

# RIVOLUZIONE PER I TRENI

l'Unità **7**

Domenica 22 febbraio 1998



Il piano per le nuove tariffe. A dettare i prezzi saranno la richiesta del mercato, i servizi e i comfort

## Fs, si riparte dagli aumenti Biglietti più cari del 16% entro il 2000

Negli ultimi giorni da Villa Patrizi, sede del Ministero dei Trasporti e delle Ferrovie dello Stato, si è levato un coro: prima per bocca dell'amministratore delegato di Fs, Giancarlo Cimoli, poi del nuovo presidente, Claudio Demattè e infine del ministro dei Trasporti Claudio Burlando. Tutti concordano: le tariffe ferroviarie italiane sono troppo basse, sono tra le più basse d'Europa, bisogna rapidamente aumentare il prezzo dei biglietti. Ma non bastano una revisione verso l'alto e un allineamento coi nostri partner europei: è necessario anche rivedere i meccanismi che determinano i prezzi, rompere lo schema attuale. Ovvero tanti chilometri di percorrenza, tante lire di costo del biglietto.



Tutto è pronto  
Ma si teme  
la reazione  
dell'opinione  
pubblica

La manovra tariffaria in arrivo si basa su tre capisaldi: a) una maggiore (e, in prospettiva, completa) copertura dei costi per i treni a media e lunga percorrenza; b) autonomia dell'azienda Fs nella ridefinizione e articolazione delle tariffe con un'ottica orientata al mercato; c) aumenti del prezzo dei biglietti vincolati alla riduzione dei costi e ad una migliore qualità del servizio. Cosa cambierà per le

tasche dei viaggiatori italiani? Cominciamo dalla crescita del biglietto, che sarà però differenziata tra treni a media e lunga percorrenza e treni locali e regionali. Per i primi si ipotizza un incremento del 19% in quattro anni (conteggiando il 1997, e l'aumento già fatto di circa il 3%), con una previsione di pareggio tra costi e ricavi nel 2000; per i secondi, un allineamento ai prezzi praticati dalle autolinee e dalle aziende locali di trasporto (su gomma): l'aumento sa-



Il presidente delle Ferrovie dello Stato  
**Claudio Demattè**  
Sambucetti/Ap  
Fiorentino e Colella

### Il «no» di Firenze Ed è rivolta contro lo spezzatino

DALLA REDAZIONE

FIRENZE. Claudio Burlando, il ministro ai trasporti, è all'estero e non tornerà fino a martedì. Ma in questi giorni dovrebbero fischiarci molto le orecchie. A pensarci intensamente, dopo l'annuncio dello spezzatino delle Ferrovie, cioè la creazione di quattro società operative che dovrebbero sorgere dalle ceneri delle attuali cinque Asa (aree strategiche d'affari), sono soprattutto i ferrovieri (35.000) che fanno capo alla divisione che ha la sede direzionale a Firenze, in viale Lavagnini, e si occupa di materiale rotabile e trazione. Sono loro quelli che, nel rispetto della direttiva Prodi, saranno ripartiti tra le nuove società. E se le divisioni operative che ha in mente Burlando riguarderanno trasporto merci, trasporto locale, passeggeri a lunga percorrenza e rete, è ovvio che saranno soprattutto le prime tre ad attingere a piene mani dalla ricchezza dell'Asa fiorentina. È qui che, per dirla con le parole di un altro ministro, Luigi Berlinguer, «c'è il cuore pensante delle Ferrovie». È in quel palazzo a due passi dalla Fortezza da Basso, un tempo definito in gergo «il palazzo del sonno» perché i dipendenti statali non hanno mai goduto di facili consensi, che si sono formate nel tempo grandi professionalità. Progettazione, ricerca, sperimentazione e manutenzione di tutto quello che corre sui binari si fanno a Firenze. Non a caso è in questa città che c'è il progetto per un megapolo tecnologico.

