

---

Il Contratto di Servizio Regione Liguria-Trenitalia 2018-2032 è vantaggioso per i cittadini e gli utenti?

## Perché vale la pena di parlare di *Contratto di Servizio*?

La parola "Contratto Di Servizio" (CDS) parrebbe indicare un **argomento estremamente tecnico e specializzato**, qualcosa lontanissimo dall'esperienza di chi si deve muovere con i mezzi pubblici tutti i giorni.

### **Ma non è così**

A molti pendolari, utenti occasionali e in generale alla maggior parte dei cittadini non sono forse chiari i meccanismi che regolano il trasporto ferroviario ed i mutamenti che sono avvenuti negli ultimi anni nel trasporto pubblico locale: **si subiscono quotidianamente i disservizi ed i disagi ma risulta difficile capire le cause degli stessi**, e ancora meno capire a chi possano essere imputate le **responsabilità o gli eventuali meriti**.

## Perché vale la pena di parlare di *Contratto di Servizio*?

Ma, se il treno che si aspettava è in **ritardo** o addirittura stato **soppresso**, se il treno in cui si viaggia è **affollato** eppure ci sono dei **vagoni chiusi**, oppure il **treno non è abbastanza capiente** rispetto all'utenza che lo utilizza, se continuano a **non esserci treni che fermano alla stazione più vicina** e quindi non si può ricorrere al treno anche se lo si farebbe volentieri, se **sceso dal treno l'autobus** che bisognava prendere per andare a scuola o al lavoro oppure tornare a casa **è appena partito, se non ci sono treni nelle ore** in cui ce ne sarebbe bisogno,

**Tutte queste cose hanno a che fare con il Contratto Di Servizio.**

E' il **Contratto di Servizio che determina modalità, qualità e quantità del trasporto ferroviario regionale**, ed è la Regione che è responsabile del servizio regionale. Ecco dunque perché il Contratto di Servizio è così importante, **in quanto non è un mero dettaglio tecnico, ma uno strumento basilare** per determinare la qualità del servizio ferroviario nella nostra regione.

## Perché vale la pena di parlare di *Contratto di Servizio*?

E se si parla di servizio in regione, vuol dire che tutto questo riguarda **Sanremo** come **Bonassola**, il nodo di **Genova** come le **Cinque Terre**, **Busalla** come **Rossiglione**.

Anzi: siccome il CdS si occupa di linee e treni che hanno il loro percorso *anche al di fuori* dei confini regionali, come la tratta da e per **Novi Ligure** e quella da e per **Acqui Terme**, quanto scritto sul CdS influenza anche il trasporto fuori regione.

## Perché vale la pena di parlare di *Contratto di Servizio*?

Nel **gennaio 2018** è stato firmato dalla Regione Liguria il Contratto di Servizio con Trenitalia per il servizio ferroviario in carico alla regione.

Su tale Contratto e sulle conseguenze negative che esso potrà avere per il futuro del trasporto pubblico non solo su scala regionale, ma anche cittadina, è quindi cruciale soffermarsi.

## Se 15 anni sembrano pochi...

Il CdS avrà una durata di **15 anni**, dal **2018 al 2032**

**Se 15 anni sembrano pochi...**

**Innanzitutto: era necessaria la stipula di un contratto di così lunga durata?**

## Se 15 anni sembrano pochi...

Un passo indietro: Nel 2015 Trenitalia avvia una gara per la fornitura di **450 treni**. Tale scelta non ci risulta sia stata fatta in accordo con le regioni né tantomeno con la Regione Liguria

E per quel che riguarda le **caratteristiche** di tali treni, anche in questo caso **non ci risulta sia avvenuto un confronto** con le regioni né tantomeno con la Regione Liguria, né con le associazioni degli utenti

E' stata, cioè, **un'iniziativa d'impresa** di Trenitalia

Quotidiano del Sole 24 Ore

# Edilizia e Territorio

Il Sole 24 ORE

Home | L'Esperto Risponde | Scadenze | Analisi | Norme | Documenti | Gestionale

04 Ago 2016

SEGNALIBRO ☆  
FACEBOOK | f  
TWITTER | t  
STAMPA | p

TAG  
Ferrovie

Per approfondire

AMBIENTE E TRASPORTI

## Nuovi treni pendolari, Trenitalia firma i contratti con Alstom e Hitachi

Q.E.T.

Chiusi due lotti su tre della maxi-gara da quattro miliardi di euro avviata con il bando dell'agosto 2015 - In sospeso il terzo lotto

Trenitalia ha firmato ieri, nella sua sede di Roma, i contratti con Hitachi Rail Italy e Alstom per la fornitura di nuovi treni regionali destinati ai pendolari. Barbara Morgante, amministratore delegato di Trenitalia, insieme con Maurizio Manfellotto a.d. di Hitachi Rail Italy e Michele Viale a.d. di Alstom Italia, con l'intesa di ieri ha quindi dato il formale via libera alla produzione dei primi treni regionali che, in base agli accordi quadro, potrà raggiungere complessivamente la quota di 450 convogli: 150 a media capacità e 300 ad alta capacità (nella foto l'Ad di Trenitalia Barbara Morgante con l'Ad Maurizio Manfellotto a.d. di Hitachi Rail Italy). Quella di oggi è la tappa conclusiva della maxi gara, del valore complessivo di oltre 4 miliardi di euro, senza precedenti in Italia, che Trenitalia aveva avviato un anno fa, con il bando pubblicato il 1° agosto del 2015. Ad aggiudicarsi il **primo lotto** è stata l'impresa **Alstom**: 150 treni a media capacità che ospiteranno fino a 321 posti a sedere. Il **secondo lotto** è stato affidato all'impresa **Hitachi Rail Italy**: 300 treni ad alta capacità con un minimo di 465 posti a sedere.





## Se 15 anni sembrano pochi...

**L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato** aveva già rilevato nel **2016** come questo investimento di Trenitalia potesse rappresentare un fattore potenzialmente distorto della concorrenza.

*Dalla segnalazione "AS1309" del 26 ottobre 2016*

*"[...] La società si appresterebbe a sottoscrivere (e in qualche caso avrebbe già sottoscritto) con le Regioni un accordo ponte di durata (retroattiva) dal 1 gennaio 2015 al 31 dicembre 2017, per poi offrire il nuovo contratto di servizio dal 1 gennaio 2018 al 31 dicembre 2032.*

*La concreta possibilità di offrire alle Regioni un ingente investimento in materiale rotabile deriva dalla circostanza che Trenitalia nel 2015 ha bandito una gara per l'acquisto di circa 500 treni dedicati al traffico regionale, divisa in tre lotti, per un valore totale di 4,5 miliardi di euro.[...]. Si tratta di un obiettivo certamente positivo, che può essere tuttavia raggiunto con modalità tali da non incidere sulla situazione competitiva nel settore in questione. [...] l'Autorità osserva con preoccupazione che l'accettazione da parte delle Regioni interpellate dei contratti proposti da Trenitalia determinerebbe una situazione di fatto per cui il trasporto ferroviario regionale continuerebbe ad essere gestito in regime di affidamento diretto almeno fino al 2032 dal monopolista storico [...] Le criticità dello scenario così prefigurato derivano dalla circostanza che [...] la scarsa propensione delle amministrazioni regionali allo svolgimento di gare per l'affidamento del servizio costituisce uno dei principali motivi del deficit di efficienza e qualità dei servizi ferroviari regionali. L'assenza di gara è stata considerata anche come uno dei principali ostacoli alla minimizzazione dei sussidi regionali riconosciuti al gestore del servizio."*

## Se 15 anni sembrano pochi...

Anche se, stando alle dichiarazioni di questo articolo, per il gruppo FSI sembrerebbe che il concetto di concorrenza e mercato riguardi altri.

Il Secolo XIX, venerdì 12 gennaio 2018

L'AMMINISTRATORE DELEGATO DEL GRUPPO FS SFERZA IL COMUNE

# «Bus, il servizio va messo a gara Ferrovie pronte a partecipare»

Mazzoncini: interessati anche alla gestione della metropolitana

## L'INTERVISTA

ROBERTO SCULLI

«SONO convinto che il Comune di Genova non dovrebbe mantenere in house Amt. Credo invece che la scelta più opportuna sarebbe mandare il servizio a gara, chiedendo ai partecipanti il rinnovo della flotta. Soltanto così Genova avrebbe la qualità del servizio che merita». Il rinnovo del contratto di servizio con la Regione per il "ferro" è un dato di fatto. Ma l'amministratore delegato del gruppo Ferrovie dello Stato Renato Mazzoncini guarda già oltre. E Genova, al pari delle altre Città metropolitane, è nel suo mirino. «Una gara per i bus ci interesserebbe. Come siamo pronti per candidarci come gestori della rete della metropolitana, prolungata a San Martino».

**La Regione si sta per legare a Trenitalia per altri 15 anni. Quali sono gli aspetti innovativi del nuovo accordo?**

«La durata è l'aspetto determinante. Negli ultimi tempi i contratti non andavano oltre i 6 anni e questo impediva di affrontare investimenti importanti. Un treno si ammortizza in media in 20-22 anni. Per questo abbiamo proposto a tutte le Regioni accordi più lunghi e la Liguria è stata tra le prime a rispondere. Questo ci consentirà di mettere in pista investimenti per oltre 500 milioni, contro i poco più di 100 di accordi precedenti. E ci permetterà di eliminare tutti i mezzi di vecchia generazione entro 5 anni».

**L'affidamento diretto è stato contestato da più parti.**

«Abbiamo ritenuto che 5 o 6 anni di attesa per siglare i contratti, come accaduto in Emilia Romagna, fossero troppi. Siccome il regolamento europeo consente di affidare direttamente lo abbiamo proposto al-

le Regioni che hanno aderito. In ogni caso, alla prossima tornata, la gara sarà obbligatoria. Il settore nel frattempo avrà fatto dei passi avanti e potrà essere ulteriormente migliorato».

**Il settore non trarrebbe più beneficio da una maggiore apertura al mercato?**

«Io sono un sostenitore del mercato. Ad esempio sull'alta velocità avere un competitor ci ha fatto bene. Bisogna però partire da un punto che al cittadino vada bene. Il nostro obiettivo era fare in modo che i treni nuovi arrivassero nel minor tempo possibile e con la massima economicità, a fronte di treni con 21-22 anni di età media».

**Tra i concorrenti più attivi c'è Arriva. Cosa pensa della loro strategia, è solo guerriglia?**

«La società è delle ferrovie tedesche. Non ho segnali che siano interessati a sbarcare in Italia se non si starebbero muovendo diversamente».

