

# 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

**I**l sito della Bbc è aperto sul suo computer. Titolo: "I prezzi per i pendolari inglesi delle ferrovie sono dieci volte quelli italiani". Mauro Moretti, 58 anni, 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 inferiore 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 malessere 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 nostra controllata tedesca Netinera».

**Dicevamo: voi vincete le gare ma il servizio non sempre è soddisfacente perché il committente non ha risorse sufficienti.**

«Qui c'è una tabella che spiega molte cose (pag. 107). Per essere chiari: parliamo

di servizio universale regionale cioè dei treni che trasportano soprattutto pendolari. Trenitalia, per ogni passeggero che si muove per un chilometro, incassa 12,9 centesimi di euro, di cui 3,68 è la media di biglietti e abbonamenti e 9,23 sono contributi della regione. Le società di trasporto su gomma che offrono in Italia gli stessi servizi su bus incassano 17,2 centesimi, Deutsche Bahn 19,5 e SnCF 22,9. In Germania e in Francia lo Stato, in aggiunta, assicura anche l'acquisto dei treni, per sostituirli quando sono vecchi o per incrementare il servizio. In Italia dobbiamo provvedere noi con gli stessi 12,9 centesimi che includono, quindi, anche il costo dell'ammortamento dei treni. Si può capire perché, con circa 20 anni di età media, sono tra i più vecchi».

**Ma allora perché temete tanto la concorrenza?**

«Noi sosteniamo solo che chi opera nei servizi ad alta redditività, come quelli ad Alta Velocità (la Ntv di Montezemolo ▶

e Della Valle per esempio, ndr), dove è quasi impossibile non fare soldi, deve contribuire a finanziare il servizio universale. E che, dove c'è un contratto di servizio universale non possono esserci operatori terzi che, lavorando solo sulle linee buone della stessa regione, rompono l'equilibrio economico del contratto (la Arenaways in Piemonte per esempio, ndr). È tutto già previsto sia nelle direttive europee sia nelle leggi italiane. Semmai è bene che si sappia un'altra cosa: in Europa sono rimasti forti solo due ex monopolisti che hanno fatto acquisizioni a man bassa: Deutsche Bahn per 11 miliardi di euro, SnCF per 8. E se non si agisce si rischia un duopolio».

**Come fanno? In teoria è vietato.**

«Vero. Lo Stato non può più dare soldi alle società ferroviarie se non a fronte di un contratto di servizio: niente finanziamenti a fondo perduto né aumenti di capitale. Ma visto che biglietti e abbonamenti coprono solo una parte dei costi

dei servizi universali si potrebbe pensare a sovracompensazioni finalizzate».

**Insomma, come si risolve il problema dei pendolari?**

«Bisogna comprare altri treni».

**Con quali soldi?**

«Nelle attuali condizioni della finanza pubblica è stato un grande successo del governo garantire almeno per il 2012 quello che oggi c'è. Avevo posto il problema già nel primo piano industriale (2007-2011) delle Ferrovie. L'infrastruttura può fare più traffico. Bisogna allora trovare le risorse per rinnovare e aumentare il parco treni e dare così adeguata risposta alla domanda di punta nelle grandi città, dove la situazione oggi è come quella di una famiglia di sei persone che deve usare una Panda, magari vecchia, perché non può permettersi una Freemont: quando devono muoversi tutti assieme il disagio diventa insopportabile».

**Quanto prendono le Ferrovie dallo Stato e dalle Regioni per il servizio universale?**

«Sono 2 miliardi nel 2011. Ma non bastano».

**Avrà una ricetta da proporre al governo.**

«Dare consigli è sempre difficile. Le tariffe, fissate dalle Regioni e non dalle Ferrovie, da noi sono molto più basse che altrove. E se aumentano succede un putiferio. Si badi bene: aumentare anche tanto, diciamo del 10 per cento, quando la differenza è del 300 per cento, non produce quasi alcun effetto strutturale. È la storia di Achille e della tartaruga».

**Le Regioni si stanno muovendo in questa direzione?**

«Alcune Regioni hanno fatto aumenti anche del 25 per cento ma non basta per affrontare il problema alla radice. Se non si agisce con più coraggio, guardando anche alla vivibilità delle nostre grandi città, si rischia l'irreversibilità. Non è un problema quindi solo dei pendolari».

