

# *Il Progetto 3V*

*VALTELLINA VETTORI VELOCI:*

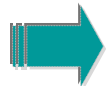
*ricominciare dalla ferrovia*

*Intervento dell'ing. Giancarlo Laguzzi  
Direttore Divisione Passeggeri Regionale di Trenitalia*

- ➔ E' sempre interessante partecipare ad iniziative di sviluppo del territorio soprattutto quando sono relative ad una domanda di trasporto diffusa che presuppone un elevato sforzo progettuale.
- ➔ In questi casi si esamina la domanda potenziale, il grafo della rete esistente e, delineate le linee di forza, si progetta un sistema gomma-ferro integrato negli orari e nelle tariffe.
- ➔ Infine, definito lo schema di riferimento, si passa alla fase industriale con interventi alle infrastrutture ed investimenti sul materiale rotabile (non essendo mai entrambi idonei ai nuovi obiettivi, vuoi per le proprie caratteristiche progettualmente datate, vuoi per le mutate condizioni degli insediamenti territoriali).



Una riflessione d'obbligo è come mai, dopo una pluralità di strumenti di pianificazione sia nazionali (PGT) che territoriali (PRT e PUT), i casi di realizzazione di reali offerte integrate ferro-gomma in area debole, si sono realizzati solo in Alto Adige (Bolzano-Merano-Malles) ed in Trentino (Trento-Borgo Valsugana-Bassano).



Sul piano progettuale invece lo studio più avanzato è quello relativo all'area Veneta di cui gli schemi allegati 1, 2 e 3 costituiscono gli elaborati di sintesi per il nodo di Castelfranco, che è uno dei nodi del grafo del più complessivo progetto del Servizio Ferroviario Integrato dell'intera Regione.



Altro dato di riflessione è il trend macro 1998-2008, della domanda soddisfatta, dell'offerta e della produttività VS il trasporto ferroviario regionale di Trenitalia.



	<b>1998</b>	<b>2008</b>	<b>Variazione</b>	
PASS. KM (miliardi)	18	22,2	+ 23%	} $\Delta = +12,2$
TRENI. KM (milioni)	166,2	187,5	+ 12,8%	
TRENI. KM (addetti)	2.831	3.647		$\Delta = + 25\%$



Aziendalmente ci troviamo di fronte ad una importante creazione di valore ma perché, se così stanno le cose, due anni fa Trenitalia con 2,2 miliardi di risultato netto negativo (di cui 0,7 conto regionale) ed un indebitamento pari a 6 volte il capitale era sulla soglia del fallimento?

