne non riesce a garantire un servizio affidabile.

Condividiamo l'idea che, per contenere i costi, sia necessario incrementare in maniera importante l'afflusso dell'utenza, ma per cogliere quest'obiettivo è indispensabile che ai cittadini sia offerto un servizio che garantisca la certezza che i treni ci sono, che partono e arrivano puntuali, con un adeguato numero di carrozze.

PRESIDENTE. Abbiamo ancora un quarto d'ora di tempo, poi dovremo recarci in Aula per le immediate votazioni. Invito quindi il dottor Poli ad una maggiore sintesi, e gli cedo subito la parola.

GIUSEPPE POLI, *Membro del C.R.U.F.E.R. e responsabile mobilità/trasporti di Federconsumatori regione Emilia-Romagna.* Pag. 18 Sarò sintetico presidente, essendo il terzo a intervenire.

Vi chiedo l'attenzione per alcuni punti contenuti nei documenti che vorrei brevemente sintetizzare, in modo da non allungare troppo l'esposizione, presumendo che ci sarebbe un problema di tempo.

Per quanto riguarda il trasporto su gomma della regione Emilia-Romagna, il 2012 ha conteggiato circa 255 milioni di passeggeri. Mi fermerò subito con i dati numerici perché, a mio avviso, non offrono la sintesi che ci interessa mettere in evidenza.

Probabilmente, rappresentiamo in questo quadro la parte meno interessante da molti punti di vista. Di solito, siamo ai margini del quadro o ne costituiamo le parti meno illuminate del Affinché le nostre istanze assumono l'importanza necessaria, devono accadere fatti deplorabili come quelli accaduti a Genova nei giorni scorsi, cioè deve venir meno il servizio e i giornalisti, per una volta, devono rincorrere anche gli utenti per chiedere cosa pensano del fatto di essere stati privati del mezzo di trasporto.

Orbene, questo è un fatto che a nostro avviso va rimarcato e che ci fa osservare ancora una volta, in questa sede autorevole, che il nostro ruolo non è facile da sostenere e, soprattutto, tende nel tempo a dare ben poche soddisfazioni. Mi riferisco agli ultimi 3 anni e alle prospettive future.

Forse siamo in presenza di una forte lotta di interessi sia politici sia economici intorno al trasporto pubblico locale in tutte le sue espressioni. Meno interessante è a cosa serve questa sorta di circo Barnum del trasporto, perché il trasporto serve a trasportare persone. Se non ci rendiamo conto di questo, perdiamo di vista l'obiettivo, che secondo noi è il più importante. Pag. 19

Per completare quest'antefatto, parlerò della rappresentanza degli utenti gomma prevista a livello territoriale, quindi a livello delle attuali province, ossia un comitato consultivo degli utenti. Di fatto, sono tutti dimissionari o dimissionati proprio perché non coinvolti nelle decisioni, nelle pratiche informative che dovrebbero governare qualsiasi buon rapporto, soprattutto nei confronti, come ribadisco, di chi dovrebbe essere nostro cliente rispetto al servizio che proponiamo. Assolutamente insoddisfacente è il rapporto con l'utenza che vediamo maturare, in particolare nel settore della gomma, ma complessivamente nel trasporto pubblico e nel nostro caso specifico

dell'Emilia-Romagna.

In questa regione, la quota dei proventi da tariffa supera il 35 per cento del totale, in particolare per la gomma e ancor di più sul ferro. Rispettiamo, cioè, i parametri previsti dalle leggi di questo Stato, che prevedono un introito minimo del 35 per cento da tariffa sui servizi che offriamo alla cittadinanza. Questo, però, non è stato sufficiente per mantenere una situazione che, invece, ha avuto necessità di un nuovo adeguamento delle tariffe, come dimostrato dall'aumento intervenuto ad agosto.

Abbiamo anche scelto come regione, quindi non noi direttamente come utenti, di assegnarci come obiettivo l'aggregazione di tutte le imprese di trasporto, sia gomma sia ferro, per arrivare all'impresa unica in modo da raggiungere migliori *performance* economiche e aumentare le economie di scala. Il tempo passa e di economie di scala non vediamo traccia. I luoghi che frequentano gli utenti non sono pervasi da economie di scala. Non le vediamo, non sono pervenute. I bilanci del 2012 di queste aziende pur aggregate, evidenziano un buco di 15 milioni di euro per le imprese emiliano-romagnole. Pag. 20

Questo è sicuramente un problema che si collega a quello più generale delle risorse per il trasporto pubblico locale, che sono, come hanno già sottolineato i colleghi, in costante diminuzione per gli ultimi 3 anni. Ciò mette in discussione, in generale, il servizio e, in particolare, servizi a cui si pensava di avere diritto fino a ieri. Negli ultimi tempi, abbiamo scoperto anche la riprogrammazione, l'equivalente in italiano della *spending review*, o perlomeno tradotta nello stesso modo in tutte le lingue, ossia la riduzione dei servizi.

Ovviamente, a noi questo non va bene. Anche con la riprogrammazione assistiamo a una dequalificazione del servizio, alla prospettiva dei servizi dati in subappalto, sempre peggiorativa dei servizi titolari, e alla completa inesistenza di criteri che legano la qualità del servizio e al costo dello stesso, forse lo stesso *price-cap* cui si faceva riferimento anche prima.

Di fronte a questa situazione, va ribadito ancora una volta che una certezza del servizio deve esserci. Il trasporto pubblico deve essere garantito, in particolare in quelle situazioni, come le periferie delle città o dei nostri territori, in cui non esistono alternative. È un diritto cui i cittadini non possono rinunciare. È anche il meno conveniente, ma vi dobbiamo far fronte come nazione, come Stato, e quindi su questo sicuramente bisognerà puntare per sciogliere questa matassa abbastanza intricata.

Sulla stessa direttrice, dal punto A al punto B, non devono esserci tre mezzi di trasporto pubblico, ma uno soltanto. Questa è una forma di risparmio. In Emilia-Romagna, dove da 15 anni stiamo tentando di introdurre il biglietto unico integrato gomma-ferro e tra i diversi mezzi di trasporto, dobbiamo finalmente andare a regime. Ricordiamo che in questi 15 anni le imprese hanno percepito dei compensi stanziati dalla regione per installare il nuovo *software*, hanno pagato 21 miliardi di risorse, che però non hanno dato nessun riscontro. Questa è una delle poche strade che si possono percorrere.

Vi ringrazio per l'attenzione.

PRESIDENTE. I materiali distribuiti sono chiari e utili per il nostro lavoro.

Do ora la parola ai deputati che intendono intervenire per porre quesiti e formulare osservazioni.

GIORGIO BRANDOLIN. Volevo porre una domanda su quanto riportato nel documento rispetto all'Emilia-Romagna, riguardo alle soppressioni dei treni e alle differenze tra RFI e la rete FER, regionale; indisponibilità del personale, 39 per cento da una parte e 4 per cento dall'altra; indisponibilità del materiale, 17,9 RFI, 0,2 rete FER, soppressioni programmate, 3 per cento rete RFI e 66 per cento rete FER. Vorrei che mi spiegasse questi dati.

RENATO GOLINI, *Presidente regionale degli utenti ferroviari dell'Emilia-Romagna (C.R.U.F.E.R.) e dell'Associazione utenti e potenziali utenti linea ferroviaria Bologna-Verona*. TPER, quindi FER-TPER, ha fatto acquisizioni di materiale. Avevo focalizzato l'attenzione su

Trenitalia.

Le fornisco un'ultima percentuale: del 100 per cento di materiale di cambio atteso da Trenitalia in Emilia-Romagna ne è arrivato il 70. Il problema è che non riescono a fare il giro tra manutenzione e treni. Questo è il ragionamento di fondo.

PAOLO GANDOLFI. Intervengo per assicurare i rappresentanti delle associazioni di utenti dei trasporti dell'Emilia-Romagna sulla nostra piena disponibilità ad approfondire i temi posti, molti di competenza degli enti locali e della regione. Parlo anche a nome degli altri membri della Commissione che vengono da quella regione.

Pag. 22

PRESIDENTE. Come avrete capito, il nostro parlamentare è emiliano, di Reggio-Emilia, nonché ex assessore ai trasporti e conosce bene la situazione.

Ringrazio gli intervenuti e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.25.

Pag. 23

ALLEGATO

CAMERA DEI DEPUTATI

COMMISSIONE IX TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

INDAGINE CONOSCITIVA

SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

DOCUMENTAZIONE DEPOSITATA DAI RAPPRESENTANTI DELLE ASSOCIAZIONI DI

PENDOLARI

ROMA, 26 NOVEMBRE 2013

ORT – OSSERVATORIO REGIONALE SUI TRASPORTI DEL LAZIO



COMMISSIONE IX

Trasporti, Poste e Telecomunicazioni

CAMERA DEI DEPUTATI

Oggetto: Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale - Audizione 26 novembre 2013

PREMESSO

- che lo sviluppo socio-economico di un Paese è legato strettamente alla qualità del suo sistema di mobilità: innovare in tale ambito significa permettere ai cittadini di vivere a 360°, eliminando sprechi e diseconomie, creando opportunità sociali e tempo libero, migliorando la sicurezza e i servizi, la qualità della vita e la competitività;
- che il sistema della mobilità di persone e merci deve essere considerato un settore importante di rilancio per attrarre investimenti.
- che il trasporto e la mobilità sono fondamentali per la crescita del mercato interno e per quello esterno, poiché viaggiare agevolmente favorisce la crescita economica e la creazione di nuovi posti di lavoro.

Riteniamo occorra tener sempre presente che per essere competitivo, il trasporto deve essere sostenibile e globale.

Pertanto, è ormai indispensabile, nonchè improrogabile, un impegno concreto da parte delle istituzioni e delle aziende di Trasporto pubblico, che sia finalizzato all'individuazione di politiche, strategie e strumenti che consentano una crescita sostenibile del territorio, al fine di raggiungere gli obiettivi principali indicati dall'Unione Europea;

Le Associazioni dell'Osservatorio:

ACU, ACLI – LegaconsumatoriLazio, Adiconsum Lazio, ADIP- Associazione Diritti del pedone, Associazione Pendolari Valle dell'Aniene, Associazione Robin Hood, Assoutenti, Casa del Consumatore, Cittadinanzattiva Lazio - CODICI Onlus- Comitato Avezzano – Roccasecca, Comitato Civitavecchia-Orte, Comitato FR2, Comitato FR3, Comitato Pendolari Reatini, Confconsumatori, - Comitato Pendolari Utoranea Roma Nord, Federconsumatori Lazio, Legambiente Lazio, MDC - Movimento Diritti del Cittadino/, Nuovo Comitato Pendolari Fiumicino, UDS – Unione degli studenti Lazio, UNIC – Unione Nazionale Consumatori, UTP

Simona COSTAMAGNÀ – Pres. Osservatorio Regionale sui Trasporti - Cell. 347/0828628 – Fax 06/93476846 - mail – orttrasporti@libero.it



In particolare, va rilevato che sebbene la Regione Lazio abbia registrato nel 2011 un prodotto interno lordo (PIL) di 169 miliardi di euro, il 10,7% del prodotto nazionale, paragonabile a quello di intere nazioni europee, la recessione ha ridotto negli ultimi cinque anni il PIL regionale del 6,4% in termini reali, con conseguenze drammatiche: hanno chiuso oltre 57.000 imprese ed è cresciuto il numero dei disoccupati di 100.000 unità, con oltre 250.000 persone senza lavoro.

