



<http://osservatoriospesa.consiglioveneto.it>

Il trasporto pubblico locale ferroviario

Ricognizione sulle risorse a bilancio (2000-2010), quadro normativo ed evoluzione dei trasferimenti statali fino ad aprile 2012

Sintesi del monitoraggio (giugno 2012)

Il presente documento contiene una sintesi del primo rapporto di monitoraggio relativo al trasporto pubblico locale ferroviario che descrive l'evoluzione normativa statale, le risorse trasferite alle regioni per i contratti di servizio, le risorse messe in campo dalla Regione del Veneto, gli attori principali e il loro ruolo. Successivi documenti tratteranno l'attuazione del vigente contratto di servizio con Trenitalia e lo stato di attuazione del Servizio Ferroviario Metropolitan Regionale (SFMR). Il contenuto del primo monitoraggio rappresenta dunque una base informativa necessaria per comprendere i vincoli normativi e finanziari che la Regione deve rispettare nella pianificazione del servizio di trasporto ferroviario.

In pillole

- Il d.lgs. 422/1997, in attuazione della legge 59/1997, conferiva alle regioni a statuto ordinario funzioni e compiti in materia di servizi pubblici di trasporto locale ferroviario;
- successivi accordi disposero il trasferimento e la distribuzione tra le regioni delle risorse spese nell'anno 2000 dallo Stato per il trasporto locale ferroviario;
- tale ammontare rimase pressoché invariato fino al 2010;
- al Veneto spettò una quota pari al 7,33% dei trasferimenti, inferiore alla reale importanza del TPL ferroviario nel Veneto;
- benché il d.lgs. 422/1997 prevedesse che l'affidamento della gestione del TPL ferroviario avvenisse tramite procedura concorsuale, l'obbligo di mettere a gara il servizio fu via via rinviato e solo recentemente riconfermato;
- la Regione del Veneto suddivise il territorio regionale in due lotti: il lotto 1, costituito dal quadrilatero Padova-Venezia-Treviso-Castelfranco Veneto; il lotto 2, pari al 75% del totale, ricomprendeva il resto della Regione;
- il secondo lotto fu messo a gara e vinse l'unica offerta pervenuta da parte dell'associazione temporanea di imprese tra Trenitalia e Sistemi Territoriali;
- nel primo lotto, per il quale era stata ipotizzata una gara per un servizio di trasporto intermodale, Trenitalia continuò a fornire il servizio in base a contratti annuali affidati senza gara;
- il complessivo servizio ferroviario nel Veneto costa oltre 100 milioni di euro all'anno;
- le risorse utilizzate sono soprattutto risorse statali trasferite alle regioni;
- parte delle risorse statali sono trasferite direttamente a Trenitalia senza transitare per i bilanci regionali;
- in sostanza, il servizio ferroviario regionale viene effettuato in gran parte con risorse trasferite dallo Stato da un operatore di proprietà dello Stato medesimo: il grado di autonomia decisionale delle regioni è perciò limitato a possibili integrazioni del servizio con risorse proprie;
- l'introduzione nel 2010 da parte di Trenitalia del cosiddetto "contratto a catalogo", sul quale dall'inizio del 2012 viene effettuato il servizio sull'intero territorio regionale, ha comportato un aumento considerevole aumento dei costi (pari a ca. il 30%);
- le misure di austerità introdotte dai Governi dal 2010 in poi hanno colpito anche il trasporto ferroviario: il quadro normativo ha subito numerose modifiche che hanno indotto un clima di incertezza sulle risorse effettivamente a disposizione delle regioni per il finanziamento del servizio. La situazione è tuttora in evoluzione.

Le competenze delle regioni e gli attori nel Veneto

Il d.lgs. 422/1997, in attuazione della legge 59/1997, conferiva alle regioni a statuto ordinario funzioni e compiti anche in materia di servizi pubblici di trasporto locale ferroviario.

