

**L'INCHIESTA** ▶ Strategia Moretti: Freccie Rosse, ma niente treni locali

# L'Alta Velocità pagata con i soldi dei pendolari

di Stefano Campolo e Daniele Martini

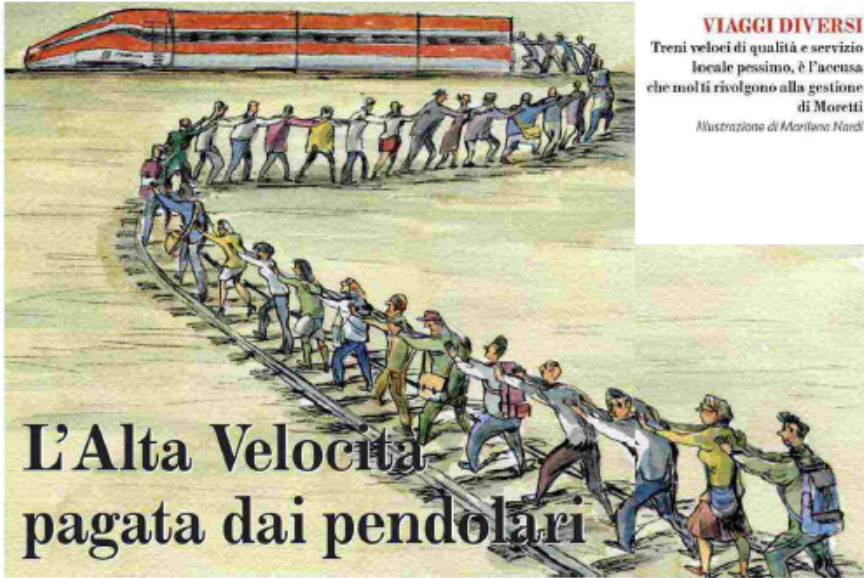
Oltre 700 milioni stanziati per acquistare treni locali. Ma di locomotive e carrozze nuove se ne vedono poche. I soldi finiscono per pagare il servizio. Intanto le Ferrovie investono sulle Freccie Rosse, che portano guadagni e immagine. Ecco i dati finora sconosciuti. ▶ pag. 8 - 9

di Stefano Campolo e Daniele Martini

**M**a perché per i clienti dell'alta velocità i treni ci sono sempre e per i pendolari no? Non è una domanda oziosa. Forse perché i primi, i viaggiatori dei treni veloci, sono pochi rispetto agli altri che sono tre milioni e passa al giorno? O perché i primi possono mettersi comodamente le mani in tasca mentre i secondi pagano poco? È così, ma è solo un pezzo della verità. Qualsiasi azienda coccola i clienti facoltosi e le Ferrovie di Mauro Moretti non fanno eccezione. C'è però dell'altro dietro la decisione di dividere i viaggiatori tra fortunati e dannati. Privilegiando i primi con una scelta strategica di fatto classista, le Ferrovie si sono soprattutto comprate facilmente gli applausi di chi fa opinione, dai manager ai giornalisti, ovviamente contenti di viaggiare puntuali, comodi e veloci sulla tratta Roma-Milano, tanto da convincersi che le Ferrovie sono state risanate e non sono più un inguardabile carrozzone.

## Meccanismi alla rovescia

Incassato il favore del pubblico che conta, Moretti è andato oltre. All'interno delle Ferrovie non solo non è mai sceso un flusso solido che portasse gli utili del servizio ricco dell'alta velocità al miglioramento delle condizioni dei pendolari. È successo il contrario: i pendolari sono stati costretti a viaggiare da cani perché di fatto le Ferrovie hanno imposto sui binari un meccanismo da Robin Hood alla rovescia. I viaggiatori dei treni regionali sono stati sostanzialmente obbligati a portare il loro obolo al totem degli utili ferroviari ottenuti soprattutto con lo scintillio dei Frecciarossa su cui le Fs hanno concentrato investimenti e attenzioni. Non potendo però imporre ai pendolari aumenti stratosferici delle tariffe per non correre il rischio che scoppiasse la rivoluzione, sono stati fatti pagare in un modo meno diretto e più subdolo: costringendoli a scendere ogni giorno all'inferno su un numero di convogli del



**VIAGGI DIVERSI**  
Treni veloci di qualità e servizio locale pessimo, è l'accusa che molti rivolgono alla gestione di Moretti  
Illustrazione di Marilena Nardi

## L'Alta Velocità pagata dai pendolari

tutto insufficiente, su carrozze strapiene e di qualità sempre più scadente. Per loro, i pendolari, è stato inesorabilmente ridotto quello che in gergo chiamano il materiale rotabile, locomotive e vagoni.