L'indice di competitività regionale (JRC, EU Regional Competitiveness Index 2010), colloca il Lazio al 133esimo posto su 271 regioni continentali. Per fare solo un esempio, la regione più competitiva in Europa è la regione di Amsterdam; in Italia è la Lombardia, al 95esimo posto.

E' di tutta evidenza che, per una regione come il Lazio, realizzare un sistema integrato di mobilità intelligente può valere fino a cinque punti di PIL (circa 80 miliardi di euro), producendo ulteriori benefici quali l'aumento della creatività e dell'innovazione, nuovi investimenti attivabili anche dall'estero, minori costi sociali e, in generale, il rilancio dell'immagine complessiva della Regione.

POTENZIALITÀ CONDIZIONATE DALLE CRITICITÀ

- Roma è il punto centrale di un grande sistema insediativo di 10 milioni di abitanti, che comprende il Lazio e la Campania, regioni collegate dalla recente realizzazione dell'alta velocità dalle enormi potenzialità ancora inesprese.
- Roma è la quarta città europea per destinazione turistica con circa 12 milioni di arrivi l'anno. Il sistema romano è riconosciuto in Europa come una delle 20 localizzazioni logistiche maggiormente dotate di forte attrattività.
- Il porto di Civitavecchia è leader nel mediterraneo per le crociere insieme a Barcellona con oltre 2 milioni di passeggeri l'anno.
- L'aeroporto di Fiumicino è il sesto a livello Europeo e il ventiseiesimo a livello mondiale con oltre 36 milioni di passeggeri.

Le Associazioni dell'Osservatorio:

ACU, ACLU – LegaconsumatoriLazio, Adiconsum Lazio, AdP- Associazione Diritti del Pedone, Associazione Pendolari Valle dell'Aniene, Associazione Robin Hood, Assoutenti, Casa del Consumatore, Cittadinanzattiva Lazio - CODICI Onlus- Comitato Avezzano – Roccasecca, Comitato Civitavecchia-Citta, Comitato FR2, Comitato FR3, Comitato Pendolari Reatini, Conconsumatori, - Comitato Pendolari Litoranea Roma Nord, Federconsumatori Lazio, Legambiente Lazio, MDC - Movimento Diritti dei Cittadini, Nuovo Comitato Pendolari Fiumicino, UDS – Unione degli Studenti Lazio, UNC – Unione Nazionale Consumatori, UTP

Simona COSTAMAGNA – Pres. Osservatorio Regionale sui Trasporti - Cell. 347/0828628 – Fax 06/93476836 - mail – osstrasporti@libero.it

www.osservatorioregionale.it



- **Occorre segnalare che tali potenzialità** tuttavia, sono limitate da **rilevanti criticità** che conferiscono a **Roma, nella classifica sull'attrattività per le imprese internazionali, il penultimo posto**, solo prima di Atene, tra le 36 città europee considerate. 
Londra e Parigi sono ai primi due posti, Milano è 12esima. Queste a nostro avviso sono individuabili nel:
- 1. **Trasporto pubblico passeggeri**, in costante e continua crescita, che è di scarsa qualità e insufficiente capacità, dovuto, quota parte, anche al fenomeno dei furti di rame, che nel 2012 ha subito un incremento del 6,9 per cento (18.346 episodi) e che causa decine di milioni di euro di danni all'anno, per i clienti e per i pendolari, soprattutto perché i furti di rame avvengono di notte e i primi treni che vengono colpiti sono quelli della mattina; con un inadeguato sistema informativo tradizionale e una carenza di un sistema di infomobilità integrato tra i diversi modi.
- 2. **La mancata utilizzazione dei Fondi europei**, risorse finalizzate a sostenere lo sviluppo delle imprese e l'occupazione, che ha fatto sì che il Lazio sia riuscito a spendere solo il 40% dei quasi 1,5 miliardi di euro di dotazione finanziaria messi a disposizione tra contributo europeo e nazionale per la Programmazione 2007-2013.
- 3. **Porto di Civitavecchia** che è privo di una stazione marittima e di servizi di trasporto efficienti su gomma e su ferro per il suo traffico crocieristico.
- 4. **Aeroporto di Roma** il quale non figura tra i primi cento in una classifica internazionale basata sulla qualità dello scalo valutata dai passeggeri.
- 5. **Trasporto merci e logistica** che nel Lazio avviene principalmente su strada attestandosi sulla media della situazione italiana. La forza della logistica sono le economie di scala. **I porti laziali sono dei microporti**; l'aeroporto di Fiumicino non riesce a far decollare il Cargo aereo, pur avendo un'importante infrastruttura a disposizione, Cargo City; il trasporto ferroviario merci è in costante calo, non solo per effetto della crisi; **gli interporti esistenti sono in stato fallimentare**, anche se si assiste ad una ripresa delle attività per l'interporto di Orte.

Le Associazioni dell'Osservatorio:

ACU, ACLI – Legaconsumatori Lazio, Adiconsum Lazio, AdP- Associazione Diritti del Pedone, Associazione Pendolari Valle dell'Aniene, Associazione Robin Hood, Assoutenti, Casa del Consumatore, Cittadinanzattiva Lazio - CODICI Onlus- Comitato Avezzano – Roccasecca, Comitato Civitavecchia-Orte, Comitato FR2, Comitato FR3, Comitato pendolari Reatini, Confconsumatori, - Comitato Pendolari Litoranea Roma Nord, Federconsumatori Lazio, Legambiente Lazio, MDC - Movimento Diritti dei Cittadini, Nuovo Comitato Pendolari Fiumicino, UDS – Unione degli studenti Lazio, UNC – Unione Nazionale Consumatori, UTP
Simone COSTAMAGNA – Pres. Osservatorio Regionale sui Trasporti - Cell. 347/0828628 – Fax 06/41476836 - mail – orttrasporti@libero.it



6. **Le infrastrutture soffrono** della enorme lunghezza dei tempi per il completamento, anche per opere minori e **delle numerose incoerenze funzionali della rete**. Inoltre sono presenti nel Lazio strade e ferrovie, anche importanti, prive di adeguati standard per la circolazione e per la sicurezza.
7. **Il trasporto privato conta un parco autovetture e motocicli circolanti più alto d'Italia**, 800 ogni mille abitanti (ACI, 2010). Questo risultato non dipende dal reddito, ma dalla dispersione degli insediamenti, dal consumo del territorio rurale e dalla insufficienza dei trasporti pubblici, solo in parte giustificata dal fatto che l'ambiente rurale è **più difficile e costoso da servire adeguatamente**. **Il risultato è un indice di congestione dell'area romana al quinto posto in Europa**.
8. **I pendolari**, che sono circa 900.000, di cui almeno la metà sulla sola Capitale, vivono ogni giorno disagi dovuti a sovrappienezza, ritardi, stazioni degradate, e corrispondenze inesistenti o incerte che determinano elevatissimi costi sociali ed economici per tutta la collettività.

PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE: IL RUOLO DEGLI UTENTI

Il Lazio, è ai primi posti per popolazione pendolare con il 48,2% e si colloca al di sopra della media nazionale (47%). Sono **2,5 milioni** gli spostamenti giornalieri della popolazione residente così ripartiti: **Roma** con circa 1,8 milioni; **Latina** con circa 227 mila, **Frosinone** con circa 214 mila, **Viterbo** con circa 125 mila e **Rieti** con circa 64 mila. Ci sono **più di 160 mila persone** che entrano ed escono quotidianamente dalla Capitale in treno. (Fonte: Codici ONLUS).

Da tempo le risorse necessarie per la realizzazione di un TPL adeguato ad una regione come il Lazio, risultano scarse e quindi inadeguate a garantire anche solo i normali standard di qualità e quantità. A ciò si aggiunga che per l'anno 2013 la precedente Amministrazione Regionale ha **anticipatamente impegnato e speso le risorse assegnate** (dal 2010 sono stati effettuati impegni contabili sulle annualità successive, portando un disallineamento tra la spesa praticata nell'anno in corso

Le Associazioni dell'Osservatorio:

ACU, ACLI – Lega Consumatori Lazio, AdP – Associazione Diritti del Pedone, Associazione Pendolari Valle dell'Aniene, Associazione Robin Hood, Assoutenti, Casa del Consumatore, Cittadinanzattiva Lazio – CODICI Onlus – Comitato Avezzano – Roccasecca, Comitato Civitavecchia-Orte, Comitato FR2, Comitato FR3, Comitato Pendolari Reatini, Confconsumatori, – Comitato Pendolari Litoranea Roma Nord, Federconsumatori Lazio, Legambiente Lazio, MDC – Movimento Diritti dei Cittadini, Nuovo Comitato Pendolari Fiumicino, UDS – Unione degli studenti Lazio, UNC – Unione Nazionale Consumatori, UTP
Simona COSTAMAGNÀ – Pres. Osservatorio Regionale sui Trasporti – Cell. 347/0828628 – Fax 06/93476836 – mail – orstrasporti@libero.it



e lo stanziamento riferito allo stesso anno, accumulando un disavanzo di oltre 717milioni di euro), arrivando a sommare un debito di partenza di circa un miliardo di euro.

In questo quadro si inserisce la necessità oltre che l'utilità di condividere con le rappresentanze dell'utenza, le priorità degli interventi sulle infrastrutture e sui servizi, senza inseguire la logica delle tante opere dappertutto, definendo quelle prioritarie e sostenibili ambientalmente, economicamente e con tempi certi di realizzazione. Le infrastrutture strategiche dovranno infatti, essere sottoposte a una stringente valutazione e attraverso un Accordo di Programma tra lo Stato e la Regione e inserite in una nuova programmazione pluriennale degli investimenti.

