

“Treni migliori? Pagate di più”

L'ad delle Ferrovie: “Siamo un'impresa che opera sul mercato
Se le Regioni non ce la fanno, chi ci rimette sono i pendolari”

Intervista

ROBERTO GIOVANNINI
TORINO

Mauro
Moretti

“Ingegnere Moretti, partiamo dal grido di dolore dei pendolari. Viaggiare con quei treni è un incubo.

«Dite? La Toscana ha fatto un'indagine sui viaggiatori dei treni regionali: il 78% si dice soddisfatto. È una notizia. Perché li sono contenti e altrove no? Intanto, ricordiamo che forse non si sa che i treni, gli orari, le fermate, le tariffe, non sono cose che decidiamo noi: lo decidono le Regioni. Sono le Regioni a stabilire quanto far pagare agli utenti e quanto porre a fiscalità generale. E così si fanno i contratti di servizio».

Voi dite che i biglietti e i contributi delle Regioni non coprono i costi. È proprio vero?

«In Italia, in tutto, le Fs incassano 12,2 centesimi per passeggero per chilometro. In Francia e in Germania, dove lo Stato o i Länder acquistano i treni, si arriva a 25 centesimi. Noi abbiamo la metà. Con così poco possiamo garantire il servizio, certo non il rinnovo del materiale rotabile,

che viene sfruttato finché cammina, anche se è obsoleto. A ogni Regione propongo di partecipare ai costi del rinnovo della flotta; se non possono, si tengono i treni che ci sono. La cosa che non si può fare, caro cliente Regione, è pagare per uno e avere un servizio che vale tre».

Chiario, ma la gente non ce la fa più. Ritardi pazzeschi, o come le migliaia di disperati pendolari della Novara-Milano che hanno a che fare con materiale rotto e insetti. E vogliono risposte concrete.

«Concretezza: o ci sono i quattrini per fare il servizio di qualità, o non ci sono, e si dà il servizio che si può. Per avere di più bisogna pagare di più».

E in Piemonte? Il governatore Bresso non ha firmato il contratto con voi. Ha detto che Fs aveva chiesto un rincaro del 30%, e metterà il trasporto regionale a gara. Si è parlato di ricatti...

«Noi non facciamo polemica. Nessun alterco, nessun ricatto: se tu Piemonte non hai i soldi per fornire un certo servizio, io non posso certo trattarti meglio di altre Regioni. Non sono un cioccolataio, e uso lo stesso metro a Bologna, a Napoli e a Torino. Alla Regione Piemonte abbiamo fatto una proposta in linea con quella fatta ad altre Regioni, che permette di coprire i costi. Con il vecchio sistema nel 2006 Fs aveva 2,1 miliardi di perdite l'anno, ed era sull'orlo del fallimento. Ci sono i verbali: il 3 giugno la Regione Piemonte aveva affermato che non aveva i soldi per chiudere il contratto. Dopo-

diché, se la Regione vuole fare una gara, senza cambiare le carte in tavola, benissimo. Abbiamo presentato un'offerta nel 2007, tutti gli esperti delle Regioni lo hanno esaminato e considerato valido. Il Piemonte non intende investire le risorse per chiudere il contratto? Non è un mio problema».

Dunque, quello che dice Bresso al «Sole 24 ore», secondo cui Fs ha chiesto un aumento del contributo del 30%...

«È assolutamente falso, lo dimostra il verbale del 3 giugno. Vuole aprire ad altri? È nel suo diritto fare una gara. È una cosa normale, già avvenuta in Veneto o in Lombardia. Il governatore Bresso faccia la gara: ma entro nove mesi, non siamo certo disposti a garantire il servizio ai prezzi attuali a vita. Non siamo interessati al monopolio, ma al buon andamento dell'azienda. Senza trattare una o l'altra Regione - come si faceva - con regimi di favore. So bene che certi treni non stanno sul mercato: ma qualcuno li deve sovvenzionare».

Torniamo ai problemi dei pendolari, ingegnere. Il livello del servizio è davvero pessimo.