In particolare, gli articoli 8 e 9 del decreto si riferivano rispettivamente ai servizi ferroviari di interesse regionale e locale non in concessione e in concessione a Ferrovie dello Stato (le prime, nel Veneto, ricoprono un ruolo marginale, come si può notare dalla tabella a fianco che riporta l'estensione della rete ferroviaria veneta per soggetto gestore).

L'articolo 18 stabiliva invece che l'individuazione dei soggetti gestori dovesse avvenire tramite procedure concorsuali: a livello nazionale, l'entrata in vigore dell'obbligo di gare fu rinviata più volte; tale obbligo venne addirittura abolito in tempi recenti per essere poi reintrodotta.

La Regione del Veneto divise il territorio regionale in due lotti: il lotto 1, costituito dal quadrilatero Padova-Venezia-Treviso-Castelfranco Veneto; e il lotto 2, comprendente il restante 75% del territorio regionale. La *ratio* della divisione si trovava nella diversa dinamica del flusso di viaggiatori nelle due zone: prevalentemente extra-provinciale nel lotto 1 e prevalentemente lontra-provinciale nel lotto 2.

Per il lotto 2 furono messi a gara 10.555.760 km*treno per una base d'asta di circa 422 milioni di euro per sei anni di servizio; per il lotto 1 si era ipotizzata una gara per un servizio di trasporto intermodale che non ebbe mai luogo: il servizio venne perciò effettuato da Trenitalia sulla base di contratti annuali stipulati con la Regione.

La divisione in lotti è ormai obsoleta, essendo dal primo gennaio 2012 il servizio operato sull'intero territorio regionale da Trentitalia S.p.A. sulla base di un contratto di servizio detto "a catalogo".

La gestione della rete spetta a Rete Ferroviaria Italiana che, come Trenitalia, fa parte del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., il cui pacchetto azionario è detenuto integralmente dallo Stato.

Sulla tratta Mestre-Mira Buse il servizio e la rete sono gestiti da Sistemi territoriali S.p.A., le cui azioni sono detenute dalla Regione.

La risorse per il servizio ferroviario

A seguito del d.lgs. 422/1997, le risorse che lo Stato impiegava nell'anno 2000 per finanziare il servizio ferroviario locale vennero spartite tra le regioni secondo criteri che penalizzarono il Veneto, che si vide riconoscere una quota di risorse pari al 7,33% del totale, pari a 86,6 milioni di euro all'anno, quota "storica" che rileva tutt'oggi nei trasferimenti statali in materia. A tale cifra si aggiunsero altre voci relative alle ferrovie regionali (o "ex concesse") e altre integrazioni.

Rete Ferroviaria Italiana - Veneto	
LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO	1.187 km
CLASSIFICAZIONE	
Linee fondamentali	400 km
Linee complementari	721 km
Linee di nodo	66 km
TIPOLOGIA	
Linee a doppio binario	606 km
Linee a semplice binario	581 km
ALIMENTAZIONE	
Linee elettrificate	782 km
- Linee a doppio binario	606 km
- Linee a semplice binario	176 km
Linee non elettrificate (diesel)	405 km
LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI	
linea convenzionale	1.793 km
IMPIANTI FERROVIARI	
Stazioni con servizio viaggiatori	165
Sistemi Territoriali S.p.A	
LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO	57 km
TIPOLOGIA: binario singolo non elettrificato	
IMPIANTI FERROVIARI	
Stazioni con servizio viaggiatori	6
Fermate	8

Il grafico nella parte superiore della pagina che segue mostra come il Veneto abbia ricevuto 5,93 euro per km*treno, un valore molto inferiore alla media nazionale. Calcolando anche i trasferimenti per le ferrovie regionali o "ex concesse", il Veneto ha storicamente ottenuto circa 21 euro per abitante, il 40% in meno della media nazionale.

