



Ferrovie dello Stato, quell'amara prospettiva ristretta di una mancata visione unitaria

Le ferrovie dello Stato furono istituite il 22 aprile 1905 come struttura autonoma sotto la direzione del Ministero dei Lavori Pubblici, in seguito all'avvio di un processo di statalizzazione delle ferrovie esistenti, le quali erano private e non organizzate in una struttura unitaria.

I percorsi storici affrontati negli ultimi cent'anni, hanno portato le ferrovie a ristrutturarsi ed a riorganizzarsi più volte, per darsi una migliore connotazione come azienda di vertice nazionale operante nel trasporto rotabile.

Sostanzialmente l'azienda rimase invariata nella sua struttura amministrativa fino al 1985, quando dopo ottanta anni di vita, cessò la vecchia Azienda Autonoma delle F.S., e fu istituito il nuovo ente pubblico economico "Ferrovie dello Stato".

Il periodo tra 1986 e il 1992 fu per le FS uno tra i più difficili della loro storia, date le profonde trasformazioni strutturali e organizzative che implicarono una riduzione del personale a meno della metà, e la creazione di nuove divisioni e società controllate, nonché riassegnazioni di personale e mezzi.

Nel 1992 nacque Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per azioni, anche in conseguenza delle direttive europee che prevedevano lo scorporo del settore gestione dal settore infrastruttura. Il processo di ristrutturazione portò poi, il 15 dicembre 2000, alla trasformazione dell'impresa in Ferrovie dello Stato Holding S.r.l., un ritorno alle origini con la privatizzazione dell'azienda.

La nascita di Ferrovie dello Stato Holding S.r.l., aprì una nuova era delle ferrovie italiane, dando vita alla divisione dell'azienda, in holding e la conseguenziale nascita di undici aziende, facente parte del gruppo Ferrovie dello Stato Holding.

L'azienda fu divisa in quattro differenti aree d'influenza: Viaggi e Trasporti, Infrastrutture, Urbanizzazione, Servizi.

Ad ogni area fanno capo le aziende del gruppo così divise:

Viaggi e Turismo: **TRENITALIA, FS LOGISTICA, BUSITALIA Sita Nord**

Infrastrutture: **RFI, ITALFERR**



Urbanizzazione: **GRANDISTAZIONI, NETINERA, CENTOSTAZIONI**

Servizi: **FERCREDIT, FERSERVIZI, FS SISTEMI URBANI.**

Infine il 13 luglio 2001 Ferrovie dello Stato Holding S.r.l. si trasformarono in Ferrovie dello Stato S.p.A.

In data 8 dicembre 2010 il Gruppo Ferrovie dello Stato acquisisce Arriva Deutschland (diventato poi Netinera) il terzo operatore privato europeo nel settore del servizio viaggiatori.

L'offerta delle Ferrovie dello Stato si attesta, secondo alcune indiscrezioni di stampa, a circa 140 milioni di euro battendo quindi l'offerta della francese Veolia Transport. In una nota il Gruppo FS afferma che l'acquisizione di Arriva Deutschland conferma e consolida il posizionamento internazionale quale terzo operatore ferroviario europeo, ma conseguenzialmente perseguendo l'obiettivo dell'ampliamento della propria presenza nel mercato tedesco ed europeo.

Il 22 giugno 2011, nel corso della presentazione del piano industriale, è stato annunciato il cambio della denominazione in Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Tornando alla suddivisione interna delle ferrovie, nota rilevante ha **TRENITALIA**, la quale venne a sua volta suddivisa in altre tre rami funzionali, con diversa destinazione d'uso.

Si costituirono:

La **Divisione Passeggeri Long Haul** che assicura le attività di trasporto passeggeri nazionale e internazionale, compresa l'Alta Velocità.

La **Divisione Passeggeri Regionale** che assicura i servizi di mobilità in ambito metropolitano, regionale e interregionale, servizio fornito attraverso la stipulazione dei Contratti di Servizio Regionali.

La **Divisione Cargo** che assicura lo sviluppo, la progettazione, la produzione, la gestione e vendita di servizi di trasporto per le merci in Italia e all'estero, utilizzando le tecniche del trasporto convenzionale e del trasporto combinato.

Ciò ha comportato l'ingresso di classe dirigente fresca e nuove nomine, all'interno dell'azienda, per la gestione dei nuovi rami d'azienda, creando una vera e propria specializzazione di segmenti del mercato, ma contemporaneamente sperequando i livelli di servizio erogati a livello nazionale.



