

Guerra all'ultimo TRENO

Il servizio ai pendolari può migliorare se si aumentano le tariffe e se lo Stato contribuisce di più. La concorrenza va bene se tutti competono ad armi pari. E noi non vogliamo gestire tratte in perdita mentre altri guadagnano senza far fatica. Il capo delle Ferrovie attacca

COLLOQUIO CON MAURO MORETTI DI ORAZIO CARABINI

Lil sito della Bbc è aperto sul suo computer. Titolo: "I prezzi per i pendolari inglesi delle ferrovie sono dieci volte quelli italiani". Mauro Moretti, 58anni, amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, quasi non crede ai suoi occhi. Un'organizzazione indipendente inglese, Campaign for Better Transport, alla vigilia di un incremento tariffario del 6 per cento, ha messo a confronto il costo di un abbonamento annuale su tratte di lunghezza pressoché identica in cinque capitali. E così da Woking a Londra si spendono 3.268 sterline (3.963 euro) mentre da Velletri a Roma ne bastano 336 (407 euro). In mezzo ci sono la Francia (da Balancourt-sur-Essonne a Parigi 925 sterline), la Germania (da Strausberg a Berlino 706 sterline) e la Spagna (da Collado-Villalba a Madrid 653 sterline). «Questo confronto sarà anche un po' empirico - commenta Moretti - ma spiega perché a molti pendolari italiani non è offerto un servizio soddisfacente».

Dunque i pendolari hanno ragione?

«Sì. Il problema esiste soprattutto nelle aree metropolitane delle grandi città: Milano, il quadrilatero veneto, Genova, Roma, Napoli. E riguarda sostanzialmente le ore di punta. L'offerta è inferio-

re alla domanda del 30-50 per cento. I treni non bastano e man mano che dalla stazione di partenza il treno si avvicina a quella di arrivo, nella grande città, il maledere cresce con l'affollamento perché si creano problemi di spazio e di igiene: ci si sente schiacciati come sardine e i bagni risentono dell'utilizzo frequente».

Le Ferrovie non possono fare nulla?

«Chi decide qual è il servizio da offrire ai pendolari? Trenitalia o le Regioni? È il committente Regione che decide il numero di corse, dove fermano i treni, quante carrozze devono avere, quanti posti in ogni carrozza, persino quanto devono essere vecchi i treni. Noi presentiamo un "listino prezzi", documentando i costi in modo analitico e i miglioramenti di efficienza che saranno realizzati nel corso del contratto. Poi la Regione decide in base alle sue disponibilità».

Non sarà che l'efficienza è scarsa?

«Dopo la cura di questi anni la nostra produttività non teme confronti tra le grandi imprese europee. Basta guardare all'Ebitda (il margine operativo lordo, ndr). E lo dimostrano le condizioni che facciamo alle regioni nostre clienti».

Forse se ci fosse più concorrenza l'efficienza aumenterebbe.

«Intendiamoci, la concorrenza fa sempre bene all'efficienza e alla qualità. E le

liberalizzazioni, quando si fanno, vanno fatte bene. L'Italia ha già aperto il suo mercato del trasporto ferroviario più di ogni altro paese europeo. Solo la Germania ha fatto altrettanto. Le tratte locali già possono essere assegnate sulla base di gare. Da noi ne sono state fatte sei, in tre regioni: Emilia-Romagna, Lombardia, Veneto. Alcune le abbiamo vinte, altre sono andate deserte: nessuno ha presentato offerte. Quindi non abbiamo mai avversato le gare. L'unica cosa che non si può chiedere all'ex monopolista è proprio questa: se non si presenta nessuno, perché la base di gara è insufficiente a coprire i costi, tocca a Trenitalia fare il servizio in condizioni di perdita. Che liberalizzazione è questa? I concorrenti devono poter competere ad armi pari e la committenza deve essere responsabile nel fare le gare».

E come mai finisce che queste linee le gestite sempre voi?

«Forse perché solo noi riusciamo a gestire l'incertezza italiana. Quale altra impresa investirebbe di fronte all'incertezza della reale disponibilità delle risorse e di ritardi anche di anni nei pagamenti?».

Quindi: voi vincete le gare e...

«Un momento. Non le vinciamo solo in Italia: nelle ultime sei che si sono fatte in Germania tre le abbiamo vinte noi con la

quelli meno inquinanti. Ma non possono essere le imprese a farsene carico. Se lo Stato compra delle automobili Fiat, le paga. Se compra energia dall'Enel, la paga. Se vuole che una linea ferroviaria non economica funzioni, deve pagarla».

Perché si ostina a non voler cedere la rete?

«Dove la rete è stata separata dal servizio, come in Gran Bretagna, abbiamo avuto effetti negativi sui costi sopportati direttamente dai cittadini. Ma anche lo Stato ha sborsato molto di più, oltre il 200 per cento a valori monetari costanti. Nello stesso periodo dove si è invece optato per la soluzione di imprese integrate (Germania e Italia), i costi per lo Stato sono diminuiti mentre qualità e sicurezza sono aumentate. Infine dove si è scelta la separazione, è scomparso il settore industriale che produce materiale rotabile, anche quando partiva da situazioni di leadership mondiale. Il sistema ferroviario è complesso e ad altissima intensità di tecnologia: se non si ha un committente con cultura sistemica non si riesce a pensare e gestire l'innovazione. L'ultimo gioiello tecnologico sviluppato da noi e prodotto dalle industrie italiane e oggi standard europeo, il sistema di controllo automatico della marcia dei treni ad alta velocità (Ertms-Etes), è figlio di questa cultura innovatrice da non perdere».

Come è nata la pubblicità delle nuove classi sull'Alta velocità, con gli immigrati nella foto sulla categoria Standard? Non suonava razzista?

«Non c'era, ovviamente, alcun intento discriminatorio ma visto che qualcuno l'aveva interpretata così abbiamo preferito toglierla subito. Tutto qui. Abbiamo commesso un errore anche se involontario e ci scusiamo per questo».

Ammetterà che non è stato un bel segnale.

«Vero, ma il nostro intento era solo di segnalare che i prezzi scendono sulla Standard rispetto alla vecchia Seconda. Il prezzo massimo scende da 91 a 86 euro sul Milano-Roma con molti posti offerti a 49 euro. Sulle Freccie ogni mese offriamo 600 mila posti a basso prezzo: da 9 euro sul Milano-Venezia a 19 tra Bari e Roma. È come se viaggiasse ogni giorno una flotta di 30 treni low cost ad alta velocità». ■

Dove Pantalone paga di meno

Contributi alle Ferrovie dello stato

