

Gentili Consiglieri/e,

a seguito delle trattative che la Regione Umbria ha portato avanti in queste settimane, tramite l'Assessore Regionale ai Trasporti, vi vogliamo sottoporre alcune **considerazioni e richieste in merito alla Carta Tuttotreno Umbria e alla proposta della Regione di inserire dei criteri ISEE a svantaggio dei pendolari.**

Premesse

A fronte di un'offerta dei Treni Regionali che lascia **scoperte fasce orarie strategiche e di interesse della collettività**, centinaia di cittadini umbri che si recano quotidianamente nella Capitale per motivi di lavoro o studio sono costretti ad usufruire dei treni IC e Frecciabianca che coprono suddette fasce orarie, pagando ulteriori 400€ annui, oltre al costo dell'abbonamento regionale, per la Carta Tuttotreno (CTT) che permette di salirvi a bordo.

Con l'introduzione di criteri legati alle fasce di reddito ISEE, di fatto la Regione Umbria intende ridurre la quota di contributo versato per la Carta TuttoTreno, aumentando le spese a carico dei pendolari. Nella prima formulazione ricevuta dalla Regione non era neppure prevista una riduzione di costo per la fascia di reddito più bassa: una riduzione del costo di 50€ annui per i redditi bassi è stato inserito soltanto in una seconda formulazione su istanza di Federconsumatori.

Considerazioni:

- 1) I treni IC e FB sono al di fuori del Contratto di Servizio per il trasporto Regionale ma è utile richiamare il fatto che i treni Intercity sono finanziati dallo Stato tramite un Contratto di Servizio "Universale", rinnovato nel 2017 per 10 anni (2017-2026), anche per l'importanza che questi treni ricoprono per i pendolari, che sono il 30% dell'utenza dei treni IC (fonte: Ministero dei Trasporti). Il nuovo Contratto di Servizio Universale riconosce l'importanza del servizio Intercity per i pendolari e la loro complementarità rispetto ai trasporti regionali, e prevede miglioramenti al materiale rotabile e ai criteri di qualità e puntualità.
- 2) Centinaia di pendolari Umbri, a prescindere dal loro reddito, non prendono gli IC o i FB per scelta, ma perché l'attuale copertura del servizio di trasporto regionale non corrisponde alle esigenze di mobilità, principalmente di quelle categorie di lavoratori i cui contratti di lavoro sono caratterizzati da una organizzazione flessibile della prestazione lavorativa. A titolo di esempio, **i cittadini di Orvieto non hanno un servizio regionale verso Roma tra le 6.50 e le 9.00 del mattino e da Roma tra le 17.12 e le 20.00 del pomeriggio, mentre i cittadini di Terni (e in maniera analoga quelli di Spoleto e Foligno) non hanno servizio regionale verso Roma tra le 7.32 e le 10.28 e da Roma tra le 17.00 e le 18.00 né tra le 19.02 e le 20.35, situazione che peggiora per i cittadini che si muovono da Perugia.** Se gli oltre 600 pendolari umbri che utilizzano i treni IC e FB dovessero riversarsi sui treni regionali si verificherebbero in alcuni orari sovraffollamenti dei treni regionali, con conseguenti problemi di sicurezza.

In questo senso, la CTT è utile tanto ai pendolari quanto alla Regione, poiché inserire dei collegamenti tramite treni regionali in tutte le fasce scoperte, costerebbe alla Regione più dei 500mila euro attualmente stanziati per contribuire all'acquisto della Carta Tuttotreno.

