

Un accordo con le Regioni per i pendolari dei Frecciarossa

● Mazzoncini (Fs): oggi il servizio Alta velocità è sul mercato, le tariffe devono coprire i costi

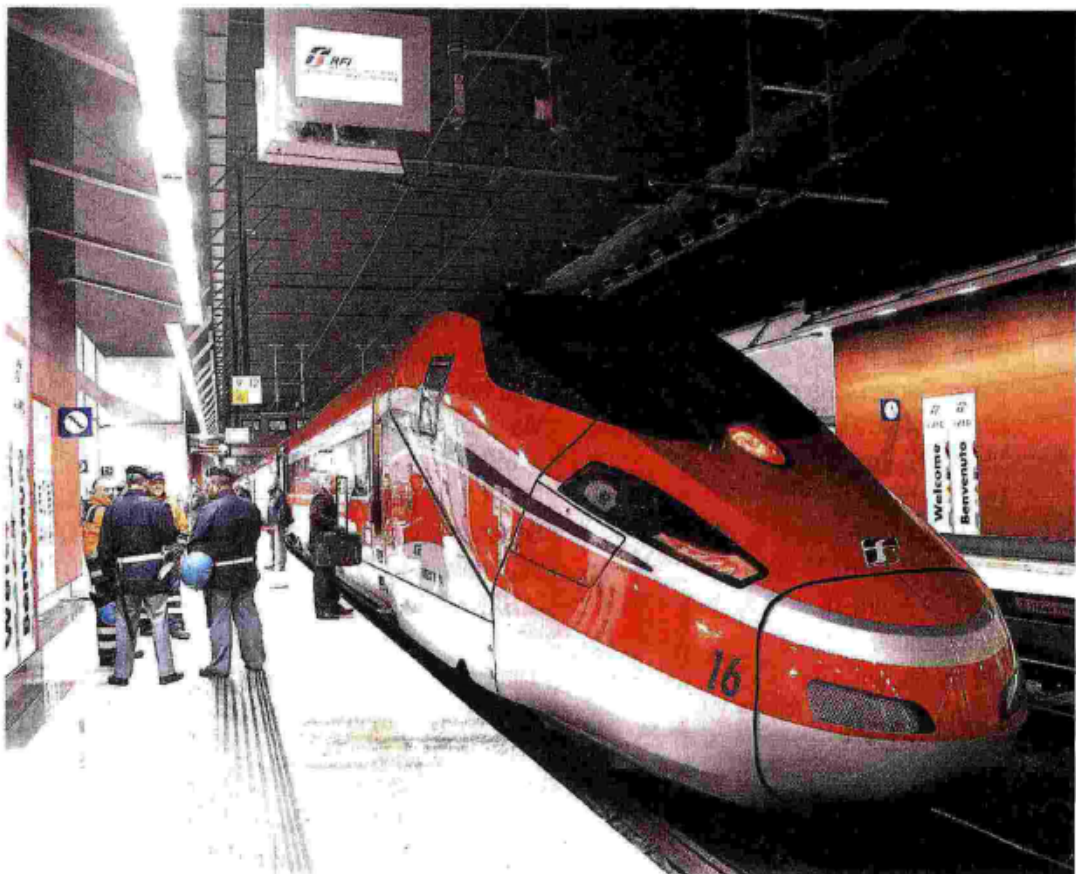
● Spunta l'ipotesi del ticket trasporto analogo ai buoni pasto, già usato in Francia

Bianca Di Giovanni

Un'intesa con le Regioni per risolvere il problema degli aumenti per i pendolari dell'Alta velocità. Un accordo che potrebbe arrivare presto sul tavolo degli amministratori locali, forse anche oggi, in occasione della Conferenza Stato Regioni. È quanto prospettato dall'ad di Fs Renato Mazzoncini in un'audizione ieri in Senato.