Oggi non ci sono treni a sufficienza per i pendolari perché le Ferrovie non li comprano più da un decennio. Lo ammette perfino Moretti, senza spiegare, naturalmente, il motivo vero, anzi, utilizzando l'argomento per battere cassa. Alla presentazione di Treno Verde 2014 l'amministratore delle Ferrovie ha attaccato: "Da più di 10 anni non riceviamo un soldo da parte dello Stato per treni nuovi". Lo Stato non li compra i treni per i pendolari non tanto perché la coperta è troppo corta e non ci sono i soldi. La coperta statale è in effetti senza dubbio corta e le casse sono mezze vuote, ma i quattrini per il materiale rotabile regionale ci sarebbero anche stati, stanziati dalle leggi dei governi di centrodestra e centrosinistra che si sono dati il cambio. A partire dal 2006 per il rinnovo delle flotte lo Stato aveva accantonato 739 milioni di euro. Quei soldi, però, non si sono mai trasformati in locomotori e carrozze, sono stati spesi per pagare il servizio dei treni regionali il cui costo proprio da quell'anno è aumentato a vista d'occhio, fino al 30 e anche il 35 per cento. Un incremento ottenuto con una novità introdotta da Moretti: la vendita del servizio ferroviario alle regioni, titolari del trasporto locale, sulla base del tanto strombazzato «catalogo». Per far fronte ai repentini aumenti imposti dal catalogo lo Stato ha dovuto non solo spostare le risorse dagli investimenti in treni alla gestione, ma addirittura incrementare le risorse per il servizio ferroviario regionale, da 1.222 milioni nel 2001 a 1.789 milioni nel 2012, più 46 per cento. Con il sistema inventato da Moretti in pratica lo Stato ha dovuto spendere di più, le Ferrovie hanno incassato, ma per i pendolari il servizio non è migliorato né per la qualità né tanto meno per la quantità dei treni.

In astratto l'idea del catalogo non sarebbe stata affatto peregrina, anzi, avrebbe potuto essere un modo per rendere chiari e trasparenti i rapporti. Il guaio è che questa idea è stata forzata in modo tale che alla fine a pagare sono stati i pendolari. Il catalogo si basa su tre parametri fondamentali, il pedaggio dei binari a Rfi (società Fs), il costo di trasporto (il treno) e i servizi accessori (per esempio le biglietterie). Partendo da questi punti di base le Fs offrono un elenco di treni e



LE FERROVIE PUNTANO SULLE FRECCIE CHE GARANTISCONO IMMAGINE E SOLDI. MENTRE IL TRASPORTO LOCALE RESTA SULLE SPALLE DI REGIONI E VIAGGIATORI. ECCO I DATI

servizi e le regioni-clienti scelgono che cosa acquistare in base alle necessità e disponibilità. Ma una cosa è la teoria, un'altra la pratica. Prima di tutto non sempre la qualità del servizio fornito è in linea con quello promesso nel catalogo, anzi. Le regioni, però, devono pagare lo stesso, anche se di malavoglia e alcune con sempre minore regolarità, innescando così un contenzioso durissimo e gigantesco con le Fs. Il catalogo, inoltre, è rigido perché impone alle regioni di acquistare in blocco tutto il turno di servizio di un treno e per di più richiede una fatturazione ad ore innescando la tentazione in Trenitalia (Fs) di allungare ad arte i tempi di percorrenza. Il catalogo impone poi il pagamento di maggiorazioni su tutto: le tratte con poche corse, i convogli nuovi o ristrutturati, i notturni, i festivi etc.. Alle Ferrovie, in pratica, è stato consegnato il coltello dalla parte del manico, ai pendolari, invece, sono stati regalati i disagi: viaggi più scomodi, spesso più lunghi, treni soppressi, ritardi. Alle regioni il catalogo ovviamente non è mai piaciuto, come spiega anche l'Osservatorio della spesa del Consiglio regionale del Veneto che evidenzia le numerose criticità, a cominciare dal "segreto industriale" dietro cui le Ferrovie si trincerano per nascondere la congruità dei prezzi imposti.