**Il Comune di Genova ha deciso di mantenere il**

**servizio bus "in casa". Le Fs hanno ancora interesse per l'area di Genova?**

«A noi interessano tutte le Città metropolitane, per proporre un sistema integrato di mobilità per i cittadini. E per fare in modo di persuadere a viaggiare col trasporto pubblico, non solo ferroviario, dal portone di casa alla destinazione. In caso si prosegue con l'in house, credo sia molto probabile che intervenga l'Antitrust, come accaduto a Roma. D'altra parte il quadro della gomma è diverso: le norme europee dicono che a dicembre del 2019 scade il periodo transitorio e bisogna andare a gara».

**Perché Genova dovrebbe scegliere un altro percorso?**

«Perché è tra le realtà più in sofferenza: sia sotto il profilo della qualità, sia per gli investimenti sul parco mezzi sia per i conti aziendali. Il servizio su gomma è il primo e ultimo miglio del nostro progetto di mobilità. E in situazioni di questo tipo siamo disposti a impegnarci. Perché se vendiamo un viaggio integrato siamo in qualche misura responsabili, agli occhi degli utenti, se poi il bus non c'è».

**A dispetto dell'obiettivo**

**eventuale affidamento in house?**

«Non faccio minacce preventive. Bisogna studiare le carte».

**A che punto è l'ipotesi di collaborazione con Ansaldo per il prolungamento della metropolitana a S. Martino?**

«Il tema è stato impostato a livello nazionale. Abbiamo un accordo con Cassa depositi e prestiti per superare la carenza di finanziamenti a fondo perduto del ministero e l'eccessivo costo del denaro per le società costruttrici. Da un lato il ministero ha stanziato fondi ad hoc. Dall'altro l'idea è costituire delle società di project financing che abbiano accesso al credito a tassi vantaggiosi. A Genova si potrebbe costruire tra Ferrovie, Cdp e Ansaldo».

**Quale sarebbe un verosimile periodo di affidamento?**

«Almeno vent'anni. Ovviamente per l'intera linea, sempre che il Comune sia interessato. Presto scriveremo al sindaco Buccia».

SCULLI@SECOLOXIX.IT  
©R/M/NOI ALCUNE DIRITTI RISERVATI



## LA SORPRESA

**Il bando della Città metropolitana per i bus è la cosa più strana che abbia mai visto in questo settore**

**dell'in house, la Città metropolitana ha bandito un dialogo competitivo per il trasporto pubblico su gomma. Intendete partecipare?**

«Lo stiamo valutando coi nostri legali. Devo dire che è la cosa più strana che ho visto ultimamente nel settore del trasporto pubblico locale».

**Farete ricorso contro un**

**IL PIANO**  
**Vogliamo offrire un progetto di mobilità che integri tutti i mezzi**

**RENATO MAZZONCINI**  
amministratore delegato Fs

## Se 15 anni sembrano pochi...

**Il percorso fatto dalla Regione Liguria è stato del tutto aderente a quanto proposto da Trenitalia** (e segnalato con preoccupazione dall'AGCM): contratto "ponte" di 3 anni 2015-2017 di cui uno retroattivo e successivo contratto di 10+15 2018-2032. Anzi: la Regione ha addirittura firmato un CdS *direttamente* di 15 anni!

**La scelta di un tempo di contratto così lungo è stato giustificato dalla Regione dall'investimento in materiale rotabile da parte di Trenitalia.**

## Il rinnovo della flotta come elemento “prevaricante”

Elemento “prevaricante” ogni altra considerazione nel CdS è infatti quello del ***rinnovo della flotta, ovvero i “treni nuovi”***.

- la Regione, sulla base della performance dei servizi resi da Trenitalia ed al fine di soddisfare al meglio – nel tempo più ridotto possibile – le esigenze dell’utenza regionale, ha richiesto a Trenitalia un significativo miglioramento dei livelli di servizio, che può essere ottenuto mediante un rinnovo della flotta, con un investimento da parte di Trenitalia sostenibile però solo a fronte di un contratto di servizio di più lunga durata;

*Dal “Protocollo d’intesa” del CdS “ponte” 2015-2017, pagina 76.*

## **Il rinnovo della flotta come elemento “prevaricante”**

Tanto che il rinnovo del materiale rotabile è stato praticamente l'unico punto che sembra aver guidato la Regione nelle scelte sul nuovo Cds (assieme al *Frecciarossa* da e per Venezia).

### **E 15 anni di contratto la contropartita a Trenitalia in cambio dell'investimento sul materiale rotabile**

Ma un “*significativo miglioramento dei livelli di servizio*” è legato a molteplici fattori, che in molti casi non hanno a che vedere con il rinnovo del materiale!

## **Il rinnovo della flotta come elemento “prevaricante”**

Stando al CdS, a carico di Trenitalia ci sarebbe un investimento di

**350,7 milioni di euro**

*“che, insieme ai 39,8 mln di euro di contributo in conto capitale FSC 2014-2020 (comma 703, art.1 Legge 190 del 23/12/2014) e Fondo ex comma 866 art.1 Legge 208/2015 erogati dalla Regione al di fuori del corrispettivo contrattuale”, consentirebbe di acquistare*

**48 nuovi elettrotreni**

Ma, alla fine, **chi** finanzia **realmente** i “treni nuovi”?

## Chi finanzia realmente i treni nuovi?

*Dal contratto, pagina 23*

- “d. **l’incremento medio annuo del 3% dei ricavi da mercato realizzato attraverso:***
- i. **del 1,05% medio annuo, conseguente all’aumento dei passeggeri e ad azioni per la riduzione dell’evasione tariffaria;***
  - ii. **per il resto da manovre tariffarie, più consistenti negli anni di entrata in esercizio dei nuovi elettrotreni.”***

*Dalla delibera, pagina 12*

*“d) **la previsione di calibrati interventi di adeguamento delle tariffe,** correlati alla programmata immissione in servizio dei nuovi treni, che saranno operativi a decorrere dall’anno in cui avviene il rinnovo della flotta ed idonei a consentire il raggiungimento dell’equilibrio economico-finanziario del contratto **ed a garantire l’aumento del rapporto tra ricavi e costi, secondo quanto stabilito dalla normativa nazionale;”***



## Chi finanzia realmente i treni nuovi?

Nel rapporto tra ricavi da tariffa e costi operativi, che la Legge stabilisce non debba essere al di sotto del 35%,

Il servizio ferroviario gestito da Trenitalia risultava **già nel 2015** essere al 50%.

*(Tabella + legenda estrapolata dal Programma dei servizi di Trasporto Pubblico approvato dalla Regione Liguria nella primavera 2017)*

### Rapporto ricavi/costi

La normativa prevede che il rapporto sia pari almeno allo **0,35**. Complessivamente la Regione si attesta al valore 0,39 ma deve comunque garantire un trend stabile o in crescita al fine di non incorrere in decurtazioni del Fondo Nazionale.

AMBITO	2012	2013	2014	2015
TRENITALIA	0,49	0,49	0,50	0,50
FERR GRANAROLO	0,01	0,04	0,04	0,05
FERR CASELLA	0,09	0,10	0,04	0,04
GENOVA				
- URBANO	0,41	0,40	0,37	0,38
- EXTRAURBANO	0,24	0,26	0,26	0,27
RIVIERA TRASPORTI IMPERIA	0,26	0,31	0,30	0,32
TPL LINEA SAVONA	0,29	0,29	0,29	0,30
ATP ESERCIZIO GENOVA EXTRA	0,24	0,26	0,26	0,27
ATC ESERCIZIO SPEZIA	0,32	0,35	0,35	0,35
<b>TRASPORTO FERRO</b>	<b>0,48</b>	<b>0,48</b>	<b>0,49</b>	<b>0,49</b>
<b>TRASPORTO GOMMA</b>	<b>0,35</b>	<b>0,36</b>	<b>0,34</b>	<b>0,35</b>
<b>TOTALE REGIONE</b>	<b>0,39</b>	<b>0,40</b>	<b>0,39</b>	<b>0,39</b>

## Chi finanzia realmente i treni nuovi?

Nel **2016** viene introdotta la tariffa maggiorata nelle Cinque Terre da **4 €** a tratta, e la maggiorazione di **2,40 €** in ingresso ed uscita dalle Cinque Terre

IL SECOLO XIX  
GROVIGNO 30 MARZO 2017  
21

# LA SPEZIA

de manghèba  
Melley, candidato a sindaco, promette un concerto:  
«Leali a Spezia».

**PENDOLARI E OPERATORI TURISTICI RICORRONO AL TAR CONTRO IL PREZZO DI 4 EURO A TICKET**  
**«Il treno 5 Terre Express è troppo caro»**  
«L'estate scorsa incassati venti milioni di euro senza potenziare il numero dei convogli»

**PATRIZIA SPORA**  
RIPARTE il "Cinque Terre Express", ma gli operatori economici, alcuni residenti e pendolari, impugnano al Tar il contratto di servizio firmato dalla Regione Liguria con Trenitalia. I treni della metropolitana tornano a viaggiare da sabato, ma i cittadini che già lo scorso anno, con il "Cinque Terre Express" al suo esordio, avevano presentato ricorso al Tar oggi si rivolgono nuovamente ai giudici amministrativi. Il servizio di metropolitana che sarà effettuato tutti i giorni compresi i festivi, offre un collegamento dedicato Spezia-Levanto nella fascia oraria dalle 7.55 alle 20.10, garantendo tre treni all'ora nelle due direzioni. Ma con il "5 Terre Express" torna in vigore anche il biglietto maggiore.

**LA REPLICA**  
Trenitalia: «I ricavi li investiamo sul miglioramento e la sicurezza delle stazioni»

rio, confermano le scelte contestate da residenti, operatori e pendolari sul servizio ferroviario "5 Terre in termini di offerta, struttura e tariffe" spiega Rina Muggia, uno dei ricorrenti al tar. «La tariffa maggiorata di 4 euro a tratta e il conseguente aumento delle carte-parco (passate per quelle giornaliere da 12 a 16 euro, ndr) sono ingiustificate al fine della copertura economica del servizio. La tariffa ha generato utili largamente superiori ai costi stimati, ma queste risorse non sono state reinvestite sul territorio delle 5 Terre in termini di migliore servizio. Infatti nel periodo invertele le 5 Terre rispetto agli inverni 2015 e 2016», i collegamenti "Cinque Terre Express" nel periodo di maggiore flusso turistico sono 46 a cui si aggiungono gli altri 40 convogli regionali nella fascia oraria che va dalle 4.30 alle 12.22 e gli altri 13 regionali veloci con fermate nelle 5 Terre, tutti di collegamento con Sestri Levante e Genova.