**La sua proposta?**

«Le tariffe devono arrivare ai livelli minimi europei e l'incremento non deve essere lasciato solo al pendolare: in Europa ci sono tanti casi di imprese che contribuiscono per i loro lavoratori a fronte di sgravi contributivi. Basterebbe portare la remunerazione del trasporto su rotaia al livello di quello su gomma: da 12,9 a 17,2 centesimi per passeggero-chilometro. Con quei centesimi in più potremmo raddoppiare il piano investimenti, da 2 a 4 miliardi. Non si può fare in un anno, forse, ma programmarlo in tre o quattro sì. E il contribuente deve fare la sua parte perché se la gente abbandona i mezzi individuali inquinanti e prende il treno le città diventano più vivibili. Perciò se lo Stato ci mette un altro miliardo arriviamo a 5. E il miglioramento sarebbe enorme».

**E nel frattempo?**

«Per i treni dei pendolari c'è già un piano di investimenti da 2 miliardi: uno è già assegnato, l'altro è in stand-by perché le Regioni hanno avuto la certezza dei soldi solo per il 2012. Se si avverasse il mio sogno, quello che ho descritto prima, potremmo comprare mille treni nuovi. E non c'è investimento pubblico che abbia migliori effetti economici, sociali e ambientali, con importanti ricadute industriali e occupazionali».

**Con i tempi che corrono è difficile che il governo l'accontenti.**

«Ormai è tutto trasparente. Trenitalia fa viaggiare a proprio rischio, ogni giorno, circa 400 treni di lunga percorrenza, comprese le Freccie sull'Alta Velocità. Di questi circa 100 sono in perdita perché operano su rotte a bassa densità di popolazione. Inoltre, tra servizi universali passeggeri nazionali e merci per il Sud, abbiamo perso nel 2011 circa 200 milioni di euro. Oggi queste perdite sono compensate dagli utili dell'Alta Velocità: se i nuovi concorrenti entrano solo sui servizi ad elevata redditività, riducono la nostra capacità di compensare le perdite. La conseguenza per Trenitalia può essere o un nuovo progressivo indebitamento, fino al collasso, oppure l'abbandono delle rotte in perdita che non rientrano nel servizio universale. Quindi chiunque entra deve contribuire, in proporzione, a coprire i costi dei servizi in perdita o gestirli direttamente».

**Con i privati ci sono differenze anche nella gestione dei costi?**

«C'è il problema delle modalità di acquisto di beni e servizi. Le Ferrovie devono fare gare europee e sono soggette ai ricorsi amministrativi. Nelle gare per le pulizie abbiamo avuto ben 60 ricorsi al Tar e 4 al Consiglio di Stato. Come si fa a competere alla pari con chi non ha questi obblighi? Per non parlare delle differenze del costo del lavoro che può essere regolato da diversi contratti collettivi o anche individuali. Ciò non toglie che, nonostante gli importanti risultati già raggiunti, dobbiamo ancora avanzare sia nell'efficienza sia nella qualità per battere la competizione».

**Come pensa di convincere il governo?**

«Va ripensata la politica dei trasporti. Ogni modo di trasporto ha uno spazio operativo ottimale e occorre promuovere l'integrazione tra i diversi modi per avere il risultato economico e di sostenibilità migliore. Oggi occorre sostenere 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 servi-

zio, 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-Etcs), 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 suona 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». ■

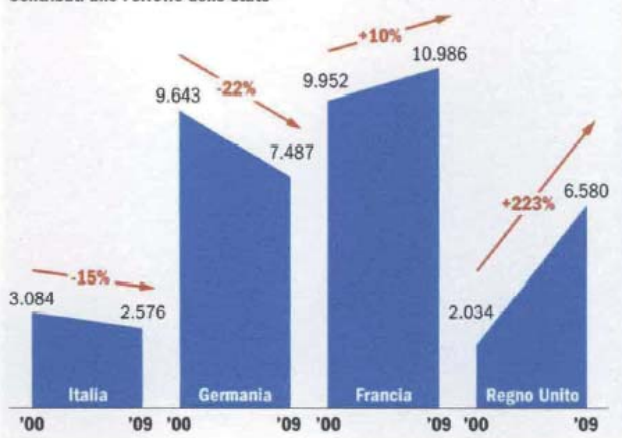
### SI FA PRESTO A DIRE LIBERALIZZAZIONE

I differenti livelli di apertura del mercato a livello europeo

	TRASPORTO MERCI	TRASPORTO PASSEGGERI INTERNAZIONALE	TRASPORTO PASSEGGERI NAZIONALE	TRASPORTO PASSEGGERI REGIONALE/LOCALE
EU	Aperto	Aperto	Non aperto	Non previsto
FRANCIA	Aperto	Aperto solo formalmente	Non aperto	Non aperto
GERMANIA	Aperto	Aperto	Aperto	Aperto
UK	Aperto	Aperto	Aperto	Aperto
ITALIA	Aperto	Aperto	Aperto	Aperto

