

Assoutenti: servono nuovi treni internazionali per il Nord Italia

Comunicato stampa Assoutenti Lombardia-UTP-Assoutenti Padova Veneto

Assoutenti Lombardia, Assoutenti Padova e Veneto con UTP (Associazione Utenti del Trasporto Pubblico) sottoscrivono il documento elaborato da Back on Track, un comitato europeo di esperti, viaggiatori e sostenitori del trasporto ferroviario a lunga percorrenza, internazionale e notturno alle cui attività partecipiamo.

La questione del ripristino e rilancio dei collegamenti ferroviari internazionali nell'Unione Europea è divenuta di attualità nell'ambito delle azioni per contrastare i cambiamenti climatici e ridurre il ricorso ai voli, almeno sulle distanze in cui il treno può costituire un'alternativa appetibile.

Alcune compagnie ferroviarie - segnatamente l'austriaca ÖBB e la svedese SJ - hanno già riproposto relazioni notturne (per esempio, tra Vienna e Parigi o tra Stoccolma e Berlino), mentre altre nazioni, come Francia e Germania, intendono sostituire le rotte aeree diurne in presenza di percorsi ferroviari alternativi entro le tre ore di viaggio.

Anche l'Italia, a nostro giudizio, dovrebbe inserirsi in questo trend, sussistendo alcune relazioni su rotaia mancanti che potrebbero essere ripristinate nei prossimi anni, senza rilevanti investimenti (si tratta sostanzialmente di mettere in servizio treni adeguati e prevedere forme di finanziamento incrociato dei relativi servizi, nel caso non fossero sufficienti gli introiti tariffari).

Citiamo le più rilevanti relazioni riguardanti il nostro Paese di cui proponiamo l'istituzione:

- una coppia di treni notturni Venezia - Padova - Verona - Milano - Torino - Parigi, particolarmente utile agli scambi commerciali e turistici tra il Nord Italia e la "Ville Lumière";
- una coppia di treni notturni Milano - Amsterdam con servizio nelle importanti città tedesche lungo il percorso (Francoforte, Colonia, Düsseldorf etc.);
- una coppia di treni diurni lungo la relazione Milano - Bruxelles, che tocca gli altri centri decisionali dell'Unione Europea, come Strasburgo e Lussemburgo;
- un collegamento notturno tra Milano, Torino e Barcellona;
- il ripristino di corse dirette da Milano e Genova per Nizza, Cannes e Marsiglia, cessate dopo la liquidazione della società Thello;
- una relazione diurna da Venezia a Lubiana e Zagabria per connettere queste capitali europee prossime all'Italia.

Le nostre Associazioni hanno già organizzato incontri con referenti istituzionali e politici, sia presso l'Unione Europea, sia presso il Parlamento italiano e le istituzioni regionali, riscontrando interesse per queste proposte, anche in vista della ripresa degli scambi culturali e turistici che si auspica possano riprendere non appena ridotti gli effetti della pandemia.

Riportiamo perciò di seguito il più recente documento di Back on Track che evidenzia i punti qualificanti da affrontare in questa strategia tesa al miglioramento delle relazioni intraeuropee nel rispetto del clima, dell'ambiente e dei diritti dei viaggiatori.



SERVIZI FERROVIARI PASSEGGERI TRANSFRONTALIERI A LUNGA DISTANZA

BACK ON TRACK CONTRIBUISCE CON 10 MIGLIORAMENTI AL PIANO D'AZIONE DELL'UE PER IL CLIMA E LE FERROVIE

INTRODUZIONE

Il Piano identifica correttamente i problemi e punta in una direzione positiva, ma non è abbastanza ambizioso. Per esempio, 11 nuove linee internazionali di treni notturni per trasportare 2,5 milioni di passeggeri all'anno non sono sufficienti quando il governo francese propone 15 nuove linee solo in Francia per trasportarne almeno 5 milioni.

Uno studio più ambizioso della rete indipendente "Oui au train de nuit" ha dimostrato che i treni notturni in tutta Europa potrebbero trasportare 100 milioni di passeggeri all'anno su 350 linee.

ONERI E TASSE

Accogliamo con favore la volontà di armonizzare e ridurre i diritti di accesso ai binari e l'esenzione dall'IVA in tutta l'UE per i viaggi transfrontalieri. Comprendiamo che tale esenzione si applica già alle esportazioni e alle importazioni tra gli Stati membri. Il documento però non fornisce una cifra molto chiara di ciò che potrebbe essere una tassa di accesso equa e che non dovrebbe superare i costi marginali.

RIMUOVERE GLI OSTACOLI

Ci deve essere un chiaro calendario per rimuovere tali ostacoli e migliorare le infrastrutture, i sistemi di biglietteria e di informazione in modo che possano essere introdotti servizi diurni e notturni più ambiziosi. In questo contesto siamo preoccupati che alcune compagnie e alcuni governi siano riluttanti a condividere i dati o a rispondere alle richieste di approfondimento: sarebbe perciò necessario esercitare una certa pressione politica, se necessario, per obbligarli a farlo. Naturalmente, la pressione politica è più facile da esercitare quando gli operatori ferroviari sono di proprietà pubblica. D'altra parte, i franchisee e gli operatori privati possono portare innovazione a beneficio di tutti gli utenti. Bisogna però considerare le condizioni alle quali i nuovi operatori entrano nel mercato.