«È un problema che riguarda le grandi concentrazioni urbane, e che si acuisce negli orari di punta, la mattina, nei giorni feriali. Delle due l'una: o c'è qualcuno - le Regioni - che compra più servizio per far andare più treni in quei picchi, oppure dovrò dare una risposta "media". E in quelle tratte affollate il treno sarà strapieno dopo sei



fermate. A quel punto, ogni fermata invece di un minuto ne dura tre per far salire e scendere tutti: dieci fermate producono venti minuti di ritardo. Non se ne esce, a meno che mi si dia il modo di mettere più treni a disposizione. La fabbrica dei soldi non ce l'ho».

E dunque, servono biglietti più cari e contributi pubblici maggiori.

«È così. Continuare a perdere 2 miliardi l'anno era impossibile. Non vogliono spendere 25 centesimi come la Germania? Nel 2007 proposi di arrivare gradualmente a 15, e in cambio avremmo comprato mille treni nuovi, non se n'è fatto nulla. Ma ogni centesimo che aggiungo io posso fare un miliardo di investimenti. Che significa anche lavoro, cosa che bisognerebbe considerare. Le corriere del trasporto pubblico locale oggi prendono 14,5 centesimi dalle Regioni. Se le Fs avessero altrettanto, ci sarebbero 6,5 miliardi da investire. Io chiedo di avere almeno lo stesso trattamento delle corriere extraurbane».

E intanto, restiamo con un'Italia a due velocità, Frecciarossa e carro bestiame.

«Le ferrovie in Italia sono del tutto liberalizzate. Chiunque vuole può fare un business. Vi siete chiesti come mai non c'è nessuno? Come mai l'unico operatore nuovo, Ntv, che entrerà dal 2011 lo farà sull'Alta Velocità, e grazie a un'intesa con i francesi di Snf, che mirano a un pezzo del mercato italiano? Perché l'altro non è un mercato remunerativo. Un operatore vuole prenderci una Regione? Magari!»

Il ministro delle Infrastrutture Matteoli annuncia che a dicembre iniziano i lavori del Terzo Valico, anche se ci sono solo 500 dei 5 miliardi necessari.

«Mi pare ci sia la volontà di partire, questo è importante. Ma la questione è un'altra: se si fa il Terzo Valico, il primo passo è riordinare il nodo di Genova, separando il traffico merci dal traffico passeggeri. E il Porto, che rischia di essere un collo di bottiglia, ricostruendolo intorno alla ferrovia. Altrimenti è inutile».

Parliamo di Alta Velocità. State per annunciare nuovi treni. Volete saturare il mercato per togliere spazio alla concorrenza di Ntv, presieduta da Luca Cordeiro di Montezemolo?

«Ma no, c'è spazio per tutti, anche se il mercato un limite lo avrà. Vedremo. Dal 13 dicembre taglieremo mezz'ora tra Roma e Milano. Avremo Roma-Venezia in 3 ore e 20, Venezia-Milano in 2 ore, Torino-Milano in un'ora, Torino-Roma in 4 ore e 10. Per fortuna queste opere sono state progettate bene, costruite per reggere 70-80 anni, con tecnologie avanzatissime, che neanche i treni francesi hanno».

Per questo forse l'Alta Velocità è costata il quadruplo del resto d'Europa...

«È un problema complicato. In parte è

colpa del territorio italiano, senza spazi liberi, con tanti piccoli centri, case, strade. E poi vengono richieste opere aggiuntive che costano: ad esempio, a Vercelli abbiamo dovuto fare le "finestre" per le risaie, alte tre metri sul terrapieno. Bisogna chiederne conto a chi ha fatto queste e altre richieste; e a chi sta ponendo vincoli assurdi per le opere che stanno partendo».

Parliamo dei treni del Sud. Li mettete i treni peggiori, più vecchi, più lenti.

«Siamo un'azienda. Ci sono tratte che hanno mercato, e tratte che non ne hanno. È lo Stato che ci deve dire che servizio vuole e con che risorse coprire i costi. Altrimenti, facciamo il servizio che possiamo fare con gli investimenti che siamo in grado di fare, cercando di usare il materiale rotabile che abbiamo al meglio».