Riteniamo che la regolazione della mobilità e il reperimento delle risorse dovrebbero basarsi sul principio di far pagare le esternalità negative, congestione, inquinamento, incidenti, prodotte dalla circolazione dei mezzi motorizzati privati a coloro che le producono, provvedendo ad aumentare la spesa per infrastrutture pubbliche anche coinvolgendo risorse private per il finanziamento di interventi prioritari. Tali opere dovranno essere realizzate in tempi più brevi rispetto a quelli attuali, e la Regione, da parte sua, dovrà accelerare la spesa semplificando le procedure riducendo gli eventuali ostacoli e/o i rallentamenti dei lavori.

In questo contesto è evidente l'indispensabilità di una ripartizione delle risorse disponibili per le reti e per i servizi, basate su tecniche di programmazione e valutazione degli investimenti che siano trasparenti oltre alla rivisitazione degli attuali contratti di servizio (trasporto ferro: Trenitalia in scadenza nel 2014 e trasporto gomma: gestione *in-house* con procedure concorsuali imposte da legge per un minimo del 10% del servizio), in un quadro regolatorio certo, verso una integrazione delle modalità del trasporto stesso, prevedendo ai sensi dell'art. 2 comma 461 della L. 24 dicembre 2007, n. 244 la compartecipazione, in tale processo, delle associazioni di utenti maggiormente rappresentative.

Le Associazioni dell'Osservatorio:

ACU, ACUI - LegacosumatoriLazio, Adiconsum Lazio, ADIP - Associazione Diritti del Pedone, Associazione Pendolari Valle dell'Aniene, Associazione Robin Hood, Assoutenti, Casa del Consumatore, Cittadinanzattiva Lazio - CODICI Onlus- Comitato Avezzano - Roccasecca, Comitato Civitavecchia-Orte, Comitato FR2, Comitato FR3, Comitato Pendolari Reatini, Confconsumatori, - Comitato Pendolari Utoranpa Roma Nord, Federconsumatori Lazio, Legambiente Lazio, MDC - Movimento Diritti dei Cittadini, Nuovo Comitato Pendolari Fiumicino, UDS - Unione degli studenti Lazio, UNC - Unione Nazionale Consumatori, UTP

Simone COSTAMAGNA - Pres. Osservatorio Regionale sui Trasporti - Cell. 347/0828628 - Fax 06/93475525 - mail - costtransporti@libero.it



LE AREE STRATEGICHE SU CUI INTERVENIRE IN PARTICOLARE



- **L'assetto del territorio, integrazione tra spazio, economia e accessibilità.**

Partendo dallo stato attuale del territorio, è opportuna una rilettura attenta delle dinamiche di sviluppo e trasformazione, nelle sfere demografica, socio-economica, e territoriale-insediativa.

Dovranno essere rafforzate le **potenzialità** dei vari **centri urbani regionali** conformemente alle politiche di programmazione territoriale, attraverso la realizzazione di **collegamenti più efficienti di trasporto pubblico locale, viari, informatici** ed in generale favorire azioni per migliorare l'**accessibilità ai sistemi urbani e alla rete del trasporto** dei passeggeri e delle merci, dal livello locale a quello nazionale e internazionale.

Il sistema ferroviario.

Potenziare i tre grandi bacini: Castelli e Valle del Sacco (circa 420mila abitanti), **Tiburtino** (circa 220mila abitanti) e **Litorale Sud** con riqualificazione tecnologica e la messa in sicurezza, ora prioritaria, della tratta ferroviaria **Terracina-Priverno**, (160mila residenti) per garantire una maggiore frequenza dei treni e, quindi, liberare le arterie viarie fortemente congestionate (Appia, Tuscolana, Tiburtina, Autostrada A24, Pontina e Nettunense).

Salvare la linea ferroviaria Avezzano – Sora – Roccasecca (Allegato A e A1) a rischio chiusura definitiva e che oggi ha un traffico medio giornaliero feriale pari a ben 28 mila viaggiatori/chilometro; cioè numeri che testimoniano un incremento negli ultimi due anni del 16%. Stiamo quindi parlando di una tratta che sembra tutt'altro che in via di abbandono ma anzi una struttura sempre più utilizzata dai moltissimi pendolari del territorio. Riteniamo pertanto che Trenitalia ed Rfi debbano valutare attentamente le questioni tecnico-economiche che ne hanno portato alla chiusura e a rivederle in chiave di opportunità e di rivalutazione.

Le Associazioni dell'Osservatorio:

ACU, ACU – Legaconsumatori Lazio, Adiconsum Lazio, AdP- Associazione Diritti del Pedone, Associazione Pendolari Valle dell'Aniene, Associazione Robin Hood, Assoutenti, Casa del Consumatore, Cittadinanzattiva Lazio - CODICI Onlus- Comitato Avezzano – Roccasecca, Comitato Civitavecchia-Orte, Comitato FR2, Comitato FR3, Comitato Pendolari Reatini, Conconsumatori, - Comitato Pendolari Litoranea Roma Nord, Federconsumatori Lazio, Legambiente Lazio, MDS - Movimento Diritti dei Cittadini, Nuovo Comitato Pendolari Flaminio, UDS – Unione degli studenti Lazio , UNC – Unione Nazionale Consumatori, UTP
Simona COSTAMAGNA – Pres. Osservatorio Regionale sui Trasporti - Cell. 347/0828628 – Fax 06/93476836 - mail – osstrasporti@libero.it



Rivisitare il modello di esercizio predisponendo un'offerta cadenzata con treni con frequenze differenziate sulle principali direttrici, riorganizzando il servizio metropolitano (FL1, FL2, FL3 e FL4) e quello regionale (FL5, FL6, FL7 e FL8) con cadenze ogni 10/15'.

Eliminare tutti i passaggi a livello presenti sostituendoli con opere suppletive come sottovia e cavalcavia -ferrovie, corredati dalle viabilità di collegamento con la rete stradale esistente e con il raddoppio di alcune tratte fondamentali (FL2, FL3, FL8, Ferrovia concessa Roma-Viterbo).

Provvedere al più presto alla chiusura dell'anello a nord, all'eliminazione dei colli d'oca, alla realizzazione di punti di incrocio, all'allungamento delle banchine (FL4 e FL7) e alla specializzazione dei binari, anche con raddoppi e potenziamenti nei punti più critici.

Per quanto riguarda le stazioni, garantire ed incrementare la loro fruibilità attraverso interventi concreti di riqualificazione dei nodi di interscambio in una logica intermodale e di mobilità sostenibile (posteggi per biciclette, servizi di bike sharing e car sharing, etc), al fine di rendere le stazioni più accessibili e sicure.

Oltre a assicurare l'accessibilità e l'informazione ai disabili in tutte le stazioni, l'installazione di più pensiline o di un'unica pensilina lungo l'intera banchina per garantire un riparo dalla pioggia o dal sole agli utenti, alla dotazione o all'incremento, laddove già presenti, di pannelli informativi debitamente collocati in luoghi ben visibili anche dai binari fanno parte di quegli interventi che gli utenti pendolari chiedono da decenni senza riscontri concreti.

Infine dovrà prevedersi, l'acquisizione di nuovo materiale rotabile in numero tale da sostenere la già menzionata crescita di utenza che, si ribadisce continua e costante.

Le ferrovie ex-concesse

Per i pendolari è un autentico calvario. Nel primo quadrimestre di quest'anno sulla Roma-Viterbo sono state soppresse quasi 2.000 corse rispetto alle 18.500 previste nella sola tratta urbana, con una perdita superiore al 10%. Il record a gennaio con la cancellazione di oltre 1.160 corse rispetto alle 4.778 previste nella tratta urbana Flaminio-Montebello: una riduzione del 25% del servizio, in pratica è saltata una corsa su quattro. E ancora peggio fa la Roma-Giardinetti, dove le corse soppresse sono state oltre 5.600

Le Associazioni dell'Osservatorio:

ACU, ACLI – LegaconsumatoriLazio, Adiconsum Lazio, AdP- Associazione Diritti del Pedone, Associazione Pendolari Valle dell'Aniene, Associazione Robin Hood, Assoutenti, Casa del Consumatore, Cittadinanzattiva Lazio - CODIC Onlus- Comitato Avezzano – Roccasecca, Comitato Civitavecchia-Orte, Comitato FR2, Comitato FR3, Comitato Pendolari Reatini, Confconsumatori, - Comitato Pendolari Litoranea Roma Nord, Federconsumatori Lazio, Legambiente Lazio, MDC - Movimento Diritti dei Cittadini, Nuovo Comitato Pendolari Fiumicino, UDS – Unione degli studenti Lazio, UNC – Unione Nazionale Consumatori, UTP

Simona COSTAMAGNA – Pres. Osservatorio Regionale sui Trasporti - Cell. 247/0928628 - Fax 06/93476836 - mail – oasitrasporti@libero.it



rispetto alle 44.000 previste (con una riduzione del 13%), mentre sulla RomaLido è stato cancellato "solo" il 5% delle corse. Non dimentichiamo che le tre ferrovie ex-concesse hanno conquistato nel 2012 il Trofeo Caronte, il premio attribuito da Legambiente alle peggiori ferrovie del Lazio. Oltre ai disagi legati al servizio di linea, sono state evidenziate numerose criticità: totale mancanza di informazioni, servizi igienici assenti o inutilizzabili sia in stazione che a bordo treno, sistema di condizionamento inesistente, convogli sporchi e sovraffollati, carenza di indicazioni.

Il Trasporto extraurbano su gomma

Vive ormai da più di dieci anni uno stato di totale abbandono. All'ordine del giorno guasti ritardi soppressioni e sovraffollamento. Interi bacini di utenza (il reatino ne è un caso emblematico) non supportati adeguatamente nemmeno dal servizio ferroviario, completamente emarginati ed isolati dal resto del mondo.

PERCORSO PARTECIPATO PER IL RILANCIO DEL TRASPORTO PUBBLICO

E' indispensabile, per un rilancio del settore in termini di competitività, che la Regione, così come previsto dal Titolo V della Costituzione, assuma un ruolo fortemente propositivo adottando una visione integrata del sistema della mobilità laziale attraverso una pianificazione partecipata non solo con lo Stato e di concerto con le altre Regioni e con Roma Capitale, **ma anche con le associazioni e i comitati di utenti del trasporto pubblico locale e regionale**, per garantire il perseguimento reale di maggiori livelli di efficienza; condizione indispensabile per ridefinire un'adeguata offerta di trasporto secondo criteri di maggiore equità, per un servizio migliore e meno costoso per i cittadini.

