

**Treni, lo scandalo tariffe non c'è. Si paga di più perché si ha di più. I rincari hanno una logica: se vogliamo che il servizio migliori dobbiamo anche accettare di sostenerne parzialmente i costi**

Come era facile prevedere, l'aumento delle tariffe ferroviarie è stato accompagnato da polemiche. E d'altra parte è comprensibile che chi fa quotidianamente i conti con inefficienze di vario genere sia irritato dinanzi a un ulteriore incremento dei prezzi. La risposta di Trenitalia è che le novità riguardano le tratte «a mercato» (quelle non sovvenzionate dallo Stato, insomma) e che, per giunta, i biglietti italiani restano tra i più convenienti d'Europa. Qualche anno fa ciò era senza dubbio vero, ma oggi la situazione è più complicata e se le associazioni dei consumatori non condividono questa tesi di Trenitalia è anche perché un raffronto è difficile in presenza di una selva di offerte e tariffe diversificate. Il problema di fondo, però, è un altro: ed è che è arduo capire se i nuovi prezzi siano giustificati dato che quello ferroviario non è un mercato. Questo significa che mentre sono del tutto leciti gli aumenti decisi da un privato sottoposto a concorrenza, qui le cose sono diverse, poiché non esistono vere alternative al treno di Stato. Un viaggiatore scontento può solo decidere di restare a casa, oppure usare l'automobile o prendere l'aereo (ma, in questo caso, passa quasi sempre dal monopolio ferroviario a quello di Alitalia). Gli stessi raffronti internazionali non dicono granché. Nel suo accurato lavoro di monitoraggio sul trasporto aereo e ferroviario, qualche mese fa l'economista Andrea Giuricin ha paragonato le tariffe del Tgv francese della rotta Parigi-Marsiglia e quelle del corrispettivo italiano Roma-Milano, evidenziando come i prezzi francesi non fossero più alti di quelli applicati da noi. Ma anche questa analisi non dice tutto, perché - come lo stesso Giuricin sottolinea spesso - il biglietto copre solo una parte dei costi del viaggio, dato che tanto in Italia come in Francia il trasporto ferroviario riceve cospicui sussidi statali. È quindi evidente che l'aumento dei biglietti ha una sua logica, dato che tende a spostare l'onere del finanziamento delle Fs dal contribuente all'utente, ossia dal cittadino qualunque al consumatore del servizio. Sarebbe però necessario che esso fosse accompagnato da riforme ben precise: nel segno delle liberalizzazioni. È infatti indispensabile che si proceda alla scomposizione di Rfi e Trenitalia (che attualmente fanno parte di Ferrovie dello Stato Holding), e che quindi si dividano i destini della società che gestisce le infrastrutture (i «binari», per capirsi) e di quella che si occupa dei servizi (i «treni», insomma). Bisogna che al più presto la rete sia davvero indipendente e per raggiungere in maniera compiuta questo obiettivo sarebbe opportuno mettere in cantiere una privatizzazione di Trenitalia, anche al fine di allontanare ogni sospetto di un trattamento di favore da parte di Rfi. Entro un quadro liberalizzato in cui siano presenti più aziende (basti pensare che nel Regno Unito la prima società di trasporto ferroviario controlla solo il 20% del mercato), i diritti dei viaggiatori sarebbero molto meglio tutelati, e non solo perché ogni impresa che volesse aumentare le tariffe rischierebbe di perdere clienti. C'è pure un problema di qualità, perché al di là dei differenti costi bisogna sempre tenere presente che lo standard dei servizi ferroviari italiani resta molto basso. Tanto per fare un esempio, sono veramente irragionevoli le regole secondo cui un biglietto per un viaggio ad alta velocità è parzialmente rimborsato solo nel caso in cui il ritardo sia ben di mezz'ora (e anche in tale circostanza è necessario che le ferrovie stabiliscano di essere loro all'origine del disagio). Se vogliamo che il trasporto ferroviario migliori, può anche essere opportuno che i prezzi dei biglietti aumentino: e che l'onere di sostenere il servizio gravi giustamente su chi l'utilizza. Ma perché l'entità di questo aggravio non sia spropositata e la qualità del servizio reso (tempi di percorrenza, confort, frequenza dei viaggi) sia all'altezza dei costi accresciuti è indispensabile che si proceda ad aprire il mercato. È sulla rampa di lancio la Ntv di Montezemolo, ma bisogna creare spazi che inducano altri ad investire o soggetti stranieri a venire da noi. Bisogna riconoscere alla gestione di Mauro Moretti di avere saputo sfidare Alitalia in uno dei mercati più succosi: il collegamento tra Milano e Roma. Ora bisogna però porre le premesse perché ci sia chi abbia la possibilità

di sfidare pure Trenitalia: così da indurre tutti a servire al meglio (nel rapporto tra qualità e prezzi) quanti usano il treno.

