

## **Ferrovie & concorrenza** La cuccetta non piace a Trenitalia. Tagli ai treni notturni che non rendono più.

Moretti risparmia in vista della sfida con i privati sull'Alta velocità. Ma il bando crea polemiche

D'ora in poi, sui treni notturni, tutti in piedi pigiati come sardine. Se va bene, notti in bianco sui sedili. Così sul collegamento ferroviario Milano-Crotone, così su altre tratte tra le principali città del Nord e Roma, a causa della soppressione di molte cuccette e vagoni letto. E non ci sarà più traccia dei treni straordinari a lunga percorrenza, quelli che circolano a ridosso delle feste. La "novità" sarà praticamente ufficiale dall'1 dicembre, con il nuovo orario di Trenitalia: poche settimane, e sui binari italiani ogni notte correranno quasi 100 carrozze in meno (scenderanno da 257 a 158). Per quelle che restano meglio incrociare le dita, visto che Ferrovie dello Stato ha rescisso il contratto con Railservice International, la società che aveva in appalto la manutenzione dei treni notturni e che ha aperto la procedura di mobilità per 86 dipendenti. D'altronde, che le attenzioni dell'amministratore delegato Mauro Moretti fossero molto concentrate sull'Alta velocità lo si sapeva da tempo. E l'imminente sbarco dei privati alimenta ulteriori preoccupazioni. Per esempio, Frecciarossa dovrà fare i conti sulla tratta Milano-Roma con 11 supertreno Italo del gruppo guidato dal tandem Montezemolo-Della Valle. Così la sfida non sarà più solo con Alitalia. Il 3 ottobre Moretti è salito in Piemonte per magnificare i nuovi collegamenti Torino-Milano in alta velocità. Ma a rovinargli la festa c'erano altri lavoratori "notturni" ora al centro di una vertenza sindacale. E cioè quelli della Servirail, il braccio italiano della multinazionale francese Newrest-Wagon Lits che gestisce (associata alla Wasteels International di Montecarlo) il servizio degli stewards sui treni notturni nazionali e su quelli internazionali per la Francia. Un appalto triennale da quasi 106 milioni, scadenza a giugno del 2012. Con una mossa a sorpresa Trenitalia ha stracciato il contratto in anticipo per creare la Tvt, una joint-venture al 50 per cento con il colosso francese Veolia, alla quale affidare la gestione dei collegamenti notturni con Parigi. Ma non è finita. Novità arrivano anche per i collegamenti notturni nazionali, oggi sempre Servirail. Verrà infatti organizzato un nuovo bando comunitario per l'accoglienza sulle carrozze (le 158 vetture letto), con un appalto della durata di soli due anni da 50,1 milioni totali. Con la previsione che l'oscillazione in più o in meno del numero delle carrozze non debba superare il 20 per cento. Il taglio del servizio sfiora quindi i due quinti della flotta, a fronte di una diminuzione delle risorse più contenuta: 25 milioni all'anno, contro i 35,3 della precedente gestione. Risultato, per i 483 dipendenti di Servirail e i 215 di Wasteels è a rischio il benservito: licenziamento collettivo, e nessuna certezza di essere riassorbiti. Ma allora che fine farà il cosiddetto servizio universale, dove i treni notturni contano per l'80 per cento, e per il quale lo Stato ha girato a Fs 110 milioni all'anno tra il 2009 e il 2011? Di certo verrà tagliato. Per adesso non si ha notizia dei fondi previsti per il 2012, ma si sa che il portafoglio sarà alleggerito e quindi anche il servizio verrà ridotto. Dunque, meno treni. Il ministro Altero Matteoli rompe il silenzio solo per assicurare una mediazione. Peccato che non si capisca su quali basi, dato che in questa storia i conti non tornano. Fonti delle Fs sottolineano che i treni notturni sono ormai un ramo secco non più remunerativo: nel 2010 i viaggiatori sono stati 5 milioni 571 mila, con un crollo del 25 per cento. A Servirail dubitano perché sulle loro tratte, quelle nazionali tirreniche, si è avuta una crescita dei passeggeri del 12,2 per cento (con quasi 1,5 milioni di passeggeri), anche se è vero che quest'anno, fino ad agosto, il traffico sui treni notturni si è ridotto di quasi un quarto, ma solo perché sono diminuite le corse: oltre 7 mila in meno. «Abbiamo i rapporti di servizio validati dal personale di Trenitalia», assicura Mauro Fioretti, responsabile del controllo di gestione di Servirail. Trenitalia, d'altra parte, ha detto più volte che il core business futuro non saranno i treni sostenuti dai fondi pubblici, ma quelli soggetti alle regole del

mercato, vale a dire i Frecciarossa e i Frecciargento. E dal 2014, con un investimento da 1,5 miliardi, cominceranno a sfrecciare a 340 chilometri all'ora gli Etr 1000. Resta anche da chiarire, secondo la Cgil, come vengano davvero utilizzati gli stanziamenti pubblici, dato che il nuovo bando di gara riguarda anche alcune tratte internazionali per l'Austria, che non rientrano nel servizio universale. Quanto alla remunerazione, come osserva Marco Ponti, docente di Economia dei trasporti al Politecnico di Milano, «è vero che i collegamenti ferroviari tra il Nord e il Sud costano molto di più del trasporto aereo, ma non è mai stata fatta un'analisi su quali sono i treni che meritano davvero un sussidio. Non conviene a nessuno, né allo Stato, né alle Regioni, né alle Fs. E Trenitalia si comporta come un'impresa privata, quando in realtà è una società pubblica». Grazie a risorse statali negli ultimi dieci anni è stata ristrutturata tutta la flotta delle carrozze letto: 220, con interventi da 300 a 400 mila euro per ogni vettura. Ma oggi ne circolano solo 10, mentre quelle di ultima generazione, le Excelsior, sono abbandonate nei parchi ricovero, tra Lecce, Reggio Calabria, Bari e Roma. E a Roma cosa farà Trenitalia con l'ingresso sul mercato del super-treno concorrente Italo? «La verità è che siamo vittime di una guerra commerciale», dice Angelo Mazzeo, sindacalista Cgil e steward di Servirail, «con il nuovo polo logistico di Roma, previsto dal bando di gara per le cuccette notturne, tutti i treni a media e lunga percorrenza verranno fatti morire e nascere nella Capitale. Non ci saranno più treni diretti da Nord a Sud e viceversa. Un meccanismo che, attraverso la vendita di biglietti integrati, permetterà a Trenitalia di occupare tratte dell'alta velocità a svantaggio di Ntv». AL CINE CON LUCA «Il nostro wi-fi non cadrà». La promessa della Ntv di Montezemolo&C di garantire un collegamento stabile con Internet mentre si viaggia sui suoi treni grazie alle antenne paraboliche montate sulle carrozze, ha la malizia della sfida verso Fs, dove il wi-fi presenta qualche discontinuità. Ma non sarà l'unica novità del servizio privato di alta velocità: nelle immagini qui sotto, la carrozza-cinema, con prime visioni sulle tratte nonstop grazie a schermi ad alta definizione, e il salotto di Casa Italo, cioè il punto di riferimento per i viaggiatori in ogni stazione toccata (progettazione: Studio Boeri). Il nuovo treno sarà presentato al pubblico il 30 novembre, a Savigliano.