Le Associazioni dell'Osservatorio:

ACU, ACU – Legaconsumatorilazio, Adiconsum Lazio, AdP- Associazione Diritti del Pedone, Associazione Pendolari Valle dell'Arlene, Associazione Robin Hood, Assoutenti, Casa del Consumatore, Cittadinanzattiva Lazio - CODICI Onlus- Comitato Avezzano – Roccasecca, Comitato Civitavecchia-Orte, Comitato FR2, Comitato FR3, Comitato Pendolari Reatini, Conconsumatori, - Comitato Pendolari Litoranea Roma Nord, Federconsumatori Lazio, Legambiente Lazio, MDC Movimento Diritti dei Cittadini, Nuovo Comitato Pendolari Fiumicino, UDS Unione degli studenti Lazio, UNC – Unione Nazionale Consumatori, UTP

Simone COSTAMAGNA – Pres. Osservatorio Regionale sui Trasporti - Cell. 347/0828528 – Fax 06/93476836 - mail – asstraiparti@libero.it



PREMIARE CHI MERITA



Ripartire equilibrio e razionalità tra le diverse e, talora, contrapposte esigenze degli Enti locali, **premiando quegli Enti che nella loro azione di governo privilegiano politiche volte a favorire il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile** risulta necessario anche alla luce di quanto disposto dal DL n. 95/2012 (*spending review*) che nei criteri di distribuzione dei fondi per il trasporto tra le diverse Regioni andrà a premiare le azioni di efficientamento del sistema in relazione al soddisfacimento della domanda di trasporto, al miglioramento qualitativo dei servizi, al miglioramento del rapporto costi/ricavi.

OGGETTIVI EUROPEI

L'individuazione di politiche, strategie, strumenti che **consentano una crescita sostenibile del territorio, garantisce il raggiungimento di alcuni degli obiettivi principali indicati dall'Europa**, quali:

- Migliorare la qualità della vita per i cittadini europei;
- Ridurre l'impatto ambientale causato dalle emissioni dei trasporti;
- Contribuire alla sicurezza dell'approvvigionamento energetico in Europa (20% sostituzione di convenzionali combustibili fossili con carburanti alternativi nel settore dei trasporti su strada entro il 2020);
- Rendere le regioni europee più competitive.

- Un **Sistema integrato di mobilità intelligente** che, grazie ad efficienti ed ecocompatibili sistemi di trasporto (urbano, regionale e a lunga distanza), permetta di **ridurre l'impatto ambientale** causato dalle emissioni dei trasporti (circa il 38% delle emissioni di CO2 è causato dal trasporto e la metà di queste dalle auto private) e di **decongestionare la viabilità stradale**, di contribuire all'**approvvigionamento energetico alternativo** (con l'obiettivo di sostituire il 20% dei convenzionali combustibili fossili con carburanti alternativi entro il 2020) e di **migliorare la qualità della vita dei cittadini** tenendo conto delle esigenze ecologiche, economiche e sociali.

Le Associazioni dell'Osservatorio:

ACU, ACLI – LegaconsumatoriLazio, Adiconsum Lazio, AdP- Associazione Diritti del Pedone, Associazione Pendolari Valle dell'Aniene, Associazione Robin Hood, Assoutenti, Casa del Consumatore, Cittadinanzattiva Lazio - CODICI Onlus- Comitato Avezzano – Roccasecca, Comitato Civitavecchia-Orte, Comitato FR2, Comitato FR3, Comitato Pendolari Reatini, Confconsumatori, - Comitato Pendolari Litoranea Roma Nord, Federconsumatori Lazio, Legambiente Lazio, MDC - Movimento Diritti dei Cittadini, Nuovo Comitato Pendolari Fiumicino, UDS - Unione degli Studenti Lazio, UNC – Unione Nazionale Consumatori, UTP
Simona COSTAMAGNA – Pres. Osservatorio Regionale sui Trasporti - Cell 347/1924628 – Fax 06/98474636 - mail – osstrasporti@libero.it



- Un sistema **integrato** tra la città di Roma, la sua area metropolitana e le diverse **zone del territorio regionale**, valorizzando le **vocazioni strategiche** dei singoli luoghi così da decentrare le funzioni e i centri dello sviluppo nei Comuni della Regione, al fine di **diminuire la necessità dello spostamento**.
- Un **coordinato piano di investimenti sulla mobilità sostenibile** che rilanci le scelte strategiche fatte in precedenza attraverso il potenziamento e l'ammodernamento di strumenti ed infrastrutture esistenti, **incrementando il sistema del trasporto su ferro** ed il trasporto pubblico in generale, **adottando un'innovazione sostenibile**.
- Una **offerta di trasporto** in grado di garantire l'attuale e la futura domanda, tenendo conto dell'esplosione di quest'ultima che **entro 20 anni renderà inadeguati tutti i sistemi di trasporto utilizzati oggi, soprattutto in termini di congestione**. Su scala mondiale, la mobilità umana è sestuplicata negli ultimi 40 anni e, solo negli ultimi dieci anni, è aumentata di dieci volte. In prospettiva, quindi, **il quadro della mobilità a livello globale in termini di inquinamento, congestione e sicurezza, già oggi critico, è destinato a diventare ancora più pesante**.
- Iniziative condivise ed in concorso con le associazioni maggiormente rappresentative degli utenti che possano **migliorare l'efficienza, l'integrazione e la sostenibilità del trasporto merci**, garantendo una logistica competitiva in un ambiente meno inquinato e con la certezza per gli approvvigionamenti energetici.

RIDUZIONE, SEMPLIFICAZIONE E DEFINIZIONE DI REGOLE CHIARE

La Governance dovrebbe essere semplificata per **ridurre il numero di attori, dare regole chiare e definire in modo univoco ruoli e responsabilità dei diversi soggetti istituzionali** nelle fasi di pianificazione, attuazione e controllo del sistema dei trasporti.

Al fine di diminuire in modo significativo la spesa pubblica, è opportuno **redigere una pianificazione e programmazione del sistema dei trasporti e della mobilità su scala di area metropolitana e regionale, unitaria**.

Le Associazioni dell'Osservatorio:

ACU, ACLI - Legacosumatorilazio, Adiconsum Lazio, AdP, Associazione Diritti del Pedone, Associazione Pendolari Valle dell'Aniene, Associazione Robin Hood, Assoutenti, Casa del Consumatore, Cittadinanzattiva Lazio - CODICI Onlus- Comitato Avezzano - Roccasecca, Comitato Civitavecchia-Orte, Comitato FR2, Comitato FR3, Comitato Pendolari Reatini, Confconsumatori, - Comitato Pendolari Litoranea Roma Nord, Federconsumatori Lazio, Legambiente Lazio, MDC - Movimento Diritti dei Cittadini, Nuovo Comitato Pendolari Fiumicino, UDS - Unione degli studenti Lazio, UNC - Unione Nazionale Consumatori, UTP

Simone COSTAMAGNA - Pres. Osservatorio Regionale sui Trasporti - Cell. 347/9878628 - Fax 06/93475926 - mail - costroporti@libero.it



Semplificazione e unificazione/integrazione devono essere i criteri da seguire guardando ai contenuti e alle competenze, ai ruoli reali di ciascuno in un chiaro e definito quadro istituzionale.

Occorre una riprogrammazione volta ad attuare un modello di TP più ampio **che rivoluzioni il modello di offerta nell'area di Roma e le interconnessioni tra questa e le altre città della regione, con una attenzione specifica all'integrazione dei servizi extraurbani con la rete dei servizi ferroviari regionali e con la rete dei servizi metropolitani, coinvolgendo Roma Capitale e il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.**

Sarà, inoltre, necessario tener presente l'ineludibilità e l'urgenza del risanamento delle aziende che gestiscono il servizio di trasporto pubblico a Roma e nel Lazio, e dovrà puntare, in un orizzonte temporale certo (ma non lungo), almeno ad azzerare i deficit di gestione a parità di corrispettivi, senza però ridurre la qualità dei servizi ma anzi migliorandola, soprattutto alla luce delle difficoltà delle situazioni di bilancio e finanziarie. Il risanamento delle aziende pubbliche è, quindi, ineludibile e urgente

RAZIONALIZZAZIONE DEI CONTRATTI DI SERVIZIO

La riorganizzazione del trasporto pubblico locale e l'intermodalità passeggeri non può prescindere dalla razionalizzazione dei contratti di servizio e dall'efficientamento delle aziende. Il TPL deve essere pianificato in un'ottica di intermodalità in modo da realizzare l'integrazione tra trasporto privato e trasporto pubblico, e l'integrazione tra ferro e gomma, migliorando l'accessibilità alle stazioni ferroviarie e alle autostazioni, verificando l'offerta di parcheggi in tali nodi, e pianificando la rete autobus di adduzione alla rete ferroviaria.

Si dovrà verificare gli attuali servizi minimi, razionalizzare la rete e sincronizzare gli orari, per evitare inutili duplicazioni e sprechi, per migliorare la qualità e la puntualità dell'offerta, per specializzare i diversi modi di trasporto.

Si dovrà valutare un sistema di affidamento del servizio, nel quale sia previsto in riferimento all'erogazione delle risorse, meccanismi di incentivo per l'efficienza e la qualità dei gestori e la mobilità sostenibile.

Le Associazioni dell'Osservatorio:

UCU, ACLI – Legaconsumatori Lazio, AdConsum Lazio, AdP- Associazione Diritti del Pedone, Associazione Pendolari Valle dell'Aniene, Associazione Tobin Hood, Assoutenti, Casa del Consumatore, Cittadinanzattiva Lazio - CODICI Onlus- Comitato Avezzano – Roccasecca, Comitato Civitavecchia-Orte, Comitato FR2, Comitato FR3, Comitato Pendolari Reatini, Conconsumatori, - Comitato Pendolari Litoranea Roma Nord, Federconsumatori Lazio, Legambiente Lazio, MDC - Movimento Diritti del Cittadino, Nuovo Comitato Pendolari Fiumicino, UDS - Unione degli studenti Lazio, UNC – Unione Nazionale Consumatori, UTP
Simona COSTAMAGNA – Pres. Osservatorio Regionale sui Trasporti - Cell. 347/0828628 – Fax 06/91475435 - mail – osotrasporti@lazio.it



A tal fine occorre venga previsto un monitoraggio costante e periodico che permetta il controllo della spesa e della qualità del servizio stesso

SINTESI

Tutto ciò premesso, l'ORT – OSSERVATORIO REGIONALE SUI TRASPORTI DEL LAZIO ritiene prioritario :