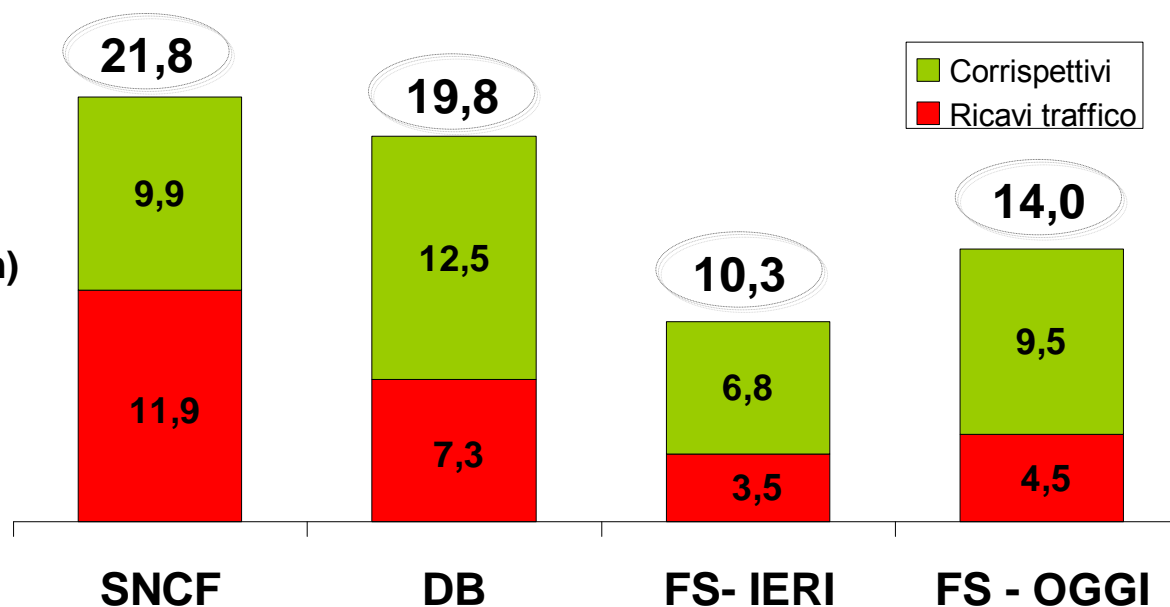


Ma soprattutto perché, in parallelo a questa insostenibilità economica, la percezione delle Istituzioni era addirittura che, a fronte di una domanda potenziale, Trenitalia costituiva il freno allo sviluppo? (nel mentre era invece veicolo improprio di un ruolo sociale impossibile per una Società per azioni)



Perché i prezzi vs cliente e vs Regioni erano assolutamente inadeguati


Benchmark Ricavi  
Unit. (€cent/Pax.Km)



Il prezzo richiesto, superiore agli attuali 10,3 cent-€ a pax-km è comunque molto inferiore al migliore di quello delle altre imprese ferroviarie.

## Le regole del nuovo Contratto di Servizio con le Regioni

- ➡ Vengono separate le responsabilità tra chi programma i servizi (le Regioni) e chi li fornisce (Trenitalia), stabilendo con chiarezza i prezzi di ogni servizio in base a parametri certi ed evidenti.
- ➡ Si applicano prezzi e condizioni uguali in tutta Italia (par condicio tra le Regioni) con il migliore livello prezzi tra quelli applicati dalle altre imprese ferroviarie.
- ➡ I prezzi sono inferiori del 9% rispetto ai costi 2008 accollando a Trenitalia il relativo rischio d'impresa e imponendole un percorso virtuoso di razionalizzazione e di efficienza.
- ➡ Sono definiti gli standard del servizio (puntualità, informazioni, pulizia...) con relative penali e premi.


 Esempi di alcuni prezzi

TIPOLOGIA TRENI	POSTI SEDUTI OFFERTI	LISTINO PREZZI (€/ora valori 2008)
AIn (2 pz) / MINUETTO	<b>inferiore a 150</b>	<b>520</b>
AIn – TAF Ale 801/940/841/724 (4pezzi) PR (5+1) – DP (2+1) – Vivalto (3+1) – UIC X (5+1) – MDVE (5+1) – MDVC (5+1)	<b>da 150 a 500</b>	<b>580</b>
DP (3+1) – Vivalto (4+1) – PR (6+1) –UIC X (6+1) – MDVE (6+1) – MDVC (6+1)	<b>da 500 a 600</b>	<b>760</b>
DP (4+1) – Vivalto (5+1) – PR (7+1) –UIC X (7/8+1) – MDVE (7/8+1) – MDVC (7/8+1) – (altro)	<b>oltre 600</b>	<b>810</b>





Stima del costo di una nuova coppia di treni  
TIRANO – SONDRIO – MILANO

5h e 30' A/R x 760 € x 300 gg. = 1.254.000 €







STIMA DEL COSTO DEL RADDOPPIO DEL SERVIZIO (da biorario  
ad orario)

Oggi ci sono 11 coppie di treni se le raddoppiassimo per avere un  
cadenzamento orario il costo sarebbe di circa 14 mil €  
(1.254.000x11); ipotizzando che i ricavi coprano il 30 ÷ 35 % dei  
costi, servono circa 9 ÷ 10 mil €/anno di risorse regionali.