Tra le cinque Asa (oltre a quella fiorentina c'è la direzione nazionale a Milano dei trasporti metropolitani e regionali e le altre tre con sede a Villa Patrizi a Roma) quella di viale Lavagnini rappresenta il cuore della ricerca tecnologica delle Ferrovie. Solo che sembra non avere un futuro. «La direttiva Prodi - spiega il sindacalista della Fil-Cgil, Raffaele Di Benedetto - non dice che dobbiamo spezzettare l'Asa materiale rotabile e trazione. Anzi, parla di una società di manutenzione e dell'ingegneria dei rotabili». E loro, i fiorentini, a questo punto. Ad una società che stia sul mercato dei costruttori e dei riparatori dei treni. Dice la Cgil: «È assurdo pensare che la società del trasporto locale si prenda i suoi ingegneri e le sue officine e così fanno le altre. Perché questo significherebbe portare alla morte quel know-how che ci siamo difficilmente costruiti. Il cervello pensante deve rimanere unito, proprio per essere competitivo in Europa».

E non è solo un discorso di casta tecnologica. Quello che fa l'Asa fiorentina è sicurezza dei treni e per i viaggiatori. Di Benedetto fa gli esempi: «Il primo pendolino 450 fatto solo dalla Fiat non era un granché. Il secondo, il 460, fatto in stretta collaborazione tra gli ingegneri Fiat e i nostri ingegneri era assolutamente migliore. Su un treno siamo capaci di trovare anche 102 difetti e 102 soluzioni». Così come per il primo Etr 500, di cui a Firenze si sono studiati manomenti e disfunzioni. «Certo - dice il sindacalista della Cgil - il problema è che quando hai 20 nuovi treni, se vuoi fare le cose per bene, al massimo ne metti 15 in rete. Fai il rodaggio giusto, cambi i pezzi, li controlli. Se invece la divisione commerciale ne mette 18 in circolazione tutti nello stesso momento, poi gli inconvenienti si moltiplicano». Ed è il caso proprio dell'Etr 500, che l'azienda ha avuto molta fretta di mettere in pista. Il timore è che se questi disguidi accadono adesso che pure c'è una struttura che si occupa solo della sperimentazione e della manutenzione del treno, cosa accadrà quando ogni società penserà al business e al marketing occupandosi lei stessa, e solo per la piccola parte che la interessa, della sicurezza?

M.P.

Silvia Biondi

Una parola che spaventa: «manovra tariffaria». Generalmente si traduce in «stangata generalizzata», perché la manovra è fatta a senso unico. Il piano per le Fs è un po' diverso: prevede certo aumenti dei biglietti, a volte significativi, ma anche sconti. Ma vediamo cosa sta per cambiare per i viaggiatori, e per i contribuenti.

**TRENI A MEDIA E LUNGA PERCORRENZA.** Qui si concentreranno le innovazioni più importanti introdotte dal piano d'impresa di Cimoli, è questa l'area che sarà maggiormente spazzata dal vento del mercato e della competitività. In Europa e altre Ferrovie in questo settore producono già oggi utili d'impresa ed è a quello standard che occorre avvicinarsi raggiungendo innanzitutto il pareggio di gestione. Come? Con una forte riduzione dei costi, le previsioni nel quadriennio 1997-2000 indicano il 25% (accelerando l'automazione, riducendo e spostando il personale) e un aumento tariffario medio del 19%, ovvero del 5% annuo. Determinato in parte dal tasso d'inflazione programmata e in parte da un miglioramento della qualità del servizio offerto (per un 2,5% l'anno). Ovvero: le Fs potranno praticare questo ulteriore 2,5% di sovrapprezzo, se riusciranno a dimostrare di avere ottenuto una migliore e misurabile qualità del servizio. Avranno l'onere cioè di superare

È dal '99 servizi locali alle Regioni

## Supplemento rapido addio

«degli esami» che si terranno a ogni fine d'anno: alla «sessione» del '98 il tema sarà rimborsi più efficienti per i viaggiatori quando il treno ritarda e prenotazioni migliori; a quella del primo gennaio 1999 puntualità, velocità commerciale, età media del materiale, livello di informatizzazione dei punti di vendita. Se le Fs vogliono incassare più soldi devono meritarselo.