- 3) La Regione spende notevolmente di più per il servizio offerto da Trenitalia rispetto alle altre Regioni che hanno sottoscritto gli accordi per la CTT, per almeno due motivi.
- a) Il D.M. 6925 del 30 aprile 1974 consente a Trenitalia di far pagare per la Direttissima (considerata all'epoca "nuova linea") **prezzi maggiori rispetto all'effettivo chilometraggio**, considerando ancora la vecchia linea storica come riferimento. Per questo **i viaggiatori laziali, toscani, umbri e marchigiani pagano già molto di più sia i biglietti che gli abbonamenti regionali**. Il giusto richiamo all'equità dovrebbe mobilitare su questo tutti i livelli istituzionali affinché si rimuovano queste discriminazioni tra i cittadini italiani. A questo si aggiunge il fatto che larga parte dei sottoscrittori della CTT sono ternani: **la tratta Terni-Roma Termini (via Direttissima) è di 97km mentre Trenitalia per la CTT applica la tariffa superiore ai 100km**, considerando la linea storica. Senza una revisione di quanto previsto negli anni '70, **anche la stessa Regione è costretta a spendere per il contributo molti più soldi di quanti dovrebbe. Le Carte Tuttotreno al di sotto dei 100km, infatti, costerebbero la metà**.
- Si fa presente, che durante la scorsa Legislatura, alla **interrogazione a risposta immediata in Commissione Trasporti (5/10846) presentata dagli On. Tullo e Sereni** in merito alla determinazione del prezzo dei biglietti di Trenitalia per il trasporto regionale basato sulla effettiva distanza chilometrica percorsa, il Sottosegretario al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Del Basso De Caro rispondeva che: "Quanto alle tariffe chilometriche per i treni IC, di competenza MIT e non regionale, sono state aggiornate nel senso indicato dagli Onorevoli interroganti con il nuovo Contratto di servizio media-lunga percorrenza 2017-2026". Pertanto, **dato che la CTT fa riferimento ai treni IC, la modifica dei chilometraggi, a vantaggio della Regione (quindi dei contribuenti umbri) e degli utenti, dovrebbe essere immediatamente richiesta a Trenitalia**.
- b) **La CTT umbra di fatto riguarda soltanto due coppie di IC e una coppia di Frecciabianca. Un servizio decisamente scarso rispetto a quello offerto tramite le Carte Tuttotreno sottoscritte nelle altre Regioni d'Italia, a prezzi anche più vantaggiosi per i cittadini delle altre Regioni (si veda prospetto allegato: i pendolari umbri sono quelli che sostengono il costo maggiore, con servizio minore)**. Inoltre **il servizio a cui si accede tramite la CTT è anche scadente: il materiale rotabile è datato e spesso malfunzionante, mentre non di rado sia gli IC che il FB sono instradati sulla linea lenta o soffrono notevoli ritardi** (in alcuni casi la puntualità è più bassa dei treni regionali), sia per continui ritardi nella preparazione dei treni o guasti dei convogli, sia per via dell'occupazione della linea direttissima da parte di treni che viaggiano verso la linea AV/AC, che sempre più spesso danneggiano la linea aerea, tagliando in due il paese e isolando di fatto anche l'Umbria (anche sulla base di queste considerazioni è ridicolo che si distingua tra una CTT che consenta l'accesso ai soli IC e una che consenta l'accesso anche all'unico FB).
- 4) Non si può, inoltre, non prendere in considerazione che:
- a) il costo della vita per un cittadino che si reca a lavorare a Roma sia molto più alto del costo della vita di chi resta a lavorare nella propria città in Umbria (per via del cibo, della spesa per ulteriori trasporti pubblici/privati che consentano di raggiungere l'ufficio nella Capitale,

del fatto che chi ha figli deve provvedere a pagare asili privati o baby sitter per orari più lunghi rispetto a chi lavora a pochi chilometri da casa, spesso ancora più lunghi a causa dei ritardi). Le considerazioni sui redditi devono tenere in conto delle centinaia di euro in più al mese che un lavoratore pendolare è costretto a sostenere per sé o per la propria famiglia (oltre al costo del treno), spese che raddoppiano se più di un familiare deve recarsi a Roma per lavorare. **A parità di reddito da lavoro, rispetto agli altri cittadini Umbri i pendolari hanno maggiori spese e minore capacità di risparmio.**

- b) i pendolari che lavorano a Roma, spendono in Umbria redditi percepiti altrove, pagando imposte e tasse nella Regione e contribuendo pertanto al mantenimento dei servizi che la Regione può offrire a tutti i suoi cittadini, sebbene loro stessi ne usufruiscano soltanto in minima parte. **Se queste famiglie non sopportassero il peso del pendolarismo e decidessero di spostarsi vicino al luogo di lavoro, la Regione andrebbe incontro ad ulteriore spopolamento ed impoverimento** (le statistiche degli ultimi anni suggeriscono che questi fenomeni per la nostra Regione hanno già rilevanza preoccupante).
- c) la Regione contribuisce con fondi propri, anche a sopperire alla grave situazione di isolamento del Comune di Perugia e delle zone limitrofe pagando per un collegamento effettuato tramite una coppia di Frecciarossa verso Milano. Senza voler togliere merito alla scelta, non si può non sottolineare che **per questi lavoratori la Regione Umbria contribuisce a prescindere dai redditi e con un servizio di livello qualitativo decisamente superiore per chi viaggia verso Milano rispetto a chi viaggia ogni giorno verso Roma.** In questo modo si rischia di creare una seria discriminazione tra i cittadini che sono costretti a recarsi fuori Regione per lavorare.

