

Treni, l'orario che non c'è. Fs, impossibile acquistare biglietti per la lunga e media percorrenza

ROMA - "Sconto del 60% per chi sceglie il treno, dall'Italia e dall'estero, per andare a votare". Ma il treno potrebbe non esserci. Per acquistare un biglietto bisognerà aspettare l'8 giugno, quando verrà diffuso il nuovo orario ufficiale di Trenitalia. Fino a quella data, è impossibile organizzarsi per chi deve partire per lavoro o, vista la stagione, per andare in vacanza. E chi in queste ore deve inviare una caparra, magari per fermare una stanza d'albergo, rischia di inviarla "a perdere" perché - dopo l'8 giugno - potrebbe non trovare un treno che risponda alle sue necessità. Per non parlare di chi ha bisogno di prenotare in anticipo, oltre che il treno, anche un traghetto, un aliscafo, un volo aereo, giocando con le coincidenze. Un incastro impossibile.

In questi giorni l'offerta delle Ferrovie dello Stato lascia un po' perplesso chi cerca "il solito treno", quello che ha sempre preso per gli abituali spostamenti di lunga o media percorrenza: improvvisamente, è diventato fantasma, visto che al momento sono in vendita solo la metà dei biglietti previsti con l'orario estivo che entrerà in vigore fra dieci giorni. "Attenzione - si legge nella sezione del sito dedicata all'acquisto online - alcune offerte potrebbero non essere al momento disponibili in quanto, per motivi di ordine tecnico, sono attualmente in vendita circa la metà dei biglietti dei treni a media e lunga percorrenza previsti nel nuovo orario, in vigore dal prossimo 14 giugno".

"I biglietti per l'intera offerta saranno disponibili nei prossimi giorni: pertanto - conclude l'annuncio - qualora non riusciate a trovare al momento l'offerta che vi interessa, vi invitiamo a riprovare successivamente". Il che significa che c'è il 50% di possibilità di non avere il treno per andare in vacanza, o per tutte le altre esigenze di mobilità. Un'anomalia che va avanti dal 30 aprile, quando era stato caricato solo il 43% dell'offerta disponibile.

I motivi di questo disservizio vanno rintracciati in tre parole, "servizio ferroviario universale" ovvero, al pari di acqua ed elettricità ad esempio, di pubblica utilità. Servizi per i quali Stato e Regioni sborsano soldi, per mantenere le tariffe basse anche nel caso siano in perdita, come per i treni a lunga percorrenza o altri "a domanda debole" che, tradizionalmente, non vedono quasi mai vagoni pieni e per i quali il biglietto non copre i costi di servizio. Ben diversi dai treni di mercato, come il Pendolino, totalmente gestiti da Ferrovie e per i quali non c'è stato alcun problema.

Ma i soldi, stavolta, hanno impiegato un po' più del dovuto ad arrivare. La Finanziaria ha autorizzato la spesa di 480 milioni - da dividere tra le Regioni - per 2009, 2010, 2011, per il rinnovo dei contratti con Trenitalia. Quindi si parla dei treni regionali. Poi le Regioni si accordano con Trenitalia per il servizio.

Per quanto riguarda i treni a lunga percorrenza, ci sono quelli di mercato, redditizi come il Pendolino e per i quali Trenitalia non prende un soldo di finanziamento, paga il pedaggio a Rfi per i binari e stabilisce orari e prezzi. Poi ci sono quelli che riguardano il servizio universale: si parla di circa 100-150 treni, per i quali il costo del servizio non è coperto dal prezzo dei biglietti. E qui, quali e quanti treni e che tipo di servizio fornire, lo stabilisce lo Stato, nella veste di committente di Trenitalia.

Lo Stato, attraverso la Finanziaria e altri strumenti, ha stanziato circa 206 milioni di euro per il servizio del 2009, sulla base dell'elenco fornito dalla società. Per ogni treno vengono fatti storia e bilancio, e

illustrati costi e ricavi. A quel punto, il ministero delle Infrastrutture e trasporti e quello dell'Economia devono operare delle scelte tra i vari treni elencati. Insomma bisogna decidere, fra quelli palesemente in passivo, quali finanziare.

Stavolta la decisione ha avuto bisogno di troppo tempo. Solo nelle ultime ore il governo ha dato via libera. Con la corsa contro il tempo da parte dei tecnici di Trenitalia per inserire il nuovo orario nei sistemi informatici di tutta la rete commerciale. Orario che tuttavia potrebbe riservare qualche brutta sorpresa, visto che non sarà identico al precedente.

Intanto l'Antitrust ha segnalato a governo e Parlamento l'urgenza di "una distinzione chiara tra il servizio ferroviario universale e i servizi di mercato redditizi, aperti alla concorrenza". Secondo l'Autorità per la concorrenza, occorre una distinzione più chiara tra i due tipi di servizio. "L'opacità regolamentare può indurre Trenitalia a segmentare artificiosamente la domanda dei viaggiatori, forzandola all'acquisto di servizi a prezzo libero laddove dovrebbero essere forniti servizi universali". Come a dire: cambiando alcuni orari, il passeggero potrebbe trovarsi di fronte alla fastidiosa alternativa di prendere un treno che rientra nel 'servizio universale', ma ad orari improbabili, oppure un più comodo Pendolino, ma a prezzo libero e ben più salato. E i viaggiatori italiani dovranno aspettare altri tre giorni per salire sul loro treno dei desideri. Nella speranza che non vada all'incontrario.

