

Alle Ferrovie servono solo Rfi e Trenitalia

Il confuso processo di passaggio delle Ferrovie dello Stato, da azienda autonoma a ente pubblico economico per approdare infine ad holding, ha prodotto un mostro, con un'unica regia, che è alla base della deriva della rotaia italiana. Ferrovie dello Stato italiane spa ha il 100% di otto società (Rfi, Trenitalia, Italferr, Ferservizi, Fs-Sistemi urbani, Fs-Logistica, Fercredit, Busitalia), e il 59,99% di due partecipate ("Grandi Stazioni", con Benetton, Caltagirone, Pirelli e SnCF e "Centostazioni", con Save dell'Aeroporto di Venezia, a cui sono stati assegnati gli impianti per 40 anni). Trenitalia, abbandonata la rete di vendita decentrata delle agenzie commerciali merci e viaggiatori nelle regioni e all'estero, ha istituito tre divisioni nazionali (Passeggeri nazionali ed internazionali, Passeggeri regionali, Cargo) e acquisito partecipazioni in società tedesche (Tx- Logistik per le merci e Netinera per i viaggiatori) e in una decina di società nazionali ed estere, in pratica limitando il suo campo d'azione alla sola Alta Velocità per il servizio viaggiatori e ai soli treni completi per quello merci. La proliferazione di tante società (tutte con consigli di amministrazione che vanno da 11 a 3 componenti e collegi sindacali da cinque a tre membri), lungi dal produrre l'aumento dei prodotti del traffico grazie a una gestione manageriale di stile privatistico e, soprattutto, dall'avviare la riconversione modale a favore della rotaia (obiettivi dell'impresa che dal 1905 ha la missione di promuovere "il trasporto di persone e cose", garantendo all'economia nazionale la competitività della rotaia come contributo alla catena logistica italiana) ha prodotto il topolino del ritiro dal mercato, merci e viaggiatori, inventando la filosofia del servizio universale a carico dell'erario. No, l'economia del Paese non ha bisogno di tante società, che hanno finito per portare al grave deterioramento qualitativo del servizio ferroviario, peggioramento grave per i passeggeri e gravissimo per le merci, non avvertito dal grande pubblico dei viaggiatori, ma a cui sono molto sensibili spedizionieri, porti e imprese (tutte le imprese, perché i costi di trasporto incidono direttamente sull'unità prodotta). Per l'economia nazionale sono necessari, e sufficienti, due soli strumenti, con distinta responsabilità. 1- Un'azienda di Stato (sì, un'azienda autonoma come erano le Fs), in cui ricondurre tutte le attività di carattere infrastrutturale e di produzione dell'intera rete, anche quelle legate allo sfruttamento commerciale delle stazioni, che deve essere finalizzato alla valorizzazione e all'arricchimento dei servizi complementari per i viaggiatori, sganciandolo dalla sola logica speculativa rivolta al consumatore, introdotta da Grandi Stazioni e Centostazioni. 2- Una società di trasporti, in cui ricondurre tutte le attività commerciali (marketing, informazione, promozione, vendita, assistenza post-vendita), idonea a organizzare la vendita del prodotto treno, sia per le merci che per i viaggiatori, con una visione multimodale, tornando all'impostazione promozionale propria di un'impresa orientata al mercato, nazionale ed estero, quale l'aveva progettata Mauro Ferretti e portata a compimento da Giuseppe Pinna. Tutte le altre società e tutte le partecipate non servono: costituiscono solo un pesante fardello e un enorme spreco che il Paese non si può permettere. È ancora attuale la missione affidata nel 1905 da Giolitti alle Fs "Trasporto di persone e cose"? Rientra nella missione andare a Praga per risanare le stazioni della Repubblica Ceca quando si chiudono stazioni e linee della rete nazionale? Rientra nei compiti delle Fs utilizzare Italferr (società di progettazione ferroviaria) per operare sul mercato internazionale quando viene trascurata l'attività sugli impianti italiani? Rientra nell'interesse del Paese acquisire dalle Ferrovie Tedesche Db, con finanziamento pubblico, la partecipazione in Netinera (trasporto regionale in Germania) "per consolidare la presenza sul mercato internazionale dove già opera con TX-Logistik nel trasporto merci", quando il trasporto regionale italiano è stato ridotto come sanno bene non solo i pendolari ma tutti i viaggiatori? La stessa acquisizione, a carico dell'erario, di Tx-Logistik quale attinenza ha con l'obiettivo della riconversione modale a favore della rotaia?