

Trasporto locale, il treno dei desideri per 3 milioni di pendolari

ANDREA FROLLÀ + pagina 24

Pendolari, 3 milioni in stazione ma i treni regionali sono al palo

ANDREA FROLLÀ, ROMA

La domanda è alta e potrebbe aumentare ancora. Il servizio però è in calo, in controtendenza rispetto all'Europa e gli enti locali tagliano i budget

La netta preferenza degli italiani per il trasporto privato è stata finora la costante storica della mobilità nel nostro Paese. Tuttavia, le abitudini dei milioni di pendolari che quotidianamente si spostano per recarsi in ufficio, a scuola o all'università stanno mostrando qualche segnale di cambiamento. Merito anche della maggiore attenzione ai temi della sostenibilità di cui sta beneficiando soprattutto il trasporto pubblico, e in particolare le ferrovie regionali. Che però faticano a stare al passo della domanda di mobilità alternativa ad auto e moto.

A scavare nei meandri del trasporto ferroviario regionale italiano è un rapporto della Direzione studi e ricerca di Intesa Sanpaolo, elaborato incrociando i dati di Eurostat, Ocse, Istat, Astra, Irg-Rail, Legambiente e altre organizzazioni. Ne emerge un sistema sempre più utilizzato ed apprezzato, ma limitato in termini di offerta, efficienza e infrastrutture. Negli ultimi 10 anni è aumentata l'incidenza degli spostamenti pendolari di durata superiore ai 15 minuti e dei tragitti diretti fuori Comune, soprattutto per motivi di lavoro. Di questa dinamica ha risentito positivamente tutto il trasporto pubblico, il cui peso sul totale dei mezzi motorizzati è salito dal 12% del 2007 al 13,4% del 2016. E in modo particolarmente intenso il trasporto ferroviario regionale, che nello stesso decennio ha conosciuto una crescita importante seppur con un trend in altalena: dai 2,4 milioni di passeggeri giornalieri del 2007 si è passati ai 2,7 milioni del 2014, transitando per il picco datato 2012 (2,9 milioni) a cui ci stiamo riavvicinando sempre più.

MENO CHILOMETRI

Alla crescita sostenuta della do-

manda, osservano gli analisti di Intesa Sanpaolo, non ha fatto però seguito un aumento adeguato dell'offerta. Il numero di chilometri totali percorsi dai treni regionali (225 milioni nel 2015, l'83% del totale) è infatti calato tra il 2007 e il 2016, in controtendenza con l'aumento del 5% dell'indice complessivo che include anche i treni internazionali e nazionali circolanti. A pesare è il calo degli investimenti, della manutenzione e soprattutto del servizio, che ha subito punte di tagli superiori al 25% come nel caso della Calabria. Ciò non ha però impedito al sistema ferroviario regionale di soddisfare l'utenza, anzi. Il grado di soddisfazione dei viaggiatori è cresciuto negli ultimi 10 anni, superando quello di altri mezzi pubblici: il 57,4% registrato dal treno va infatti oltre il 55,6% del pullman e stacca il 49,8% di autobus, filobus e tram. Permangono importanti differenze territoriali, con il Nord-Est e il Centro oltre la media nazionale. Ma l'aumento degli indicatori di qualità presi in esame (frequenza delle corse, comodità degli orari e altri) risulta diffuso in tutte le Regioni italiane.

Quasi altrettanto diffuso è stato l'aumento delle tariffe praticato dai 21 gestori del trasporto regionale. Che oggi si dividono tra chi lavora solo sulla rete nazionale gestita da Rete Ferroviaria Italiana, ad esempio Trenitalia e Atm. Chi come Ferrottramviaria percorre solo la rete regionale delle ferrovie cosiddette "ex concesse" (operatori ferroviari locali, verticalmente integrati, che gestiscono in regime di monopolio sia le rispettive reti che i servizi). E chi viaggia su entrambe, da Trenord a Ferrovie del Gargano. Dal 2010 ad oggi il costo dei biglietti è aumentato a doppia cifra in quasi tutte le Regioni, con picchi vicini al 50% in Liguria, Campania e Piemonte. Tariffe che resta-

no comunque economiche se paragonate a quelle di altri Paesi, visto che l'Italia conta la terz'ultima tariffa regionale mensile europea (poco oltre i 2 centesimi per chilometro). «Al contrario dell'Alta velocità che ormai ha una dinamica tariffaria da libero mercato - sottolinea Laura Campanini, senior economist della Direzione studi e ricerca di Intesa Sanpaolo - il sistema ferroviario regionale prevede tariffe fisse, determinate da aziende e Regioni con i contratti di servizio».

