



🕒 **Meno passeggeri per gli aerei low cost**

Treni notturni, Moretti batte cassa a Passera

L'annunciata abolizione dei treni notturni, anzi, la «razionalizzazione» come l'ha definita Mauro Moretti, amministratore delegato Fs? Effetto degli aerei low cost. «Stanno uccidendo i treni domestici notturni e di lunga percorrenza, sopra i 900 km — dice Vincenzo Soprano, amministratore delegato di Trenitalia, ex Eni e Gaz de France —. I viaggiatori per i treni notte scendono ormai del 20% all'anno. È una legge di mercato che rende l'attuale contratto con il ministero non più sostenibile economicamente». Sul tavolo del neo-ministro dei trasporti, Corrado Passera, in questi giorni arriverà anche il dossier Fs. Servono più soldi pubblici per coprire i buchi del servizio uni-

versale, quello finanziato dallo Stato. Ma soldi pubblici extra non ci sono. Che fare? Bisogna decidere prima del 12 dicembre, quando entrerà in vigore il nuovo orario.

Due le proposte avanzate da Trenitalia al ministero: la prima, tagliare direttamente i treni più costosi e

meno carichi; la seconda, spezzare le linee più lunghe (dunque i treni notturni) sugli «hub», i centri di scambio con l'alta velocità, come Roma e Bologna. La via di minor dolore, ritengono in piazza della Croce Rossa. Anziché dormire sul Torino-Palermo, insomma (e passarci una ventina d'ore), si sale sul Frecciarossa a Torino, si scende a Roma e si prende un treno notte per Palermo. «In questo modo non si tagliano treni dalle aree svantaggiate come il Sud», dice Soprano. Certo, è una spesa maggiore per i passeggeri. Ed è scomodo. «Ma il servizio è migliore — dice Soprano —. E per spendere meno sulla tratta complessiva ci sono gli aerei low cost».

Sono 150 i treni a contratto di servizio, cioè ripagati dal contributo statale, in circolazione ogni giorno sui binari italiani (contro i 6 mila regionali e i 350 a lunga percorrenza, come le Freccie). Di questi, 80 sono diurni (3,3 miliardi di viaggiatori per km) e 31 notturni (3,2 miliardi). «Ma dal 2008 a oggi i passeggeri sui treni a contratto di servizio di lunga

percorrenza sono diminuiti da 278 a 220 per treno — dice Soprano —. E i treni notturni sopportano costi più alti del 30% rispetto a quelli diurni, perché occupano più personale per più tempo». Il contratto di servizio fra Stato e Fs, valido per il 2009-2014, prevede due strade se calano i viaggiatori, cioè i ricavi: lo Stato inietta altro denaro oppure «si rivede il reticolo dell'offerta», dice Soprano. Che precisa: «I treni a mercato, come il Frecciarossa, costano, escluso il pedaggio, quattro euro al chilometro in più dei treni a contratto di servizio».

Nei Paesi dov'è entrata l'alta velocità del resto, nota Soprano, i treni notturni sono spariti e le quote di trasporto (treni, auto, aerei) si sono ripartite diversamente: «Sull'alta velocità hanno vinto i treni». Secondo i dati di Fs, in Francia, sulla Parigi-Lione, avviata nell'81-'84, la quota del treno è salita dal 47% al 74% (l'aereo è sceso dal 32% al 19%); e in Spagna sulla Madrid-Siviglia, del '91-'97, è quasi triplicata, dal 19% al 53% (aereo dal 39% al 12%).

Diverso è il caso dei treni notturni transfrontalieri, come il Milano-Parigi che partirà l'11 dicembre, primo atto della nuova joint venture di Fs con Veolia, Thello. Secondo Fs questo treno si può ripagare, e comunque non c'è scelta: le ferrovie italiane qui non possono andare competitivamente con i treni diurni, perché fra Lione e Parigi c'è l'alta velocità. Dalla quale Fs è esclusa. «Non siamo entrati sulla Parigi-Lione perché ci è stato impedito», dice ora Soprano, rispondendo all'intervevista di lunedì scorso sul *Corriere Economia* di David Azéma, direttore generale della rivale francese Sncf. Il manager calcola in decine di milioni il costo totale per ottenere le autorizzazioni francesi sull'alta velocità, mai avute nonostante gli accordi di reciprocità: «Per cinque anni di prove abbiamo speso 35 milioni e tenuto immobilizzati tre treni per oltre 90 milioni. Eppure l'Etr 500 fa servizio in Italia a 300 all'ora da anni, come il Tgv. E ha un sistema di segnalamento più avanzato».

A. PU.

© RIPRODUZIONE RISERVATA