

Con i treni regionali in orario si privatizza meglio. L'Ad di Fs, Renato Mazzoncini, delinea il nuovo piano di investimenti: non solo alta velocità ma maggiori risorse sul trasporto regionale

L'appuntamento cruciale è fissato per il 2017. In vista della privatizzazione del gruppo il trasporto regionale dovrà cominciare a correre, come non ha mai fatto fino ad ora.

La ricetta per rimettere i treni regionali sui giusti binari è una sola: maggiori investimenti.

Renato Mazzoncini è alle prese con il nuovo piano industriale e sul suo tavolo oltre al mandato ricevuto deve recepire le indicazioni del governo che è impegnato a rilanciare il Tpl.

In questi giorni l'Ad di Fs ha incontrato le associazioni dei consumatori esponendo alcuni punti del piano e fra questi c'era lo sviluppo del traffico locale, anche con l'integrazione ferro-gomma. I numeri ufficiali in effetti sottolineano il cambio di marcia: sui regionali Fs (esclusa Trenord quindi) crescono viaggiatori, ricavi, investimenti, puntualità e indici di gradimento.

Gli investimenti della divisione Passeggeri regionali di Trenitalia previsti per il 2016-2020 sono di 2,174 miliardi e si aggiungono alle maggiori spese sostenute nell'ultimo biennio per nuovi treni (233 in 26 mesi) e ammodernamenti. Il capitale immobilizzato (investimenti al netto degli ammortamenti) aumenta di 702 milioni in tre anni a 5,216 miliardi (a fine 2016). La puntualità reale registrata (con ritardi sotto i 5 minuti) è salita in marzo al 92% delle corse dall'84,8% di fine 2014 e i guasti bloccanti si sono quasi dimezzati al 22,6%, così come le cancellazioni causa Trenitalia, scese allo 0,4% dallo 0,9%.

Nei primi due mesi di quest'anno i ricavi da passeggeri (1,6 milioni di persone, il 30% dei 5 milioni di pendolari, dice Fs) sono saliti del 4% dal gennaio-febbraio 2015 e questo, è scritto, è dovuto «all'aumento dei passeggeri dello 0,52% riferibile al miglioramento della performance e a una sistematica lotta all'evasione».

Le stime, che anticipiamo, sul bilancio 2015 danno ricavi da biglietto cresciuti del 2% dal 2014 a 830 milioni, ricavi da contratti di servizio con le Regioni scesi dello 0,3% a 1,669 miliardi, utile netto salito del 9% a 156 milioni. Nel complesso, i regionali coprono oltre la metà del fatturato di Trenitalia (54% nel 2014).

«Ci stiamo concentrando sul trasporto regionale perché i pendolari abbiano un servizio come chi viaggia sull'Alta velocità - dice Orazio Iacono, direttore della divisione Passeggeri regionale -. Nei primi 80 giorni di quest'anno stiamo registrando una performance di puntualità straordinaria e le cancellazioni stanno diminuendo ».

I dati presentati da "Demoscopica Izi" sembrano dar ragione a Iacono: la soddisfazione dei passeggeri dichiarata (fonte: società demoscopica Izi) è salita al 68% per la puntualità (cinque punti più del 2012), al 66% per la pulizia (dal 50%), al 79% per il viaggio nel complesso (dal 72%).

A fronte della crescita della soddisfazione dei passeggeri rimane una percentuale ancora molto alta di insoddisfatti: «Siamo consapevoli - afferma Iacono - che il settore è ancora in sofferenza ma da qualche mese abbiamo svoltato. La puntualità al 92% è migliore dei regionali di Francia, Baviera, Regno Unito. Ma non basta, dobbiamo continuare a rinnovare la flotta. Abbiamo in arrivo 210 treni nel triennio 2016-2019, quest'anno ne consegneremo 87, ma ne servono 500».

Per quanto riguarda la maxi gara partita su questi 500 le offerte sono attese il 5 aprile. Il problema restano le Regioni che hanno pochi soldi da investire sui treni regionali. «Ma dalle regioni abbiamo incassato crediti per circa 300 milioni negli ultimi mesi - dice Iacono -. Abbiamo recuperato la Calabria che aveva un debito verso di noi di 150 milioni e l'ha annullato. Così possiamo investire anche lì. Con la Campania stiamo rientrando su 170 milioni. Il Lazio aveva un debito di circa 300 milioni, non l'ha più e investe». Con

le Regioni Trentitalia sta discutendo i contratti ponte per allungare gli accordi in corso, visto che le gare non partono o vanno deserte. Ne sono stati firmati sei e tre sono in negoziazione. «Ne traggono beneficio anche i pendolari - dice Iacono - perché questo favorisce gli investimenti in nuovi treni». I prezzi dei biglietti possono salire».

