

Genova. Trasporto ferroviario: le decisioni di Trenitalia dopo la rottura delle trattative con la Regione sul contratto di servizio

Il contratto di servizio è scaduto a dicembre 2007 e le risorse disponibili sono insufficienti. Con i corrispettivi pubblici fermi da quasi 10 anni, la perdita annuale di Trenitalia in Liguria, per il trasporto regionale, è di 32 milioni di euro: un “rosso non più accettabile che, vista la posizione della Regione, costringe Trenitalia a ridurre alcuni servizi già dal prossimo 14 giugno e, a settembre, a recedere dall’integrazione tariffaria con AMT a Genova - spiega Giancarlo Laguzzi, direttore della Divisione passeggeri regionale di Trenitalia -. Dal 1° luglio, poi, non saranno più validi gli abbonamenti mensili agevolati”.

Laguzzi ha incontrato i giorni scorsi a Genova i rappresentanti dei pendolari per illustrare la posizione della società dopo la rottura delle trattative sul contratto di servizio decisa dalla Regione. Un caso particolare, nel panorama italiano, visto che nel frattempo altre Regioni hanno già sottoscritto accordi sulla base del catalogo di Trenitalia, di durata non inferiore a sei anni, rinnovabili di altri sei, come previsto dal “decreto incentivi” varato a febbraio dal governo.

Laguzzi ha ricordato il ricorso al catalogo dei servizi “come strumento negoziale di trasparenza, che consente di separare le responsabilità tra chi programma i servizi e chi li fornisce, stabilendo con chiarezza i prezzi di ogni servizio secondo parametri certi ed evidenti. La formula del catalogo, inoltre, applica condizioni e prezzi uguali in tutta Italia, definendo questi su basi inferiori ai costi correnti ed accollando così a Trenitalia ogni rischio d’impresa. In pratica si chiede di riconoscere meno di 15 centesimi di euro per passeggero-km, un importo nettamente inferiore ai 19,8 riconosciuti alle ferrovie tedesche e ai 21,8 che lo stato francese paga a SNCF”.

In generale, sul fronte del trasporto regionale, parte fondamentale del servizio universale, sono stati stanziati dall’esecutivo 480 milioni di euro, di cui 430 per le Regioni a statuto ordinario e 50 per quelle autonome. “Con questa disponibilità – ha sottolineato il manager FS - Trenitalia si impegna a ridurre i costi di produzione del 9%, razionalizzando e puntando alla maggiore efficienza consentita dal catalogo. Alle Regioni, in cambio, si chiede di aumentare l’offerta del 2,5 – 3% o di aggiungere risorse proprie per coprire la differenza residua tra la disponibilità finanziaria e il prezzo dei servizi acquistati. Strumenti operativi i contratti di servizio 6 - 6, che permettono a Trenitalia di attivare un piano di acquisti di nuovi treni ripartiti tra le regioni tenendo conto esclusivamente della situazione economico-finanziaria e non del valore di ogni singolo contratto o della quantità dei servizi”.

La chiusura degli accordi, destinati a garantire una miglior mobilità per centinaia di migliaia di clienti, è ormai in stato di avanzata evoluzione in molte regioni. Già sottoscritti i contratti di servizio per le province autonome di Trento e di Bolzano, per la Regione autonoma del Friuli Venezia Giulia e per Campania, Umbria, Puglia, Toscana, Molise e Marche. Pronte a sottoscrivere, poi, Basilicata e Lazio, mentre per le restanti regioni sono in corso trattative. Fanno eccezione l’Abruzzo, dove le intese si sono stoppate in seguito alle priorità imposte dal dopo-terremoto, e l’Emilia Romagna, che ha un contratto in corso. Val d’Aosta, Sardegna e Sicilia, infine, sono ancora regolate da un contratto con il Ministero dei Trasporti.

E in Liguria? “Intanto – ha spiegato Laguzzi – bisogna precisare che tutte le regioni che hanno firmato o che hanno già approvato il testo definitivo, prevedono la conferma o l’aumento delle precedenti offerte e importanti programmi di rinnovo del parco mezzi. Per citare un caso, in Toscana è già in programma l’acquisto di 26 nuovi treni per potenziare la flotta regionale. Tutte hanno condiviso un testo uniforme nelle regole e prezzi identici, sulla base degli accordi presi a suo tempo in sede di Conferenza delle Regioni. La Liguria, invece, non è disponibile a mettere a disposizione risorse adeguate ai costi dell’attuale offerta: le differenze sarebbero di circa 2,1 milioni di euro in meno nel 2009 e di 6,5 nel 2010. La Regione inoltre chiede a Trenitalia 60 milioni di euro di autofinanziamenti per rinnovare la flotta, ritenendo insufficienti i 35 proposti e, infine, si dichiara indisponibile a finanziare il costo dell’integrazione tariffaria, nonostante le precedenti ripetute assicurazioni su un contributo di un milione di euro. L’anno scorso abbiamo rimandato le decisioni, ma ora non è più possibile continuare così. Per contenere i nostri costi, quindi, dal 14 giugno, saranno ridotti i servizi di sette treni, a luglio non saranno più validi gli abbonamenti agevolati, per i quali non riceviamo alcuna compensazione e dal primo settembre finirà l’integrazione tariffaria con AMT, a Genova”.

“Servono ulteriori sforzi anche sul fronte degli incrementi tariffari” ha aggiunto ancora Laguzzi, ricordando che le tariffe di abbonamento sono ferme dal 2004, mentre quelle di corsa semplice dal 2007. “Se la Regione vuole tenerle ferme, per assicurare l’equilibrio economico del contratto occorreranno altre risorse. E se si vorrà migliorare il servizio si dovrà ricordare che questo è fortemente legato alla logica del catalogo: più qualità significa disponibilità a sostenere una maggiore spesa. E Trenitalia non garantirà servizi a livelli di corrispettivi non adeguati”.