Quest'accezione è tanto più distinguibile nell'erogazione dei servizi regionali, dove le ferrovie hanno stipulato contratti di fornitura di servizio, con i singoli enti regionali, proporzionati alla capacità potenziale delle coperture finanziarie che le varie regioni sono in grado di poter destinare per il trasporto regionale.

In sostanza è stato delegato alle regioni la ricerca e l'impiego della maggior parte della copertura finanziaria per la gestione del trasporto regionale.

Ovvero regioni più ricche usufruiscono di un servizio regionale efficiente ed efficace più aderente alla domanda, e regioni meno abbienti, dove a causa della mancanza di fondi da parte della regione, non è nemmeno previsto il ricambio del materiale rotabile, ed al massimo si è adottata la politica del riciclaggio di vecchio materiale rotabile provenienti dalle zone centro-settentrionali della penisola.

Altra differenza sostanziale nei livelli di servizio si compendia nel grado di accuratezza posto da **TRENITALIA** sul trasporto passeggeri, specificatamente ai treni a lunga percorrenza, facendo distinzione tra i servizi: **EUROSTAR**, **Intercity** ed **Eurocity**

Ingenti investimenti sono stati fatti per la progettazione e la messa in opera di nuove linee adeguatamente predisposte per l'alta velocità sull'asse nord-sud e **TAV**, per l'ammodernamento del materiale rotabile, ma soprattutto investimenti specificatamente mirati alla flotta **EUROSTAR** (fiore all'occhiello delle ferrovie italiane).

I servizi erogati dai treni a lunga percorrenza che non fossero destinati ai servizi **EUROSTAR**, hanno assunto un interesse marginale, materiale rotabile con lento ciclo di ricambio e servizi erogati non conformi alle tariffe di trasporto pagate.

I dirigenti delle Ferrovie dello Stato Spa hanno focalizzato tutta il core-business aziendale, sull'asse Genova-Venezia e Milano-Salerno (area geografica dove si sviluppa l'alta velocità), questa T geografica, rappresenta la rete ferroviaria dalla quale scaturisce l'alto tasso di redditività dell'azienda di trasporti, erogando servizi efficienti e tariffe alquanto competitive rispetto ai medesimi servizi offerti da altri competitor.

Da ciò consegue la marginalità d'interesse da tutto ciò che è periferico a quest'asse, con il taglio della maggior parte dei treni a lunga percorrenza che dal sud d'Italia si dirigono verso il nord penalizzando città importanti, non solo come importanza nazionale, ma paradossamente tali, da altre aziende del gruppo Ferrovie dello Stato come **GRANDISTAZIONI**. (per esempio la stazione centrale di Palermo annoverata tra le dieci stazioni più importanti d'Italia, ha subito pesanti



tagli sui treni a lunga percorrenza, unico collegamento rimasto rimane quello verso la capitale con quattro collegamenti giornalieri, passo obbligato per raggiungere tutte le principali città italiane).

I clienti delle Ferrovie dello Stato Spa, sostanzialmente possono essere assimilati in due gruppi: quelli di tipo A che usufruiscono di servizi efficienti, ed i clienti di tipo B i quali usufruiscono di disservizi adeguati.

A confermare tutto ciò sono i dati alla mano, nel 2005 sul totale degli investimenti operati dalle ferrovie italiane solo il 14% è stato impiegato al sud e l'86% al nord.

Dai dati emessi dalla Fondazione Curella il presidente Pietro Busetta, prendendo in considerazione il periodo 1996-2005, ha dichiarato che la spesa delle Ferrovie al Centro-Nord è cresciuta del 17,3%, mentre nel mezzogiorno solo del 5,7%, fatta cento la media della dotazione infrastrutturale a livello nazionale, in Sicilia questo indice arriva appena al 78 che si riduce al 27,2, se considerata l'introduzione del doppio binario nel sistema ferroviario dell'isola.

Il corridoio 1 sull'asse ferroviaria Berlino-Palermo è stato definitivamente abbandonato, visto anche il fallimento del progetto di realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina.

Lo studio di Unioncamere-Istituto Tagliacarne, mostra un quadro dell'Italia a due velocità, un nord sempre più ricco d'infrastrutture e di ammodernamenti delle reti ferroviarie e del materiale rotabile, nonché della progettazione di treni tecnologicamente più avanzati e moderni, (ricordiamo che con l'alta velocità è possibile coprire la tratta tra Roma e Milano in appena 2 ore e 20 minuti), ed un sud sempre più sud con infrastrutture carenti o deficitarie, e materiale rotabile riciclato dagli scarti dei mezzi che circolano nel centro-nord, non ritenuto più idonei all'impiego d'uso nelle regioni centro-settentrionali.