- 5) Il costo della CTT a carico dei pendolari era già stato aumentato nel corso del 2017, portandolo da 350€ a 400€, peraltro togliendo la possibilità di accedere ai Frecciabianca, successivamente reinserita in seguito alle proteste dei pendolari.
- 6) Gli abbonamenti ai treni Intercity o ai treni Frecciabianca, nonostante i costi elevati, non consentono di salire a bordo dei treni regionali, quindi per poter usufruire di treni IC e FB nelle fasce lasciate scoperte dal servizio regionale, i pendolari non hanno alternativa all'acquisto della CTT in aggiunta ad un abbonamento regionale. La proposta ricevuta dalla Regione toglie anche la possibilità di accedere alla Carta Tuttotreno con abbonamento regionale mensile, aggiungendo ulteriori difficoltà per i pendolari che non sono in grado di sostenere economicamente il costo di un abbonamento annuale in un'unica soluzione.

Conclusioni e proposte

In conclusione, riteniamo l'introduzione dell'ISEE (nel quadro dell'accordo CTT tra Regione e Trenitalia) condivisibile ma solo ed esclusivamente con l'obiettivo di agevolare in misura maggiore i pendolari più svantaggiati e non per penalizzare ulteriormente tutti gli altri pendolari, più di quanto le condizioni economiche e di qualità del trasporto già non facciano.

Perciò si chiede alla Regione Umbria, in particolare all'Assessore ai Trasporti, di riconsiderare la proposta sull'ISEE e in ogni caso di avere garanzie in merito al servizio stesso (quindi a vantaggio di tutti gli Umbri) e in merito al livello di costi sostenuto dalla Regione rispetto alla qualità del servizio:

1. la Regione dovrebbe almeno riuscire a far considerare l'effettivo chilometraggio percorso per le tratte in questione, perché non è equo che alcuni cittadini italiani (e rispettivamente le Regioni) paghino in base ai chilometri percorsi e altri debbano pagare di più, nonostante i continui disagi, ritardi e disservizi
2. il servizio corrispondente alla CTT (anche rispetto alle altre Regioni) deve essere adeguato al costo che la Regione sostiene, sia sotto il profilo qualitativo (es. materiale rotabile, ritardi, etc) che sotto il profilo quantitativo (coppie di treni IC e/o FB a disposizione per l'Umbria)
3. il costo che la Regione e i pendolari complessivamente sostengono per le Carte Tuttotreno allo stato attuale va ridimensionato sulla base dello scarso numero di treni IC e FB, della qualità del materiale rotabile (in particolare degli IC) e dei continui ritardi e disagi sulla linea direttissima a causa del transito di treni per l'Alta Velocità.

Garantendo all'Umbria un servizio migliore e a costi adeguati rispetto al contesto nazionale, i pendolari sono disponibili a distribuire più equamente i costi della CTT in base ai redditi.

Si ribadisce, però, che chi ha un reddito basso non può, come da proposta della Regione, pagare quanto paga oggi o avere uno sconto irrisorio di 50€/annui, peraltro a fronte di aumenti fino 265€ per gli altri pendolari (oltre ai 400€ già pagati per la CTT e al costo dell'abbonamento regionale). A queste condizioni rifiutiamo l'introduzione delle fasce ISEE, non solo perché nessuna altra Regione lo ha introdotto per la CTT, ma perché in questo modo non si stanno agevolando i pendolari svantaggiati: **si sta solo riducendo il contributo complessivo della Regione, scaricando una quota maggiore di costi sui pendolari.**

Se equità ci deve essere è giusto che la fascia di reddito bassa paghi molto meno di quanto versa oggi, che per la fascia intermedia non vari il costo, e che quella/quelle più alte paghino un prezzo maggiore, ma **tenendo sempre presente quanto sia incredibilmente più basso il costo sostenuto dai cittadini delle altre Regioni per le loro Carte Tuttotreno, che danno accesso ad un numero molto maggiore di treni.**