«Tra le richieste accolte lo scorso anno e nuovamente soddisfatte c'è l'introduzione dei treni regionali veloci di collegamento con Genova e Tigulio», fanno sapere dalle ferrovie «che con la metropolitana giornalieranno un totale di 90 convogli giornalieri. Per quanto riguarda le tariffe, i lavori di riqualificazione e la messa in sicurezza delle cinque stazioni, avviati il mese scorso e che in diversi step proseguiranno fino al 2020 con un investimento di 20 milioni di euro.



Il treno 5 Terre Express preso d'assalto dai turisti nonostante i quattro euro a biglietto

**CODE AGLI SPORTELLI, RIMBORSI DIFFICILI SE NON IMPOSSIBILI: SERVE PIÙ ELASTICITÀ**  
**«Ti danno un passaggio? Perdi i soldi»**  
Tra i tanti disagi c'è anche quello di non poter comprare biglietti a carnet

di dovere subire lunghe code allo sportello, a causa del grande flusso di turisti che già affollano i banchi, sa per acquistare i biglietti che per chiedere il rimborso nel caso di decisa di non partire più nella data decisa. Insomma, il fatto di potere viaggiare solo nel giorno stabilito e di dovere quindi recarsi agli sportelli, sempre troppo affollati, per comprare un singolo ticket crea enormi disagi ai cittadini, soprattutto anziani che prima dell'entrata in vigore della nuova norma spesso acquistavano un carnet di biglietti. In questi giorni, con l'au-

mento delle presenze, sono molti i residenti dei cinque borghi ed i levantini ai quali capita spesso di vedere programmi e giorno per recarsi a Spezia o Genova, senza riuscire a cambiare la data del biglietto, come spiega una signora di Ronago, che racconta di avere perso i soldi del rimborso già tre volte quest'anno. «Spesso capita di trovare un passaggio in auto, più rapido e comodo», dice la donna, «così si evita volentieri di prendere il treno, ma decidendo all'ultimo minuto non si ha diritto al rimborso. Prima di questa norma acquistava-

no più biglietti, un po' come si fa con l'autobus per evitare le code allo sportello». Un biglietto da Ronago alla Spezia per una sola corsa costa 2,40 che diventano 4,80 se si acquista l'andata e il ritorno, come avviene sempre con il rischio di perdere entrambi i biglietti. I cittadini, soprattutto residenti che non utilizzano l'abbonamento chiedono quindi alle ferrovie di modificare questa disposizione, introducendo dei biglietti che abbiano validità da tre a sette giorni come avviene in Francia e Svizzera.

Mentre nel **2017** vengono aumentate le tariffe ordinarie regionali del **5%**

L'ASSESSORE BERRINO: «LE TARIFFE ERANO FERME DAL 2013»

## Da gennaio scatta il caro treno I regionali aumentano del 5%

Protestano i pendolari, che il 30 si incontreranno con la Regione

### IL CASO

ALESSANDRA COSTANTE

GENOVA. Biglietti e abbonamenti più cari del 5 per cento per i treni regionali. È il "regalo", nascosto tra le pagine del nuovo accordo ponte tra Trenitalia e la Regione Liguria, che i pendolari liguri trovano sotto l'albero di Natale. Formalmente gli aumenti scatta-

no dal primo gennaio, ma con la prevedita degli abbonamenti i pendolari sborseranno di più fin dal 25 dicembre.

Da Trenitalia, Monica Valeri spiega così: «L'incremento vale per tutti e vale solo per la Liguria». Dunque gli aumenti non riguarderanno né gli Intercity né i Frecciabianca.

Per placare le proteste dei pendolari, che hanno già convocato un tavolo con la Regione per il 30 dicembre, l'assessore ai trasporti liguri Gianni

Berrino mette le mani avanti: «Le tariffe erano ferme dal 2013 e solo gli aumenti Istat sarebbero stati superiori al 5%.

In più Trenitalia aveva da colmare perdite di oltre 15 milioni sul servizio regionale figure». Sull'altro piatto della bilancia rispetto alle tariffe l'assessore ai trasporti mette il contratto di servizio ponte (la copertura degli anni dal 2015 al 2017) per il quale la Regione paga 81,5 milioni all'anno e che nel 2017 porterà a Liguria

un incremento di 200 mila chilometri dai treni. Contratto di servizio che Trenitalia potrà proseguire per altri 15 anni (fino al 2032), come ha stabilito ieri la pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, e che in Liguria dovrebbe portare 393 milioni di investimento per il rinnovo del parco rotabile e 45 treni in più.

«Numeri che non impressionano Santo Grammatica, presidente di Legambiente Liguria: «In Italia siamo la quarta regione peggiore per tagli ai servizi ferroviari e la seconda per aumento percentuale dei costi dei biglietti, subito nel periodo che va dal 2010 al 2016, e la quinta per anzianità del materiale rotabile». Nel rapporto Pendolaria la fotografia di Legambiente sul trasporto ferroviario figure è impietosa: negli ultimi sei anni Trenitalia ha tagliato il 13,8% delle linee mentre il costo dei biglietti è aumentato del 4,2%. Senza contare, poi, che la linea Genova-Acqui Terme è inserita nella top-ten delle peggiori tratte italiane e l'obsolescenza del materiale viaggiante è tale che supera la media dei 20 anni. costant@ilsecoloxix.it

ha collaborato **EDOARDO MELI**  
© BY NC ND ALCANTARA DIBITTI RISERVATI

## Chi finanzia realmente i treni nuovi?

E' quindi probabile che nel rapporto  
tra costi e ricavi **si sia oggi**  
**ampiamente superato il 50%**

# Chi finanzia realmente i treni nuovi?

**D'altronde, a quanto pare, in Liguria, i ricavi non mancano...**

(si noti che questo articolo è del gennaio 2016, precedente quindi gli aumenti tariffari)

12
LUNEDÌ 18 GENNAIO 2016
IL SOLO XXI

## GENOVA

Le stelle

**VENERE ANCORA ALL'ORIZZONTE**  
Uno dei pianeti più brillanti ancora visibile al mattino con un telescopio, due ore prima dell'effettivo sorgere del sole, è quello di Venere. In questi giorni appare ancora all'orizzonte, ma con il passare del mese il pianeta diventa sempre meno osservabile.

**INCHIESTA SUL TRASPORTO PUBBLICO**

### Ricavi da record in Liguria, ecco perché le ferrovie fanno gola ai big privati

Ogni treno fa incassare a Trenitalia 8 euro a chilometro, tre in più della media nazionale: pochi convogli e molto affollati

**FRANCESCO MARCOCCO**


LA LINEA FERROVIARIA ligure macina 8 euro di ricavi a treno-chilometro, cioè per ogni chilometro percorso da ogni treno, un incasso superiore di 3 euro alla media nazionale. Sono sì un cifrone, anche se confermate dagli addetti ai lavori (vedi l'intervista a pagina 13). Quelle ufficiali Trenitalia se le tiene ben strette insieme al traffico regionale ligure dove come in tutto il resto d'Italia salvo pochi spicchi, è il monopolio incontrastato.

Con il contratto di servizio ormai scaduto la Regione Liguria potrebbe ora decidere di dare una svolta al trasporto su ferro e di mettere a gara il servizio passeggeri. Attrarrebbe così l'attenzione di molti gestori, come Arriva, la società del gruppo Deutsche Bahn, interessata al traffico ligure. Ma attizzarebbe anche le paure, oltre che di Trenitalia, di chi teme che l'ingresso di un nuovo gestore possa portare a tagli nelle linee meno redditizie, come la Genova-Ovada-Acqui.

Una paura del tutto infondata, afferma Guido Porta, presidente di Fuoniloro, la società che gestisce le manovre ferroviarie nel porto di Genova. «Mettere a gara il trasporto passeggeri non significa privatizzare il servizio e è rimane pubblico, perché è disciplinato dal contratto di servizio».

**Una scelta politica**  
Il contratto di servizio ligure, scritto nel 2009, fissa in 150 milioni di euro il costo complessivo annuo del traffico passeggeri mettendolo per il 40% a carico di Trenitalia, che lo copre con la vendita dei biglietti e per il restante 60% a carico della Regione, che trasferisce ogni anno a Trenitalia circa 70 milioni. Il nodo di Genova, con i suoi 25 mila passeggeri al giorno, è la società a pagare solo, attraverso la vendita dei biglietti. I trasferimenti regionali servono a mantenere in vita i treni sulle linee meno frequentate, come la Genova-Ovada-Acqui o la Ventimiglia-Savona. La scelta di tagliare le linee meno redditizie è indipendente da chi gestisce il servizio, e compete alla Regione. Se i treni sono troppo pochi, la responsabile è lei.

Ora il governo vuole privatizzare le Ferrovie dello Stato. A novembre il consiglio dei ministri ha approvato un decreto per cedere ai privati il 40% del gruppo, mentre il restante 60% rimarrà al ministero dell'Economia.



**Un treno in transito alla stazione di Brignole** 94.0190


**L'incubo inglese**  
Lo spettro che incombe sulla privatizzazione delle ferrovie italiane è quello dell'Inghilterra dove, come ricorda il senatore genovese Maurizio Rossi, «vengono abbandonate quasi totalmente le tratte non redditizie creando un totale abbandono di diverse zone del Paese». La soluzione parziale è stata applicata solo molto di recente e consiste in una tassa richiesta ai soggetti concessionari che viene reinvestita nelle tratte di minore interesse economico.

Per non ripetere l'errore commesso nel Regno Unito che prima, negli anni Novanta, ha privatizzato tutto, rete compresa, salvo poi rinasionalizzare quest'ultima a inizio anni Duemila dopo i risultati disastrosi, la proprietà dei binari italiani rimarrà statale. La loro gestione, invece, continuerà a far capo ad Rfi, e dunque al gruppo Ferrovie e ai suoi futuri azionisti. «Un errore», è il giudizio di Giancarlo Laguzzi, presidente di Ferrogas, associazione di imprese ferroviarie del settore merci, ed ex direttore del trasporto regionale ligure di Trenitalia. «È necessaria l'indipendenza societaria di chi gestisce l'infrastruttura rispetto a chi gestisce i servizi».