**STIMA DEGLI INVESTIMENTI NECESSARI PER IL RINNOVO DEI  
TRENI IN VALTELLINA**

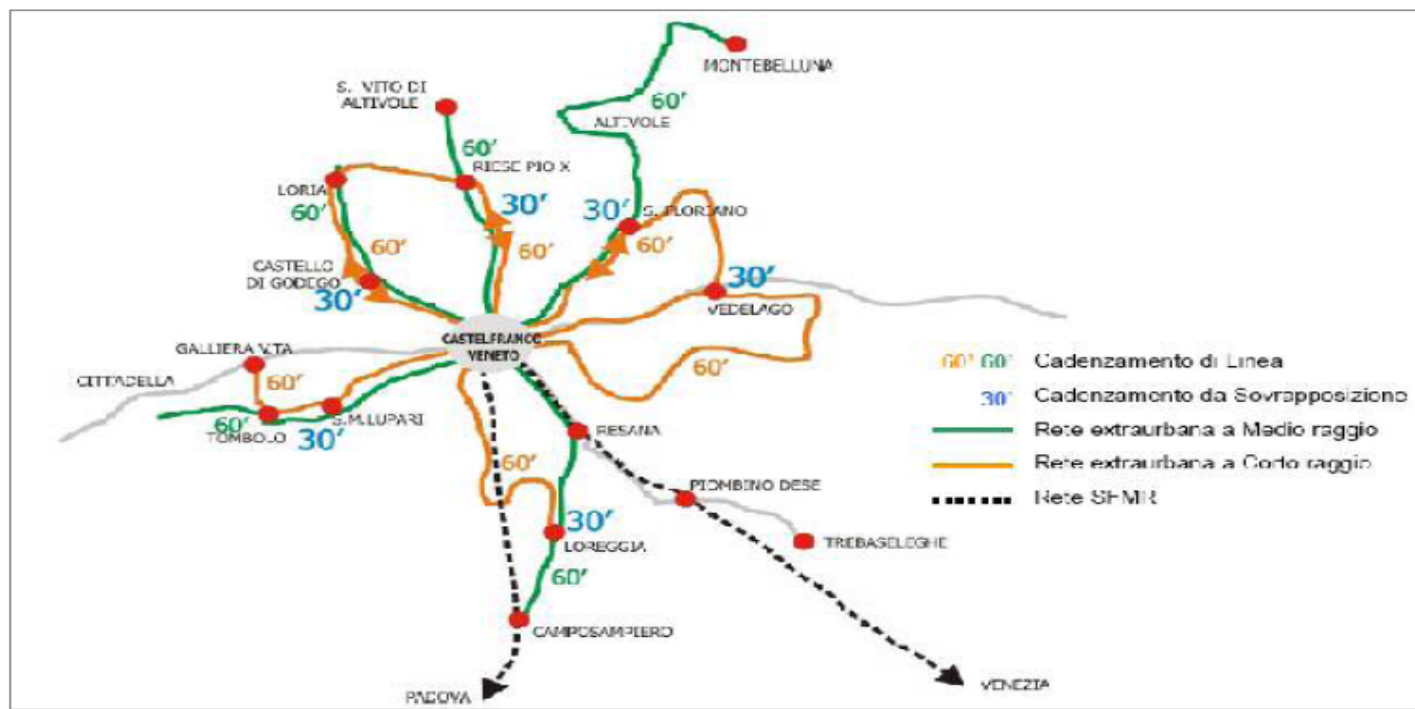
Treni in turno con locomotore e carrozze	<b>17+3 = 20</b>	(Costo tipologia TSR: 11 Mil€)	<b>220 MIL €</b>
Treni in turno con elettromotrici	<b>6+1 = 7</b>	(Costo tipologia Minuetto E: 4 Mil€)	<b>28 MIL €</b>
Treni in turno con automotici diesel	<b>11+2 = 13</b>	(Costo tipologia Minuetto D: 4 MIL €)	<b>52 MIL €</b>
Ulteriori treni per il potenziamento di orario a biorario	<b>5</b>	(Costo tipologia TSR: 11 Mil€)	<b>55 MIL €</b>
<b>TOTALE</b>			<b>355 MIL €</b>

-  Ci troviamo quindi di fronte ad ulteriori finanziamenti di circa 10 mil €/anno per potenziare il servizio e di circa 25 mil €. per rinnovare la flotta dei treni (ammortamenti rate leasing/ anno, tenuto conto degli oneri finanziari).
-  Come fare per disporre di queste risorse?
-  Chi beneficerà dei servizi e quindi chi può contribuire?  
Sono possibili aumenti tariffari oltre all'inflazione e specifici per il bacino della Valtellina?
-  FS è disponibile a qualsiasi soluzione, in Lombardia stiamo studiando una società regionale con Le Nord, le specificità regionali devono assolutamente essere valorizzate, forse anche quelle di territori omogenei all'interno delle Regioni stesse.



