



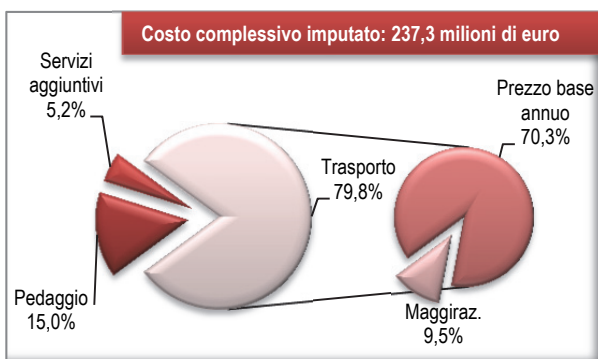
Il trasporto pubblico regionale ferroviario

Il contratto di servizio

Il contratto a catalogo

Il contratto di servizio per il trasporto regionale ferroviario in vigore tra la Regione del Veneto e Trenitalia è basato su una modalità di valorizzazione della produzione che dovrebbe avvicinare il costo imputato di ciascun treno al suo costo effettivo. Si tratta perciò del superamento del metodo di calcolo utilizzato in precedenza che si basava su una sola grandezza – il treno*km – e che considera esplicitamente variabili quali la composizione del treno, la vetustà del materiale rotabile, i giorni e le ore di effettuazione di servizio e i servizi accessori (biglietterie, informazioni e assistenza alla clientela, ecc.). La valorizzazione della produzione rimane comunque largamente convenzionale.

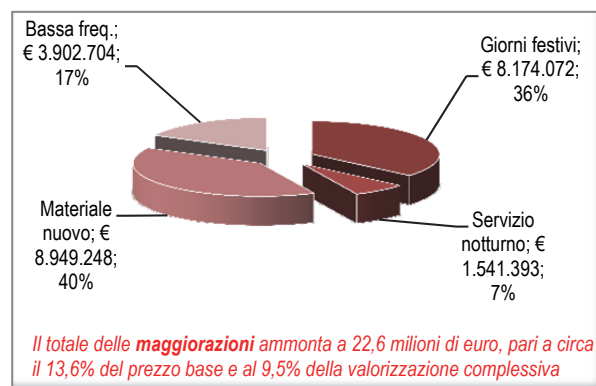
Il contratto di servizio “a catalogo” – così è convenzionalmente denominato – fu dapprima adottato nei territori dell'ex lotto 1 (il quadrilatero Padova-Venezia-Treviso-Castelfranco Veneto) per il periodo 2009-2015. Dal primo gennaio 2012 il servizio sull'intero territorio regionale è regolato dal medesimo contratto. Una delle conseguenze maggiormente rilevanti dell'introduzione del nuovo metodo di calcolo è stato il considerevole aumento – stimabile intorno al 30% - del corrispettivo dovuto a Trenitalia.



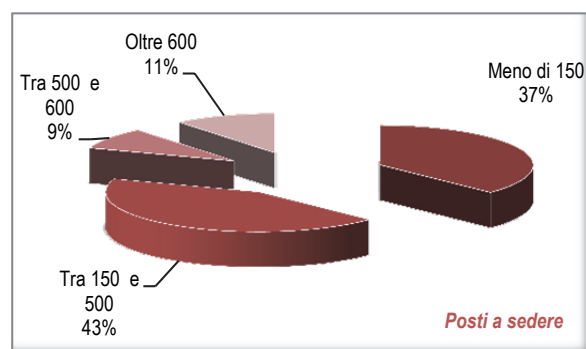
Le voci di costo su cui si basa la valorizzazione dei servizi sono tre: il pedaggio (girato direttamente a Rete Ferroviaria Italiana, anch'essa parte del Gruppo Ferrovie dello Stato e con la quale perciò la Regione del Veneto non intrattiene rapporti diretti), il trasporto e i

servizi aggiuntivi. Il costo complessivamente imputato per il servizio sul territorio veneto è di oltre 273 milioni di euro: il **pedaggio** pesa il 15%, pari a 35,5 milioni di euro; il **trasporto** in senso stretto pesa quasi l'80%, oltre 189 milioni di euro; i **servizi aggiuntivi** pesano più del 5%, circa 12,5 milioni.