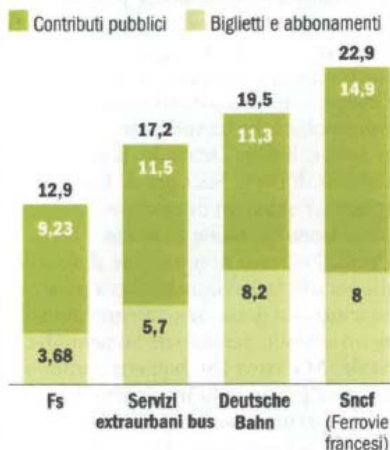
## Dove Pantalone paga di meno

Contributi alle Ferrovie dello stato



## Trenitalia cenerentola

Ricavi unitari (centesimi di euro/passeggero chilometro)

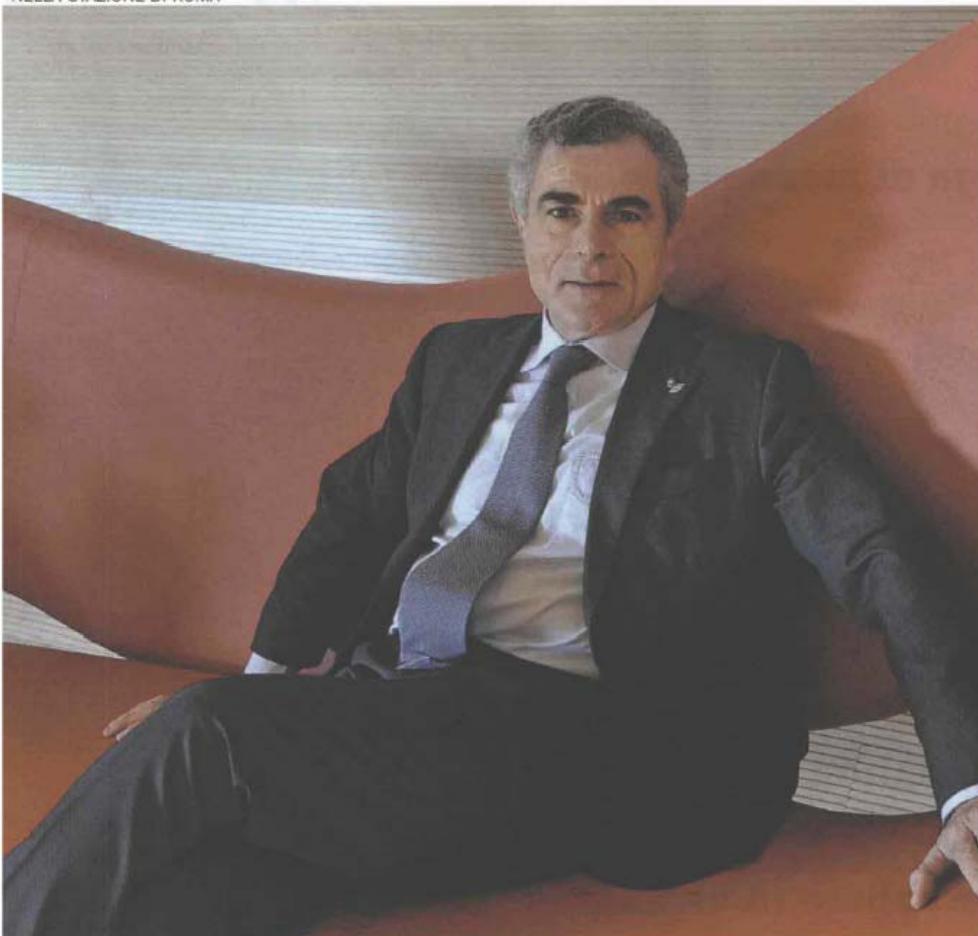


Fonte: Elaborazioni FS

**“Il mio sogno è comprare mille treni. Nessun investimento pubblico ha effetti economici e sociali migliori. E le città ne guadagnerebbero in vivibilità”**



LA LOCOMOTIVA DI UN TRENO FRECCIAROSSA  
DI TRENITALIA (FERROVIE DELLO STATO ITALIANE)  
NELLA STAZIONE DI ROMA



MAURO MORETTI, AMMINISTRATORE DELEGATO DELLE FERROVIE DELLO STATO ITALIANE