**NIENTE PAURA**  
«Mettere a gara il trasporto non significa privatizzarlo. Il servizio è pubblico»

**CONFLITTI D'INTERESSE**  
«È necessaria l'indipendenza societaria di chi gestisce l'infrastruttura»

**Il traffico passeggeri in Liguria**



linee ad alta densità  
linee a media densità  
linee a bassa densità


**Le linee pendolari più frequentate in Italia**

Tratto ferroviario	Numero di passeggeri al giorno
a Ostia-Roma	100.000
b Viterbo-Roma	75.000
c Lodi-Milano	60.000
d Torregaveta-Napoli	56.000
e Tirano-Milano	55.000
f Aversa-Napoli	48.000
g Como-Milano	45.000
h Vercelli-Milano	38.000
i Padova-Venezia Mestre	30.000
l Gallarate-Milano	30.000
m Voltri-Nervi	25.000

**L'età media del materiale rotabile: regioni a confronto**

regione	età media del materiale rotabile	treni con più di 20 anni	numero treni
Abruzzo	28	85%	95
Puglia	23	64%	144
Sicilia	22,5	44%	148
Liguria	19,5	42%	68
Campania	17	78%	431
Boziano	12	0%	95

**I tagli al servizio e gli aumenti delle tariffe negli ultimi cinque anni nel Nord Ovest**




tagli (%)      aumenti di tariffe (%)

Liguria: 13,8% tagli, 8,3% aumenti  
Piemonte: 0% tagli, 41,24% aumenti  
Lombardia: 0% tagli, 47,24% aumenti

**I ricavi a chilometro**

Ricavo treno-chilometro (ad ogni chilometro percorso da ogni treno)



Liguria: 8 euro  
Media nazionale: 5 euro

**La clausola sociale**  
Liberalizzare significa, sostiene nell'intervista qui a fianco Emanuele Vender, fare di più con meno. Oggi il servizio regionale di Trenitalia dà lavoro in Liguria a circa 800 persone che in caso di affidamento del servizio a un altro gestore migrerebbero in blocco verso il nuovo datore di lavoro. Si chiama clausola sociale: la ditta che si aggiudica l'appalto s'impegna ad assumere il personale del precedente gestore. Ma non necessariamente con lo stesso orario di orario di lavoro. Vender lo dice molto diplomaticamente: «Senza le informazioni che saranno messe a disposizione con il bando, è impossibile aprire quanto alla sia la produttività attuale». Traduzione: se la produttività è bassa, falzeremo. Se i politici vogliono tenersi stretti i voti dei sindacalisti, dei lavoratori di Trenitalia e anche dei suoi fornitori, che hanno tutto l'interesse a trattare con un monopolista dalle spalle larghe, rinunceranno alla gara. Senza gara la politica vive molto più comodo».

francesco.marcocco@ilsoilo.it

## **Chi finanzia realmente i treni nuovi?**

**Secondo le regole del contratto, i ricavi vanno al 100% a Trenitalia**



## Chi finanzia realmente i treni nuovi?

*Pagina dell'allegato 7 del CdS 2018-2032, in cui sono schematizzati gli aumenti tariffari*

Di seguito gli aumenti tariffari previsti dal 1 gennaio di ogni anno.

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
0,0%	2,0%	0,0%	7,0%	6,5%	6,0%	4,5%	2,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%

Tariffa 39/9/Cinque Terre

Saranno applicati i seguenti prezzi dal 1 gennaio dei seguenti anni:

5,00 € dal 2021 al 2025,

5,50 € dal 2026 al 2030,

6,00 € dal 2031.

Supplemento tra stazioni esterne ed interne all'area 5 Terre dal primo gennaio dei seguenti anni:

3,00 € dal 2021 al 2025,

3,30 € dal 2026 al 2030,

3,60 € dal 2031.

Tariffa giornaliera Cinque Terre dal primo gennaio dei seguenti anni:

12€ dal 2021 al 2025,

14€ dal 2026 al 2030,

16€ dal 2031.

Tariffa 40/9/Liguria

Di seguito gli aumenti tariffari previsti dal 1 gennaio di ogni anno.

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
0,0%	2,0%	0,0%	7,0%	6,5%	6,0%	4,5%	2,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%

Tariffa 14/GE

Di seguito gli aumenti tariffari previsti dal 1 gennaio di ogni anno.

2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
0,0%	7,0%	6,5%	6,0%	4,5%	2,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%

Gli aumenti tariffari previsti dal 2018 al 2032 riequilibrano anche i minori ricavi dovuti al trasporto gratuito delle biciclette sui treni di competenza della regione Liguria.

## Chi finanzia realmente i treni nuovi?

Il Cds prevede fino ad un 46%  
di aumenti tariffari

### Tariffa 40/9/Liguria

Di seguito gli aumenti tariffari previsti dal 1 gennaio di ogni anno.

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
0,0%	2,0%	0,0%	7,0%	6,5%	6,0%	4,5%	2,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%

### Tariffa 14/GE

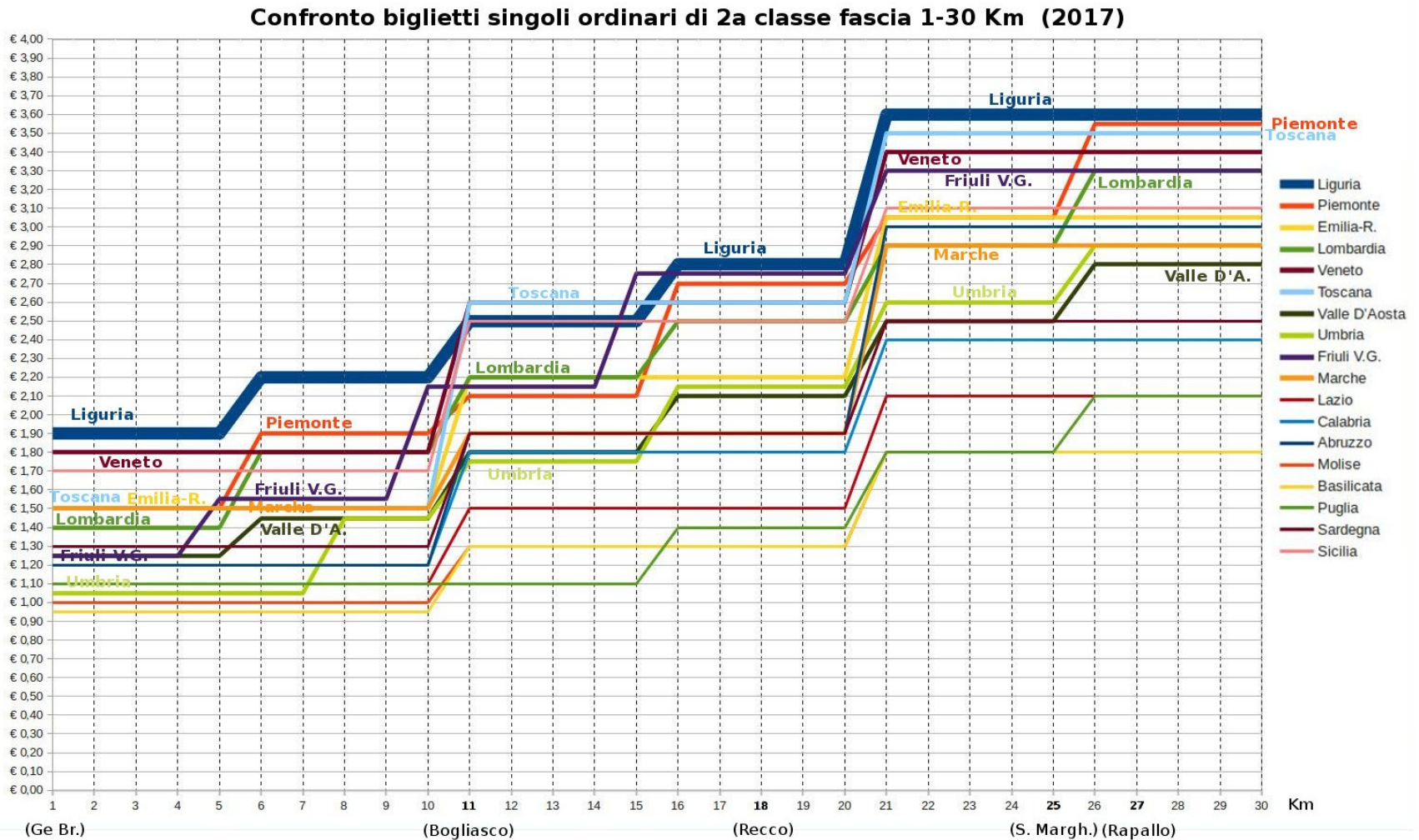
Di seguito gli aumenti tariffari previsti dal 1 gennaio di ogni anno.

2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
0,0%	7,0%	6,5%	6,0%	4,5%	2,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%

Gli aumenti tariffari previsti dal 2018 al 2032 riequilibrano anche i minori ricavi dovuti al trasporto gratuito delle biciclette sui treni di competenza della regione Liguria.

## Chi finanzia realmente i treni nuovi?

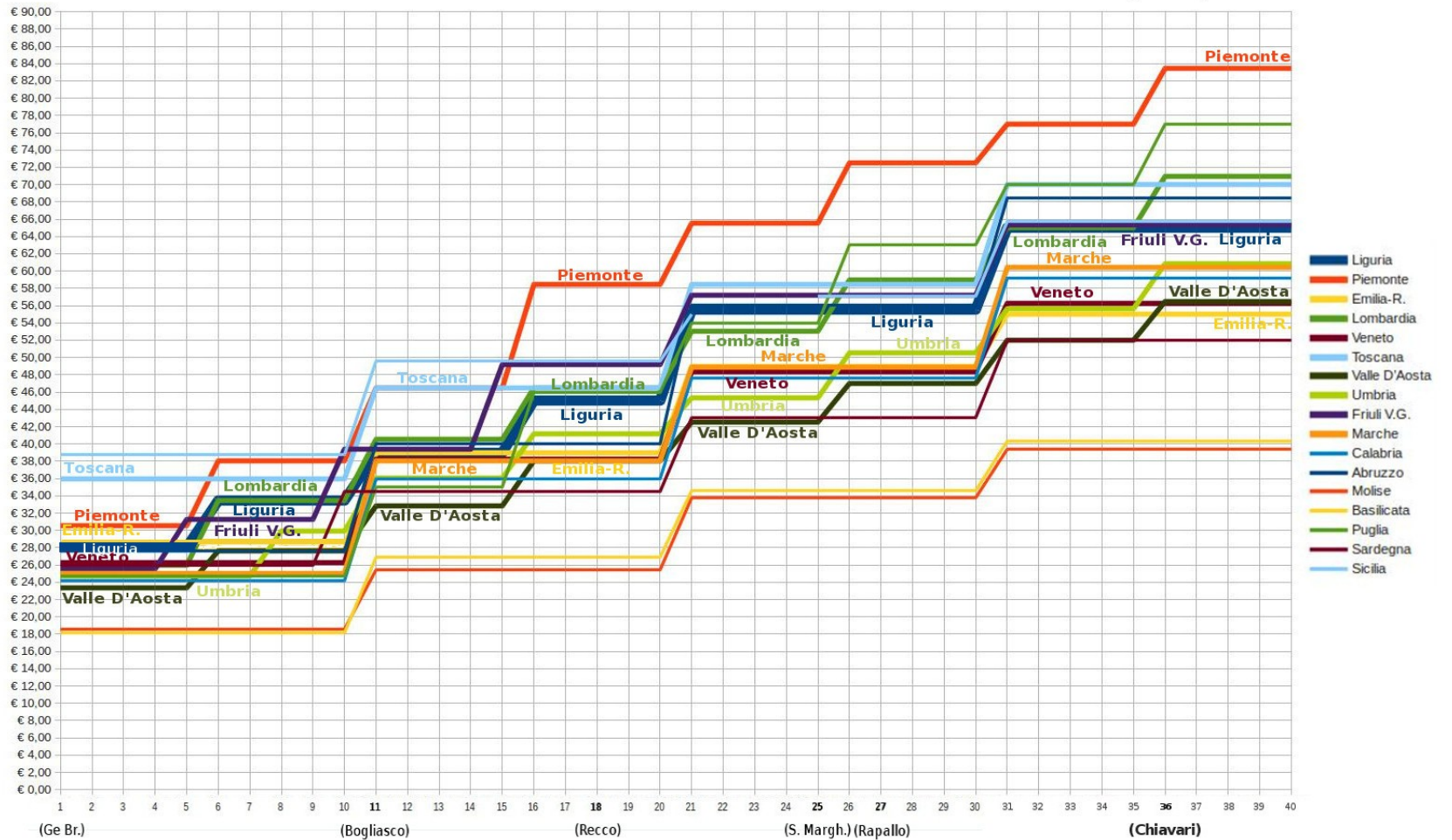
a fronte  
di tariffe  
già ora  
elevate