E allora gestite solo le due linee che rendono, Torino-Venezia e Milano-Napoli. Tutto il resto, tagliatelo...

«Ma perché devo fare un treno dal Sud dove non sale nessuno? E peraltro da dicembre al Sud partiranno i nostri treni più moderni, gli Etr 600».

Perché Fs è al 100 per cento di proprietà pubblica.

«Dovete darci la possibilità di fare impresa, non affogarci in una logica politica di servizi da garantire a prescindere da costi e ricavi. Avrei potuto fare come i miei predecessori, accollando il conto al contribuente. Non l'ho fatto. Invece, abbiamo tagliato 800 milioni di costi, di cui la metà erano sprechi. Niente più auto di servizio, via ogni spreco. Abbiamo incrementato di 700 milioni i ricavi e sistemato la struttura finanziaria. C'è ancora da fare, ma stiamo lavorando».

E la concorrenza di Nuovi Treni Veloci, che parte nel 2011?

«Se un concorrente sa lavorare a prezzi migliori, è uno stimolo per la mia impresa. L'operazione di Ntv non l'ho vissuta come un problema, ma come un'opportunità; per fortuna c'è tempo per metterci a posto e non pesare sui contribuenti».

Ci sono proteste anche per i treni Frecciarossa: tanti guasti, gente bloccata a metà strada, ritardi.

«Pochi casi, e la puntualità è del 97%. Sul nostro sito indichiamo in tempo reale anticipi e ritardi al minuto, e non lo fa nessuno. Il servizio? Sull'alta velocità è ottimo, molto migliore dei TGV francesi, andate sul Parigi-Bruxelles».

Moretti, parliamo della Torino-Lione. Che idea si è fatto?

«Spero che questa partita si sblocchi.

E stato speso - bene - del tempo per esaminare le possibili soluzioni in modo partecipato. Ora mettiamo a frutto il lavoro compiuto e andiamo avanti».

Torniamo al problema della (pessima) pulizia dei treni.

«C'era un sistema che andava da anni, assolutamente vergognoso, con un contratto che costava 22.000 euro l'anno a carrozza e risultati del tutto insoddisfacenti. Abbiamo chiuso il vecchio contratti, e lanciato gare in modo da avere più lotti e più interlocutori. Ci hanno risposto con 40 ricorsi al Tar, la strumentalizzazione dei lavoratori, lo spargimento deliberato di insetti. Ma ora abbiamo tagliato i ponti, stiamo cambiando tutto con una lotta senza quartiere, che ci costa minacce, intimidazioni, auto bruciate. Andremo avanti, i primi risultati positivi si vedono già, e presto cambieremo tutte le fodere delle poltrone con nuovi materiali. Un'operazione titanica».

Ha parlato del debito. Come pensate di ridurlo?

«Abbiamo avviato la ricapitalizzazione di Trenitalia, fatta conferendo asset interni, alcuni dei quali potranno essere venduti per migliorare la patrimonializzazione».

Ingegnere Moretti, ultima domanda: quanto guadagna?

«680 mila euro, più 150 mila legati ai risultati. C'è chi prende il triplo per leggere i contatori. Ma gli elettroni non deragliano».

LA CONCORRENZA

«Il settore è liberalizzato. Vi siete domandati perché nessuno si è fatto avanti?»

LO STIPENDIO

«Guadagno 680 mila euro ma c'è chi prende 2 milioni per leggere i contatori»

COPERTURA DEI COSTI

«All'estero contributi più alti: qui impossibile rinnovare i mezzi»

IL CASO PIEMONTE

«La Bresso dice che ho chiesto il 30% d'aumento? È assolutamente falso»

Troppe pretese «Non si può versare uno e avere un servizio che vale tre»

L'alta velocità «Torino-Roma in 4 ore e 10, con due fermate»

La pulizia «Alcuni hanno sparso apposta insetti nei convogli»