## L'integrazione nell'area di Castelfranco - Le frequenze dei bus

- Il progetto di riorganizzazione dei servizi prevede la creazione di un sistema di adduzione al nodo ferroviario di Castelfranco del tipo "a petali", sia da servizi Extraurbani sia da servizi suburbani.
- L'obiettivo del progetto è assicurare una frequenza di adduzione a Castelfranco pari a 30 minuti.



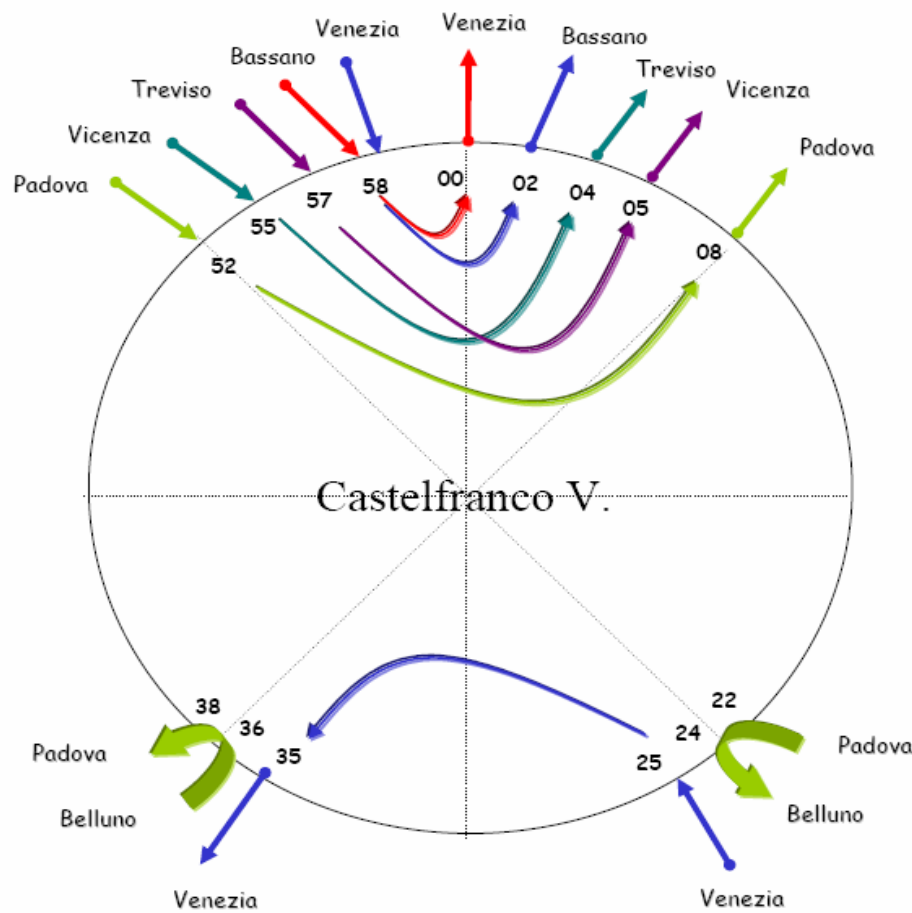


## L'integrazione nell'area di Castelfranco: le tariffe

- Nell'ambito delle tre Province di Padova, Treviso e Venezia alla stessa quantità di trasporto acquisibile corrispondono diversi livelli di prezzo
- La variabilità di prezzo discende dall'applicazione di differenti schemi di tariffazione
- L'eterogeneità di tali criteri deriva dalla facoltà delle amministrazioni provinciali di adottare schemi tariffari diversi rispetto all'indirizzo suggerito a livello regionale
- La variabilità dei prezzi dei titoli di corsa semplice presenta un valore medio pari a circa l'8% e registra un picco massimo di circa l'85%
- Tale indice risulta più accentuato nel caso degli abbonamenti raggiungendo uno scostamento massimo del 112%
- Trenitalia adotta delle fasce chilometriche diverse rispetto agli operatori gomma e presenta livelli tariffari generalmente più bassi



L'integrazione nell'area di Castelfranco: coincidenze "ora tipo" treno/treno



NB: Orari indicativi