- **Rivisitare** parametri minimi di qualità del servizio previsti nel Contratto di Servizio, stipulato con Trenitalia sia a livello nazionale che regionale, con modalità tali da non lasciare spazio ad interpretazioni. Pensiamo ormai indispensabile un intervento in questo ambito a fronte del servizio offerto da Trenitalia che, soprattutto per quanto riguarda il trasporto passeggeri, ormai da troppo tempo non corrisponde alle reali esigenze “minime” dell'utenza. Va sottolineato che un intervento concreto in questa direzione, a fronte della liberalizzazione del comparto e quindi con l'ingresso di nuove imprese ferroviarie, sarebbe un ulteriore elemento di tutela e di garanzia per il consumatore - utente.
- **Verificare** la correttezza del comportamento di Trenitalia S.p.A nei confronti delle Imprese Ferroviarie che hanno manifestato l'intenzione di fare il loro ingresso nel mercato. Si sono ravvisati infatti, favoriti dalla limitata autonomia ed indipendenza di RFI Nazionale, estremi di abuso di posizione dominante.
- **Apprendere**, nella fattispecie, nel comparto regionale, l'atteggiamento di Trenitalia che all'incremento della domanda pendolare oppone il graduale e costante abbandono dei servizi ad essa legati, al quale si aggiunge la totale assenza di investimenti e di una concreta programmazione. La condizione di estremo disagio alla quale il pendolare è quotidianamente costretto, determina un sensibile e progressivo peggioramento della qualità della vita con ripercussioni sociali, sanitarie, e, orientandolo verso l'auto privata, anche incidentali e ambientali. Non ci sembra difficile immaginare che la ragione di tale

Le Associazioni dell'Osservatorio:

ACU, ACLI – LegaconsumatoriLazio, Adiconsum Lazio, AdIP- Associazione Diritti del Pedone, Associazione Pendolari Valle dell'Aniene, Associazione Robin Hood, Assoutenti, Casa del Consumatore, Cittadinanzattiva Lazio - CODICI Onlus- Comitato Avezzano – Roccasecca, Comitato Civitavecchia-Orte, Comitato FR2, Comitato FR3, Comitato Pendolari Reatini, Confconsumatori, - Comitato Pendolari Utoranea Roma Nord, Federconsumatori Lazio, Legambiente Lazio, MIDC - Movimento Diritti dei Cittadini, Nuovo Comitato Pendolari Fiumicino, UDS – Unione degli studenti Lazio, UNC – Unione Nazionale Consumatori, UTP
Simona COSTAMAGNA – Pres. Osservatorio Regionale sui Trasporti/ - Cell. 347/0828628 – Fax 06/93476836 - mail – osstrasporti@libero.it



disinteresse sia da ricondurre non solo dalla scarsa redditività di un mercato chiuso e monopolistico, quale è quello regionale, ma anche all'inadeguatezza delle risorse disponibili, causa tagli e razionalizzazioni, da dedicare ad un comparto che è in forte sofferenza da ormai più di 10 anni.

- **Valutare** l'opportunità di scindere il gestore della Rete infrastrutturale (RFI) dal gruppo in cui è presente anche il gestore del servizio, al fine di definire una strategia volta a garantire una parità di trattamento fra tutti gli utilizzatori della rete.
- **Operare** per far rientrare lo sviluppo del trasporto ferroviario merci in una strategia di crescita del sistema dei trasporti e della logistica più complessiva, non deputando tutto al gestore attualmente esistente. Ci sembrerebbe, infatti, opportuno coinvolgere il gestore stesso e gli altri protagonisti ferroviari del sistema, alla definizione di un piano di sviluppo di medio – lungo periodo in cui anche gli altri operatori possano mostrare e dimostrare quali possano essere le strategie vincenti
- **Intervenire** concretamente sul gestore affinché ampie fasce della popolazione del mezzogiorno e delle isole, tuttora impossibilitate ad accedere al trasporto ferroviario per la totale assenza del servizio, possano vedere garantito il diritto alla mobilità ed alla circolazione che oggi gli è negato. Lo stesso vale per il trasporto merci per il quale viene utilizzata nella maggior parte dei casi la gomma. Questa scarsità di investimenti e di programmazione genera così un vero e proprio deficit strutturale che penalizza un settore dalle enormi potenzialità. Trenitalia ha trovato la soluzione migliore nel suo piano d'impresa socializzando le perdite proprio con i cittadini senza assumersi l'onere di svolgere il ruolo di impresa nazionale al servizio del paese. Di converso, ha scelto la strada della privatizzazione pura per ogni comparto che invece potrebbe essere oggetto di concreta attività di mercato; parliamo di un'azienda di stato che opera contro lo stato e i suoi cittadini.

E' paradossale, oggi più che mai, constatare che in un'epoca di grande sviluppo sia del mercato internazionale (in ambito di liberalizzazione dei servizi) che di promulgazione di normative europee tese a favorire la crescita e la qualità del servizio passeggeri e merci su ferro, nel nostro paese con un comparto acqueo in crisi, non solo

Le Associazioni dell'Osservatorio:

ACU, ACU – Legaconsumatori Lazio, Adiconsum Lazio, AdP- Associazione Diritti del Pedone, Associazione Pendolari Valle dell'Aniene, Associazione Robin Hood, Assoutenti, Casa del Consumatore, Cittadinanzattiva Lazio – CODICI Onlus- Comitato Avezzano – Roccasecca, Comitato Civitavecchia-Orte, Comitato FR2, Comitato FR3, Comitato Pendolari Reatini, Confconsumatori, - Comitato Pendolari Litoranea Roma Nord, Federconsumatori Lazio, Legambiente Lazio, MDC - Movimento Diritti dei Cittadini, Nuovo Comitato Pendolari Fiumicino, UDS – Unione degli studenti Lazio, UNC – Unione Nazionale Consumatori, UTP
Simona COSTAMAGNA – Pres. Osservatorio Regionale sui Trasporti - Cell. 347/0828628 – Fax 06/93476835 - mail – osstrasporti@libero.it



esercita un unico vettore, ma allo stesso viene consentito di far ricadere le perdite e le inefficienze sui bilanci dello Stato consentendogli, altresì, di scegliere quali tratte condividere e quali, invece, debbano restare di appannaggio esclusivo dello stesso.

Tutto ciò premesso, nel ringraziare la Commissione per l'importante attività di consultazione cogliamo l'occasione per dare qualche utile indicazione dal lato utente-consumatore, cercando il più possibile di contestualizzare il Trasporto Ferroviario ed il Trasporto Merci e rinviando ogni ulteriore approfondimento il documento allegato alla presente. L'ORT – Osservatorio Regionale sui Trasporti del Lazio auspica che l'atteggiamento del legislatore sia il più possibile teso al superamento delle criticità fin qui sollevate ponendo in agenda la necessità di adottare:

1. Provvedimenti normativi tesi all'adeguamento delle discipline comunitarie ed internazionali finalizzate a favorire un corretto processo di liberalizzazione sia del comparto viaggiatori che merci;
 2. Costituzione di un organismo di garanzia con poteri di monitoraggio, controllo ed indirizzo del settore;
 3. In ottemperanza alle disposizioni europee e alla dichiarazione di Varsavia del BEUC 2011, la piena partecipazione delle associazioni agli indirizzi programmatici nelle attività di monitoraggio nei confronti delle istituzioni con tutti i passaggi necessari affinché le reali esigenze degli utenti-consumatori vengano recepite dagli organi decisionali per una piena attuazione del mercato in un contesto di efficienza, qualità e universalità.
1. **la pianificazione dei servizi e degli investimenti**, l'analisi della domanda e la valutazione del grado di soddisfazione dei cittadini e delle associazioni di utenti del TP;
 2. **l'individuazione dei livelli minimi quantitativi e qualitativi dei servizi** che debbono tener conto dell'attuale congiuntura economica;
 3. **la definizione dei criteri di formulazione dei contratti di servizio**, finalizzati a premiare puntualità e capacità di rispondere alla domanda di mobilità, con l'individuazione e articolazione dei costi standard per i diversi servizi prestati;

Le Associazioni dell'Osservatorio:

ACU, ACLI – Legaconsumatori Lazio, Adiconsum Lazio, AdP- Associazione Diritti del Pedone, Associazione Pendolari Valle dell'Aniene, Associazione Robin Hood, Assoutenti, Casa del Consumatore, Cittadinanzattiva Lazio - CODICI Onlus- Comitato Avezzano – Roccasecca, Comitato Civitavecchia-Orte, Comitato FR2, Comitato FR3, Comitato Pendolari Reatini, Confconsumatori, - Comitato Pendolari Uffronese Roma Nord, Federconsumatori Lazio, Legambiente Lazio, MDC - Movimento Diritti dei Cittadini, Nuovo Comitato Pendolari Fiumicino, UDS – Unione degli studenti Lazio, UNC – Unione Nazionale Consumatori, UTP
Simone COSTAMAGNA – Pres. Osservatorio Regionale sui Trasporti - Cell. 347/0828628 – Fax 06/93476836 - mail – osstrasporti@libero.it



4. **la determinazione dei criteri per la formazione delle tariffe e il loro aggiornamento**, puntando a collegare l'evoluzione dei prezzi alla qualità del servizio e alla dinamica della produttività e a **fare chiarezza rispetto alle forme di agevolazioni e di gratuità** per garantire la massima trasparenza nel perseguimento di obiettivi di politica sociale;
5. **l'articolazione di politiche, criteri e incentivi per rafforzare i servizi di mobilità sostenibile** nei diversi comuni.
6. **• un sistema integrato di mobilità intelligente** tra la Città di Roma e le diverse zone del territorio regionale che permetta di ridurre l'impatto ambientale causato dalle emissioni dei trasporti, decongestionare la viabilità stradale, contribuire all'approvvigionamento energetico alternativo e migliorare, quindi, la qualità della vita dei cittadini;
7. **• un'offerta di trasporto** in grado di garantire l'attuale e la futura domanda;
8. **• iniziative volte a migliorare l'efficienza, l'integrazione e la sostenibilità del trasporto merci**

Roma , 26 Novembre 2013

Il Presidente
Simona COSTAMAGNA

Le Associazioni dell'Osservatorio

NCU, ACLI – LegaconsumatoriLazio, Adiconsum Lazio, AdP- Associazione Diritti del Pedone, Associazione Pendolari Valle dell'Aniene, Associazione Tobin Hood, Assoutenti, Casa del Consumatore, Cittadinanzattiva Lazio - CODICI Onlus- Comitato Avezzano - Roccasecca, Comitato Civitavecchia-Orte, Comitato FR2, Comitato FR3, Comitato Pendolari Reatini, Confconsumatori, - Comitato Pendolari Litoranea Roma Nord, Federconsumatori Lazio, Legambiente Lazio, MDC - Movimento Diritti dei Cittadini, Nuovo Comitato Pendolari Fiumicino, UDS - Unione degli Studenti Lazio, UNC - Unione Nazionale Consumatori, UTP

Simona COSTAMAGNA – Pres. Osservatorio Regionale sui Trasporti - Cell. 347/0828528 – Fax 06/93476836 - mail – orttrasporti@libero.it



