

**LA LETTERA.** L'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato interviene sulle proteste dei pendolari sulla linea Brescia-Milano

## Mazzoncini: «L'Alta Velocità cambia tutto»

Sul futuro della linea ferroviaria Brescia-Milano e sulle polemiche innescate dalla soppressione dei treni FrecciaBianca interviene con una lettera a «Bresciaoggi» l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, il bresciano Renato Mazzoncini. Nella lettera il manager fa il punto sulla trasformazione dei servizi sulla tratta e sprona Trenord a garantire, per il futuro, un servizio regionale appropria-

to. Quanto al caso «carta plus», Mazzoncini non sembra avere dubbi: «Bene l'uso promiscuo delle Frece, ma da gennaio 2017 cambierà tutto». ● PAG 13



Renato Mazzoncini da dicembre 2015 è amministratore delegato e direttore generale di Ferrovie dello Stato

**LA LETTERA.** Renato Mazzoncini, ad di FS, conferma la proroga dell'uso delle Frece con la Carta Plus della Regione ma avverte: «Con l'Alta Velocità tutto cambierà»

## «Treni regionali: il servizio sia all'altezza»

«Dal gennaio 2017 Trenord dovrà essere pronta a gestire la maggior parte dei pendolari bresciani»

*Sul futuro della linea ferroviaria Brescia-Milano e sulle polemiche innescate dalla soppressione dei treni FrecciaBianca interviene con una lettera a «Bresciaoggi» l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, il bresciano Renato Mazzoncini.*

### Renato Mazzoncini

Caro direttore, percorro la linea ferroviaria Brescia - Milano fin dai tempi dell'università, ancora oggi non è difficile trovarmi in stazione, sul secondo binario, in attesa di una Freccia o di un treno regionale, e il viaggio diventa per me un'opportunità di ascolto e osservazione diretta. Da molti anni mi occupo prevalentemente di trasporti pubblici regionali. È importante si sappia che in Italia il trasporto regionale, sia ferroviario sia in autobus, è sovvenzionato dallo Stato tramite un fondo di circa 5 miliardi di euro destinati alle Regioni per garantire tariffe basse ai cittadini. In taluni casi, come quello lombardo e bresciano, altre risorse regionali e comunali integrano quel fondo e garantiscono, sia sui treni sia

sugli autobus urbani ed extraurbani, tariffe tra le più basse d'Europa (anche inferiori del 50% rispetto ai principali Paesi che pure sono dotati di meccanismi di sovvenzione pubblica). Al contrario il trasporto ferroviario a lunga percorrenza è stato decontribuito e liberalizzato da molti anni. Sono rimasti soltanto circa 200 milioni di euro per tutta l'Italia a sostegno di pochi treni Intercity e notturni. Tutti i servizi lunga percorrenza sono svolti quindi con tariffe a libero mercato (come nel trasporto aereo) dai treni Frecciarossa laddove anche le linee sono ad alta velocità (300 km/h), Frecciargento quando il percorso è in parte sulle linee Av e in parte su quelle tradizionali e Frecciabianca sulle linee tradizionali.

**NESSUN TRENO** a mercato (Frece, Italo, Sbb, Sncf, Db) che percorre le nostre linee ferroviarie riceve un euro di

contribuzione e, quindi, con il prezzo del biglietto deve coprire almeno gli interi costi di gestione e di capitale. Per questa ragione è molto importante che non vi sia commistione tra le tariffe dei due servizi, che sono governati da meccanismi regolatori del tutto differenti. Mi si chiede cosa pensi di quanto sta accadendo in Lombardia. Rispondo a Claudio Bragaglio, e mi rivolgo ai miei concittadini pendolari e a tutti i suoi lettori: sulla Brescia - Milano è accaduto ciò che non doveva accadere, perché il problema dei pendolari ferroviari, il cui numero fortunatamente è sempre in crescita, è stato ge-



Peso: 1-9%,13-42%



stato con un escamotage. È stato introdotto un titolo promiscuo, la carta «plus», un mostro regolatorio che ha consentito per molti anni di supplire alla carenza del servizio regionale con l'uso di treni lunga percorrenza, finalizzati a un utilizzo del tutto diverso. Ovviamente i nodi vengono sempre al pettine e l'arrivo a Brescia della linea Av a 300 km/ a dicembre di quest'anno, prima tratta del corridoio Av europeo mediterraneo, porterà i due servizi a separarsi del tutto: binari diversi con costi di produzione dei treni del tutto diversi. Un treno regionale, per la tratta Brescia-Milano, paga a Rfi, infatti, un pedaggio di circa 200 euro e riceve circa 800 euro di contributi dalla Regione. Un Frecciarossa, invece, pagherà a Rfi circa 600

euro di pedaggio senza ricevere alcun contributo, quindi solo di produzione costerà a Trenitalia almeno 1.200 euro in più rispetto a un regionale di Trenord, cui si aggiungono altri costi, complessivamente maggiori. È chiaro che il servizio sarà diverso, collegherà le due città in poco più di 30 minuti, con un costo di 190 euro di abbonamento mensile. Un servizio diverso perché appunto risponde a esigenze di mobilità differenti, pendolarismo locale e lunga percorrenza.

È altrettanto chiaro che a gennaio 2017 alcuni clienti sceglieranno di abbonarsi al Frecciarossa, come avviene tra Torino e Milano, tra Bologna e Firenze o tra Roma e Napoli, ma Trenord dovrà es-

sere pronta a gestire la maggior parte dei pendolari bresciani che hanno diritto di raggiungere Milano in un'ora circa, a tariffe calmierate sul treno regionale, viaggiando sulla linea convenzionale decongestionata dai treni a lunga percorrenza.

**HO CONDIVISO** con i colleghi di Trenitalia l'opportunità di chiudere il 2016 lasciando l'uso promiscuo delle Freccie con la carta «plus», ma la vera sfida del mio mandato in Ferrovie dello Stato, iniziato da pochi mesi, è garantire ai nostri cittadini un servizio ferroviario regionale all'altezza del nostro Paese. Per questo Trenitalia sta completando la più grande gara mai fatta nella storia d'Italia per l'acquisto di treni regionali,

con un investimento di 4,5 miliardi di euro. Sempre per questo ho proposto al presidente Roberto Maroni di lasciare alle Ferrovie la governance di Trenord, per poter spingere al massimo sugli investimenti nei treni regionali nuovi (almeno 700 milioni di euro sono necessari per la Lombardia) in modo da rimettere ordine e garantire finalmente pari dignità e attenzione a entrambi i servizi, mettendo i pendolari al centro del progetto di Fs per il futuro. •

**“ Sulla tratta Brescia-Milano il problema dei pendolari è stato gestito con un escamotage**

**“ Carta «plus» ha consentito per molti anni di supplire alle carenze del servizio regionale**



L'ad di Ferrovie dello Stato Renato Mazzoncini durante la consegna del nuovo treno «Jazz»



Peso: 1-9%,13-42%