### Questione di monopolio

Alle Ferrovie è stato consentito di sfruttare fino in fondo la posizione di monopolio. Invece di intervenire con le necessarie correzioni, la politica si è voltata dall'altra parte, in alcuni casi rafforzando il monopolista stendendogli una guida rossa perché potesse imporre meglio il suo comando. Come successe nel 2008 quando il governo Berlusconi obbligò di fatto le regioni a non alzare gli occhi al di là del catalogo delle Ferrovie di Moretti, minacciando di togliere risorse a quelle che avessero avuto l'ardire di sottrarsi al diktat indicendo gare internazionali per far posto a un nuovo gestore ferroviario, pubblico o privato, italiano o straniero. Berlusconi minacciò di tagliare alle regioni disubbidienti proprio quegli stanziamenti non enormi, ma importanti, che avrebbero potuto usare per comprare in prima persona locomotori e vagoni da mettere sui binari regionali al posto di quelli sempre più scassati di Ferrovie. La minaccia fece effetto, le regioni si piegarono per salvare gli investimenti: in questi ultimi anni i pochi treni nuovi che hanno permesso al servizio pendolare di non sprofondare del tutto nell'abisso portano proprio le insegne regionali.

## L'ex sindacalista ora manager piace al Palazzo

**IL RAS INDISCUSSO** Mauro Moretti, ras indiscusso delle Ferrovie, è amministratore delegato del gruppo dal 2006. L'allora ministro del Tesoro Tommaso Padoa-Schioppa lo nominò amministratore quando Moretti rifiutò la carica di presidente. Il numero uno delle Ferrovie proviene dal sindacato, la Cgil, della quale è stato responsabile trasporti. Una passaggio da controllante a controllato che ha fatto storcere il naso a molti.

“ A partire dal 2006 lo Stato ha messo

da parte 739 milioni per nuovi treni locali. Quei soldi, però, non si sono mai trasformati in locomotori e carrozze, sono stati spesi per pagare il servizio dei treni regionali il cui costo è aumentato fino al 30-35%

**16.742**  
I CHILOMETRI DI RETE FERROVIARIA IN TUTTO IL PAESE

**6.288**  
IL NUMERO DI CARROZZE: È IN CALO

**739 MLN**  
I SOLDI CHE DOVEVANO SERVIRE A RINNOVARE LA FLOTTA



### STIPENDI E POLEMICHE

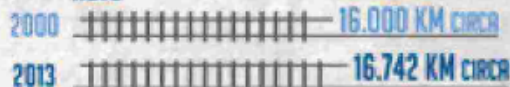
Mauro Moretti, un passato di sindacalista e un presente di manager delle Ferrovie con stipendio di oltre 800 mila euro annui *LaPresse*



“Cuore a sinistra, stipendio da nababbi”, ha scritto di lui Giancarlo Perna sul *Giornale* dopo la sua nomina. Fino a oggi la sua poltrona non aveva mai scricchiolato. E di governi e schieramenti ne ha attraversati come pochi altri. Poi le polemiche sullo stipendio da oltre 800 mila euro e le dichiarazioni spazientite di Moretti: “Il mio è il lavoro più duro del mondo”.

# FERROVIE, NUMERI A CONFRONTO

## RETE



## LOCOMOTIVE



## CARRI MERCE



## PERSONALE



## CARROZZE PASSEGGERI



## TRASFERIMENTI DALLO STATO A TRENITALIA PER LA RETE REGIONALE



- FONDI STATALI PER TRENITALIA LEGGE 308/2000
- FONDI STATALI PER TRENITALIA DPCM DEL 16-11-2000
- FONDI STATALI PER TRENITALIA LEGGE 296/2006 E SUCCESSIVE
- NUOVO FONDO TPL DECRETO LEGISLATIVO 68 DEL 2011 E DECRETO LEGGE 201 DEL 2011
- ACCORDO STATO REGIONI 21-12-2011
- PREMIALITÀ LEGGE 220 DEL 2010

VALORI IN MILIONI DI EURO