

25 marzo 2014 14:55

## I buoni bilanci delle Ferrovie dello Stato. Sfatiamo il mito di un monopolista e maltrattatore di pendolari

di [Vincenzo Donvito](#)

Sono alcuni giorni che al centro dell'attenzione mediatica -piu' del solito- c'e' l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti, che ha minacciato le dimissioni in caso si procedesse, nell'ambito della cosiddetta spending review, ad una riduzione del suo attuale stipendio di 850.000 euro, allineandolo a quello del Presidente della Repubblica, individuato come tetto massimo per tutti i manager di Stato, cioe' 239.181 euro.

Attenzione mediatica che l'a.d. Moretti cerca di spostare sul fatto che ha preso in mano un'azienda quasi al collasso e l'ha rivitalizzata... e per questo vuole essere premiato.

A noi sembra assurdo anche il livello di remunerazione del Presidente della Repubblica, ma non e' su questo che vogliamo concentrarci, bensì su due aspetti poco considerati della managerialita' dell'attuale gestione delle Ferrovie dello Stato, il trasporto locale e la concorrenza. Nel primo caso ringraziamo un'inchiesta fatta dal quotidiano "ItaliaOggi" del 25/03/2014 alla cui raccolta di dati e informazioni facciamo riferimento; nel secondo ci rifacciamo ad una recente disposizione dell'Antitrust.

([http://www.aduc.it/comunicato/libero+mercato+concorrenza+impossibile+attuali\\_22067.php](http://www.aduc.it/comunicato/libero+mercato+concorrenza+impossibile+attuali_22067.php))

Nel primo caso, stiamo parlando di un trasporto locale usato ogni giorno da tre milioni di persone, trasporto pagato dalle Regioni a Trenitalia e la cui resa in termini di qualita' e servizi, sembra che lasci molto a desiderare, tant'e' che quattro Regioni -Emilia Romagna, Toscana, Veneto e Abruzzo- hanno deciso di non rinnovare il contratto di gestione con Trenitalia ma promuovere una gara, auspicando che la concorrenza possa dare benefici alla qualita' del servizio. Treni malmessi e spesso sporchi, orari non rispettati, sovraffollamento... situazioni che chiunque abbia preso un treno regionale ha sicuramente vissuto sulla propria pelle. E le Regioni, per mancato rispetto dei contratti siglati, hanno intimato il pagamento di multe, che Trenitalia puntualmente paga ma che, evidentemente, non sono tanto importanti per far si' che i disservizi e la bassa qualita' cambino (1). La risposta dell'a.d. Moretti e' stata che gli abbonamenti costano troppo poco (la meta' rispetto alla Spagna) e che, comunque, per lui il servizio e' migliorato. La ciliegina finale e' nel fatto che gli utenti danneggiati non usufruiscono dei soldi delle multe pagati da Trenitalia perche', come spiega il consigliere regionale veneto Diego Bottaccin, la trafila e' la seguente: "per avere diritto al rimborso bisogna aver tenuto uno o piu' abbonamenti originali e i biglietti vanno presentati materialmente in una biglietteria... che sono quasi tutte chiuse e, quando funzionano, ci sono solo quelle automatiche. Quindi, in una delle rare stazioni in cui ci sono le biglietterie gestite da umani, oltre a raggiungerle bisogna sottoporsi a code di 30/60 minuti. Il rimborso via Internet non si puo' chiedere...".

Nel secondo caso, il gruppo Fs e' stato condannato dall'Autorita' Garante della Concorrenza e del Mercato ([http://www.aduc.it/comunicato/libero+mercato+concorrenza+impossibile+attuali\\_22067.php](http://www.aduc.it/comunicato/libero+mercato+concorrenza+impossibile+attuali_22067.php)) (Antitrust) per abuso di posizione dominante verso i loro concorrenti di NTV (Italo), quasi sempre ostacolati per la fruizione di servizi che il gruppo FS gestisce in regime di monopolio. Ma l'Autorita' ha scelto, invece di comminare sanzioni, di far fede agli impegni del gestore ferroviario per non continuare e reiterare questi comportamenti anti-mercato.

Per cui, le infrazioni delle leggi del mercato che non vengono pagate in soldoni (cosi' come, di conseguenza, gli utenti danneggiati da queste azioni monopolistiche), e i "quattro spiccioli" che l'a.d. Moretti paga per le multe delle Regioni, per le Ferrovie dello Stato sono il prezzo da pagare per potersi vantare dei buoni risultati di bilancio, tutti dovuti alla politica sull'alta velocita'.

Anche a noi piace andare da Firenze a Roma in un'ora e mezza, ma se il prezzo da pagare deve essere il massacro di tre milioni di pendolari, non ci "strapperemmo i panni di dosso" se, invece di un'ora e mezza, ci impiegassimo un'ora e tre quarti... ammesso che sia questo il problema, e non piuttosto una scelta di politiche dovute ad abuso di posizione dominante di mercato. Che, se anche altre Regioni seguissero l'esempio delle quattro che hanno rotto il contratto con Trenitalia, e se l'Antitrust cominciasse ad adeguatamente multare (con magari il legislatore che intervenisse perche' di queste multe ne potessero facilmente usufruire anche gli utenti

finali dei disservizi), forse qualcosa si comincerebbe a smuovere e -sempre forse- l'a.d. Moretti non sarebbe pronto ad andarsene se non gli confermano i suoi 850.000 euro all'anno, ma si darebbe da fare (magari con 10.000 euro al mese.... che non ci sembrano pochi, per uno che -tra l'altro- viaggia gratis sui treni...) per assolvere alle funzioni di servitore dello Stato.

(1) La Regione Marche ha sanzionato Trenitalia per due milioni di euro. Il Veneto per 1 milione e 95 mila euro. Dodici milioni di euro, invece, la Regione Piemonte per un anno di disservizi. Stesso importo -12 milioni- la Regione Emilia Romagna, ma per disservizi spalmati in quattro anni. Solo 664.000 euro la Toscana (che paga ogni anno 250.000 euro a Trenitalia), ma in relazioni alla mancata osservanza degli standard di qualità (carrozze sporche, bagni inagibili, biglietterie automatiche che non funzionano, mancate comunicazioni all'utenza, problemi di riscaldamento o di climatizzazione; 4 mila euro sono anche per la mancata risposta di Trenitalia agli utenti che hanno segnalato disagi). Quindi l'Abruzzo ha multato Trenitalia per 143.518 euro. L'Umbria per 382.000 euro.