## Chi finanzia realmente i treni nuovi?

Confronto abbonamenti mensili ordinari di 2a classe fascia 1-40 Km (2017)



a fronte  
di tariffe  
già ora  
elevate

## Chi finanzia realmente i treni nuovi?

E se a finanziare il rinnovo fossero i “*calibrati aumenti tariffari*”?

Abbiamo ipotizzato uno scenario possibile, tenendo come riferimento quello de “*l’incremento medio annuo del 3% dei ricavi da mercato*” (articolo 10, pag. 23)

Tabella ricavi basata sull' <i>incremento medio annuo del 3% dei ricavi da mercato</i>															
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Aumento ricavi in <b>percentuale</b> (si assume qui la stima dell’ <i>l’incremento medio annuo del 3% dei ricavi da mercato</i> )		3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%
Ricavi da mercato (Mln €)	<b>68,3</b>	70,3	72,4	74,6	76,8	79,1	81,5	83,9	86,4	89,0	91,7	94,5	97,3	100,2	103,2
Aumento complessivo <b>percentuale</b> nei 15 anni dei ricavi da mercato	<b>+51,1%</b>														
Valore in più dall’ultimo anno (Mln €)		2,0	2,1	2,2	2,2	2,3	2,4	2,4	2,5	2,6	2,7	2,8	2,8	2,9	3,0
Progressione valore con riferimento il 2018 (Mln €)		+2,0	+4,1	+6,3	+8,5	+10,8	+13,2	+15,6	+18,1	+20,7	+23,4	+26,2	+29,0	+31,9	+34,9
Valore cumulato anno per anno (Mln) €		2,0	6,1	12,4	20,9	31,7	44,9	60,5	78,6	99,3	122,7	148,9	177,9	209,8	244,7
Valore complessivo ricavi da mercato per il periodo 2018-2032 (Mln €)	<b>1269,2 Mln €</b>														
Valore cumulato nei 15 anni, rispetto a ricavi del 2018 (Mln €)	<b>244,7 mln €</b>														

**Nota:** il valore di **68,3** milioni di euro è indicato come valore per il 2017 nel CdS 2015-2017, valore che è stato preso come base per il conteggio a partire dal 2018.

## Chi finanzia realmente i treni nuovi?

In questo “scenario” l'importo equivarrebbe a circa **30** treni nuovi

E quindi, aggiungendo l'importo da delibera CIPE+DM 408+cofinanziamento regionale pari a 64.5 Mln €, per un valore complessivo di 309,2 Mln €

**se ne avrebbe un totale di circa 38 treni nuovi**

Sarebbero dunque gli aumenti tariffari (e quindi gli utenti) a finanziare *realmente* il rinnovo del materiale rotabile?

## Chi finanzia realmente i treni nuovi?

Considerando i fenomeni inflattivi se ne avrebbe una riduzione degli importi da noi stimati,

**Ma non in misura tale da non permettere il rinnovo di parte significativa del materiale rotabile**

## Chi finanzia realmente i treni nuovi?

Può essere accettabile che la Regione faccia pagare agli utenti il rinnovo del materiale rotabile, **se** questo materiale rimanesse di proprietà della Regione.

**Ma i treni nuovi saranno di proprietà della Regione (e quindi dei cittadini liguri) oppure sono e rimarranno di proprietà di Trenitalia?**

Perché se ne avrebbe, nel secondo caso, che la Regione **avrebbe scaricato sugli utenti il rischio d'impresa di Trenitalia**

## Chi finanzia realmente i treni nuovi?

**Sciogliamo il dubbio:**

**i treni nuovi rimarranno di proprietà di Trenitalia**

**Non della Regione Liguria**

E questo porrà la Regione in una posizione di estrema debolezza nel caso volesse rivolgersi in futuro ad un'altra impresa ferroviaria, **o volesse gestire con una propria azienda il servizio "in house"**

## Questi treni nuovi sono la migliore scelta possibile?

L'aver delegato a Trenitalia il rinnovo del materiale è stata la scelta modalità più opportuna?



### Trenitalia presenta Rock e Pop, i futuri treni regionali in bella mostra a De Ferrari [foto](#)

Rinnoveranno la flotta locale, realizzati da Hitachi e Alstom che avevano vinto la commessa sorpassando la ligure Bombardier

di [Giulia Mietta](#) - 09 gennaio 2018 - 14:26



**Genova.** Non sono astronavi, ma carrozze di treno. Sono sbarcate, a sorpresa, in piazza De Ferrari (e ieri sera, celate da teli di plastica, nella zona di via Gramsci). In anticipo rispetto al road show di venerdì 12 gennaio, quando, nella stessa piazza, Trenitalia presenterà al pubblico i nuovi treni regionali Rock e Pop.

Nel village chiamato con l'hashtag #lamusicastacambiando i due modelli, riprodotti in scala reale, saranno visitabili proprio per far conoscere e testare ai cittadini il comfort e le caratteristiche dei nuovi treni regionali.



## Questi treni nuovi sono la migliore scelta possibile?

Altre regioni hanno fatto **scelte autonome**, reperendo sul mercato il materiale rotabile che ritenevano adeguato (ad esempio: Veneto, Lombardia, Friuli V.G., Puglia...)

Non ci risulta che la Regione Liguria abbia effettuato **uno studio sulle caratteristiche** ideali che dovrebbe avere il materiale rotabile per la Liguria **e disponibilità sul mercato:**

in pratica è stato accettato “tout court” quello che aveva a disposizione Trenitalia.

**NEWS ITALIA** | **TuttoTRENO, marzo 2012**  
A CURA DI M. BRUZZO E D. OTTOLITRI | redazione@duegieditrice.it



A lato: l'ETR 360 001 di Sistemi Territoriali manovrato dalla locomotiva Stadler Tm11 della Stadler.  
(Bussnang, 24/02/2012; foto F. Perissinotto)  
In basso: l'ETR 350 della FER in costruzione a Bussnang e in basso gli interni del treno.  
(22/03/2012; foto M. Oberti/Stadler)

### Pronto il primo ETR 360 SI

E'uscito dallo stabilimento di Bussnang lo scorso 24 febbraio scorso il primo dei 20 convogli FLIRT ordinati dalla Regione Veneto all'ATI Stadler-AnsaldoBreda per i servizi regionali: si tratta di uno dei quattro convogli a 6 casse gruppo ETR 360 (gli altri sedici treni sono a 4 casse e verranno classificati ETR 343) che è stato inviato poi allo stabilimento di Erlen per i test e le prove statiche da dove, tra fine aprile e metà maggio, verrà inviato in Italia per le prove di Ammissione Tecnica da parte dell'ANSF. L'immissione in servizio è prevista a dicembre prossimo, entro 24 mesi dall'ordine.

Nel frattempo prosegue anche la realizzazione dei dodici treni ETR 350 per la regione Emilia-Romagna (Ferrovia Emilia Romagna), ordinate con la stessa gara della Regione Veneto: si tratta dei primi convogli

con composizione a 5 casse realizzati per una impresa italiana. Tutte le casse motrici vengono realizzate a Bussnang dove poi vengono messe in composizione con le casse rimorchiate, realizzate a Pistoia da Ansaldo-Breda. Tra le novità sui nuovi treni blu e bianchi del Veneto (stessa livrea degli ETR 340SI) in cabina viene installato il nuovo apparato di comunicazione a bordo, il sistema di identificazione macchinista e, sulla sinistra della plancia, i 6 tasti dedicati al sistema OBOE. Gli arredi e i dettagli sono stati scelti da Sistemi Territoriali: le sedute sono di produzione italiana (FISA), i display e tutto l'impianto di informazione ai passeggeri sono della ditta Tattile di Brescia; i sedili a cantilever hanno lo spazio libero totalmente utilizzabile (sotto le sedute) per bagagli e pacchi ingombranti, sistema che facilita anche le pulizie. ■





## Questi treni nuovi sono la migliore scelta possibile?

E per quel che riguarda le  
**caratteristiche** di tali treni,  
sono quelle che ci servono?