Il fatto è che il servizio sull'Alta Velocità oggi non è ricompreso nel servizio sovvenzionato: il gruppo non riceve alcun contributo pubblico. Insomma, a dettare le regole è il libero mercato, in cui le tariffe devono ripagare il servizio. Questo lo stato dell'arte. Tanto che alcuni competitor privati di Ferrovie hanno deciso di eliminare gli abbonamenti su quelle linee. Mazzoncini comunque riconosce che oggi c'è una nuova mobilità di cui tener conto. Anche se il pendolare dell'Alta velocità non supera l'1% dei pendolari trasportati ogni anno dalle Ferrovie dello Stato, è giusto tenerne conto. Diversamente dagli altri, però, questi viaggiatori non hanno «certezza né del servizio, né del prezzo, perché si tratta di un servizio a mercato». Trenitalia ha deciso di aumentare gli abbonamenti fermi dal 2011 con rincari differenziati. Gran parte degli abbonamenti sono lievitati del 20%, solo l'offerta 7 giorni su 7 senza limiti di orario ha toccato +35%, mentre quella con partenza dopo le 9 e ritorno prima delle 17 è addirittura calata. Resta il fatto che per alcuni l'aumento si fa sentire. Ma contemporaneamente per Trenitalia è difficile sostenere

tratte come la Torino-Milano e la Napoli-Roma, dove il numero di abbonati satura interamente la capacità del treno (gli abbonati arrivano a superare il 90% dei viaggiatori in alcune ore di punta). Se un treno è pieno per il 92% con abbonamenti scontati di circa il 70-80% (il 76% sulla Torino-Milano e l'82% sulla Roma-Napoli, considerando anche gli ultimi aumenti) - osserva Mazzoncini - «quel singolo treno è in perdita enorme». E, quei 20 treni «totalmente occupati da abbonati e in perdita», se non sarà certo lui a cancellarli, «qualcuno che arriva e li cancella ci sarà di sicuro». Un intervento delle Regioni potrebbe passare attraverso il finanziamento di alcuni servizi, oppure con un contributo ai passeggeri sull'abbonamento, considerando anche il numero limitato di soggetti coinvolti (solo 7mila gli abbonati dell'Alta velocità a fronte di 480mila abbonati complessivi per Trenitalia. In tutta Italia i pendolari sono molti di più (Legambiente parla di 5,5 milioni), ma si tratta del viaggiatori



I pendolari. Gli abbonati al frecciarossa sono circa 7000

Prosegue lo shopping all'estero in Gran Bretagna si punta a un fatturato di 500 milioni

tori su tutti i tipi di trasporto pubblico, inclusi anche i treni regionali e quelli di società private locali. Al di là di questa tematica calda, Mazzoncini ipotizza anche l'introduzione di un «ticket trasporto» sul modello dei ticket pasto, per le aziende: un sistema analogo a quanto sta già facendo la Francia. «Il Paese farebbe un passo avanti straordinario», ha dichiarato il numero uno del gruppo. «Il sistema delle aziende francesi ha contribuito in modo molto importante al trasporto pubblico, introducendo il ticket trasporto nei contratti di lavoro delle imprese - ha spiegato Mazzoncini - Nei contratti di secondo livello introduce all'interno del pacchetto Welfare la possibilità di avere biglietti detassati e decontribuiti. Questo ha generato una quantità di ri-

spiega ancora Mazzoncini - il problema della mobilità lo hanno tutte le aziende e un meccanismo alla francese penso che può portare una contribuzione sulla mobilità penso che sia da perseguire». Prosegue intanto il lavoro sul Pia-

Delrio è favorevole a sgravi fiscali sui costi degli abbonamenti

no industriale, che in mattinata i vertici delle Fs hanno presentato anche al Capo dello Stato Sergio Mattarella: entro febbraio arriverà l'advisor finanziario per arrivare alla quotazione nella seconda metà dell'anno. Il progetto è di offrire sul mercato il 30% delle Freccie e degli Intercity. Avanti anche sull'espansione all'estero: in Gran Bretagna, in particolare, Trenitalia sta portando avanti due gare e se alla recente acquisizione di C2C si aggiungesse l'eventuale vittoria della Londra-Edimburgo, le Fs potrebbero arrivare - stima Mazzoncini - a «mezzo miliardo di fatturato in Uk». In Gran Bretagna, ha spiegato il manager, «adesso stiamo partecipando a due gare, la più importante è la Londra-Edimburgo, la cui gara si svolgerà quest'anno con l'obiettivo di partire a inizio 2018. È una gara da oltre un miliardo e noi siamo in joint venture con First Group e abbiamo il 30% della quota».