

Tagli al trasporto ferroviario - «Se non arrivano i fondi stop ai treni dei pendolari» Moretti (Ferrovie): mancano 400 milioni. L'impegno del governo

ROMA O si aumenta il costo dei biglietti o si tagliano i treni. Una terza via non è data, alternative non esistono. Semplicemente perché soldi non ce ne sono. Mauro Moretti, numero uno delle Ferrovie dello Stato, non gira più di tanto intorno al problema e avverte che se lo Stato non troverà i fondi per far marciare i treni, i treni saranno costretti a fermarsi.

Precisiamo, trasporto pubblico locale, perché l'Alta Velocità si autofinanzia. In altre parole, a rischiare la soppressione saranno i collegamenti pagati dalle Regioni attraverso gli stanziamenti statali. Per il 2012 è stata prevista una erogazione di 1,6 miliardi (la stessa del 2011) soltanto che nelle casse delle Fs mancano ancora circa 400 milioni. Magari arriveranno entro l'anno. Ma per il 2013 non c'è un centesimo di euro. E, quindi, niente soldi, niente treni.

«Non c'è previsione di budget - dice Moretti nel corso di un convegno alla Bocconi di Milano - sul trasporto pubblico locale e così i servizi rischiano di finire». «Non so cosa farà l'Authority - aggiunge - ma la cosa che faremo noi sarà interrompere il servizio. Verremo denunciati per interruzione di pubblico servizio? Be' vedremo come andrà a finire».

Certo non è la prima volta che il numero uno di Fs denuncia una situazione insostenibile, conseguente al progressivo allargamento della forbice costi-tariffe. Anche alla Bocconi ricorda come i ricavi passeggero/chilometro in Italia siano di 10,8 centesimi di euro contro i 17,2 centesimi di euro del trasporto su gomma. In Germania, aggiunge, i ricavi sono di 20 centesimi e di 22 in Francia.

Situazione assai diversa è quella inglese che vede i ricavi variare da 33 a 42 centesimi chilometro. Ad avvantaggiarsi della situazione sarebbe stata la società Autostrade per l'Italia che ha visto aumentare la propria quota di traffico.

Il problema delle tariffe, in realtà, è vecchio quasi quanto le stesse ferrovie. Comunque è un problema decennale, con il prezzo dei biglietti fissato a livello politico e i costi aziendali in costante aumento.

Le Fs di Moretti, così come la Ntv di Montezemolo (però non ancora operativa sulla rete locale) chiedono garanzie da fissare nelle gare di appalto del servizio. In poche parole, stanziamenti certi per ogni anno dell'appalto stesso. Altrimenti, addio bilanci e collegamenti a rischio. Oltre, naturalmente, allo stop alla liberalizzazione dei binari. Perché chi assicurazioni non ha, evidentemente non investe. Tanto è vero che anche l'amministratore delegato di Ntv, Giuseppe Sciarrone, ribadisce di essere pronto a partecipare a gare per i treni regionali, ma se le condizioni «saranno eque... Se non ci saranno fondi non parteciperemo». Promemoria di non secondaria importanza per il neo presidente dell'Authority dei Trasporti, Mario Sebastiani.

Il ministro per lo Sviluppo e Infrastrutture, Corrado Passera, evidentemente chiamato in causa, cerca di smorzare sul nascere ogni eventuale polemica: «Ci stiamo occupando più che abbastanza del trasporto pubblico locale». Questione chiusa. Almeno per ora.