Il gap infrastrutturale del sud arriva al 29,7% sul Centro-Nord e s'innalza al 46,3% rispetto al centro.

Il consiglio di amministrazione di Ferrovie dello Stato italiane ha approvato il Piano industriale 2014-2017 del gruppo F.S.

Gli investimenti programmati hanno un valore complessivo di 24 miliardi (di cui 8,5 autofinanziati), e saranno destinati quasi esclusivamente allo sviluppo delle infrastrutture sui corridoi ferroviari definiti dall'Unione Europea e di quelle nelle aree metropolitane, all'acquisto di nuovi treni e allo sviluppo di tecnologie a supporto dei business di trasporto. Gli investimenti programmati incideranno in



modo contenuto sull'indebitamento complessivo che crescerà, nel quadriennio, di 0,6 mld.

Il Piano è fortemente orientato al Trasporto Pubblico Locale, ad una più efficace integrazione ferro/gomma e alla messa a punto di nuovi modelli di offerta, più aderenti alle caratteristiche della domanda, da proporre ai committenti pubblici Regioni.

L'impiego dei fondi ci auguriamo sia destinato all'ammodernamento delle linee ferrate più obsolete, con una forte localizzazione d'impiego al mezzogiorno d'Italia.

Continuano ad accadere troppi incidenti ferroviari, ricordiamo quello occorso all'intercity Genova-Ventimiglia deragliato tra le stazioni di Andora e Cervo, a causa di uno smottamento dovuto alle incessanti piogge, del parcheggio sovrastante la linea ferrata.

Il treno stando ai rilievi viaggiava ad una velocità di circa 80 Km/h, ossia venti Km/h in meno rispetto a quelli consentiti da quel tratto.

Ricordiamo inoltre che il collegamento ferroviario è stato progettato nel 1857 con la creazione di una linea a semplice binario, completata il 25 gennaio 1872, e mai più ammodernata.

La Linea ferrata, importante nodo di collegamento con la Francia, occorrerebbe di una pianificazione finanziaria per la realizzazione del raddoppio e la messa in sicurezza.

La tratta in questione è allocata in una stretta lingua di terra compresa tra le colline liguri ed il mare, con una capacità di assorbimento del traffico ferroviario, inadeguato alle esigenze per la quale la linea ferrata è impiegata.

Altro incidente ferroviario degno di nota è occorso pochi giorni fa, stavolta l'incidente si è verificato al sud e più precisamente in Calabria, sulla tratta ferroviaria tra le stazioni di Gimigliano e Cicala, ancora una volta il tratto ferroviario interessato è a semplice binario, e l'incidente si è verificato per lo scontro frontale di due littorine le quali, si sono impattate in prossimità di una leggera curva, in un tratto di aperta campagna alle spalle del santuario della Madonna di Porto.

Non sono ancora note le cause dell'incidente, se per errore umano o per guasto tecnico dell'impianto elettrico alla dirigenza unica.

Le Ferrovie italiane terzo operatore europeo nel campo dei trasporti ferroviari, non possono trascurare l'importanza e la rilevanza dello sviluppo di tutta la rete



ferroviaria nazionale, uscendo dalle logiche incentrate alla localizzazione geografica del profitto, ma attuando una politica d'investimento focalizzata sulla massimizzazione reddituale, attuata mediante l'implementazione di tutta la rete ferroviaria nazionale.

La moderna economia aziendale si compendia dello sviluppo di tutte le aree di competenza industriale, non più segmentando le aree di gestione e focalizzando l'attenzione alla gestione delle aree di massima redditività, ma cercando di capire quali sono i punti di debolezza del sistema di produzione industriale, è porre maggiore attenzione allo sviluppo delle aree deficitarie, le quali concorreranno all'incremento dei margini di guadagno netti a livello di business globale.

La visione economica moderna si concentra sulla globalizzazione dei mercati a livello di marketing di prodotto, possiamo definirla esternalità aziendale, e ad una visione globalizzata della produzione come elemento unico e non segmentario a livello di produzione dei beni e servizi, in altre parole internalità aziendale.

Sino a quando le ferrovie italiane non attueranno una politica di visione globale in termini di esternalità ed internalità, non potremo dire di avere un servizio efficace ed efficiente degno di riguardo, alla stregua del terzo operatore ferroviario operante in Europa.

Davide Lombino

© RIPRODUZIONE RISERVATA