Il costo di trasporto è formato dal **prezzo base annuo**, tariffato ad ore, e dalle **maggiorazioni**: a) per servizio effettuato in giorni festivi e prefestivi; b) per servizio effettuato in orario notturno; c) per utilizzo di materiale rotabile “nuovo” d) per treni a bassa frequentazione.



Il prezzo base è stabilito su base oraria e in funzione dei posti a sedere. Il grafico sottostante riporta la distribuzione dei treni secondo le quattro categorie previste dal contratto.



La maggiorazione per servizio effettuato in giorni festivi e prefestivi è pari al 18% del prezzo base. Dei

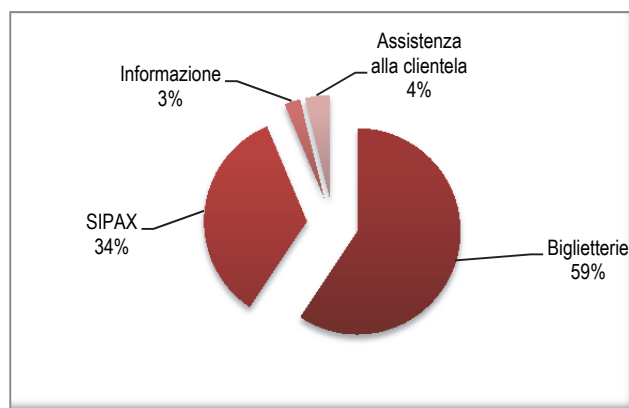
circa 8,2 milioni di euro imputati a tale titolo, circa il 52% è dovuto a servizio effettuato in giorni pre-festivi, e cioè il sabato. Da più parti sono state avanzate critiche all'equiparazione tra il sabato e la domenica, anche pensando solo alla componente studentesca. La maggiorazione per servizio notturno - pari al 16% del prezzo base annuo - viene applicata sull'intera durata del viaggio qualora il treno circoli *anche per un solo minuto* tra le ore 22 e le ore 6. Le analisi eseguite hanno permesso di stabilire che oltre un terzo delle ore tariffate come notturne in base al criterio testé descritto sono in realtà effettuate al di fuori della fascia 22-06: se invece venissero valorizzate con maggiorazione solo le ore in tale fascia, la Regione risparmierebbe circa mezzo milione di euro.

Nel caso in cui il servizio venga effettuato con materiale rotabile di età fino ai 12 anni viene applicata una maggiorazione del 10% sul prezzo base annuo. La maggiorazione viene applicata anche a materiale rotabile più vecchio nel caso in cui sia stato ristrutturato nei 12 anni precedenti. Ciò implica che la reale vetustà del materiale utilizzato e tariffato come nuovo possa essere ben superiore ai dodici anni. Va altresì rilevato che, in base agli accordi tra le parti relativi a partite economiche pregresse (v. allegato 11 al contratto di servizio), si procede alla *“computazione a catalogo dell'intera maggiorazione per materiale nuovo dei servizi, seppure effettuati con treni di proprietà della Regione che verranno concessi in uso a Trenitalia presumibilmente nella seconda metà dell'anno 2012”*.

Qualora il treno sia a bassa frequentazione, intendendosi con tale espressione un numero di passeggeri inferiore a un quinto dei posti offerti, viene applicata una maggiorazione del 10% sul prezzo base (e calcolato perciò su base oraria). È necessario sottolineare come la Regione non sia messa nelle possibilità di scegliere la composizione dei treni in base alla frequentazione in quanto essa si trova obbligata ad acquistare un intero turno del materiale rotabile. Un'ulteriore critica che è stata rivolta a tale maggiorazione – che, per quanto riguarda il contratto tra regione del Veneto e Trenitalia pesa per circa 3,9 milioni di euro – è che risulta logicamente incoerente col sistema di tariffazione: i costi del servizio, infatti, non variano al variare della frequentazione; ciò che varia sono i ricavi che però sono computati a parte.

La spesa per i servizi aggiuntivi (biglietterie, SIPAX, assistenza alla clientela e informazione) costa alla Regione 12,5 milioni di euro, in gran parte dovuti alle biglietterie.