## Questi treni nuovi sono la migliore scelta possibile?

Il rinnovo della flotta porterà **ad una riduzione dei posti** offerti di **circa il**



Treno "MDVE": **5/600 posti**



Treno "Jazz": **309 posti**

**- 15%**

## In sintesi:

Elemento “prevaricante” ogni altra considerazione nel CdS è quello del ***rinnovo della flotta, ovvero i treni nuovi;***

e la scelta di un tempo di contratto così lungo giustificato dalla Regione dall’investimento in materiale rotabile da parte di Trenitalia;

il rinnovo **verrà in grandissima parte finanziato dagli utenti** con tariffe sempre più care;

i treni nuovi, pur finanziati in grandissima parte grazie agli aumenti tariffari ed al contributo pubblico, **invece di diventare di proprietà dell'ente pubblico e quindi dei cittadini rimarranno di proprietà di Trenitalia;**

cioè, gli utenti copriranno in quota significativa quello che dovrebbe essere *rischio d'impresa* di Trenitalia;

Il rinnovo porterà ad una **riduzione dei posti offerti di circa il 15%.**

## Serviva di più avere treni nuovi o “più treni”?

**il CdS non prevede nell’arco dei 15 anni un aumento strutturale e pianificato del servizio**

La quantità di servizio rimarrà stabile sui **7,1 milioni di km anno**, quando sarebbero già stati necessari (prima del crollo del Ponte Morandi) **almeno 8 milioni di km solo per coprire i “buchi d’orario” esistenti!**

## Serviva di più avere treni nuovi o “più treni”?

*Un esempio di “**buco orario**”, tratta Ge-Busalla/Isola del Cantone interessante parte considerevole del comune di Genova e della Città Metropolitana*

Viaggio					
Stazione di partenza:	Stazione di arrivo	Data partenza	Orario	Adulti	Ragazzi
Busalla	Genova Brignole	03-07-2018	08:00	1	0
Stai visualizzando: <input type="checkbox"/> Freccie <input type="checkbox"/> Regionali <input checked="" type="checkbox"/> Principali Soluzioni					
					0,00 <small>vedi carrello</small>
Partenza	Arrivo	Durata	Treno	Prezzo	
Busalla 08:15	Genova Brignole 09:03	0h 48'	Regionale 21111		
Busalla 08:45	Genova Brignole 09:33	0h 48'	Regionale 21143		
Busalla 10:45	Genova Brignole 11:33	0h 48'	Regionale 21113		
Busalla 11:15	Genova Brignole 12:03	0h 48'	Regionale 21145		
Busalla 11:45	Genova Brignole 12:33	0h 48'	Regionale 21115		
Busalla 12:15	Genova Brignole 13:03	0h 48'	Regionale 21147		

## Serviva di più avere treni nuovi o “più treni”?

*Un altro esempio di  
“**buco orario**”, tratta  
Ge<>Acqui Terme,  
interessante parte  
considerevole del  
comune di Genova e  
della Città Metropolitana*

Partenza	Arrivo	Durata	Treno	Prezzo
Acqui Terme <b>09:17</b>	Genova Brignole <b>10:50</b>	1h 33'	Regionale 6059	
Acqui Terme <b>09:42</b>	Genova Brignole <b>12:43</b>	3h 01' Cambi: 1	Regionale 10276 Regionale Veloce 2511	
Acqui Terme <b>11:17</b>	Genova Brignole <b>12:47</b>	1h 30'	Regionale 6061	
Acqui Terme <b>11:37</b>	Genova Brignole <b>13:39</b>	2h 02' Cambi: 1	Regionale 10278 Regionale Veloce 2513	
Acqui Terme <b>12:17</b>	Genova Brignole <b>13:47</b>	1h 30'	Regionale 6063	

## Serviva di più avere treni nuovi o “più treni”?

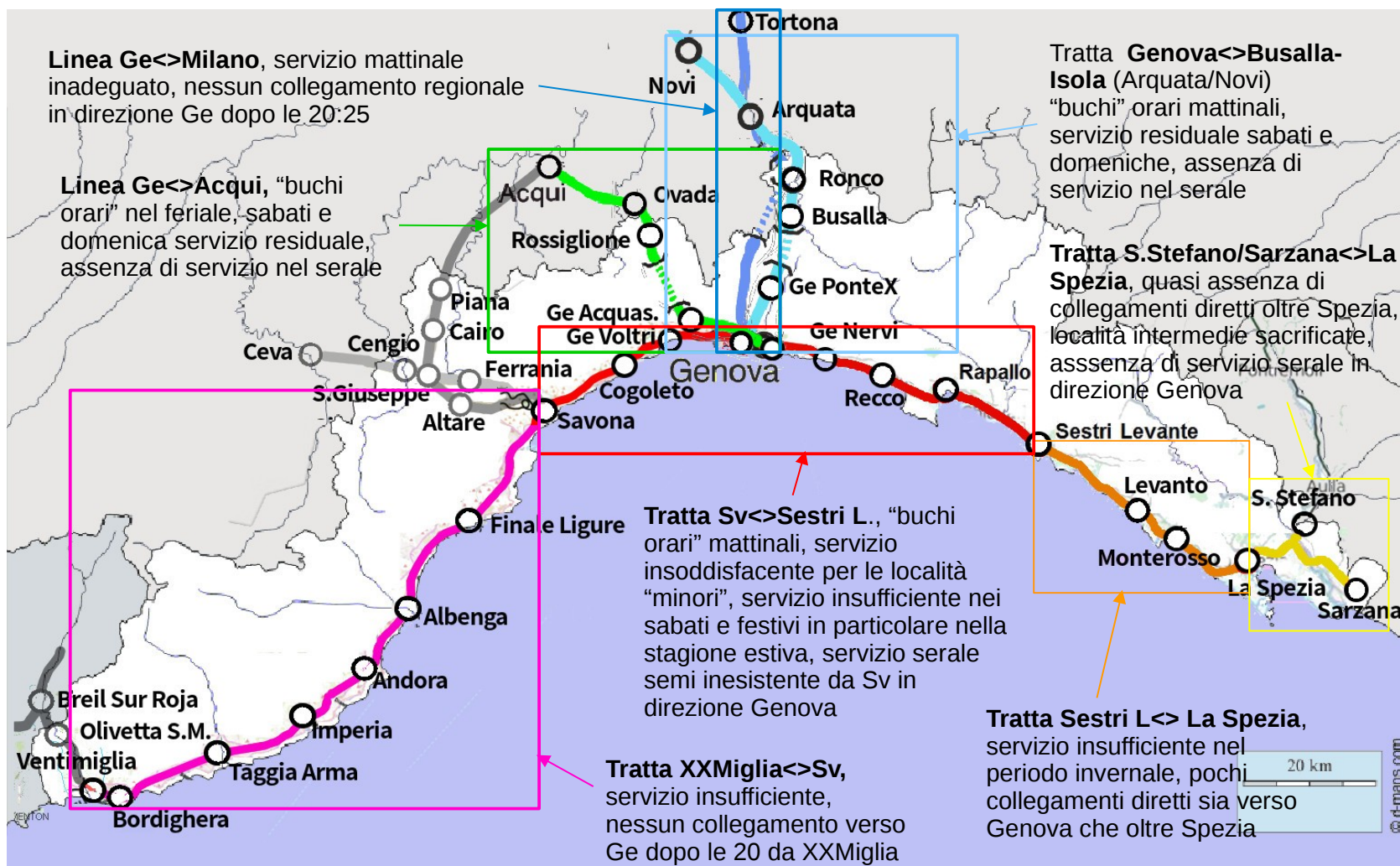
*Ancora un esempio di  
“**buco orario**”, tratta  
Ge>Sestri Levante, più di  
2 ore di “buco”  
(escludendo la  
macchinosa  
combinazione con  
cambio, oltretutto più  
costosa) per raggiungere  
Sori in mattinata*

Partenza	Arrivo	Durata	Treno	Prezzo
Genova Brignole 08:08	Sori 08:35	0h 27'	Regionale 21025	da 2,50 €
Genova Brignole 08:48	Sori 09:17	0h 29'	Regionale 11229	da 2,50 €
Genova Brignole 09:20	Sori 10:32	1h 12' Cambi: 1	Regionale 2181 Regionale 11240	da 3,60 €
Genova Brignole 10:50	Sori 11:17	0h 27'	Regionale 11239	da 2,50 €
Genova Brignole 11:20	Sori 11:46	0h 26'	Regionale 11241	da 2,50 €



## Serviva di più avere treni nuovi o “più treni”?

Gli esempi potrebbero continuare, da Levante a Ponente, passando per l'entroterra...





## Serviva di più avere treni nuovi o “più treni”?

Un obiettivo per il servizio ferroviario in Liguria

Dai **7,1 milioni di Km** del 2017...

a **8 milioni di km anno**

per un servizio più soddisfacente per tutta la regione

## La tariffa urbana Trenitalia e l'integrazione tariffaria

Viene lasciata da parte della Regione la potestà a Trenitalia, da gennaio 2019 di istituire la sua tariffa solo treno in ambito urbano genovese.

Tutto questo non è un vantaggio per l'utenza e la città, ma al contrario, **una grave ipoteca sull'integrazione tariffaria treno+bus a Genova**: infatti si parla nel CdS di "**revisione**"

(Stralcio dalla pagina 28 degli allegati al CdS, ALLEGATO 6, Sistema Tariffario)

### **SEZIONE 7 - Tariffa urbana Genova**

A far data dal 1 gennaio 2019 viene istituita la nuova tariffa d'area urbana di Genova Tariffa N. 14/GE.

Tariffa N. 14/GE

La presente tariffa è valida per la determinazione del prezzo del biglietto di corsa semplice per il trasporto sui treni regionali nell'area urbana di Genova comprendente le seguenti stazioni/fermate: Genova Acquasanta, Genova Bolzaneto, Genova Borzoli, Genova Brignole, Genova Cornigliano, Genova Costa di Sestri, Genova Granara, Genova Nervi, Genova Pegli, Genova Piazza Principe, Genova Piazza Principe Sotterranea, Genova Pontedecimo, Genova Pra, Genova Quarto dei Mille, Genova Quinto al Mare, Genova Rivarolo, Genova S. Biagio, Genova Sampierdarena, Genova Sestri Ponente Aeroporto, Genova Sturla, Genova Vesima, Genova Via di Francia, Genova Voltri.

Il prezzo applicato per il viaggio di corsa semplice è di € 1,30.

L'istituzione di questa tariffa porterà alla revisione delle condizioni dell'accordo di integrazione.

### CONDIZIONI GENERALI DI VIAGGIO

#### § 1.- Accesso

L'accesso ai treni regionali (Regionali e Regionali Veloci), che espletano servizio nell'area urbana di Genova, è consentito unicamente ai possessori di biglietti rilasciati in base alla presente tariffa ed ai possessori di biglietti gratuiti Trenitalia.

#### § 2.- Riduzione ragazzi

Alla presente tariffa non è applicabile alcun tipo di riduzione, compresa quella per i viaggi dei ragazzi di cui al punto 5 della Parte III - Trasporto Regionale delle Condizioni Generali.