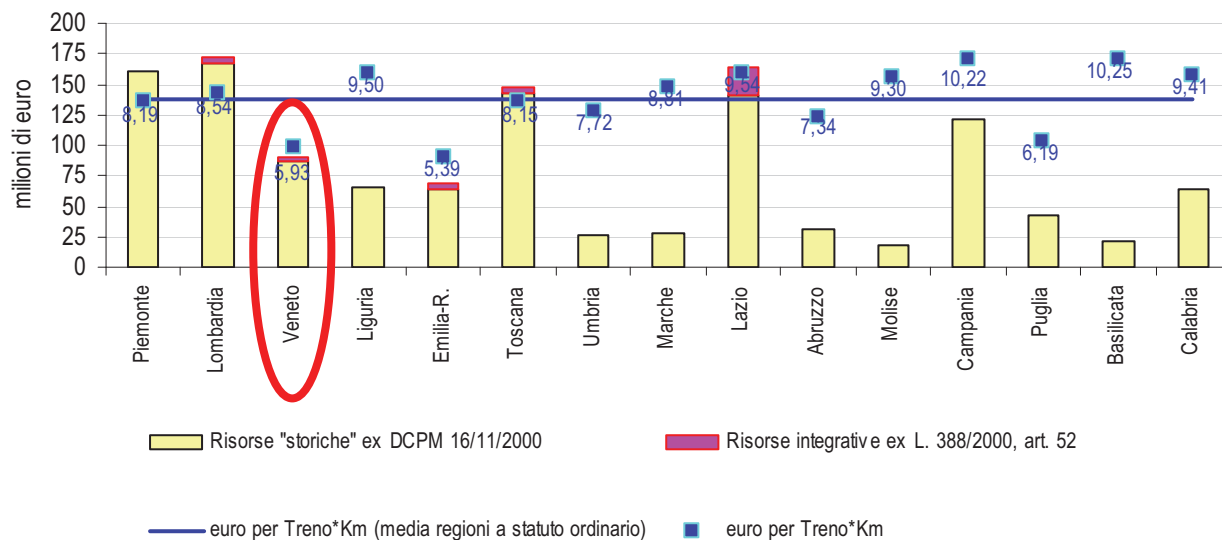
Il servizio ferroviario regionale, come si evince anche dal grafico di pagina 4, è finanziato in larghissima misura con risorse trasferite, essendo le risorse stanziare dal Veneto per i servizi integrativi del tutto marginali.

L'autonomia delle regioni in tema di trasporto ferroviario regionale è perciò limitata, essendo di fatto un servizio effettuato da un'impresa di proprietà dello Stato e finanziato con risorse trasferite dallo Stato medesimo.

L'ammontare delle risorse trasferite è rimasto immutato per anni: dal 2007 lo Stato iniziò a trasferire risorse direttamente a Trenitalia (senza passare perciò per i bilanci delle regioni) al fine di far fronte all'incremento dei costi verificatosi dal 2000 in poi.

L'introduzione del citato "contratto a catalogo" da parte di Trenitalia, a causa dell'abbandono della vecchia tariffazione basata sui km*treno in favore di una che tiene in considerazione più parametri, ha comportato per le regioni un aumento dei costi del

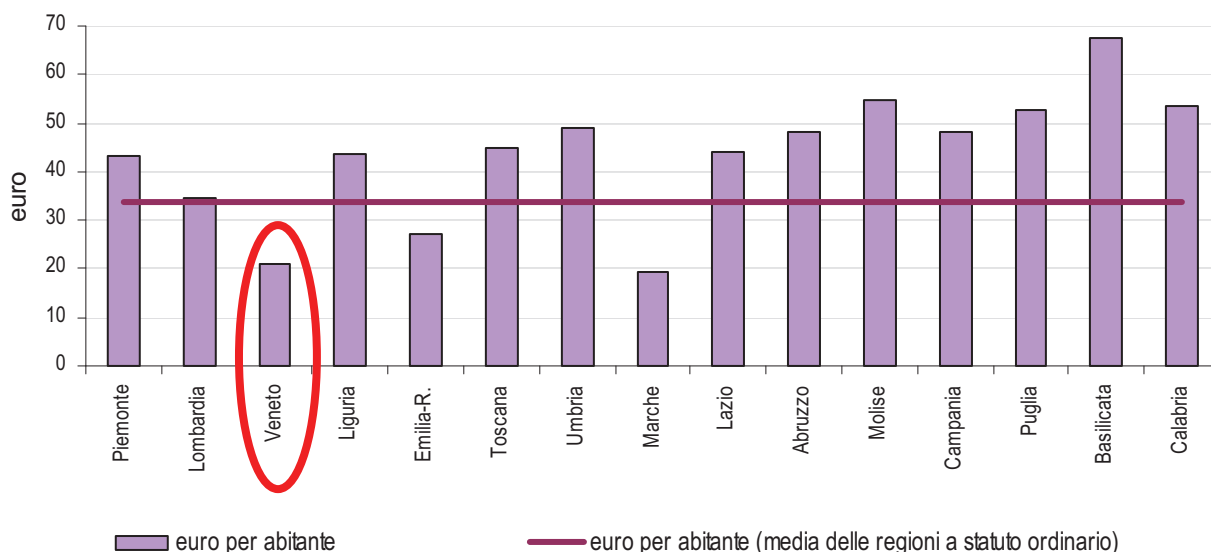
Risorse "storiche" trasferite dallo Stato alle regioni a statuto ordinario per i contratti di servizio con Trenitalia (2001-2010)