In sintesi, si elencano alcune delle criticità del contratto “a catalogo”:



- il corrispettivo dovuto a Trenitalia è aumentato in modo assai marcato (di oltre il 30%);
- la Regione del Veneto, come le altre regioni, è stata sostanzialmente costretta a sottoscrivere il contratto, in quanto, col decreto-legge 185/2008, lo Stato subordinò proprio alla sottoscrizione di tale contratto l'erogazione di indispensabili risorse aggiuntive per il trasporto regionale ferroviario (per il Veneto si trattava di 31,5 milioni di euro), risorse che, tra l'altro, furono girate direttamente a Trenitalia senza passare perciò attraverso i bilanci regionali.
- la fatturazione ad ore può, in linea di principio, rappresentare un incentivo per Trenitalia ad aumentare i tempi di percorrenza previsti;
- il catalogo non permette affatto alle regioni di scegliere cosa acquistare, in quanto esse sono costrette a comprare non i singoli treni ma interi turni del materiale rotabile;
- il materiale rotabile viene considerato nuovo e tariffato di conseguenza anche se ricondizionato negli ultimi dodici anni;
- la maggiorazione per bassa frequentazione non è logicamente coerente col disegno del contratto;
- la Regione non è messa nelle condizioni di valutare la congruità dei corrispettivi richiesti, in quanto Trenitalia oppone la propria difesa del “segreto industriale” contro una maggiore trasparenza. A tal proposito, vale la pena rilevare che il prezzo base del contratto a catalogo è il medesimo in tutta Italia, il che, data la grande differenziazione morfologica del Paese, porta a dubitare dell'effettiva aderenza dei costi imputati a quelli effettivi.

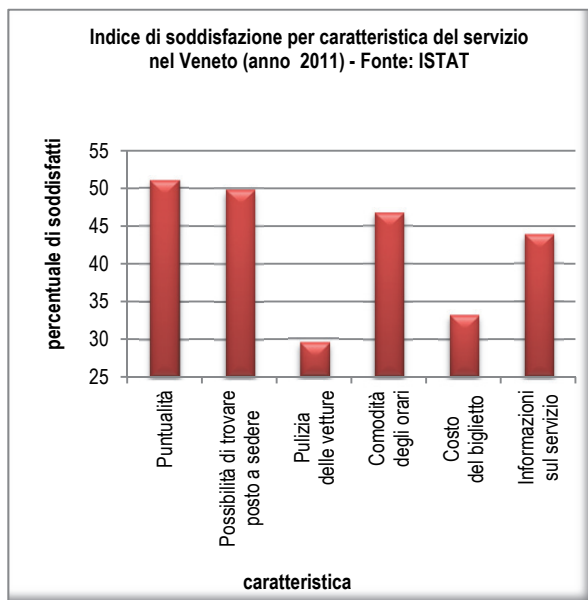
Il servizio erogato

In relazione al servizio erogato, è opportuno riportare preliminarmente il livello di soddisfazione della clientela. La tabella che segue riporta i dati riportati dalle analisi di *customer satisfaction* relative all'anno 2011 e

comunicate alla Regione del Veneto da parte di Trenitalia.

	Soddisfatti (rilevazione di Trenitalia)
Viaggio nel complesso	77,1
Offerta ferroviaria	66,1
Preparazione del viaggio	88,2
Afflusso alla Stazione di partenza	71,3
Permanenza nella Stazione di partenza	81,6
Permanenza a bordo del treno	77,0
Deflusso dalla Stazione di arrivo	69,8

