

Treni, la guerra a perdere delle Fs

I regionali sacrificati alla concorrenza

Umberto Mancini

Una gestione più da monopolista che da grande player di mercato. Una guerra a perdere, quella delle Fs con un'offerta che nei fatti premia

il viaggiatore più abbiente a scapito del pendolare-tipo. Pur di saturare l'offerta e mettere fuori gioco la concorrenza di Italo, le Fs sono pronte a sacrificare i treni regionali alla concorrenza. **> A pag. 9**



I disegni Anconitanti alla stazione Termini e casa totale dei disegni legati al territorio, oggi Trenitalia garantisce il 100% del servizio

L'inchiesta

Treni, la guerra di Mazzoncini penalizza i regionali

Fs, prezzi dei biglietti ai limiti del dumping per ostacolare l'offerta della concorrenza

Umberto Mancini

ROMA Una gestione più da monopolista che da grande player di mercato. A parole aperto e pronto a sfidare la concorrenza, nei fatti impegnato a difendere il proprio territorio, anche a costo di pagare pegno. Pochi numeri per spiegare il paradosso.

Se dovessimo recarci a Verona con partenza da Milano attorno a mezzogiorno, scorrendo il sito di Trenitalia troveremmo due opzioni: partenza alle 12,25 da Milano Centrale con arrivo a Verona Porta Nuova alle 14,15 al prezzo di 12,75 euro; oppure, partenza alle 12,45 e arrivo alle 13,58 al prezzo di 9,90 euro. Nel primo caso impiegheremmo 1 ora e 50 minuti, nel secondo 1 ora e 13 minuti. Riepilogando: nel primo caso spendiamo di più e viaggiamo più lenti, nel secondo spendiamo di meno e viaggiamo più veloci. Sembra una bufala ma non lo è. Per di più, nel secondo caso si tratta del super tecnologico Frecciarossa, nel primo di un treno regionale, dunque assai meno accogliente. Altro esempio: il Roma-Venezia delle 9.50 arriva in Laguna alle 13 e 35, costa 35,90 euro nonostante sia un Frecciarossa, mentre il regionale che parte alle 10 e 30 e impiega ben 5 ore e 48 minuti costa quasi il doppio, cioè 56 euro. Sono due delle tante opzioni prese a caso sul sito di Trenitalia, ma se ne potrebbero trovare molte altre.

Perché

un'offerta apparentemente tanto squilibrata, che nei fatti premia il viaggiatore più abbiente a scapito del pendolare-tipo? Perché pur di saturare l'offerta e mettere fuori gioco la concorrenza di Italo, le Fs gestione Renato Mazzoncini sono pronte a sacrificare parte dei ricavi e quindi dei profitti. Infatti, l'incremento del numero dei Frecciarossa e l'acquisto dei nuovi Frecciamille non risponde a una crescita della domanda, come verrebbe da pensare, ma anzitutto ad una strategia di occupazione degli "slot" laddove la concorrenza si appresta a prendere posizione. Del resto, è la stessa relazione al bilancio 2016 (l'ultimo disponibile) di Trenitalia che lo spiega, quando precisa che «il risultato economico in decremento risente, lato ricavi, del mutato scenario socio economico, della sostanziale stabilità e in alcuni periodi del calo della domanda di mobilità». Dunque, se non cresce la domanda, perché acquistare nuovi e sempre più dispendiosi treni, che peraltro comportano più rilevati costi aggiuntivi? Naturalmente non è in discussione l'Alta Velocità, che rappresenta un gran salto per il Paese e per la sua economia; in discussione è "come" Mazzoncini interpreta

I convogli Frecciarossa: nonostante la domanda in calo nel 2016 è proseguito l'acquisto

la sfida dell'Alta Velocità, disposta a comprimere i margini pur di evitare il confronto alla pari con la concorrenza. Ridurre i prezzi dei biglietti al limite del dumping non appena il nuovo operatore offre l'alternativa, elevando il numero delle corse e delle tratte probabilmente perdendoci, non sembra una strategia molto lungimirante. E' pur vero che i crescenti collegamenti tra le grandi città aiutano lo sviluppo, ma se ciò avviene a scapito del territorio e del miglior servizio che andrebbe riservato a chi quotidianamente si muove dalla provincia, allora la strategia va ripensata.

Il ministro Delrio sostiene che le nostre Ferrovie sono tra le migliori d'Europa: sarà anche così se il riferimento è all'Alta Velocità, ma la condizione pietosa di non poche tratte pendolari ogni giorno offre argomenti di seria riflessione sulla funzione delle Fs. Evidentemente l'obiettivo prioritario di Mazzoncini non è rendere meno disagiata il percorso quotidiano di milioni di lavoratori, un imperativo nella mission delle Ferrovie dello Stato; probabilmente la sua ambizione è fare delle Fs un operatore internazionale attivo a 360 gradi nella mobilità. Non si spiegherebbero altrimenti certe scelte di investimento effettuate o programmate in altri Paesi europei. Ma che senso ha allargare lo sguardo oltre il perimetro di casa, quando le fondamenta sono intasate dall'acqua perché le tubature sono consunte e non tengono più? Assoutenti

ricorda che spesso Trenitalia preferisce pagare le penali previste per i ritardi cronici dei suoi treni, piuttosto che investire nel rinnovamento delle carrozze e dei locomotori contando anche sul fatto che il servizio è sussidiato dalle Regioni. Il monopolio su queste tratte è un retaggio duro a morire. Di certo in vista dell'arrivo di Italo sulla Milano-Venezia, Fs pensa di tagliare i biglietti del 30% e ad aumentare la frequenza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

