

Informativa sul Progetto Notte Internazionale

IL PROGETTO NOTTE INTERNAZIONALE ha aspetti decisamente molto problematici.

Lo scenario è, infatti, quello di un mercato in profonda crisi.

Il trasporto internazionale non può rientrare tra i servizi universali, perché si tratta di servizi di mercato aperti alla concorrenza, né è possibile finanziarlo.

Si è registrato un calo costante del traffico dal 1998 ad oggi, il quale ha avuto come ricaduta, una riduzione della composizione che ha ridotto la capacità a circa 300 posti, quando, un treno IC per essere in equilibrio tra i costi ed i ricavi, deve coprire, di media, 240/250 posti, contro i 400 di un treno notte.

Morale della favola, prevedere composizioni di massimo 300 posti, significa partire già in perdita.

Un fattore di aggravio, della già perturbata situazione dei treni notte internazionali, è stata la spietata concorrenza generatasi tra le compagnie aeree, la quale ha comportato un forte abbattimento dei prezzi. Non solo dei biglietti aerei, ma seppur di riflesso, ha inciso anche sul settore ferroviario internazionale, costringendo i vettori a proporre un'offerta a prezzi eccezionalmente concorrenziali, anche in periodi di alta stagione.

Come ritrovare la competitività?

A tale domanda, l'Azienda, per ora, sembra avere trovato una sola risposta: diminuire l'offerta.

La FAST Ferrovie non può sicuramente condividere una simile strategia aziendale.

E' evidente che, se vengono effettuati meno treni, si riducono di conseguenza i relativi costi, ma, specialmente se questa è l'unica soluzione prevista, si generano delle inevitabili conseguenze che minerebbero alla base la produzione del comparto:

- il prodotto notte internazionale non sarà più in grado di rispondere alla domanda dei clienti (già oggi è necessario prenotarsi con grande anticipo per la grande frequentazione);**
- viene ignorata una strategia essenziale per qualsiasi rilancio come il miglioramento del servizio offerto;**
- presupponendo lo svolgimento di un servizio in perdita, si prospetta solo un contenimento dei passivi, ma non un risanamento;**
- manca una politica volta alla promozione del prodotto notte internazionale;**
- non si è in linea con il più generale progetto di sviluppo delineato nel piano d'impresa.**

Tutto ciò senza tener conto che i costi fissi, cioè quelli che non variano al variare della produzione, avranno così un'incidenza maggiore, non potendosi spalmare su più servizi, diminuiranno, quindi, solo i costi variabili, cioè quelli che variano al variare della produzione.

La FAST Ferrovie comprende la necessità di un tempestivo e pesante intervento in merito a tale situazione, ma ritiene indispensabile che l'elaborazione di un progetto getti le basi per un futuro miglioramento, per un risanamento, non ritenendo una soluzione, quella di limitarsi a perdere meno lasciando inoltre insoddisfatta parte della domanda.

Occorre saper offrire un prodotto che possa distinguersi sul mercato, un prodotto che venga richiesto perché in grado di soddisfare anche esigenze diverse dal semplice trasporto offerto dalle concorrenti e tanto di tutto questo passa per il miglioramento delle qualità del servizio.

Dunque prima di retrocedere proviamo ad usare nel migliore dei modi le armi di cui disponiamo senza gettarle subito in una pusillanime arresa.