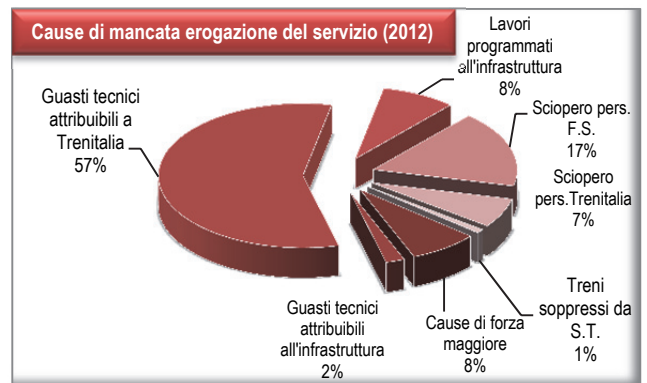
L'ISTAT riporta però dati diversi: solo il 52,4% dei cittadini veneti sopra i 14 anni che usa il treno tutti i giorni o più volte la settimana si dichiara soddisfatto del servizio, percentuale di poco superiore a quella di Campania e Lombardia e che pone il Veneto all'ottavo posto tra le regioni italiane.



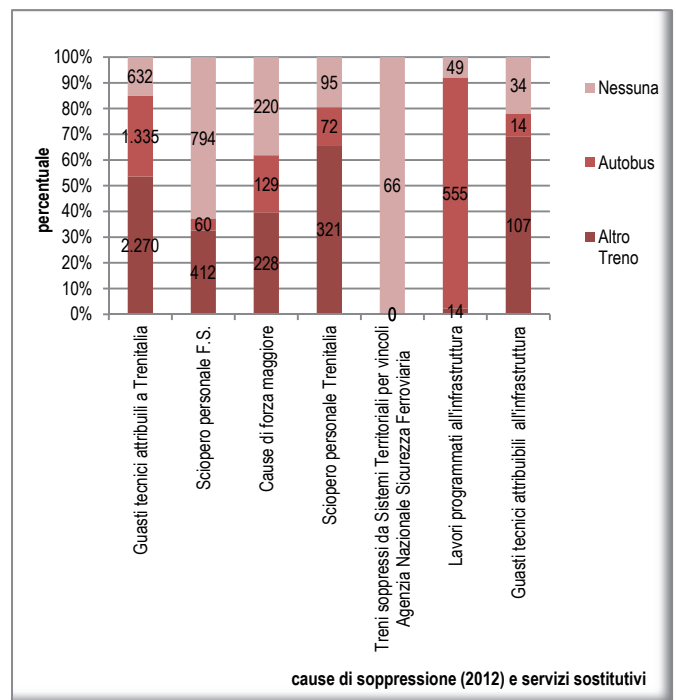
La tabella che segue riporta i dati relativi alla produzione prevista e quella effettivamente erogata nell'anno 2012: lo scostamento negativo è pari a circa il 3%.

	Produzione 2012			
	treni*km previsti	treni*km erogati	ore previste	ore erogate
Treni regionali	11.772.215	11.407.726	229.302	222.282
Treni interregionali	2.685.801	2.643.425	33.199	32.665
Totale	14.458.016	14.051.150	262.501	254.947