**COMITATO REGIONALE DEGLI UTENTI FERROVIARI DELL'EMILIA ROMAGNA
(C.R.U.F.E.R.)**

Costituenti: Comitato per la Ferrovia Forlì-Rimini - Associazione Utenti BO-VR - Unione Pendolari Piacentini
Utenti BO-MO-MN - Utenti BO-Parma-Ravenna - Comitato Predappio - Comitato Pendolari RE - UTP Utenti Trasporti Pubblici
Cittadinanza - Associazione Bologna-Vignola - Federcarumatori - Comitato Pendolari AV Bologna-Rimini
Comitato Pendolari RomBO - Comitato Pendolari Ferrara-Bologna - Codacons
Sede provvisoria: c/o Agenzia Trasporti Pubblici della Regione Emilia Romagna - Viale A. Moro n.32 - 40127 BOLOGNA

Roma, 26 novembre 2013

Al Presidente
IX Commissione
(Trasporti, poste, telecomunicazioni)
Camera dei Deputati

Oggetto: Audizione sul Trasporto Pubblico Locale Regione Emilia - Romagna

Il CRUFER ha seguito con interesse l'obiettivo dichiarato dal Governo sulla efficienza del sistema dei trasporti, con verifica puntuale delle necessità economiche delle Regioni, che ora sono chiamate ad operare con maggiore efficienza e documentata trasparenza in fase di riparto delle risorse centrali. Risorse in progressiva riduzione negli ultimi anni, che già aveva prodotto problemi di bilancio per i gestori dei servizi e per i committenti, spesso sfociati in semplici aumenti di tariffe e riduzione dei servizi, direttamente a carico degli utenti finali. In occasione dell'avvio del nuovo sistema di riparto, gli utenti del trasporto pubblico dell'Emilia Romagna erano (e sono) convinti di essere in credito.

Per quanto concerne il trasporto pubblico, devono sicuramente essere evitati gli sprechi, sempre finanziati con denari dei cittadini. In fase di riprogrammazione dei servizi e delle risorse non possono essere più consentiti servizi multipli sulle stesse direttrici, per collegamenti svolti contemporaneamente da treni, autobus di linea e bus sostitutivi dei treni.

Il CRUFER ha potuto riscontrare sul campo le contraddizioni del sistema ferroviario italiano che mentre da una parte ha salvaguardato lo sviluppo e l'affermazione dei servizi dell'Alta Velocità, ha completamente svuotato di progetti e risorse il trasporto regionale. Emblematico quanto accaduto nel nodo di Bologna, dove tutte le priorità sono state asservite all'Alta velocità mentre tutte le conseguenze negative sono ricadute sul trasporto regionale.

Cercheremo di farvi un quadro complessivo dello stato dell'arte del Trasporto Pubblico Locale in Emilia - Romagna, suddividendolo fra trasporto ferroviario passeggeri e trasporto su gomma.

Trasporto ferroviario passeggeri

Il quadro generale

La rete ferroviaria regionale è di circa 1.350 Km dei quali 340 di proprietà regionale, la cui infrastruttura è gestita da Ferrovie Emilia - Romagna (FER) nata nel 2001 dalla fusione di quattro linee in Gestione Commissariale Governativa a cui, successivamente si sono aggiunti i rami ferroviari di ATCM Modena, ATC Bologna e ACT Reggio Emilia.

Il 1° febbraio 2012 nasce Trasporti Pubblici Emilia – Romagna (TPER), formata dalla fusione dei rami trasporto di ATC Bologna e Ferrara e FER che diventa stazione appaltante.

I suoi maggiori azionisti sono la Regione Emilia – Romagna (46,13%), il Comune di Bologna (30,11%), la Provincia di Bologna (18,79%).

Le aree di attività della società coprono il settore automobilistico, filo tranviario e ferroviario passeggeri, con 2.500 dipendenti ed un fatturato di 245 milioni di euro.

Dispone di 1.350 bus che percorrono 50 milioni di Km trasportando 340.000 passeggeri giorno ed effettua 5 milioni di Km per il trasporto passeggeri in ambito ferroviario con 30.000 passeggeri giorno.

Con un'utenza media giornaliera di circa 110.000 passeggeri giorno gli altri circa 1.000 Km di ferrovie regionali sono gestiti, su rete RFI da Trenitalia con la compartecipazione su alcune linee, di TPER, in funzione di un contratto di servizio tra Regione e Consorzio Integrato Trasporti (CTI: 70% Trenitalia e 30% TPER), disdetto a giugno 2011 dalla Regione Emilia – Romagna ed ora in proroga, in attesa della nuova gara europea indetta dalla Regione che dovrebbe essere esecutiva, se tutte le caselle andranno al loro posto, da metà del 2016.

La rappresentanza degli utenti: il Comitato Regionale Utenti Ferroviari Emilia – Romagna (CRUFER)

La legge regionale 30/98 e successive modifiche prevede la nascita del CRUFER, con funzioni consultive, di verifica e proposta per la qualità del trasporto pubblico, che trova la sua concretizzazione con delibera della Giunta Regionale n. 72 del 20/01/2005.

Oggi il Crufer è composto da 15 componenti. 11 comitati di pendolari e 4 associazioni: Federconsumatori, Codacons, Cittadinanzattiva e Unione Trasporti Pubblici.

Le problematiche del servizio ferroviario regionale in Emilia – Romagna

Possiamo riepilogare in otto punti le questioni all'ordine del giorno:

1. orari
2. adeguamento dei tempi di percorrenza
3. puntualità dei treni
4. frequentazioni
5. adeguatezza della composizione dei treni e del personale disponibile
6. impatto dell'Alta Velocità sul trasporto ferroviario regionale
7. riprogrammazione dei servizi
8. carta dei servizi

ORARI

Ogni anno vengono effettuate due programmazioni di orari ferroviari, a luglio e a dicembre. Il primo problema che si pone un pendolare è quello di conoscerne per tempo le variazioni per coordinarsi con i propri impegni, e gli orari dei bus urbani ed eventuali coincidenze.

In tutti questi anni veniamo a conoscenza delle citate programmazioni, solo pochi giorni prima della loro esecutività e dovendole cercare su internet, poiché i tabelloni orari nelle stazioni vengono cambiati il sabato antecedente la loro esecutività che è poi il giorno dopo.

La domanda che ci si pone è: per chi vengono fatti gli orari dei treni se non per chi li utilizza? Da qui continua a sfuggirci la logica di mantenere il segreto fino all'ultimo momento, mettendo in difficoltà chi non dispone di un contatto internet.

Anche quest'anno si ripropone il problema per l'orario invernale, quando la prima release viene predisposta da Rete Ferroviaria Italiana (RFI) ad agosto, la seconda per metà novembre, per non essere più modificabile alla fine del mese, mentre gli orari cambiano il 15 dicembre.

Cosa osta informare per tempo il Committente che paga il servizio e cioè la Regione e gli utenti che ne usufruiscono, delle decisioni prese?

ADEGUAMENTO DEI TEMPI DI PERCORRENZA

I tempi di percorrenza delle tratte regionali, in questi ultimi anni, sono costantemente aumentati, tanto che su alcune linee abbiamo potuto confrontare gli orari degli anni '70 con quelli attuali e, a parità di stazioni, sono rimasti pressoché inalterati anche quando, come sulla Bologna – Verona, la linea è stata raddoppiata dal 2010. Ci aspettavamo concreti ritorni in tal senso dal passaggio sotterraneo dei treni dell'Alta Velocità a Bologna Centrale, dopo che per troppi anni il cantiere ha rappresentato disagi e disservizi, oltre all'allungamento dei tempi di percorrenza di tutti i treni. Si sarebbero dovuti liberare, a favore del trasporto regionale, i cinque binari che erano stati occupati per i lavori. Invece solo in questi ultimi due mesi sono state ridotte le percorrenze di 20 treni, su 906 che girano, ma limitatamente a 2 -5 minuti. L'altra notizia negativa è che i binari disponibili da cinque si sono ridotti a quattro, che poi diminuiscono a tre perché uno rimane a disposizione del futuribile People Mover (collegamento sopraelevato tra stazione e aeroporto) di cui si discute da anni. Comunque i lavori di ripristino di questi tre binari sono stati, al momento, rinviati al 2016, ufficialmente per carenza di fondi da parte di RFI.

PUNTUALITA' DEI TRENI

Il controllo del livello di puntualità dovrebbe essere uno degli elementi basilari quando si fanno contratti, non tanto per le penali che vengono comminate ai vettori, ma per intervenire immediatamente quando questi livelli si abbassano o si ripetono in particolare su alcuni convogli. In concreto sono i comitati che con il loro controllo quotidiano, utilizzando il sito internet di Trenitalia, intervengono in tempi brevi a segnalare le anomalie ed a chiedere interventi ai due vettori regionali, a volte con qualche riscontro, altre senza risposta.

Proprio in questi ultimi giorni abbiamo specificatamente chiesto all'assessorato regionale di predisporre un meccanismo che consenta di intervenire velocemente quando si creano situazioni critiche. Comunque, tanto per fare un esempio, nel solo 2012 le penali comminate al CTI regionale per i disservizi, supereranno i tre milioni di euro, quando negli ultimi anni si aggiravano intorno ai 2 milioni, a testimonianza del peggioramento del servizio.

FREQUENTAZIONI

Ogni anno Trenitalia e TPER, come sopra riportato, a luglio e a novembre fanno due test per cercare di stabilire la frequentazione dei treni regionali. Questi dati sono essenziali per poi stabilire il numero di carrozze da adibire a ciascun convoglio. Da parte nostra abbiamo verificato forti disallineamenti nel confronto dei dati fornitrici del 2012 su 2011 su diversi treni agli stessi orari, inoltre abbiamo avuto contatti con sindacati e capi treno, i quali ci hanno confermato che finché gli utenti che salgono e scendono nelle varie stazioni sono in numero limitato, riescono a tener dietro a questa contabilità, ma quando, soprattutto negli orari di punta, l'affollamento è alto non sono in grado di fare una verifica puntuale. Abbiamo fatto dei test anche noi e confermiamo la difficoltà a fare queste rilevazioni mentre si sale e si scende dai treni. Ovviamente questi errori di valutazione sono uno dei motivi di sovraffollamento di molti convogli, perché il numero di carrozze stabilito non è adeguato alle esigenze.

Va da sé che è necessario trovare strumenti più idonei per monitorare i passeggeri.