## La tariffa urbana Trenitalia e l'integrazione tariffaria

### Cosa significa “revisione”?

Cosa ci sia dietro questa parola sembrava già chiarito dalle parole di **Orazio Iacono**, attuale Amministratore Delegato di Trenitalia, pronunciate nel corso di un'audizione tenutasi in Regione

*Dal verbale n. 48 dell'audizione tenutasi in Regione in data 23 novembre 2016*

*“[Orazio Iacono] Spiega che, come già sta accadendo anche a livello internazionale, il nuovo biglietto integrato non prevederà alcuno sconto tariffario, ma sarà la somma delle due tariffe. Il valore aggiunto per il cittadino sarà rappresentato dalla sua unicità”*

## La tariffa urbana Trenitalia e l'integrazione tariffaria

### Cosa significa "revisione"?

"revisione" potrebbe voler dire che un annuale AMT potrebbe passare dagli attuali (e già molto cari) 395 euro...

A magari 500 euro nel futuro?



**395 €**



**500 €?**

## La tariffa urbana Trenitalia e l'integrazione tariffaria

Il problema **non è solo il mantenimento dell'integrazione tariffaria**, ma anche

***le condizioni di mantenimento***

## La tariffa urbana Trenitalia e l'integrazione tariffaria

**Trenitalia considera infatti l'integrazione tariffaria un *mancato introito*...!**

*13. Resta fermo che Trenitalia si riserva di non aderire a nuovi progetti di integrazione e/o di recedere dalle integrazioni tariffarie e/o modali vigenti alla data del presente Contratto, qualora le stesse risultino economicamente penalizzanti per Trenitalia e la Regione non si impegni formalmente a compensare i minori introiti.*

(Dall'articolo 16 comma 13 del Contratto di Servizio)

## La tariffa urbana Trenitalia e l'integrazione tariffaria

E si osservi questo interessante paragone. Si tratta **sempre di Trenitalia** (anzi, della **stessa** DPR Liguria) all'interno della **stessa regione**, nel contesto delle **stesse regole** del Contratto di Servizio...



**Cinque Terre: 4 euro** per fare circa **700 metri** tra Riomaggiore e Manarola...



**Genova: 1,30 euro** per fare **26 Km** tra Voltri e Nervi con la nuova tariffa 14/Ge!

## La tariffa urbana Trenitalia e l'integrazione tariffaria

Ritorniamo sulla questione degli aumenti tariffari. Nella tabella qui sotto abbiamo prospettato uno scenario approssimativo dell'impatto economico che avrebbero gli aumenti tariffari da qui al 2022 compreso.

Tabella ricavi basata sugli <i>aumenti tariffari</i>															
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Aumento tariffe in <b>percentuale</b> <sup>1</sup>		2,0%	0,0%	7,0%	6,5%	6,0%	4,5%	2,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%
Ricavi da mercato (Mln €)	<b>68,23</b>	69,7	69,7	74,6	79,5	84,3	88,1	90,3	91,7	93,1	94,5	95,9	97,3	98,8	100,3
Aumento complessivo <b>percentuale</b> nei 15 anni	<b>+ 46,9%</b>														
Valore in più dall'ultimo anno (Mln €)		1,4	0	4,9	4,9	4,8	3,8	2,2	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,5	1,5
Progressione valore con riferimento il 2018 (mln €)		+ 1,4	+1,4	+6,3	+11,2	+16,0	+19,8	+22,0	+23,4	+24,8	+26,2	+27,6	+29,0	+30,5	+32,0
Valore cumulato anno per anno (Mln €)		<b>1,4</b>	<b>2,8</b>	<b>9,1</b>	<b>20,3</b>	36,3	56,1	78,1	101,5	129,9	156,1	183,7	212,7	243,2	275,2
Valore cumulato <b>nei 15 anni</b> , rispetto a ricavi del 2018 (Mln €)	<b>275,2 Mln €</b>														

Si può ipotizzare - con cautela - che tali aumenti possano valere, considerando il 2022 compreso, circa **20 milioni** di euro, **circa 9 milioni** fino al 2021 compreso.



## La tariffa urbana Trenitalia e l'integrazione tariffaria

Sembra evidente che tali valori economici abbiano un impatto anche sulla tariffa integrata.

<b>Tabella ricavi basata sugli aumenti tariffari</b>															
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Aumento tariffe in <b>percentuale</b> <sup>1</sup>		2,0%	0,0%	7,0%	6,5%	6,0%	4,5%	2,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%
Ricavi da mercato (Mln €)	68,23	69,7	69,7	74,6	79,5	84,3	88,1	90,3	91,7	93,1	94,5	95,9	97,3	98,8	100,3
Aumento complessivo <b>percentuale</b> nei 15 anni	<b>+ 46,9%</b>														
Valore in più dall'ultimo anno (Mln €)		1,4	0	4,9	4,9	4,8	3,8	2,2	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,5	1,5
Progressione valore con riferimento il 2018 (mln €)		+ 1,4	+1,4	+6,3	+11,2	+16,0	+19,8	+22,0	+23,4	+24,8	+26,2	+27,6	+29,0	+30,5	+32,0
Valore cumulato anno per anno (Mln €)		1,4	2,8	9,1	20,3	36,3	56,1	78,1	101,5	129,9	156,1	183,7	212,7	243,2	275,2
Valore cumulato <b>nei 15 anni</b> , rispetto a ricavi del 2018 (Mln €)	<b>275,2 Mln €</b>														

## La tariffa urbana Trenitalia e l'integrazione tariffaria

### Anche se poi questi aumenti sembrano essere scomparsi...

Da: <[http://www.ilsecoloxix.it/p/la\\_spezia/2018/11/11/ADYhhzWC-aumenti\\_berrino\\_regionali.shtml](http://www.ilsecoloxix.it/p/la_spezia/2018/11/11/ADYhhzWC-aumenti_berrino_regionali.shtml)>

Trasporto pubblico 11 novembre 2018

La Spezia - «*Non ci sarà nessun aumento sulla bigliettazione ordinaria regionale in Liguria né sul costo dei biglietti del Cinque Terre Express, per la prossima stagione*».

Lo dichiara l'assessore regionale al Turismo e ai Trasporti Gianni Berrino, che smentisce così la notizia circolata in questi giorni di possibili aumenti sui biglietti ordinari, a fasce chilometriche e abbonamenti regionali, e sul "Cinque Terre Express" [...] «*Intanto i novi aumenti del 3%, per adeguamento Istat, previsti nel 2019 non saranno effettuati- aggiunge Berrino – sono stati congelati in seguito al crollo del ponte Morandi di Genova. [...]* Gli aumenti da contratto di servizio partiranno invece **dal 2022** [...]

**Vuol dire che tali aumenti verranno *posticipati* ?** (E quindi scatterà un aumento secco nel 2022), oppure che in qualche modo **questo mancato introito di Trenitalia verrà rimborsato?**

## La tariffa urbana Trenitalia e l'integrazione tariffaria

Occorre ricordare che **gli aumenti tariffari sono un elemento cardine del Cds**, senza in quali salta - o dovrebbe saltare - l'**"equilibrio economico del contratto"**, oltre a contribuire in modo significativo al **finanziamento del materiale rotabile**.

## La tariffa urbana Trenitalia e l'integrazione tariffaria

E il fatto che vi siano in arrivo risorse aggiuntive dal Ministero potrà tamponare il problema, ma non risolve le criticità di fondo.

E si rischia di usare risorse invece che per dare un'alternativa realmente innovativa di mobilità pubblica, ma solo per "limitare i danni".

## La tariffa urbana Trenitalia e l'integrazione tariffaria

Le regole economiche del CdS **non sono neutre** rispetto al rapporto con il servizio che forniscono AMT e ATP.

Non lo sono **né nell'emergenza** attuale (riparto del **Decreto Genova** per il 2019 tra Trenitalia, AMT e ATP)

**Né per il futuro.**

## La tariffa urbana Trenitalia e l'integrazione tariffaria

E un contratto del valore complessivo in 15 anni di **2,924 Mld €**

Rappresenta un “valore al Km erogato” di circa **27 euro**

Ed è un dato attendibile che il **costo medio di produzione** si attestava nel **2016** sul valore di circa **23 euro Treno Km**

## Altri elementi di criticità relativamente agli “investimenti”

Tra gli investimenti a carico di Trenitalia viene anche citato un investimento di “**50,6 mln di euro per ammodernamento del reticolo manutentivo in Liguria**”

Cosa questo voglia dire non è chiarito in nessuna delle parti accessibili del CdS.

Sembra plausibile che si possa riferire al **trasferimento delle manutenzioni da Genova Terralba a Savona**.

Ma se così fosse si tratterebbe di un intervento la cui utilità è stata già contestata da più parti, il cui beneficiario principale sarebbe l'azienda, non si tratterebbe cioè di un investimento a favore dell'utenza.

E forse di un intervento propedeutico alla “liberazione” di **aree appetibili per una valorizzazione immobiliare**, in attesa di una risalita dei valori immobiliari.

## La trasparenza del contratto

Le parti del CdS inerenti  
gli **investimenti** e i  
**ricavi da tariffa** sono  
state **secretate**

**ALLEGATO 5**

**Investimenti**

**OMISSIS**

Il relativo testo è conservato agli atti del Settore Trasporto Pubblico Regionale in quanto oggetto di obbligo di riservatezza ai sensi dell'articolo 24 del Contratto di servizio



## La trasparenza del contratto

Le parti del CdS inerenti  
gli **investimenti** e i  
**ricavi da tariffa** sono  
state **secretate**

**ALLEGATO 3**  
**Piano Economico Finanziario, Conto**  
**Economico Regionale e**  
**monitoraggio delle differenze**  
**annuali**

**OMISSIS**

Il relativo testo è conservato agli atti del Settore Trasporto Pubblico  
Regionale in quanto oggetto di obbligo di riservatezza ai sensi  
dell'articolo 24 del Contratto di servizio

## La trasparenza del contratto

Questa la tabella  
contenuta all'interno  
dell'Allegato 4 (Listino  
Prezzi)

**unico contenuto**  
dell'Allegato:

**...un formulario vuoto!**

### ALLEGATO 4 – Listino prezzi

Categoria	Tipologia di materiale rotabile e/o di servizio (cat.treno/linea)	Listino prezzi al costo unitario marginale	Energia	Pedaggio
E1	<80			
E2	da 81 a 160			
E3	da 161 a 280			
E4	da 281 a 400			
E5	da 401 a 490			
E6	da 491 a 600			
E7	da 601 a 680			
E8	da 681 a 750			
E9	> 750			

Il Listino prezzi secondo lo schema di riferimento sopra definito, sarà acquisito dal Comitato entro giugno 2018.

## La trasparenza del contratto

E questo è il Programma di Esercizio:

invece dei treni circolanti,

**un altro formulario vuoto...**

N.	Nome del campo	Formato	Istruzioni
4	Arrivo	Testo	Ultima stazione di competenza della Regione Liguria in cui la corsa effettua servizio.
5	OraA	Ora	Orario di arrivo nell'ultima stazione di competenza della Regione Liguria in cui la corsa effettua servizio.

