

Federmobilità: “La ferrovia non sia un’utopia. Serve un impegno politico responsabile”

Da solo il mercato non basta. Per dare ai cittadini servizi ferroviari adeguati, in linea con gli standard europei, occorrono risorse economiche certe e un quadro normativo più snello e stabile. Due condizioni che in Italia sono venute a mancare negli ultimi anni, creando un sistema a due velocità. Ora serve un impegno politico responsabile che coinvolga tutti i protagonisti del settore e i livelli di governo della mobilità.

E’ questo l’appello lanciato ieri durante il Forum sul Treno “Regole, rete e servizi per i cittadini: un’utopia”, organizzato a Roma da Federmobilità, l’associazione dei maggiori assessorati ai Trasporti, con il contributo della Facoltà di Ingegneria dell’Università La Sapienza di Roma.

“Il convegno è stata l’occasione utile per ribadire la necessità di un impegno politico responsabile per regole e finanziamenti certi - ha dichiarato Alfredo Peri, presidente di Federmobilità e assessore alla mobilità dell’Emilia-Romagna - I problemi del sistema sono noti e se non riusciamo a creare posizioni convincenti sulle future scelte strategiche per il paese, difficilmente potremmo recuperare un gap che ci pone agli ultimi posti rispetto agli stati europei. La qualità dell’offerta deve essere perseguita con ogni strumento come dimostrano gli ottimi risultati dell’Alta velocità. Sulla qualità dobbiamo scommettere con finanziamenti puntuali ma anche con una governance di sistema che ne garantisca i risultati”.

Negli ultimi anni il trasporto ferroviario è stata la modalità che ha perso la quota più consistente di traffico. Secondo il dossier curato da Annita Serio, Sergio De Lazzari e Marcello Martinez diffuso durante il Forum, dal 2000 al 2007 la ferrovia ha perso 1,2 miliardi di viaggiatori/km, circa lo 0,3% all’anno, a fronte dello 0,1% del trasporto stradale (9 miliardi di passeggeri), mentre il trasporto aereo ha proseguito a crescere ad un ritmo sostenuto (3,9% annuo).

La quota del trasporto di passeggeri su rotaia in Italia risulta tra le più basse in Europa: si attesta intorno al 5,7%, minore della media Ue che è di 7,1% e di paesi come Francia (9,8%), Germania (8,1%) o Gran Bretagna (6,6%). Anche in termini di infrastrutture l’Italia fa registrare una dotazione pro-capite inferiore rispetto a Francia e Germania sia per la rete ferroviaria (283 km per milione di abitanti, contro, rispettivamente, 481 e 412) che per quella autostradale (110 km per milione di abitanti, contro, rispettivamente, 176 e 153). Lo stesso può dirsi per l’Alta velocità: 30 km per milione di abitanti in Francia, 16 in Germania ma, soprattutto, 35 in Spagna. L’Italia, con 13 km per milione di abitanti, sta tuttavia accorciando il gap grazie al completamento delle ultime tratte.

L’insieme dei trasferimenti a tutto il trasporto ferroviario regionale valevano poco più di 2 miliardi di euro nel 2001 e ora si attestano a poco più di 2,5 miliardi, una crescita media annua del 2,3% che è leggermente superiore all’inflazione (2%). Nel frattempo l’offerta è salita da 206 a 231 milioni di treni/km (dati 2008) con una crescita media annua dell’1,6%, a fronte di una inflazione media annua tra il 2001 e il 2008 del 2,2%. In sostanza, la spesa pubblica per unità di offerta ferroviaria regionale è scesa in media di circa un punto percentuale all’anno in termini reali.

La domanda è statica nonostante un basso livello delle tariffe: analizzando i dati delle sole Ferrovie dello Stato emerge che biglietti e abbonamenti contribuiscono al finanziamento del servizio per circa il 30% (3,6

centesimi a viaggiatore/km), mentre i trasferimenti pubblici coprono il restante 70% (8,4 centesimi). Gli stessi numeri in Germania (DB) e Francia (SNCF) sono ben diversi: l'apporto dei biglietti sul totale dei ricavi è superiore di 10 punti al dato italiano (intorno al 40%) ma, soprattutto, il livello assoluto è molto più elevato: circa 7 centesimi per ogni viaggiatore/km in Germania e 11 in Francia. Un sistema evidente anche in termini assoluti: in Italia un abbonamento mensile ad un sistema di trasporto metropolitano costa in media circa 50 euro (quasi 70 euro a Milano), a Parigi costa 123 euro, a Madrid 111 euro, a Barcellona 140 euro, a Berlino 144 euro, a Londra circa 200 euro.

