



INTERVISTA PARLA L'AMMINISTRATORE DELEGATO DI TRENITALIA: «SBAGLIATO PARLARE DI TAGLI»

Moretti: «I treni in meno? Non c'era più domanda»

FRANCO GIULIANO

Ingegnere Mauro Moretti, amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, la Puglia protesta ancora una volta contro i tagli annunciati da Trenitalia. Non è la prima volta che accade eppure c'è una domanda di mobilità sempre crescente dalla Puglia verso le altre regioni italiane: perché?

Intanto non capisco di quali tagli si parli. L'offerta di servizi prevista con il nuovo orario, sia quelli a mercato, che non ricevono alcuna sovvenzione pubblica, sia quelli universali, pagati dallo Stato, non ha subito tagli sostanziali ed è del tutto coerente alla domanda reale. L'offerta a mercato è addirittura cresciuta.

Lei dice che non si tratta di tagli, avere cancellato alcuni treni-notte diretti. Comunque, il disinteresse di Trenitalia non rischia di favorire le compagnie aeree low cost?

Ripeto, non c'è alcun disinteresse. È invece una realtà, in tutta Europa, che i voli low cost, più veloci e comodi, abbiano soppiantato i treni a lunghissima percorrenza. E infatti anche i nostri treni notte, nel corso degli ultimi anni, hanno avuto un crollo vertiginoso di viaggiatori. Continuano a costare tanto e incassano sempre meno. È vero che la differenza la integra lo Stato. Ma occorrono sempre più risorse pubbliche, e quelle disponibili invece diminuiscono.

Trenitalia motiverebbe questa scelta dei tagli nel Mezzogiorno con la scarsa domanda di mobilità. Esistono invece elevati indici di traffico con le compagnie low cost, sia verso Roma che verso Milano, che dimostrerebbe invece come i passeggeri del-

le regioni del Sud scelgono il mezzo aereo per mancanza di collegamenti ferroviari.

Mi sembra di aver già risposto: non ci sono tagli. Con il nuovo orario restano le attuali 3 coppie di Frecciargento tra la Puglia e Roma. Gli Eurostarcity Frecciabianca che percorrono l'adriatica vengono velocizzati: Milano - Bari si farà in 7 ore e 37' e Bologna-Bari in 5 ore e 30'. E crescono di numero: i collegamenti diretti da e per Bari passeranno dai 10 attuali a 12, sono 6 e diventeranno 8 da e per Lecce e resteranno 2 da e per Taranto, con capolinea Milano. Parliamo infine dei treni notte, finanziati dallo Stato e che, sulla base delle effettive risorse disponibili, erano a serio rischio di taglio. Ebbene l'offerta è stata sostanzialmente confermata con la creazione dell'hub di Bologna, che diventerà il capolinea di questi treni i cui orari saranno integrati con gli altri servizi diurni, Frecciarossa, Frecciargento e Frecciabianca che copriranno le tratte fra Bologna e Torino, Milano, Venezia/Trieste, Bolzano.

Infatti come lei ha osservato tempo fa, il 55% dei passeggeri per andare da Roma a Milano sceglie il treno anziché l'aereo. Questo dimostra come sia la qualificata offerta ad indurre la domanda. Anni fa Alitalia che sulla Puglia aveva due soli collegamenti aerei da Bari su Roma e Milano argomentava la sua scelta con l'errata teoria che i pugliesi non viaggiavano, poi sono arrivate le altre compagnie e la Puglia registra ad



NEL MIRINO
L'amministratore delegato della società Trenitalia. Oggi a Roma i sindaci del Sud gli chiederanno di non tagliare 30 treni

oggi un traffico passeggeri di 6 milioni, due dei quali con RyanAir. Il che dimostra che esiste una domanda di mobilità. Perché Trenitalia non investe su questi numeri?

La Regione Puglia, tramite la società Aeroporti di Puglia SpA, di cui detiene la maggioranza azionaria, eroga contributi al passeggero da assegnare a vettori disposti ad attivare determinate rotte da e per gli scali pugliesi. Se c'è come lei sostiene - una domanda di mobilità crescente in Puglia, perché la Regione non acquista, con contributi regionali, anche quelle corse ferroviarie di cui, a parole, si evidenzia così tanto l'esigenza? Parliamo di treni, lo ripeto, ormai soppiantati in tutta Europa dai voli low cost...

Questa che lei dice è una ipo-

tesi non prevista. Torniamo al nostro ragionamento: perché, insomma al Nord Trenitalia fa coesistenza all'aereo e al Sud decide di lasciare il monopolio della mobilità a Ryanair?

L'Alta Velocità esprime il massimo appeal su distanze percorribili in tre-quattro ore. Una volta completata la linea Alta capacità (Napoli-Bari), il capoluogo regionale, e con esso l'intera Puglia, faranno parte del tripolo ferroviario del Centro-Sud insieme a Napoli e Roma. Allora il treno potrà competere, quanto a tempi di viaggio, anche su altre rotte medio-lunghe oggi servite prioritariamente dall'aereo.

Dopo aver speso decine di milioni di euro per il completamento del raddoppio della

Bari-Taranto, Trenitalia lascia praticamente senza collegamenti il capoluogo jonico: come mai? Non le sembra un controsenso, l'ennesimo spreco di risorse pubbliche?

Costruire infrastrutture per lo sviluppo del territorio non è uno spreco di risorse pubbliche. Il raddoppio della linea Bari-Taranto (quasi ultimato) risponde anche alla necessità di potenziare i collegamenti delle merci da e per il Porto di Taranto.

Quale ruolo possono avere gli enti locali in un rapporto nuovo con Trenitalia?

Laddove la domanda, reale e potenziale, non è adeguata a giustificare una fermata o un nuovo servizio ferroviario, gli enti locali, se reputano che tale servizio sia funzionale a obiettivi di sviluppo o di sostegno sociale, possono intervenire con proprie risorse. Quel che non possono fare è chiedere a FS Italiane di svolgere funzioni e compiti che non le spettano. Di fare welfare, ad esempio

La Regione chiede il mantenimento di un Freccia Bianca da Taranto, e due servizi notturni, sempre da Taranto, pensa che sia legittima la battaglia del territorio a non volersi rassegnare a vedersi tagliata fuori dal resto del paese, dopo i ritardi infrastrutturali che ancora oggi la Puglia paga?

Taranto avrà i servizi che le ho detto: due Frecciabianca (ex Eurostar City) diretti da e per Milano. Così facendo andremo a testare, nella realtà, se l'affluenza di viaggiatori sarà davvero adeguata. Non lo fosse, non potremmo però sostenerne a lungo l'onere, trattandosi di treni a mercato. Comunque Taranto dispone di una molteplicità di altre soluzioni, con cambio a Bari.