In assenza delle garanzie richieste sopra, i pendolari rifiuteranno qualsiasi aumento del costo a loro carico e chiederanno pertanto alla Regione di introdurre un numero adeguato di treni regionali nelle fasce orarie in cui **l'assenza di servizio regionale obbliga i lavoratori** ad usufruire dei servizi IC e FB, sulla base delle esigenze della domanda, per assicurare il maggiore e migliore adattamento possibile dei ritmi lavorativi alla vita familiare già reso precario dal pendolarismo.

Ci teniamo infine a ringraziare quelle Associazioni dei Consumatori (Federconsumatori, Confconsumatori, Adiconsum) che fin qui hanno ribadito e sostenuto le nostre posizioni in sede di Consulta dei Consumatori, facendosi carico di rappresentare i disagi e le istanze di tutti i lavoratori pendolari e auspichiamo che anche le Istituzioni possano fare proprie le nostre richieste per l'Umbria.

I lavoratori che utilizzano
La Carta Tuttotreno

Tabella dei costi delle Carte Tuttotreno a carico del pendolare nelle altre Regioni d'Italia che hanno attivato la convenzione, con indicazione della tipologia di treni a cui la Carta garantisce l'accesso. In rosso sono evidenziati i costi che dovrebbe sostenere, per esempio, chi effettua un viaggio equivalente a quello su Terni, considerando il chilometraggio sulla base del DM 6925 del 74 e non sulla base del chilometraggio effettivo, che sarebbe al di sotto dei 100km, il quale è evidenziato in grassetto (nero).

Carta	Regione	Treni	Costo
TuttoTreno	Liguria	Frecciabianca, IC, ICN e i treni EC-Thello in tratta interna	Annuale: 180€ Semestrale: 100€
TuttoTreno	Toscana	Frecciabianca, IC, ICN	Annuale <100km: 150€ Annuale >100km: 250€
TuttoTreno	Umbria	Frecciabianca e IC a seconda della tipologia di Carta acquistata	Solo IC Annuale: <100km 170€ >100km 350€ Semestrale: <100km 90€ >100km 180€ IC + FB Annuale: <100km 200€ >100km 400€ Ora si propone di portare il costo fino a 665€! Semestrale: <100km 110€ >100km 210€
TuttoTreno	Marche	Frecciabianca, IC	Annuale <60 Km: 130,00 € Annuale >60 Km: 150,00€
TuttoTreno	Piemonte	Frecciabianca (inclusi treni Italia-Svizzera in tratta interna), IC, ICN	Annuale: 120€
TuttoTreno	Lazio	Frecciabianca e IC	Annuale: - prima classe 500,00 € - seconda classe 150,00 € Semestrale: - prima classe 275,00 € - seconda classe 80,00 €

Carta	Regione	Treni	Costo
MiMuovo TuttoTreno	Emilia Romagna	Frecciabianca, IC, ICN	annuale seconda classe: - fino a 40 Km: 110,00 € - da 41 a 125 Km: 140,00 € - oltre 125 Km: 170,00 €
Plus	Lombardia	Frecciabianca (inclusi treni Italia-Svizzera in tratta interna), IC, ICN e i treni EC- Thello in tratta interna.	mensile seconda classe: - fino a 50 km: 20,00 € - da 51 a 115 km: 30,00 € - oltre 115 km: 40,00 € annuale seconda classe: - fino a 50 km: 200,00 € - da 51 a 115 km: 300,00 € - oltre 115 km: 400,00 €

Camera dei Deputati

Legislatura 17
ATTO CAMERA

Sindacato Ispettivo

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA IN COMMISSIONE : 5/10846
presentata da **TULLO MARIO** il **15/03/2017** nella seduta numero **760**

Stato iter : **IN CORSO**

COFIRMATARIO	GRUPPO	DATA FIRMA
SERENI MARINA	PARTITO DEMOCRATICO	15/03/2017

Assegnato alla commissione :

IX COMMISSIONE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

Ministero destinatario :

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Attuale Delegato a rispondere :

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI , data delega **15/03/2017**

