

Servono altri tre miliardi per i treni dei pendolari

FILT CGIL
ABRUZZO

● L'ad Fs, Mauro Moretti: «Il problema del trasporto locale è la mancanza di risorse» ● Bruxelles avvia indagini sulle compensazioni a Trenitalia

LUIGINA VENTURELLI
MILANO

«Il vero problema del trasporto pubblico locale ferroviario sono le risorse disponibili». Certo, considerato il momento difficile che stanno vivendo le finanze pubbliche e i diversi settori dell'economia che vi fanno conto, l'affermazione dell'amministratore delegato delle Fs potrebbe considerarsi una verità universale. Ma all'indomani delle polemiche sull'opportunità o meno di tagliare gli stipendi ai manager pubblici, le parole di Mauro Moretti rappresentano un'esplicita difesa del proprio operato.

E nell'era degli investimenti sui treni veloci, l'attenzione non può che convergere sulle meno veloci tratte regionali, dove si annidano le maggiori criticità. Per un rinnovo completo della flotta per il trasporto dei pendolari, infatti, mancano all'appello 3 miliardi di euro, da aggiungere ai 3 miliardi che finora le Fs sono riuscite a reperire in autofinanziamento per l'acquisto di 200 nuovi treni: «C'è un problema di risorse disponibili e non si può più esorcizzare», ha ricordato l'ad che le dirige dal 2006, anno in cui venne stimata in circa 6 miliardi di euro la somma necessaria a ri-

modernare completamente il sistema. E se, nel frattempo, il gruppo è riuscito a reperirne la metà, si è chiesto Moretti, «possibile che non si riesca a tirare fuori 500-600 milioni all'anno in cinque anni per rinnovare completamente al flotta? Vorrei che fosse possibile».

FONDI PUBBLICI E INDAGINI UE

Invece sembra mancare la volontà politica per farlo, visto che il manager Fs riscontra una «marginalità crescente» dei servizi ferroviari nel «bilancio dello Stato». Se le spese per la difesa sono cresciute in questi anni del 37% (pari all'1,7% del Pil italiano nel 2011), quelle spese per i servizi ferroviari Fs sono invece diminuite del 12% (per un importo equivalente allo 0,2% del Pil e una spesa per cittadino pari alla metà, ad esempio, di quella francese).

Non solo. Le risorse che pure vengono assegnate al trasporto pubblico locale risultano pure di difficile riscossione, mentre le Fs hanno bisogno della «certezza dei pagamenti» da parte delle Regioni. «Non possiamo continuare a fare servizi se ci sono dei clienti collettivi che pensano di pagarci in due anni. I pagamenti della pubblica amministrazione devono avvenire nei tempi previsti dal contratto di servizio». Al momento, invece, i debiti nei confronti di Tre-

nitalia ammontano a 1,35 miliardi di euro, di cui oltre la metà, pari a 690 milioni, sono ormai scaduti.

In materia, però, ha appena avviato un'indagine la Commissione europea «per valutare se alcune compensazioni per obblighi di servizio pubblico e il trasferimento a titolo gratuito di asset nell'ambito del mercato italiano del trasporto ferroviario di merci siano compatibili con le norme Ue in materia di aiuti di Stato». Sotto la lente di Bruxelles per eventuali violazioni della libera concorrenza, sono finiti in particolare il passaggio di alcune infrastrutture ferroviarie alle due società di trasporto merci Trenitalia e Fs Logistica, nonché le compensazioni che Trenitalia riceve dal 2000 per garantire un servizio universale di trasporto merci verso il Sud.

Iniziative comunitarie sulle quali Moretti si è definito «tranquillo», perché certo, «ci sono delle aziende italiane che hanno fatto ricorso e hanno aperto una procedura», ma si tratta di «aziende dirette da nostri vecchi dirigenti licenziati, dunque c'è qualche problema di rivalsa». Inoltre, si legge in una nota ufficiale del gruppo, «le compensazioni ricevute dallo Stato sono state inferiori ai costi sostenuti, tanto che si sono generate perdite consistenti per la società».