GLI AUMENTI SUI VIAGGI INTERREGIONALI

Trenitalia, i giochi di prestigio

COLPITI ANCORA UNA VOLTA I LAVORATORI PENDOLARI. E L'AMMINISTRATORE DELEGATO DI FS DICE CHE È SOLO L'INIZIO.

• **Lorenzo Misuraca**

Mauro Moretti, amministratore delegato di Fs, non ha dubbi. Se la Finanziaria non gli dà **250 milioni** per le tratte intermedie e altri **400 milioni** per le linee regionali, il taglio dei treni e l'aumento delle tariffe è dietro l'angolo. Peccato, però, che ben prima delle richieste ultimative al governo e al Parlamento sia già iniziato il **gioco di prestigio** delle modifiche tariffarie, introdotte da Trenitalia a partire dal 1° novembre. A prima vista si tratta solo di un aggiustamento per i viaggiatori che attraversano più di una regione col treno, ma il **pendolare** si ritrova con l'ennesimo **aumento** delle **tariffe**, con picchi del 20 per cento in più. E con la beffa di sentirsi dire che in Italia i biglietti ferroviari sono i più bassi d'Europa, dato che l'Istat li calcola su tariffe che, in pratica, non esistono più.

"Non si tratta di aumento tariffario, ma di applicazione di livelli tariffari già esistenti nelle diverse Regioni", sostiene Trenitalia, ma le cose, per i viaggiatori, non stanno così.

Massimo Ferrari, responsabile dei trasporti per **Assoutenti**, spiega: "Fino al 31 ottobre, un pendolare che si spostava col treno da una regione all'altra poteva usare la **tariffa 1** nazionale. Oggi, tranne che su pochissimi espressi, chi viaggia deve pagare un biglietto che è una media proporzionata tra le tariffe regionali, con un **costo maggiore**".

80mila sono pochi?

Secondo i dati di **Trenitalia**, gli aumenti riscontrati riguardano meno del 10 per cento dei viaggiatori, con crescita dei **prezzi** che oscilla tra il **2** e il **7 per cento**. A parte il fatto che 80mila viaggiatori al giorno non sono pochi, in certi casi i rincari sono anche **superiori** rispetto a quanto dichiarato dall'azienda.

Sulla tratta **Milano-Torino** fino al 31 ottobre le tariffe erano di **8,2** euro per la corsa semplice e **82** euro per l'abbonamento mensile. Oggi si pagano rispettivamente **8,75** e **90,20** euro. L'aumento per gli abbonamenti è stato quindi esattamente del **10** per cento, e a soli pochi mesi dal rincaro di febbraio, quando la stessa tratta costava **7,90** euro. Aumenti del 10 per cento anche per l'utente che vuole raggiungere **Milano** da **Fiorenzuola**, vicino a Piacenza. Fino a poche settimane fa, spendeva **94** euro di abbonamento mensile, da novembre ne sborsa **103,40**. Chi viaggia da **Salerno** a **Roma**, prima pagava **13,80** euro in seconda classe sull'espresso, oggi sullo stesso treno ne paga **16,80**, più del 20 per cento.

Senza contare che, in pratica, in molte tratte gli **espressi** sono **spariti** o quasi, e il povero pendolare sarà costretto a viaggiare sui più cari **Intercity**, se non addirittura su **Eurostar**. Infatti - insiste Ferrari - sugli **8mila** treni che circolano in Italia, di espressi ne sono rimasti poche decine.

Neppure un Espresso

"Tra **Milano** e **Torino** non c'è neppure un espresso, per cui la tariffa nazionale è come se non esistesse", si lamenta **Gior-**

gio Dahò, **portavoce** dei comitati dei **pendolari** e dei consumatori **lombardi**. Dahò fa notare il paradosso provocato dal cambio di novembre: "In **Lombardia**, i pendolari hanno a disposizione un sistema di bonus che si traduce in **agevolazioni** per l'abbonato nel caso di **ritardi** accumulati", spiega. "Con le nuove disposizioni, se viaggio da Milano a **Novara**, essendo quest'ultima al confine con la Lombardia, il bonus è valido. Ma se arrivo in un centro piemontese più lontano, non ne ho diritto!".

Inoltre, con il vecchio abbonamento interregionale, il viaggiatore poteva prendere un Intercity pagando un semplice supplemento, mentre adesso "rischia **multe** di **50 euro**", dice Dahò. Al danno, secondo i consumatori infuriati, si aggiunge la beffa: "Se consideriamo i **prezzi** di **Eurostar** e **Intercity**, che ormai per molti tratti sono gli unici treni disponibili, ci superano solo alcune nazioni come Germania, Francia e Gran Bretagna, dove peraltro esistono sconti e riduzioni per diverse fasce sociali". Sconti, come quelli per i **giovani** o per i **treni notturni**, che in Italia sono scomparsi.

Trenitalia si difende sostenendo che il provvedimento "colma un vuoto normativo" e che "gli introiti derivanti dall'applicazione sovraregionale delle tariffe regionali saranno destinati a **progetti** di **qualità** per il miglioramento del **decoro** e l'acquisto del materiale rotabile". Soldi in cambio di qualità. E, secondo l'azienda, le recenti modifiche hanno addirittura origine da un'esigenza di equità: servirebbero a "eliminare la **sperequazione** che si aveva con l'applicazione delle tariffe nazionali agli spostamenti tra due e più regioni con i treni del trasporto regionale". Ma sono giustificazioni che a Ferrari sembrano **pretestuose**: "In un recente incontro tra i vertici di Trenitalia e le associazioni dei consumatori, l'amministratore delegato dell'azienda, **Vincenzo Soprano**, ci ha detto che Trenitalia è una Spa, e che s'impegna ad assicurare autonomamente solo le **corse** che stanno sul **mercato**, come gli Eurostar e l'Alta velocità. Spetta invece allo **Stato** e alle **Regioni** farsi carico delle linee meno remunerative".

A loro volta, le Regioni, che coprono circa i due terzi dei costi del servizio di trasporto regionale ferroviario, hanno concordato con Trenitalia di alzare le tariffe di biglietti e abbonamento, **scaricando** tutto **sull'utente**. Il numero di magia è riuscito, ma non per chi usa il treno ogni giorno per andare a lavorare.