TESTO ATTO

Atto Camera

Interrogazione a risposta immediata in commissione 5-10846

presentato da

TULLO Mario

testo di

Mercoledì 15 marzo 2017, seduta n. 760

TULLO e SERENI. — **Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.** — Per sapere – premesso che:

la parte III delle vigenti «condizioni generali di trasporto dei passeggeri di Trenitalia» disciplina le modalità di calcolo dei prezzi dei biglietti del trasporto regionale e prevede che i prezzi siano determinati, a seguito di delibera regionale, in funzione della distanza e del tipo di servizio offerto;

al comma 2 della medesima parte III è stabilito che le distanze tra le stazioni dell'itinerario del viaggio siano quelle riportate nel «prontuario ufficiale delle distanze chilometriche Trenitalia» e che, nel calcolo della distanza tassabile si possa non tener conto delle abbreviazioni di percorso determinate dalla realizzazione di nuove linee e di interventi infrastrutturali eseguiti su stazioni o sulla rete ferroviaria, così come previsto dal decreto ministeriale n. 6925 del 30 aprile 1974;

dalla suddetta disposizione consegue che per tutte le tratte ferroviarie, ove sono state realizzate nuove linee direttissime o che sono state interessate da opere di miglioramento che ne abbiano ridotto la lunghezza, non risulta una coincidenza, al fine della determinazione dei prezzi calcolati con un criterio chilometrico, tra la distanza effettivamente percorsa dal treno e quella – maggiore – presa a riferimento per la determinazione del prezzo;

per effetto del suddetto decreto ministeriale su numerose tratte, quale ad esempio Roma-Firenze, gli utenti sono tenuti a pagare un prezzo del biglietto che prescinde dall'effettiva lunghezza del tragitto ferroviario percorso –:

quali iniziative di competenza, il Ministro interrogato, intenda assumere, anche in accordo con le regioni, al fine di definire un criterio di calcolo della tariffa chilometrica basata sulla distanza tra le varie stazioni effettivamente percorsa dal treno. (5-10846)



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Class. 6715 /CQC

Oggetto: question time Onorevoli Tullo e Sereni (PD).

L'affidamento della prestazione del servizio di trasporto pubblico locale ricomprende l'obbligo per l'impresa affidataria di realizzare la prestazione osservando disposizioni e condizioni riportate nel contratto di concessione del servizio in affidamento; tra gli obblighi è da evidenziare l'adozione delle tariffe deliberate dall'ente pubblico.

Quindi le tariffe dei titoli di viaggio utilizzabili sulle corse dei servizi prestati da Trenitalia sono oggetto di definizione da parte dall'ente che ha competenza amministrativa sul trasporto ferroviario regionale.

Le tariffe medesime e le "condizioni generali di trasporto" sono riportate negli allegati ai contratti di affidamento all'impresa.

Quanto riportato nelle condizioni tariffarie pubblicate dall'impresa introduce il criterio ispiratore di generale adozione, sia per la definizione tariffaria a kilometro che per il tipo di servizio.

La circostanza che le tariffe delle tratte oggetto di interventi infrastrutturali hanno risentito dell'applicazione di un criterio determinato in passato, può ritenersi quale conferma della modalità di applicazione tariffaria fatta propria dalla regione per una tipologia di servizio che presenta una qualità più elevata in termini di velocità commerciale.

Informo, comunque, che presso l'Osservatorio sulle politiche del TPL è in atto un confronto con le regioni e con Trenitalia per esaminare e valutare gli effetti dell'applicazione delle tariffe sovraregionali come sono state applicate sulla base delle tariffe regionali delle singole regioni interessate dalle relazioni interregionali.

In tale contesto potranno essere evidenziati anche i criteri di base che conducono alle differenze fra le corrispondenti tariffe applicate dalle singole regioni, fermo restando la competenza regionale delle medesime, sì da pervenire ad una proposta di definizione di principi cui le singole regioni possano attenersi per la definizione di tariffe dei vari titoli di viaggio, compreso quelli ad integrazione tariffaria in sussistenza di integrazione di servizi, previa l'opportuna ratifica in merito da parte della Commissione del Coordinamento Interregionale competente per il settore.

Quanto alle tariffe chilometriche per i treni IC, di competenza MIT e non regionale, sono state aggiornate nel senso indicato dagli Onorevoli interroganti con il nuovo Contratto di servizio media-lunga percorrenza 2017-2026.