servizio superiore al 30%. Dal 2010, il nuovo contratto di servizio e l'adozione da parte dei governi che si sono succeduti di misure di austerità che hanno colpito anche il servizio di trasporto pubblico locale hanno comportato una notevole tensione nelle regioni le quali si sono trovate a fronteggiare una grave incertezza riguardo alle risorse di cui avrebbero potuto disporre nell'anno successivo. Solo a dicembre 2010 si fece chiarezza sulle risorse disponibili per il 2011 e lo stesso avvenne per il 2012. L'evoluzione normativa è stata realmente intensa e poco coerente (da un lato si tagliavano ri-

sorse per reintegrarle successivamente, anche a scapito degli investimenti infrastrutturali e per il materiale rotabile), tanto che il quadro della situazione è tuttora in evoluzione, anche alla luce delle richieste avanzate da parte delle Regioni al Governo. Il grafico di pagina 4 illustra a colpo d'occhio la variazione intervenuta nelle fonti normative e negli importi trasferiti. Per una trattazione esaustiva di questi complessi temi si rimanda necessariamente al rapporto di monitoraggio.

Trasferimenti "storici" totali per abitante per i contratti di servizio ferroviario (Trenitalia e ferrovie regionali)



Risorse per i contratti di servizio ferroviari per fonte normativa



Risorse per i contratti di servizio ferroviari nel Veneto. Lo schema descrive l'ammontare di risorse stanziato per i contratti di servizio ferroviario nel Veneto per fonte normativa. Sono inclusi tanto i contratti di servizio con Trenitalia che quelli con Sistemi Territoriali per le ferrovie regionali. Le risorse trasferite dallo Stato sono la quota largamente maggioritaria. Lo schema permette di apprezzare le frequenti modifiche normative intervenute soprattutto negli ultimi anni: in particolare, dalla seconda metà del 2010 la situazione è divenuta vieppiù confusa, contribuendo a creare un clima di incertezza riguardo all'ammontare che le Regioni avrebbero effettivamente avuto a disposizione per finanziare il servizio ferroviario. Sia per il 2011 che per il 2012, solo a dicembre dell'anno precedente si è potuto giungere, in sede di conferenza permanente Stato-Regioni, a delineare il quadro della situazione, tuttora in evoluzione.

Consiglio regionale del Veneto

Segreteria regionale affari generali, giuridici e legislativi

Direzione regionale rapporti e attività istituzionali

Servizio di segreteria
Prima Commissione consiliare



Osservatorio sulla spesa regionale

Realizzato da: Matteo Colombo, Carlo Simionato, Gabriele Frollo

Coordinatore: Alessandro Rota

Si ringraziano per la preziosa collaborazione fornita:
Direzione mobilità
Direzione bilancio

Si ringrazia altresì l'ing. Giorgio Stagni, funzionario presso il Servizio Ferroviario della Regione Lombardia, per le preziose risorse informative rese disponibili nel suo sito personale: www.miol.it/stagniweb