

## **Ferrovie dello Stato: se la concorrenza inizia a premere** - A.Giurcin - chicago-blog - 18-02-10

Il trasporto ferroviario sta conoscendo una grande evoluzione negli ultimi anni. Il completamento della linea ad alta velocità ha permesso di collegare Roma e Milano in meno di tre ore a partire dallo scorso dicembre.

È di ieri un articolo interessante comparso sul Corriere della Sera che analizza la situazione di Trenitalia e le problematiche riscontrate nel corso del primo mese e mezzo di attivazione del nuovo servizio ad alta velocità.

L'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti, ha annunciato che a partire dal prossimo marzo verrà riformulata l'offerta di FrecciaRossa sulla Milano-Roma e sulle altre tratte ad alta velocità. L'incremento dell'offerta dal dicembre scorso è stato del 40 per cento, ma il load factor è sceso costantemente. Attualmente viaggiano sulla rete ad alta velocità sempre più treni di Trenitalia, ma sempre più vuoti. Questo è possibile perché il monopolista vuole occupare tutta l'offerta in vista dell'entrata di NTV, operatore privato, che inizierà il servizio il prossimo anno. Questa strategia è una tipica barriera all'ingresso operata da parte dell'operatore monopolista, che in questo caso è pubblico. Nell'articolo, dove si riprendono le parole dell'AD di FS vengono lanciate pesanti accuse ad Alstom, il primo produttore europeo di treni ad alta velocità. Infatti circa il 70 per cento di tutti i treni AV circolanti in Europa sono stati costruiti da Alstom, che è stata anche l'azienda che ha lanciato il TGV insieme a SNCF.

A questo punto, dopo aver letto l'articolo del Corriere ci si può porre alcune domande. In primo luogo, Moretti parla come amministratore delegato FS o come capo di Trenitalia?

Rimane, infatti, irrisolta la separazione tra RFI, gestore della rete e Trenitalia, operatore monopolistico nell'alta velocità ferroviaria. Entrambe le società sono controllate al 100 per cento da Ferrovie dello Stato, delle quali Moretti è amministratore delegato.

Perché Trenitalia non si lamenta con RFI per i problemi della rete ferroviaria piuttosto che con Alstom? In caso di problemi sulla linea ferroviaria Trenitalia dovrebbe esporre le problematiche a RFI, la quale potrebbe poi rifarsi su Alstom.

Se un treno su sette è in ritardo per colpa di Alstom, quali sono le cause di oltre l'80 per cento dei ritardi di Trenitalia?

La società ferroviaria ha il problema dei treni vecchi, dato che non acquista convogli ad alta velocità da anni. Non è un caso che "entro fine luglio", secondo quanto riportato dallo stesso Moretti vi sarà una gara per comprare nuovi convogli ad alta velocità.

Quel che meno preoccupa l'AD di FS è il dato sulla puntualità del servizio FrecciaRossa: il 90 per cento risulta essere in orario. Questo indice di puntualità sarebbe accettabile se la misurazione del ritardo fosse uguale a quella attuata negli Paesi dell'Unione Europea.

In Italia è in ritardo un treno se arriva entro il "quarto d'ora accademico", mentre in tutta Europa si considera ritardo se il treno arriva in stazione oltre i cinque minuti.

Ai ritardi si lega anche la questione rimborsi. In Italia ormai è impossibile ricevere un rimborso perché è considerato rimborsabile il biglietto per un treno che ha un ritardo superiore all'ora. In Spagna il ritardo massimo accettabile è di cinque minuti.

Questa concezione di ritardo all'italiana è davvero preoccupante, così come sono preoccupanti le accuse lanciate contro i francesi di Alstom.

L'ultima domanda da porsi è questa: perché tutto questo odio verso i francesi? Il TGV forse non era uno dei migliori treni in circolazione? E perché nella stessa Francia i ritardi sono molto inferiori e non si computa il quarto d'ora accademico?

In realtà si comprende meglio tutto questo da una frase dell'amministratore delegato di FS, il quale sarcasticamente ha affermato che NTV "ha però affidato ad Alstom la produzione di nuovi treni veloci. Speriamo che siano più affidabili dei nostri, altrimenti la sfida neanche inizia".

Le parole di Moretti sembrano indicare una cosa: la concorrenza inizia a premere Ferrovie dello Stato.