**OLTRE I CHILOMETRI.** Sempre per quanto riguarda i treni a lunga percorrenza c'è dell'altro: il parziale sganciamento della tariffa dal criterio chilometrico e l'abolizione del supplemento rapido. Il costo del biglietto sarà determinato, oltre che dal luogo di partenza e di arrivo, anche dalla qualità del servizio sul treno. Su certi tragitti perciò il prezzo potrà aumentare più del 5% l'anno, in altri meno, in altri ancora diminuire. Poniamo che le ferrovie decidano di promuovere la Ancona-Bari perché immaginano di po-

ter avere un numero di passeggeri più elevato: potranno praticare sconti promozionali per allentare la clientela. Oppure la differenziazione del prezzo può basarsi sulla velocità e sulla godibilità del viaggio: andare da Roma a Milano in 4 ore e 25 minuti con un servizio di gior-

nalità di trasporto. Questi cambiamenti sono in larga parte contenuti nel piano d'impresa delle Fs, altri sono indicati negli orientamenti del N.A.R.S. Una sigla impronunciabile che sta per Nucleo Consulenza Attuazione Linee Guida Regolazione Servizi di Pubblica Utilità. Per capirci, l'organismo che consiglia i Ministri

adottare nei servizi pubblici: dai trasporti alle poste, dall'acqua alle telecomunicazioni. Tutti d'accordo dunque sulla necessità di rivedere le tariffe. Eppure dal Cipe tutto tace. L'Istruttoria del N.A.R.S. è pressoché completa, la proposta delle Fs pure e anche il lavoro di revisione dei tecnici del

Ministero è finito. Ma la decisione politica non viene. Anzi, il già previsto aumento del 2,7% è slittato. Perché? Perché di questi tempi non ci si può presentare all'opinione pubblica con la sola e impopolare carta dell'aumento del prezzo dei biglietti. Bisogna anche garantire che la svolta nelle Fs c'è stata davvero, che il servizio mi-

glierà, che i treni sono sicuri e arriveranno in orario, che i costi verranno ridotti. È alla ricomposizione di questo complicatissimo puzzle che il nuovo presidente Demattè, il nuovo Cda e l'amministratore delegato Cimoli sono chiamati a lavorare.

Morena Pivetti

### CHI SALE E CHI SCENDE (borsino dei prezzi al 2000)

	OGGI	2000
<b>MILANO-ROMA</b>		
Eurostar		
1a classe	133.000	da 148.000 a 154.000
2a classe	84.500	da 98.000 a 102.000
<b>ROMA-PESCARA</b>		
Intercity		
1a classe	31.500	diminuisce
<b>MILANO-VENEZIA</b>		
Intercity		
1a classe	66.500	77.000
2a classe	43.500	50.000

Già nel '97 è stato applicato un aumento del 2,7%. L'aumento medio al 2000 sarà del 16%

**TRENI, SI CAMBIA la nuova filosofia**

- Biglietti più cari ma anche sconti promozionali
- Sugli Eurostar scompare il supplemento rapido
- Treni locali: dal '99 decidono le Regioni

na, di caffetteria gratuita e di cuffiette audio costerà una certa cifra, andare da Roma a Milano in 5 ore con la caffetteria a pagamento costerà di meno. Sarà il consumatore a decidere quale servizio e quale prezzo scegliere.

**LOCALI E REGIONALI.** Dal 1999 i servizi ferroviari di livello regionale e locale verranno affidati alle Regioni, che saranno autonome nel definire i rami da potenziare o da chiudere e il livello delle tariffe nonché i fondi da iscrivere a bilancio per ripianare i disavanzi. In quest'area il pareggio tra costi e ricavi

non è realistico: tutti i governi, nazionali o locali, finanziano le perdite del trasporto locale. L'obiettivo per questi treni è il riallineamento delle tariffe a quelle degli autobus: il costo della Bologna-Modena deve essere simile, si faccia su rotaia o su gomma. L'integrazione tariffaria tra treno e bus è indispensabile anche per estendere servizi quali ad esempio il Metrebus a Roma: con una sola tessera si utilizzano i due mezzi di trasporto. Da quando nella capitale esiste questo tipo di abbonamento il treno, integrato dalla metropolitana e dal bus, ha visto un aumento

M.P.

### IN PRIMO PIANO

Basse tariffe e alto costo del lavoro alla radice del crollo

## Tanti soldi pubblici, poca efficienza

Una ricerca del Cer: ultimi in Europa per la copertura dei costi attraverso i biglietti e per produttività.