INFORMAZIONE E DIRITTI

Una migliore informazione è ancora più importante ora che gli operatori privati iniziano a fornire servizi internazionali. La Commissione Europea dovrebbe incoraggiare soluzioni innovative per rendere la prenotazione dei viaggi che includono i treni notturni facile come qualsiasi altro viaggio in treno o in aereo. Anche i diritti dei passeggeri riguardanti l'informazione, la prenotazione e il risarcimento se qualcosa non va, devono essere rispettati - e il diritto più fondamentale dei passeggeri è quello di avere un servizio ferroviario che soddisfi le esigenze del cliente.

SOSTITUIRE L'AEREO CON LA FERROVIA

I corridoi dove i voli possono essere sostituiti dai treni devono essere chiaramente identificati. Proponiamo che la Commissione Europea elenchi le 500 rotte intracomunitarie più utilizzate, fino a 2000 km, e valuti come e quando possono essere sostituite dai treni. La Banca Europea per gli Investimenti dovrebbe finanziare la costruzione di un pool di materiale rotabile idoneo per i treni diurni e notturni su tali rotte.

LUNGHEZZA DEL VIAGGIO

Su alcune tratte, una durata del viaggio in treno notturno di 8-10 ore dovrebbe incoraggiare il trasferimento modale, ma fino a 12 ore sarà accettabile (per evitare partenze molto tardi o arrivi molto presto). Sulle tratte più lunghe, come fra la Danimarca e la Svizzera, 15 ore sono accettabili. I treni notturni dovrebbero utilizzare le linee ad alta velocità nei casi appropriati.

TEMPI DI ARRIVO

Dovrebbe essere una priorità sviluppare i corridoi TEN-T nelle principali stazioni alle ore del mattino convenienti per i viaggiatori. La Commissione sottolinea i "Progetti pilota" a pagina 17 in questo contesto. Si dovrebbe chiarire che i corridoi TEN-T per i treni notturni a lunga percorrenza devono essere sviluppati nel loro insieme, in modo che questi possano entrare nelle grandi città in orari strategici al mattino; che la capacità deve essere sempre presente e che questi treni potrebbero avere una priorità maggiore dei treni locali, regionali e nazionali negli stessi luoghi e orari.

PERSONALE, CONTROLLI E LINGUA

La questione dei controlli alle frontiere sui treni notturni deve essere affrontata. Il sonno notturno non deve essere disturbato da nessun controllo di frontiera. Nell'aviazione, gran parte dei controlli sui passaporti sono lasciati al personale degli aeroporti. Il personale dei treni notturni può occuparsene e dovrebbe ricevere una formazione pertinente oltre a quella richiesta a tutto il personale di bordo. Anche le barriere linguistiche devono essere risolte, ma senza far prevalere una lingua sull'altra.

TURISMO E REGIONI

La Commissione Europea dovrebbe sostenere il concetto di treno notturno attraverso il cofinanziamento per promuovere il turismo ecologico e l'accessibilità alle autorità nelle aree turistiche più popolari. I visitatori internazionali in alcune zone dell'Italia settentrionale (città d'arte, termali, Dolomiti e spiagge del Veneto, laghi della Lombardia, riviera Adriatica) dovrebbero apprezzare il fatto di poter dormire su un treno notturno e quindi avere più tempo per goderse la vacanza.

MONITORAGGIO DEL TRASFERIMENTO MODALE

Ci devono essere concetti chiari e applicabili per il trasferimento modale, con obiettivi misurabili in un certo tempo come, ad esempio, una matrice che mostri le quote percentuali di traffico, sia con treni diurni che notturni, su particolari distanze ad intervalli di 5 anni. Al momento non è chiaro quali siano gli obiettivi politici per il trasferimento modale, né vengono presentati strumenti per valutare il suo sviluppo. Gli sforzi globali per aumentare la quota della ferrovia nel trasporto passeggeri dell'UE devono essere giustapposti a una panoramica di questo tipo.

BACK ON TRACK

Back on Track è un comitato europeo di esperti, viaggiatori e utenti difensori del trasporto ferroviario a lunga percorrenza, internazionale e notturno. I suoi principi sono il confronto continuo con le istituzioni, l'approccio propositivo, l'analisi e la valutazione dei dati e degli studi. Il treno internazionale è visto come un facilitatore degli scambi culturali e sociali, generatore di vantaggi economici per il turismo sostenibile e le città raggiunte dai treni. Per favorire l'integrazione europea, la pace e il benessere.

Comunicato stampa Assoutenti Lombardia-UTP-Assoutenti Padova Veneto - 31 gennaio 2022

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003