ADEGUATEZZA DELLA COMPOSIZIONE DEI TRENI E DEL PERSONALE DISPONIBILE

L'altro elemento di base perché il numero di carrozze risulta spesso inadeguato è dovuto alla carenza di materiale a disposizione dei vettori. In Emilia – Romagna, Trenitalia in particolare, usufruisce di materiale datato con un'età media decisamente superiore ai venti anni, lo scorso anno sono state riciclate carrozze sulla Piacenza – Rimini, risalenti agli anni '80, e non sufficiente a

coprire le esigenze di giro con i controlli di manutenzione, tanto che viaggiano vagoni rappezzati alla meglio (cfr. foto allegate). A questo si aggiunge il fatto che il personale disponibile è ridotto all'osso, per cui bastano poche assenze per cancellare i treni regionali. A questo viene posto rimedio ricorrendo alle seguenti due soluzioni:

1. accorciare il numero di vagoni di alcuni treni, utilizzandoli per mettere insieme altri convogli, quando bastano i locomotori;
2. ricorrendo alle cancellazioni programmate, cancellando cioè una serie di treni già individuati che teoricamente hanno un basso tasso di frequentazione, mettendo in gravi difficoltà diverse linee, in particolare la Modena – Carpi – Mantova, la Bologna – Prato, la Faenza – Lavezzola, la Bologna – Poggio Rusco. Questo porta al sovraffollamento dei treni successivi, come si può verificare dalla foto allegata del 4 novembre u.s., che si riferisce al treno 6404, dovuta ad una delle tante cancellazioni del precedente treno 11600 in partenza da Bologna per Poggio Rusco delle 17,10, ed ai lavoratori che fanno i turni.

La quotidianità del trasporto regionale è caratterizzata da un'inaccettabile frequenza di cancellazioni di treni, che fa perdere agli utenti la certezza sulla disponibilità del servizio e della sua erogazione. La dimostrazione di quanto affermato è dato dalla tabella elaborata su dati ufficiali forniti dai vettori al committente, la Regione Emilia Romagna:

SOPPRESSIONI TRENI REGIONALI EMILIA ROMAGNA (ret RFI-FER) GENNAIO-SETTEMBRE 2013

CAUSA SOPPRESSIONE	rete RFI	%	rete FER	%	Tot RFI+FER	%
Sciopero del personale	956	20,7	618	18,0	1.574	19,5
Indisponibilità del Personale	1.808	39,2	165	4,8	1.973	24,5
Indisponibilità del Materiale	824	17,9	8	0,2	832	10,3
Guasto al Materiale	427	9,3	202	5,9	629	7,8
Soppressioni programmate	156	3,4	2.373	66,0	2.429	30,2
Altro	444	9,6	176	5,1	620	7,7
Totale	4.615		3.442		8.057	

Elaborazione Ferrovieemiliane Emilia Romagna su dati Trenitalia-Tper-REX

Di tutta evidenza la consistenza complessiva dei treni soppressi con le diverse motivazioni, che vanno a ridurre mediamente del 3,50% il numero dei treni programmati e commissionati dalla stessa Regione. In via preventiva vengono soppressi treni per allarme-meteo o per lavori alla infrastruttura. Un disagio che spesso non porta risultati, come nel caso di elettrificazioni di linee per treni elettrici, immediatamente vanificate dalla introduzione dei meno costosi autobus sostitutivi.

Preoccupante anche il dato delle soppressioni, il 20% del totale, a causa di scioperi del personale. Uno stillicidio che perdura da troppi anni, causato dalla mancata soluzione dei problemi di unificazione dei diversi settori del TPL, da ascrivere principalmente alle amministrazioni locali e centrali titolari del rapporto contrattuale. Una forza-lavoro che andrebbe meglio coinvolta per fornire un migliore livello di qualità dei servizi per un miglior rapporto con l'utenza spesso vissuta come "problema" anziché come preziosa risorsa per la salvaguardia del servizio.

IMPATTO DELL'ALTA VELOCITA' SUL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE

Come noto in questi ultimi anni i convogli di Trenitalia e di Italo sull'Alta Velocità sono in costante crescita, con indubbi benefici temporali nei collegamenti fra le principali città italiane. Rilevato che, comunque, i trasferimenti con partenza/arrivo che non coincide con le città servite dall'AV non hanno avuto complessivamente benefici nei tempi di trasferimento, in quanto risultano carenti i servizi locali.

In particolare si deve registrare l'azzardo costituito dall'avvio dell'AV dallo scorso 14/04/2013, da e per Bologna verso la dorsale adriatica. I treni viaggiano su infrastruttura ordinaria, attraversano stazioni dove non è prevista la sosta a velocità molto elevata, sfiorando i viaggiatori in attesa sulle

banchine dei treni FB e locali. Hanno la precedenza sul resto della circolazione e, dalla loro entrata in servizio, hanno determinato costanti e rilevanti ritardi su tutta la circolazione nelle fasce orarie interessate, che guarda caso sono affollate dal traffico dei pendolari, come quella del mattino, con arrivo a Bologna intorno alle 8:00. Dal 15/12/2013 è prevista l'entrata in servizio di 3 coppie di AV di NTV, per cui risulta critico l'inserimento di un altro treno con arrivo a Bologna alle 8:42, ma che impatteranno sicuramente tutte sul traffico locale, proprio per il vincolo infrastrutturale. L'incremento dell'offerta non può essere visto come uno svantaggio, ma l'attuale situazione del trasporto locale, caratterizzato da ritardi ormai cronici, rischia di peggiorare sensibilmente per l'affollamento dei transiti facendo temere che, essendo impossibile disporre di una infrastruttura adeguata, potrà essere contenuto esclusivamente tagliando sul trasporto locale e, quindi, sul servizio ai pendolari.

RIPROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI

Alla base dei provvedimenti di "riprogrammazione" adottati già a giugno 2013 e riproposti anche per il prossimo dicembre vi è la necessità di rispondere ai nuovi criteri di riparto delle risorse provenienti dal governo centrale. Una necessità che comporta, a detta della Regione, una riduzione dei costi e delle corse sulle tratte meno utilizzate da trasferire sulle tratte a maggiore richiesta dell'utenza. La Regione Emilia Romagna metterà "a gara europea" una quota di 19,2 milioni di km (18 mln km/treno + 1,2 mln km/bus) che, smentendo se stessa, sta già provvedendo a ridurre in sede di "riprogrammazione":

MAGGIORI INTERVENTI TPL/FERROVIARIO REGIONE EMILIA ROMAGNA 2013/14			
COLLEGAMENTO	TRENO/KM	BUS/KM	SALDO FINALE (+/-)
PARMA-FORNOVIO	-111.380	-139.500	-151.500
MODENA-SASSUOLO	-6.950	8.380	1.500
PARMA-SUZZARA	-27.000	5.400	-24.300
SUZZARA-FERRARA	-20.000	13.000	-6.800

elaborazione Federconsorziari E.R. del programma della Regione Emilia Romagna

In buona sostanza un riequilibrio dell'offerta in favore del trasporto su gomma, in un quadro di riduzione complessiva dei servizi a disposizione dei cittadini-utenti:

EFFETTI RIPROGRAMMAZIONE 2014 (dal 15 dicembre 2013)	
RIDUZIONE TRENO/KM	-1,54% su 18 milioni di treni/km
RIDUZIONE BUS/KM	-11,63% su 1,2 milioni di bus/km
TOTALE SERVIZI OFFERTI (treno+bus)	-2,17% su 19,2 milioni di km

elaborazione Federconsorziari E.R. del programma della Regione Emilia Romagna

Il CRUFER non condivide il ricorso permanente agli autobus sostitutivi, adottato anche in occasione di servizi permanenti. Una negazione dei propositi di tutela dell'ambiente e di mobilità sostenibile affermata in tutte le sedi dalla stessa Regione Emilia Romagna. Con tutta evidenza i bus sostitutivi sono meno costosi dei treni, ma anche meno efficienti: tempi di percorrenza dilatati, con pesanti disagi per gli utenti privati dei servizi di stazione. Con altrettanta evidenza per questi bus non sono previsti incrementi di utenza anzi, spesso determinano e anticipano la definitiva chiusura del servizio.

In sede di "riprogrammazione" dei servizi ferroviari la Regione Emilia Romagna, come già deciso da altre regioni, non intende finanziare treni a percorso extra-regionale, obbligando di fatto gli utenti al cambio-treno e relativi perditempo. Una vera "perversione" ferroviaria, che rende difficoltosa la mobilità tra Regioni, mentre si affermano sempre di più i concetti di libera circolazione tra stati, in particolare d'Europa.

CARTA DEI SERVIZI

5.1.1

5.1.2

5

Ogni anno viene pubblicata la Carta dei Servizi a livello regionale con cui le due società che compongono il Consorzio Integrato Trasporti (Trenitalia e Tper) si presentano agli utenti del trasporto ferroviario regionale, in modo che si possano conoscere gli impegni programmatici e i principi fondamentali che le guidano nello svolgimento del loro servizio.

Tutto questo senza confrontarsi con gli utenti a cui detta Carta ha l'obiettivo di rivolgersi.

Solo per il 2013 c'è stato un confronto virtuale con il CRUFER. Affermo virtuale, perché dopo ripetute nostre sollecitazioni ci è stata inviata la bozza di detta Carta alla quale abbiamo apportato tre pagine di osservazioni, che non sono state considerate in quanto la cosiddetta bozza era un testo definitivo.

Per il 2014 siamo intervenuti nei giorni scorsi chiedendo di essere consultati, in quanto non condividiamo i numeri ed il metodo con cui vengono formulati gli obiettivi riportati in detta Carta, come, ad esempio:

- gli obiettivi di puntualità che non tengono conto dei treni che vengono cancellati,
- le basse percentuali previste per il trasporto biciclette e i servizi accessibili ai viaggiatori diversamente abili
- il metodo di applicazione delle penali ai viaggiatori che in assenza di biglietto o di obliteratrici si presentano subito al capo treno
- la gestione prevista per gli oggetti smarriti
- la metodologia prevista per il rimborso dei ritardi ai biglietti di corsa semplice.

In conclusione ci sentiamo di affermare che il trasporto pubblico ferroviario, oltre ad essere un'esigenza primaria, costituisce un servizio indispensabile per qualsiasi idea di rilancio economico, nonché strumento di mitigazione dei costi di produzione del reddito, in questi tempi di crisi.

Anni di disattenzione della politica, mancati e ritardati investimenti, quali quelli sul Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese integrato con il Servizio Ferroviario Regionale, l'incertezza di come collegare la stazione Centrale di Bologna con Aeroporto e Fiera, il lento, se non mancato miglioramento della comunicazione su rotaia tra i capoluoghi di Provincia della Regione e strategie miopi e di corto respiro delle imprese ferroviarie hanno prodotto la situazione deficitaria attuale.