*SEZIONE B: Servizi automobilistici sostitutivi programmati*

**Tabella 1.5 – Contenuto del Programma di Esercizio Bus: orari e percorrenze**

N.	Nome del campo	Formato	Istruzioni
1	Codice identificativo bus	Testo	Numero che contraddistingue la corsa automobilistica.
2	Partenza	Testo	Prima stazione di competenza della Regione Liguria in cui la corsa effettua servizio.
3	OraP	Ora	Orario di partenza dalla prima stazione di competenza della Regione Liguria in cui la corsa effettua servizio.
4	Arrivo	Testo	Ultima stazione di competenza della Regione Liguria in cui la corsa effettua servizio.
5	OraA	Ora	Orario di arrivo nell'ultima stazione di competenza della Regione Liguria in cui la corsa effettua servizio.
6	Periodicità	Testo	Giorni e periodi di effettuazione, utilizzando la codifica standardizzata di Trenitalia.
7	Lunghezza percorso	Numero	Lunghezza in chilometri di una singola corsa nella tratta di competenza della Regione Liguria.
9	Giorni Esercizio Annuo	Numero	Numero di giorni di effettuazione nell'anno solare di riferimento.
10	Bus*Km Annuo	Numero	Prodotto della lunghezza percorso per i giorni di esercizio annuo.

### **1.2. Formato e termini per l'aggiornamento periodico**

- Formati indicati nelle tabelle 1.1, 1.2, 1.4, 1.5.
- Invio alla Regione Liguria, per il 2018, entro 30 giorni dalla sottoscrizione del Contratto, per gli anni successivi, entro il 30 novembre ed entro 10 giorni dopo ogni variazione.
- Nel caso di variazioni in corso d'anno dovranno essere riportati nella tabella aggiornata:
  - i dati della corsa in vigore prima della modifica, con il numero di giorni in cui è stata effettuata;
  - i dati della nuova corsa, con il numero di giorni di effettuazione.

## La trasparenza del contratto

La Regione, per giustificare gli *omissis*, fa riferimento all'**Articolo 24 del Contratto**, il quale cita Legge 241/90, nota anche come "Legge sulla trasparenza":

### Art. 24

#### (Riservatezza)

1. Fatta salva l'osservanza di ogni diversa previsione normativa, ed in particolare della Legge 241/1990 e s.m.i., le Parti si impegnano a mantenere la riservatezza delle informazioni acquisite in base al presente Contratto e ad utilizzarle esclusivamente per la gestione dello stesso. L'obbligo di riservatezza riguarda anche gli Allegati 3 e 5.

## La trasparenza del contratto

Da notare che solo **1 mese dopo** la firma del Contratto di Servizio 2018-2032, l'**ART** (Autorità di Regolazione dei Trasporti) ha pubblicato la delibera n.16 del 9 febbraio 2018 avente ad oggetto:

**“Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia”**  
dove alla voce “Monitoraggio e verifica periodica delle condizioni minime di qualità. Trasparenza sull’uso efficiente delle risorse e obbligo di accesso ai dati” (Allegato A, pagina 9, numero 11 ) leggiamo:

*“11. Sono altresì accessibili a chiunque, e pubblicati sui canali di informazione all’utenza sia dell’EA che dell’IF, almeno i seguenti documenti:*

*a) contratti di servizio vigenti comprensivi di tutti gli allegati;”*

## **La trasparenza del contratto**

**E' eticamente accettabile che un contratto di servizio pubblico sia "secretato"?**

## **Gli altri contratti sono migliori?**

Si potrebbe pensare, “ma tanto anche gli altri contratti firmati dalle altre regioni non sono meglio...”

**Ma le cose non stanno proprio così**

## Gli altri contratti sono migliori?

La Provincia di **Bolzano** ha firmato un Cds (2015-2024) in cui ha ottenuto un forte sconto sul “corrispettivo” chilometrico, passando da 12,50 a 11 € km

La Regione **Toscana** ha firmato un Cds (2015-2020) con garanzie molto forti per l’utenza

La Regione **Sicilia** ha firmato un Cds (2017-2026) con garanzie molto forti per l’utenza, anzi costruito con l’apporto dell’utenza, in cui è previsto un significativo aumento di servizio

La Regione **Veneto** ha sì firmato un Cds quindicinale, ma con un corrispettivo più basso della media italiana e un aumento del servizio offerto oltre a rincari tariffari molto più contenuti di quello ligure

In linea generale contratti esaminati risultano essere più vantaggiosi di quello ligure, **e molto più “trasparenti”**.



## Il rischio della mancanza di copertura economica

Ma c'è un'ultima nota dolente, in merito al CdS ligure, ovvero

Il rischio della **mancanza di copertura economica**

Infatti, il CdS prevede un **aumento costante delle risorse provenienti dallo Stato** di circa **1,3 milioni di euro** ogni anno, il che è una prospettiva quantomeno ottimistica

## Il rischio della mancanza di copertura economica

Tant'è vero che la **Corte dei Conti** ha mosso un rilievo proprio rispetto alla **copertura economica** del CdS

(ANSA) - GENOVA, 19 LUG - La sezione ligure della Corte dei Conti ha espresso la sua riserva in ordine alla copertura finanziaria del nuovo contratto di servizio della Regione Liguria con Trenitalia per il periodo 2018-2032 perché *"a fronte di corrispettivi contrattuali a carico della Regione fissati in misura annualmente crescente per tutta la vigenza del contratto, la quota di spesa che si considera finanziata con risorse regionali viene stabilita in un importo costante a partire dal 2019" [...]*

*"Il peso progressivamente sempre maggiore degli impegni finanziari necessari viene interamente posto a carico degli attesi trasferimenti statali del fondo nazionale per il Tpl - continua -. Tuttavia alla luce dello sviluppo tendenziale degli ultimi anni è difficilmente ipotizzabile che il contributo statale per il trasporto pubblico locale possa in futuro assicurare un incremento adeguato al trasporto ferroviario. Deve concludersi che nei prossimi esercizi i bilanci della Regione dovranno prevedere l'impiego di proprie risorse finanziarie per una quota maggiore rispetto al previsto"*

Toti replica che *"le risorse per il Tpl ferroviario, nonostante i tagli del Governo, saranno trovate. Ci metteremo risorse proprie, non c'è dubbio. Il contratto con Trenitalia resta positivo perché ha consentito investimenti di cui la Liguria aveva bisogno. Mi auguro anche che il nuovo Governo avendo un'attenzione particolare sul trasporto pubblico, la dimostri con l'occhio di riguardo che gli ultimi governi non hanno dato".(ANSA)*

## Il rischio della mancanza di copertura economica

Insomma, **se poi la Regione non integrasse con fondi propri**, e fino ad ora è successo in misura estremamente limitata, ed è quindi lecito essere poco fiduciosi per il futuro...

potremmo trovarci di fronte al paradosso che, pur **a fronte a tariffe sempre più elevate**, per il mantenimento dell'*"equilibrio economico del contratto"* ci si potrebbe trovare di fronte ad un **taglio del servizio!**

## **Cosa avevano chiesto Associazioni e Comitati**

## Cosa avevano chiesto Associazioni e Comitati

- **La responsabilità univoca** del fornitore del servizio Trenitalia;
- **parametri completamente rivisti** sul discorso **penali** e controlli e monitoraggio ripensati;
- una **riduzione progressiva dei tempi di percorrenza** come “target”, con tempi verificati dalla Regione;
- **programma di esercizio adeguato** a coprire le carenze di servizio da tempo lamentate dagli utenti;
- **interventi sulle infrastrutture esistenti** per aumentarne prestazioni, capacità e qualità;
- **composizione dei treni programmate** e l’individuazione dei **treni “straordinari” come ordinari periodici**;
- **integrazione tariffaria e modale** su scala regionale;
- **valutazione e bilancio degli investimenti mancati** e dei mancati adempimenti dell’impresa ferroviaria.

E che, a fronte ed in coerenza a quanto sopra, **venisse ridiscussa la “partita economica” del contratto**, dagli investimenti della Regione per il materiale rotabile e per il servizio, ai “costi di produzione”, al “corrispettivo”, **nonché l’impiego dei ricavi da tariffa, che al momento vanno al 100% a Trenitalia.**

## **Cosa avevano chiesto Associazioni e Comitati**

Quanto chiesto da associazioni e comitati non è stato accolto, se non in misura minima, e insoddisfacente anche su quanto recepito.

## **Conclusioni**

## Conclusioni

Il rinnovo della flotta porterà a rinnovo completato **ad una riduzione dei posti offerti di circa il 15% rispetto ai posti offerti oggi**

Il **rinnovo verrà in grande parte finanziato dagli utenti** con tariffe sempre più care (ipotizzabile fino ad un 46% di aumenti tariffari a fronte di tariffe già ora elevate)

I treni nuovi **rimarranno di proprietà di Trenitalia**

il CdS **non prevede** nell'arco dei 15 anni **un aumento strutturale del servizio**, che rimarrà stabile sui 7,1 milioni di km anno, **quando sarebbero già stati necessari (prima del crollo del Ponte Morandi) almeno 8 milioni di km solo per coprire i "buchi d'orario" esistenti**

Viene lasciata da parte della Regione la potestà a Trenitalia, da gennaio 2019 di **istituire la sua tariffa solo treno in ambito urbano genovese**, che non è un vantaggio per l'utenza e la città, ma al contrario **una grave ipoteca sull'integrazione tariffaria treno+bus a Genova**: infatti si parla nel CdS di "*revisione*"

Nessun intervento per la **riduzione dei tempi di percorrenza** a parità di fermate

Le parti del CdS inerenti gli investimenti e i ricavi da tariffa **sono state secretate**

E a fronte di tutto ciò, c'è anche il rischio della **mancanza di copertura economica, e lo spettro di tagli al servizio**



## Conclusioni

Il Contratto di Servizio Regione Liguria-Trenitalia 2018-2032 è vantaggioso per i cittadini e gli utenti?

Oppure pagheremo di più per avere un servizio peggiore dell'attuale?

## Conclusioni

A noi la risposta sembra scontata: **questo contratto NON è vantaggioso.**

**Ed è quindi necessario che venga completamente riscritto**, dalla “**partita economica**” degli investimenti per il materiale rotabile e per il servizio ai “costi di produzione”, al “corrispettivo”, **e all’impiego dei ricavi da tariffa, che al momento vanno al 100% a Trenitalia**, per arrivare ai **contenuti del CdS**, dalla struttura del piano d’esercizio **ai km erogati**, passando **per i tempi di percorrenza e l’impianto delle penali, nonché alla sua durata, che dovrà essere ridotta.**