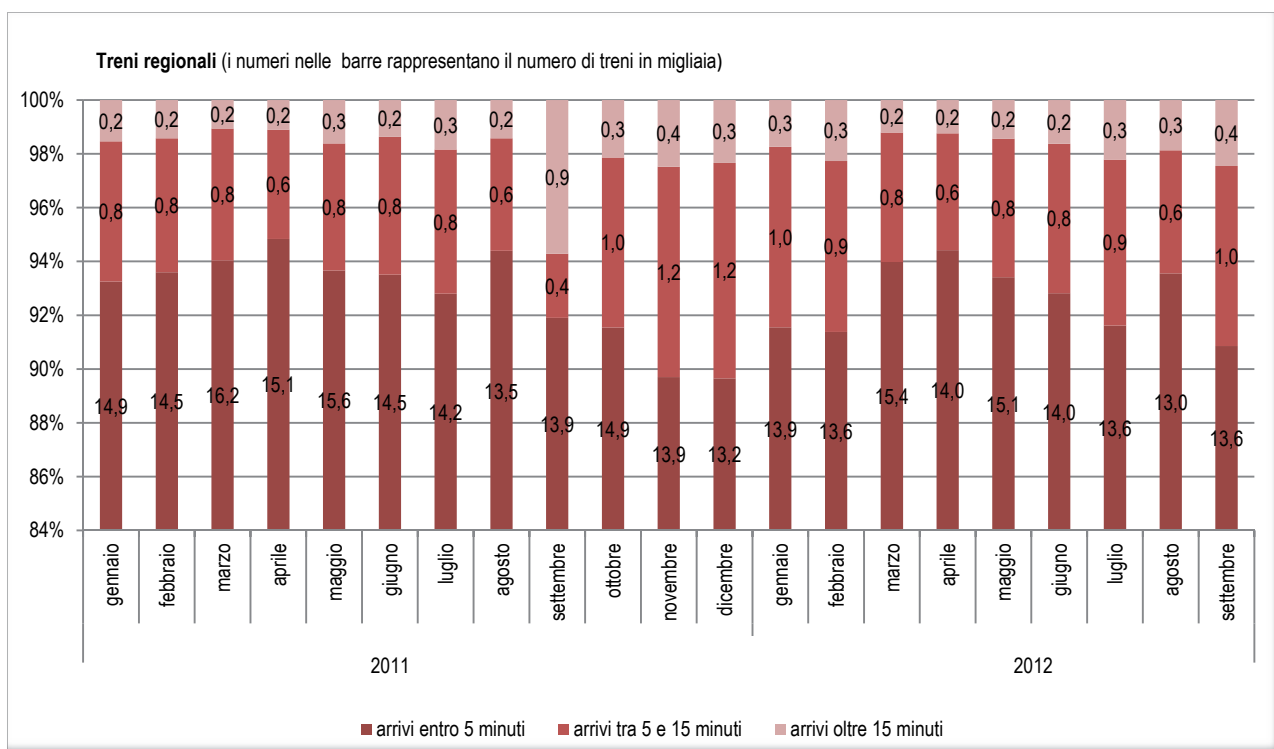
Il grafico riporta invece le cause di mancata erogazione del servizio, tra cui spiccano i guasti tecnici attribuibili a Trenitalia (57% dei casi) e gli scioperi (complessivamente il 24% dei casi).



Non necessariamente la mancata erogazione del servizio previsto dà luogo ad una cancellazione integrale: quando possibile, Trenitalia fornisce dei servizi sostituiti. Nonostante ciò, non sono esclusi altri disagi alla clientela, tra i quali i ritardi sono senz'altro i più frequenti. Nel complesso, il corrispettivo detratto a norma di contratto da parte della Regione è stato pari a 1,8 milioni di euro.



Il grafico nella pagina che segue riporta i dati sugli arrivi tra gennaio 2011 e settembre 2012: I calcoli effettuati dall'Osservatorio consentono di affermare che gli obiettivi dichiarati nella carta dei servizi sono sostanzialmente rispettati: nel 2011 e nei primi nove mesi del 2012 i treni giunti a destinazione puntuali o con meno di cinque minuti di ritardo sono stati rispettivamente il 92,8% e il 96,8% (l'obiettivo su base



annuale era il 93%); negli stessi periodi, i treni arrivati entro quindici minuti dall'orario previsto sono stati rispettivamente il 98% e il 98,2% contro un obiettivo del 95,5%. Analoghe considerazioni valgono per la puntualità dei treni in ora di punta, dove gli obiettivi per gli arrivi entro cinque ed entro quindici minuti sono, su base mensile, rispettivamente il 91,5% e il 98,5%.

Per ulteriori dati sugli arrivi, le presenze medie e le sanzioni erogate si rimanda al documento "Il contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario regionale (2/2): il servizio erogato (2011 e 2012)".

In conclusione, si riportano alcuni dati relativi all'evoluzione delle tariffe e alle vendite. Il grafico che

segue chiarisce che il pendolare viene sussidiato dal viaggiatore occasionale: se da un lato tale scelta può essere comprensibile in un'ottica di salvaguardia dei diritti di mobilità dei lavoratori e degli studenti, dall'altra si rende l'utilizzo del treno un'alternativa meno appetibile allo spostamento occasionale con mezzi propri. È infatti presumibile che sia proprio la domanda dei viaggiatori occasionali ad essere maggiormente elastica alle variazioni di prezzo essendo quella dei pendolari generalmente abbastanza rigida.

L'ultimo grafico riporta l'evoluzione delle vendite di biglietti e abbonamenti.