A tutto questo ha contribuito la grave crisi produttiva in cui versa Trenitalia, gestore in gran parte del servizio, la quale, per problematiche gestionali interne, non riesce a garantire un servizio affidabile.

Condividiamo l'idea che per contenere i costi è necessario incrementare in maniera importante l'afflusso dell'utenza, ma per arrivare a questo è indispensabile che ai cittadini sia offerto un servizio, il quale dia la certezza che i treni ci sono, che partono ed arrivano puntuali, con adeguato numero di carrozze.

Trasporto Pubblico Locale

Contesto di riferimento

In Emilia-Romagna il servizio di **trasporto pubblico locale autofiloviario**, detto comunemente **TPL**, si articola su **nove bacini provinciali**, coincidenti di fatto con le province della regione, e comprende sia il servizio bus in ambito urbano nelle città principali, sia il servizio in ambito extraurbano. In tutti i bacini provinciali dell'Emilia-Romagna operano le **Agenzie locali per la mobilità**, a cui è affidato il compito di attuare le decisioni degli Enti locali (Province e Comuni) anche nei rapporti con le società di gestione dei servizi di TPL.

Con la legge regionale n. 10 del 2008 si è posta l'attenzione sulla necessità di razionalizzare il sistema del TPL attraverso uno snellimento organizzativo delle attuali Agenzie, allo scopo di semplificare i processi decisionali, riducendo di conseguenza i costi complessivi della *governance* regionale. Il lavoro di semplificazione del panorama dei gestori operanti nel territorio regionale ha portato alla costituzione di nuove aggregazioni che gestiscono il servizio in Emilia-Romagna:

- **SETA SpA:** dall'1 gennaio 2012 opera nei bacini di **Modena, Reggio Emilia** (tramite fusione con Autolinee dell'Emilia) e **Piacenza** (fusione con Tempi);
- **TPER SpA:** dall'1 febbraio 2012 opera nei bacini di **Bologna e Ferrara** ed è nata dalla fusione per unione di ATC SpA con il ramo trasporti di FER Srl;
- **START Romagna SpA:** dall'1 gennaio 2012 opera nei bacini di **Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini** ed è nata dalla fusione per incorporazione delle tre aziende storiche di gestione ATM SpA di Ravenna, AVM SpA di Cesena e TRAM di Rimini.

Unico gestore di scala di bacino resta **TEP SpA**, che opera a **Parma**, con oltre 13,7 milioni di servizi urbani ed extraurbani, oltre 37 milioni di passeggeri all'anno e un parco mezzi di 416 bus.

Le cifre della mobilità urbana

- **oltre 4,4 milioni di abitanti** serviti in 9 province e 348 comuni su una superficie di oltre 22.000 km²
- **9 Agenzie locali per la mobilità** (responsabilità del trasporto pubblico e della mobilità locale)
- **4 società di gestione** (servizio urbano ed extraurbano) a inizio 2012. Diverse imprese private di trasporto
- **113,1 milioni di km/anno** di servizi minimi e aggiuntivi (-1,6%)
- **5.722 addetti** (agenzie + aziende, inclusi subaffidatari)
- **3.255 mezzi** (3.151 autobus e 104 filobus)
- **oltre 1.400 km di piste ciclabili** nei comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti
- **circa 255 milioni di passeggeri all'anno** (2012)
- **oltre 176 milioni di euro di investimenti regionali** dal 1994 al 2010 (escluse le quote per l'acquisto di bus) e **395 interventi** per il miglioramento e la qualificazione del trasporto pubblico e la mobilità urbana, realizzati nei diversi bacini provinciali.
- **124,1 milioni di euro di ricavi da traffico** e **118,9 milioni di euro di ricavi tariffari** nel 2012
- **oltre 220 milioni di euro/anno di contributi d'esercizio per i servizi minimi** (circa 217,4 nel 2011; 220 nel 2012 e 222,6 nel 2013)

La rappresentanza degli utenti:

Come previsto dalla legge regionale n. 30/98 devono essere attivati a livello di bacino i Comitati Consultivi degli Utenti con compiti prevalentemente consultivi in materia di programmazione del trasporto e di politica tariffaria. Il bilancio di questi ultimi anni di esperienza porta a valutazioni sostanzialmente insoddisfacenti. La maggior parte dei comitati è venuta meno per dimissioni dei componenti o per morte naturale, sempre causata dalla constatazione della inutilità del ruolo. Di fatto un'occasione persa per coinvolgere maggiormente gli utenti, organizzati e non, in scelte sempre più spesso impopolari.

Le problematiche del Trasporto Pubblico Regionale in Emilia - Romagna

Anche in Emilia-Romagna si riscontrano le difficoltà presenti in tutte le Regioni italiane, in particolare per il reperimento delle risorse necessarie a finanziare il servizio. Come per il settore ferroviario, la Regione ha dovuto fare i conti con la riduzione progressiva dei finanziamenti

nazionali degli ultimi anni, introducendo correttivi sulla organizzazione dei servizi, razionalizzazioni, aggregazioni e manovre tariffarie.

Le aggregazioni di imprese di trasporto

La Regione Emilia-Romagna ha puntato con energia ad una politica di aggregazione delle imprese di trasporto, con l'obiettivo di giungere nei prossimi anni ad un'unica impresa regionale di trasporto per il TPL e ferroviario. Oggi sono presenti in Regione tre società (SETA, Tper, Start Romagna) frutto di aggregazioni e la società Tep di Parma. Dal punto di vista degli utenti si assiste a forti resistenze a modificare concretamente le consuetudini abituali.

Ancora insufficienti i miglioramenti attesi dalle aggregazioni per un migliore utilizzo del personale nei diversi bacini o per le stesse figure professionali al vertice di queste imprese che faticano a superare i confini che hanno portato alle aggregazioni.

Le stesse Agenzie per la Mobilità, pur facendo riferimento a bacini di utenza aggregati, non sono state a loro volta aggregate mantenendo di fatto le stesse attribuzioni e vanificando le aspettative di risparmi di gestione.

Complessivamente si riscontra una mancata risposta insufficiente delle componenti interessate alla "riforma" che non consente gli annunciati vantaggi della scelta aggregativa. Significativi in questo senso anche i dati contabili usciti dai primi bilanci delle imprese aggregate:

SOCIETA'	BACINO PROVINCIALE	PASSIVO 2012 (mln di €)
TPER	(Bologna-Ferrara)	9,6
SETA	(Modena-Reggio-Parma)	3,5
START ROMAGNA	(Ravenna-Ferrara-Cesena-Rimini)	1,9*

(*) Bilancio riformulato con crediti pagati per 3,2 mln di euro

Con tutta evidenza i bilanci di queste imprese risultano ampiamente deficitari e tollerati dagli stessi azionisti (comuni, province e Regione) in quanto committenti di servizi non differibili. La stessa Start Romagna ha chiuso il bilancio 2012 a fine agosto 2013 in attesa che il committente-debitore intervenisse a sanare in parte il pesante bilancio della società. Mentre sono noti i buchi di bilancio di queste società, risultano ancora poco trasparenti i criteri di composizione dei CdA e le retribuzioni degli incarichi di vertice come presidenti e direttori, non sempre e non tutti pubblicati attraverso internet. Sicuramente veritiera la comune affermazione delle imprese che addossano al taglio dei trasferimenti delle risorse i maggiori problemi di gestione e di bilancio.

Aumenti e integrazione tariffaria

In attesa delle fantomatiche "economie di scala" a garanzia delle aggregazioni, si è proceduto dal 1° agosto alla manovra più classica e prevedibile: l'aumento delle tariffe. Un aumento che coinvolge anche il settore ferroviario e che assume la valenza di un ripianamento dei bilanci quasi interamente a carico dei cittadini. Il raggiungimento della tariffa-obiettivo della Regione legata all'attivazione di STIMER/MIMuovo, risulta un mero pretesto formale per giustificare gli aumenti, figli illegittimi di troppe paternità. La stessa Regione è stata chiamata a spiegare un aumento inspiegabile, dove le tariffe già coprono la soglia del 35% dei costi previsto per legge e dove gli stessi cittadini pagano anche il restante 65% con la fiscalità generale.

Distruttivo per i cittadini sapere che la marcia di avvicinamento alla tariffa integrata degli ultimi 15 anni è servita ai gestori per introitare le risorse stanziare dalla Regione per l'adeguamento tecnologico senza corrispondere quasi nulla dell'integrazione promessa. Poter cambiare liberamente il mezzo di trasporto pubblico (gomma/ferro) con lo stesso biglietto, per gli utenti continua ad essere un sogno irrealizzato.

Riprogrammazione dei servizi

Molto criticabile quanto concordato dalla stessa Regione con i gestori del TPL in sede di "riprogrammazione dei servizi", con la riduzione/cancellazione di servizi sulle tratte meno frequentate, ma niente affatto trasferiti dove la richiesta è maggiore. Vengono prese decisioni sulla testa dei destinatari, i cittadini, informati solo a cose fatte, per una "riprogrammazione" che taglierà i servizi proprio dove già esistono carenze come nella periferia delle città o le tante località minori di pianura e, soprattutto, in montagna.

Qualità dei servizi e diritti degli utenti

Viene segnalata dagli utenti la progressiva dequalificazione del livello dei servizi, in particolare per la vetustà e la insufficiente pulizia dei mezzi. La necessità di limitare il fenomeno dell'evasione del biglietto trova scarso riscontro nei provvedimenti dei gestori, ancora troppo episodici e contraddittori. Gli avvisi ottico-acustici per l'utenza a terra e sui mezzi non sono sempre presenti, ingenerando confusione negli utenti meno esperti. Inesistente un criterio di valutazione del livello dei servizi collegato ai costi tariffari (*price-cap*), osteggiato da sempre da imprese incapaci di garantire l'applicazione.

Da rivedere la formulazione delle Carte dei Servizi ancora troppo autoreferenziali e poco orientate al miglioramento dei parametri del servizio. Necessario un maggiore coinvolgimento di comitati e associazioni di utenti alla predisposizione della carta dei servizi.

Il CRUFER conferma il trasporto pubblico come diritto inalienabile dei cittadini e la priorità della modalità ferroviaria nei percorsi permanenti. Vanno sicuramente evitati gli sprechi e la sovrapposizione di servizi che generano sprechi di risorse e lasciano appiedati i cittadini delle periferie cittadine e del territorio. Diritti al trasporto che devono essere comunque garantiti, prescindendo dal costo reale del servizio che, al netto di interventi di efficienza e risparmio, non possono essere scaricati sulle tariffe ma devono continuare ad essere sostenuti con il contributo dello stato e di tutti cittadini.

p/ C.R.U.F.E.R
Renato Golini
Giuseppe Poli
Maria Maddalena Mengozzi