

**Trasporto regionale su ferro - Ferrovie. La legge del mercato «Faremo rendere i regionali». L'obiettivo è conquistare i clienti. Recuperati 300 milioni dalle Regioni. Iacono: «Ai pendolari un servizio come chi viaggia sull'Alta velocità»**

Ai pendolari non parrà vero, ma Ferrovie dello Stato ritiene di avere imboccato la svolta sul trasporto regionale. Non più investimenti dedicati tutti all'Alta velocità, è il mandato del nuovo amministratore delegato, Renato Mazzoncini. Che anche su indicazione del governo sta centrando sul Tpl, il trasporto pubblico locale, il nuovo piano industriale. In vista della privatizzazione del gruppo nel 2017 che dovrà andare oltre il Frecciarossa.

Giovedì 17 marzo Mazzoncini ha incontrato le associazioni dei consumatori esponendo alcuni punti del piano e fra questi c'era lo sviluppo del traffico locale, anche con l'integrazione ferro-gomma. I numeri ufficiali in effetti sottolineano il cambio di marcia: sui regionali Fs (esclusa Trenord quindi) crescono viaggiatori, ricavi, investimenti, puntualità e indici di gradimento. Gli investimenti della divisione Passeggeri regionali di Trenitalia previsti per il 2016- 2020 sono di 2,174 miliardi e si aggiungono alle maggiori spese sostenute nell'ultimo biennio per nuovi treni (233 in 26 mesi) e ammodernamenti. Il capitale immobilizzato (investimenti al netto degli ammortamenti) aumenta di 702 milioni in tre anni a 5,216 miliardi (a fine 2016). La puntualità reale registrata (con ritardi sotto i 5 minuti) è salita in marzo al 92% delle corse dall'84,8% di fine 2014 e i guasti bloccanti si sono quasi dimezzati al 22,6%, così come le cancellazioni causa Trenitalia, scese allo 0,4% dallo 0,9%.

Nei primi due mesi di quest'anno i ricavi da passeggeri (1,6 milioni di persone, il 30% dei 5 milioni di pendolari, dice Fs) sono saliti del 4% dal gennaio- febbraio 2015 e questo, è scritto, è dovuto «all'aumento dei passeggeri dello 0,52% riferibile al miglioramento della performance e a una sistematica lotta all'evasione». Le stime, che anticipiamo, sul bilancio 2015 danno ricavi da biglietto cresciuti del 2% dal 2014 a 830 milioni, ricavi da contratti di servizio con le Regioni scesi dello 0,3% a 1,669 miliardi, utile netto salito del 9% a 156 milioni. Nel complesso, i regionali coprono oltre la metà del fatturato di Trenitalia (54% nel 2014). L'obiettivo è farli guadagnare di più e conquistare i pendolari. Ne siamo consapevoli, il settore soffre. Ma abbiamo svoltato. Orazio Iacono, direttore della divisione passeggeri regionali clienti è una strada. La soddisfazione dei passeggeri dichiarata (fonte: società demoscopica Izi) è salita al 68% per la puntualità (cinque punti più del 2012), al 66% per la pulizia (dal 50%), al 79% per il viaggio nel complesso (dal 72%). Certo, chi è nella quota di minoranza non è contento.

«Ci stiamo concentrando sul trasporto regionale perché i pendolari abbiano un servizio come chi viaggia sull'Alta velocità - dice Orazio Iacono, direttore della divisione Passeggeri regionale -. Nei primi 80 giorni di quest'anno stiamo registrando una performance di puntualità straordinaria e le cancellazioni stanno diminuendo ». Pare che Iacono abbia fatto un salto di gioia il 17 marzo mattina quando gli è stato comunicato che quel giorno la puntualità dei treni toscani era al 100%. «Siamo consapevoli che il settore è ancora in sofferenza - dice - ma da qualche mese abbiamo svoltato. La puntualità al 92% è migliore dei regionali di Francia, Baviera, Regno Unito. Ma non basta, dobbiamo continuare a rinnovare la flotta. Abbiamo in arrivo 210 treni nel triennio 2016- 2019, quest'anno ne consegneremo 87, ma ne servono 500». Le gare Per la maxi gara partita su questi 5001 e offerte sono attese il 5 aprile. Il problema restano le Regioni che hanno pochi soldi da investire sui treni regionali. «Ma dalle regioni abbiamo incassato crediti per circa 300 milioni negli ultimi mesi - dice Iacono Abbiamo recuperato la Calabria che aveva un debito verso di noi di 150 milioni e l'ha annullato. Così possiamo investire anche lì. Con la Campania stiamo rientrando su 170 milioni. Il Lazio aveva un debito di circa 300 milioni, non l'ha più e investe».

Con le Regioni Trenitalia sta discutendo i contratti ponte per allungare gli accordi in corso, visto che le gare non partono o vanno deserte. Ne sono stati firmati sei e tre sono in negoziazione. «Ne traggono

beneficio anche i pendolari - dice Iacono - perché questo favorisce gli investimenti in nuovi treni». I prezzi dei biglietti possono salire.