La storia delle ferrovie italiane è caratterizzata da tre elementi di rilievo: basse tariffe, costi piuttosto alti, investimenti consistenti ma mal indirizzati e utilizzati. E da un'anomalia: un rapporto particolarmente inesteso tra il potere politico e la gestione dell'azienda. Un'azienda che non è mai stata gestita come tale, con un management fortemente collegato ai politici, almeno fino all'arrivo di Cimoli, che rappresenta una cesura col passato. Con un peso ulteriore sulle spalle: la forza corporativa dei ferrovieri.

Nel quadro di crisi delle ferrovie europee, le ferrovie italiane occupano un posto particolare per l'ammontare di risorse pubbliche che assorbono. In un documentato studio del Cer (Centro Europa Ricerche) pubblicato nel 1997, spulciando spulciando si trovano molti indicatori significativi. Si legge, per esempio, che il grado di copertura dei costi con ricavi da traffico di Fs era nel 1995 sotto il 30%, contro il 40% delle ferrovie spagnole, il 46% di quelle

RICAVO MEDIO PASSEGGERO/KM (In lire a parità di potere d'acquisto - 1995)	COSTO DEL LAVORO PER ADDETTO (In milioni di lire a parità di potere d'acquisto - 1995)	PRODUTTIVITÀ PERSONALE DI GUIDA (Migliaia di treni/km per addetto - 1995)
<b>ITALIA</b> 67,6	<b>ITALIA</b> 76,7	<b>ITALIA</b> 15,5
<b>Gran Bretagna</b> 188,2	<b>Gran Bretagna</b> 53,7	<b>Gran Bretagna</b> 28,8
<b>Germania</b> 104,2	<b>Germania</b> 43,0	<b>Germania</b> 26,0
<b>Spagna</b> 85,1	<b>Spagna</b> 57,4	<b>Spagna</b> 25,7
<b>Francia</b> 103,8	<b>Francia</b> 58,1	<b>Francia</b> 23,4

francesi, il 53% di quelle tedesche e addirittura il 77% di quelle britanniche. Nonostante Fs abbia fatto registrare il più spettacolare incremento dal 1990 (più 64 per cento). Tale divario deriva innanzitutto dal basso livello tariffario delle ferrovie italiane: nel 1995 il ricavo medio per passeggero-chilometro (a parità di potere d'acquisto), era per Fs di

circa 68 lire, contro le 85 lire delle ferrovie spagnole, le 104 lire di tedeschi e francesi e le 188 lire dei britannici. Spesso manovrate con intenti antinflazionistici le tariffe italiane sono aumentate tra il 1989 e il 1996 del 34% mentre i prezzi al consumo crescevano del 41%.

Fs, a differenza delle altre aziende ferroviarie europee, non applica tariffe differenziate sulla base della domanda (una tratta più richiesta costa di più di una meno richiesta) e ha rinunciato a fare politica commerciale offrendo carte di circolazione che premiano i viaggiatori «fedeli» o combinazioni tipo «week-end», «pex», «superpex», «famiglia» (ampiamente utilizzate dalle ferrovie tedesche). In compenso le



basse tariffe hanno permesso di mantenere elevato il grado di «riempimento» dei treni.

Il problema più grosso è però costituito dai costi e dalla produttività del lavoro. Il costo del lavoro per addetto Fs è il più alto d'Europa (anche se il dato relativo alle ferrovie tedesche è falsato per difetto da un artificio contabile), con un incremento di quasi 55 punti percentuali tra il 1990 e il 1995. E anche il costo del lavoro per unità di prodotto venduto (le cosiddette «unità di traffico») è il più alto. Quanto alla produttività del lavoro, salvo che per il personale addetto alla manutenzione di locomotive e vagoni, Fs fa registrare la

più bassa in tutte le mansioni, dalla guida (macchinisti), alla scorta (controllori, capipetreno) dei treni, dalla circolazione (capistazione) alla manutenzione della rete. Nonostante gli spettacolari incrementi di produttività registrati negli anni Novanta grazie alla consistente riduzione del personale (da 221 mila ferrovieri del 1981 ai 126 mila del 1995). A tutto ciò si aggiunge che oltre l'82 per cento del traffico si concentra sul 30 per cento della rete e addirittura il 94 per cento sul 50 per cento della rete. Il che significa che circa 8.300 chilometri di linee servono meno del 6 per cento del traffico locale. E che una grande quantità di personale è costretto a una bassa produttività perché produce servizi che non vengono acquistati dalla clientela.

M.P.