Essendo il trasporto ferroviario regionale un servizio sussidiato, gli introiti da tariffa rappresentano comunque solo una parte della remunerazione. Attualmente i ricavi tariffari coprono poco più del 30% dei costi operativi (1,19 miliardi nel 2015), a fronte di un finanziamento pubblico decisamente maggiore (3,9 miliardi). «Il 70% dei costi è coperto dai trasferimenti regionali che attingono al Fondo nazionale dei trasporti - rileva Campanini - Quindi o si riducono i costi con operazioni di efficienza, che non è semplice. O si alzano le tariffe, ma questa opzione si scontra con diverse resistenze. In ogni caso, ciò che non è pagato dai biglietti è pagato con le tasse». L'innovazione dei prossimi anni potrebbe dunque riguardare anche le tariffe, mentre di sicuro riguarderà l'affidamento dei servizi, oggi in gran parte diretto. Il IV Pacchetto ferroviario adottato dall'Unione Europea renderà infatti obbligatorie le gare a partire dal 2023. Saranno comunque previste alcune deroghe e rimarrà la possibilità di assegnazione diretta, se giustificata da ragioni di qualità ed efficienza del servizio e di emergenza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La soddisfazione di chi usa il treno è in crescita negli ultimi 10 anni e ha superato anche quella di altri mezzi pubblici: con un gradimento del 57,4% supera il 55,6% dei pullman e stacca il 49,8% di autobus e tram

I numeri



+0,1%

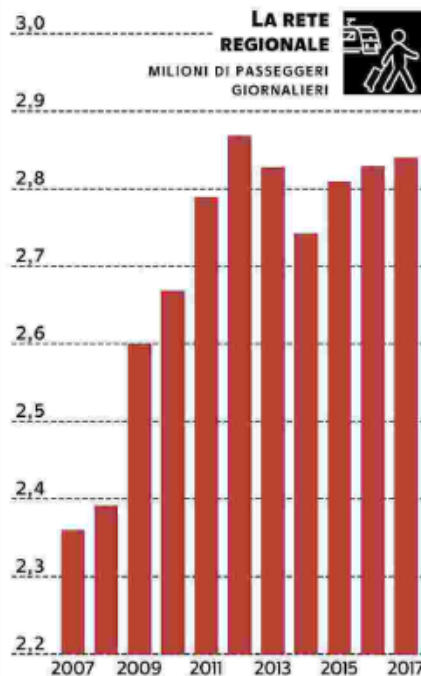
INDICE PREZZI AL CONSUMO

A ottobre 2018 l'Istat stima, per le vendite al dettaglio, un lieve aumento rispetto al mese precedente (+0,1% in valore e +0,2% in volume). I beni alimentari mostrano una leggera flessione in valore (-0,1%), mentre i beni non alimentari sono in crescita sia in valore (+0,3%) sia in volume (+0,2%)

I numeri



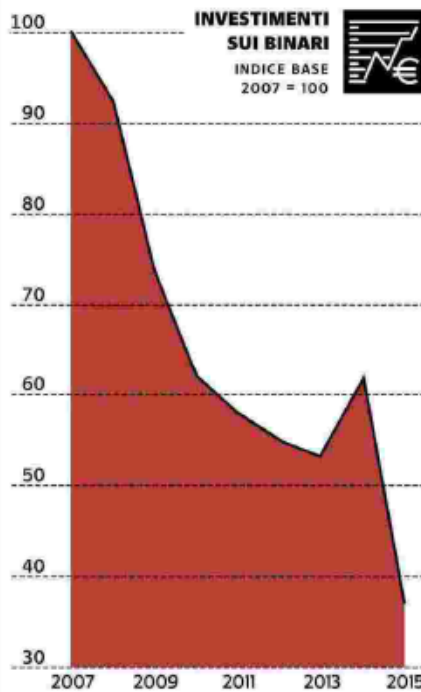
I treni in cifre



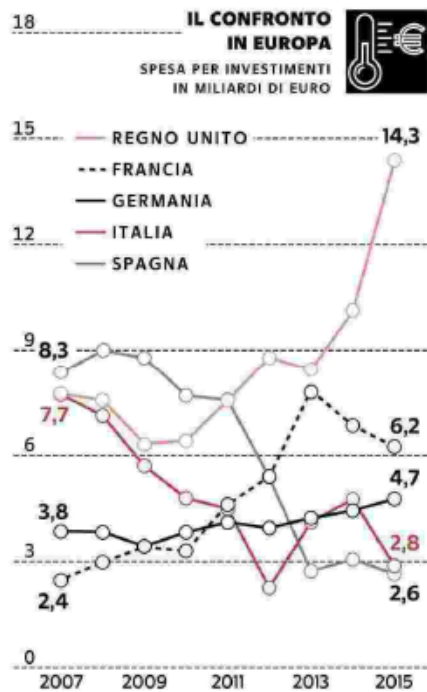
Fonte: LEGAMBIENTE 2017



Fonte: ELABORAZIONI INTESA SANPAOLO SU DATI IRG-RAIL



Fonte: ELABORAZIONI INTESA SANPAOLO SU DATI OCSE



Fonte: OCSE



Maurizio Gentile
ad di Rfi



Federica Santini
presidente di Trenord



Stefano Bonaccini
presidente Conferenza delle Regioni