

La guerra dei treni di Mazzoncini penalizza i regionali

ROMA Una gestione più da monopolista che da grande player di mercato. Renato Mazzoncini, potente capo delle Fs, a parole aperto e pronto a sfidare la concorrenza, nei fatti impegnato a difendere la posizione anche a costo di pagare pegno, oltre a sacrificare il diritto dei pendolari a un servizio migliore. Dal sito di Trenitalia si possono ricavare indicazioni istruttive. Per esempio, se dovessimo recarci a Verona partendo da Milano attorno a mezzogiorno, troveremmo due opzioni: partenza alle 12 e 25 con arrivo alle 14 e 15 al prezzo di 12,75 euro; oppure, partenza alle 12 e 45 con arrivo alle 13 e 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 spenderemmo di più e viaggeremmo più lenti, nel secondo spenderemmo di meno viaggiando più veloci. Sembra una bufala ma non lo è. Per di più, nel secondo caso viaggeremmo in Frecciarossa, nel primo su un treno regionale decisamente meno accogliente. Altro esempio: il Roma-Venezia delle 9 e 50 arriva in Laguna alle 13 e 35 e 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 solo due delle tante opzioni offerte dalla controllata di Fs, ma se ne potrebbero trovare molte altre.

PROPOSTA SQUILIBRATA

Perché una proposta apparentemente tanto squilibrata, che nei fatti premia il viaggiatore più abbiente a scapito del pendolare? Perché pur di saturare l'offerta e mettere fuori gioco la concorrenza di Italo, le Fs gestione Mazzoncini sono pronte a sacrificare parte dei ricavi e quindi dei profitti. Infatti, l'incremento delle frequenze dei Frecciarossa e l'acquisto dei nuovi supertreni che potrebbero viaggiare a 350 Km l'ora, non rispondono a una crescita della domanda, come verrebbe da pensare; rispondono 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 di Trenitalia (chiuso con 116 milioni di utile, 86 milioni in meno del 2015) 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 operativi? Qui non è in discussione l'Alta Velocità, che rappresenta un gran salto per il Paese e per la sua economia; in discussione è come la gestione Mazzoncini interpreta la sfida dell'Alta Velocità, disposto a comprimere i margini pur di evitare il confronto 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 del Paese, 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

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 un gran numero di tratte regionali, ogni giorno offre argomenti di seria riflessione sulla funzione vera delle Fs. Evidentemente l'obiettivo prioritario di Mazzoncini non è rendere meno disagiata il percorso quotidiano di tre milioni di pendolari, 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 costi quel che costi. 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 arrugginite 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. Sarebbe drammatico scoprire che dietro la scelta di Trenitalia, che certamente non indennizza i pendolari di tutti i danni che questi subiscono, c'è una strategia industriale.