Io sono una Spa separata dallo Stato
Mi dovete dare la possibilità di fare impresa, non affogarmi in una logica politica

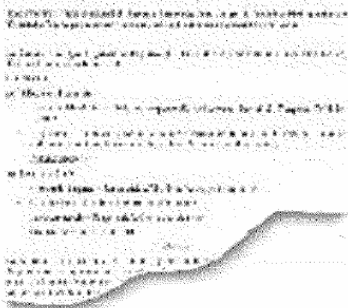
Potevo fare come quelli che mi hanno preceduto: la deresponsabilizzazione totale. Tanto poi paga il contribuente

Ma perché devo avere un treno dal Sud dove non sale nessuno?

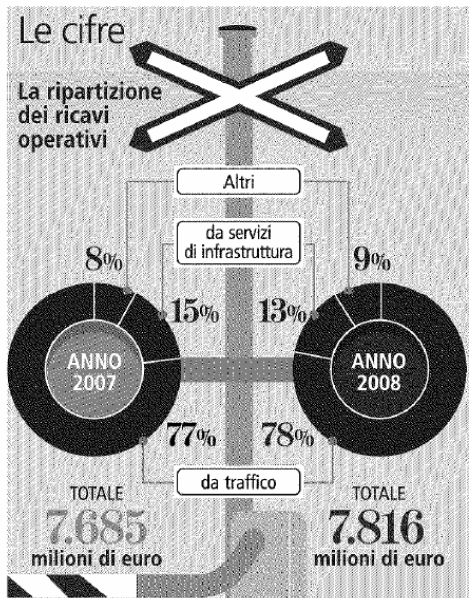
Mauro Moretti
amministratore delegato
Ferrovie dello Stato



Il Piemonte in bilico



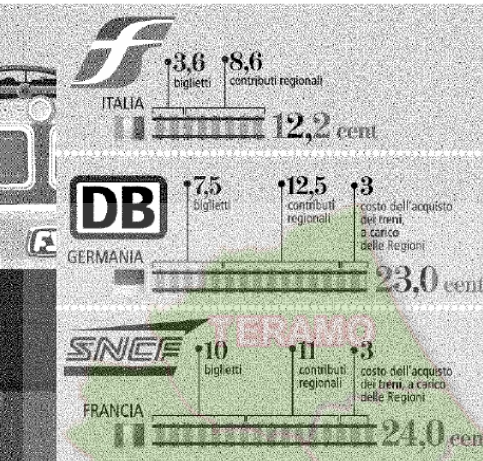
Ecco il verbale siglato lo scorso giugno tra Regione Piemonte e Ferrovie dello Stato in cui «i rappresentanti della Regione evidenziano le criticità presenti sul bilancio relative alle disponibilità» per coprire i costi del contratto di servizio per il traffico ferroviario. Un esempio del difficile rapporto tra l'azienda e le amministrazioni locali.



I principali dati economici

IN MILIONI DI EURO	
Ricavi operativi	7.685
Costi operativi	7.816
Margine operativo lordo	463
Risultato operativo	1.035
Risultato netto	575
	106
	409
	16

Quanto fa incassare un pendolare



Abbonamenti e biglietti singoli

- Spesa media mensile dei pendolari che usano il treno: 49,20 euro
- Costo di un viaggio di andata Milano-Bologna sul Freccia Rossa: 37,10 euro
- PRIMA CLASSE: 53,20 euro

Età media della flotta

- IN EUROPA: 15-18 anni
- IN ITALIA: 25 anni

Le Regioni italiane che investono di più nei contratti di servizio con le Ferrovie dello Stato per il servizio reso ai pendolari:

- Toscana
- Puglia
- Emilia Romagna
- Campania

I record delle linee superveloci

- 7 settembre 2005: Roma-Napoli (348,5 km/h)
- 25 maggio 2006: Torino-Novara (350 km/h)
- 1 marzo 2008: Milano-Bologna (350 km/h)

Entro il 2011 la flotta ad alta velocità si arricchirà di 55 treni di nuova concezione, capaci di superare i 350 km/h

