



# “Le Ferrovie non lasciano la Puglia il Bari-Roma lo decide il mercato”

*L'ad Moretti: “Aboliti i notturni? Ci sono i voli low cost”*

## LELLO PARISE

**Q**UATTRO treni in più faranno su e giù da Bari e Lecce. Taranto recupererà una corsa che pareva dovesse sparire nel nulla: a bordo di un Frecciabianca, sarà possibile raggiungere Milano; ma la notte no: niente da fare. Parla Mauro Moretti, amministratore delegato del gruppo Ferrovie dello Stato, alla vigilia dell'entrata in scena dell'orario invernale che da queste parti fa esplodere i malumori per tratte soppresse e servizi negati.

**Ingegnere Moretti, perché un Frecciargento da Bari a Napoli ci mette perfino cinque ore e non è, questo, il peggiore dei casi?**

«In realtà la percorrenza oscilla dalle quattro ore alle quattro ore e dodici minuti. I tempi di viaggio sono correlati alle caratteristiche e alle potenzialità dell'infrastruttura ferroviaria: sulla linea convenzionale la velocità, inevitabilmente, diminuisce e i tempi di viaggio aumentano».

**Come mai da Bari a Roma ci sono pochi, pochissimi treni, peraltro a distanza di cinque-sei ore l'uno dall'altro?**

«I Frecciargento sono treni di mercato, non ricevono alcuna

## Le reazioni

Trenitalia onora eccome il servizio pubblico. Lo fa come fornitore di tutti quei servizi contrattualizzati con le Regioni e con lo Stato

## I licenziamenti

Non è previsto alcun esubero. Tutt'al più potrà esserci necessità di maggiore mobilità per rispondere alla domanda



sovvenzione pubblica. Quindi la frequenza e il numero di fermate le fa il mercato, ossia la domanda effettiva, reale e potenziale».

**Da lunedì 12 cambia l'orario ferroviario. La Cgil accusa: «Trenitalia vuole cancellare il Sud».**

«Un'accusa infondata: lo vedremo nel dettaglio analizzando la nuova offerta. La verità è che si continua in maniera strumentale, a fare confusione sul ruolo e sui compiti di Trenitalia. Ci sono treni di mercato che ge-

stiamo in piena autonomia e nel rispetto di tutti quegli obblighi di legge che competono ad una società di diritto privato. Poi ci sono i “servizi universali”. Sono servizi che costano più di quanto incassano: è lo Stato che li garantisce, decidendone numero e caratteristiche, e integrando la differenza con propri corrispettivi».

**D'accordo, ma in che modo sarà potenziata e velocizzata l'offerta sulla linea adriatica?**

«Soprattutto con il Frecciabianca, diminuiranno i tempi di

percorrenza. Milano-Bari si coprirà in sette ore e trentasette minuti, Bologna-Bari in cinque ore e trenta minuti. Un risultato che abbiamo ottenuto rivedendo il sistema delle fermate: in Puglia saranno Gioia del Colle, Foggia, Barletta, Bari, Lecce, Taranto e Brindisi. In più le corse crescono di numero: i collegamenti diretti da e per Bari passeranno da 10 a 12, da e per Lecce da 6 a 8, e resteranno due Frecciabianca da e per Taranto. Sono confermati pure gli attuali 6 Frecciargento da e per Roma».



## I treni notte tuttavia, sono in via di estinzione.

«Parliamo di treni che in Italia, come in tutto il resto d'Europa, sono stati soppiantati dai voli lowcost. E in pochi anni hanno visto più che dimezzare il numero di viaggiatori e i relativi ricavi da tariffe. Ma l'offerta è stata sostanzialmente confermata grazie alla creazione dell'hub di Bologna, che diventerà il capolinea di questi treni la cui percorrenza sarà esclusivamente notturna e i cui orari saranno integrati con altri servizi diurni. Che potranno essere le Frece o altri treni, anche regionali, a seconda della tratta da coprire tra Bologna e i capoluoghi del Nord».

## Perché Trenitalia e gruppo Ferrovie dello Stato non fanno investimenti nel Mezzogiorno?

«Stabilire l'entità e la destinazione degli investimenti in infrastrutture, è questione che spetta ai governi e al Cipe. Gli investimenti di Trenitalia riguardano l'ammodernamento della flotta. Poi è chiaro che sia utilizzata tenendo conto delle potenzialità tecniche dei singoli treni e delle infrastrutture esistenti. Non ha alcun senso impiegare il Frecciarossa, che tocca i trecento all'ora, dove la velocità massima è di centottanta. Ecco perché non viaggia sulla Bari-Bologna: la linea non consente di superare i centottanta, appunto».

**L'assessore regionale ai Trasporti Guglielmo Minervini, sostiene che Trenitalia registra utili di bilancio per 68 milioni, ma non onora quello che è un servizio pubblico. Perché non tutelate le aree deboli del Paese, corrispondenti proprio alla dorsale adriatica, visto che solo la fascia tirrenica è il teatro dell'alta velocità?**

«Trenitalia onora eccome il servizio pubblico. Lo fa come fornitore di tutti quei servizi contrattualizzati con le Regioni e con lo Stato. Gli stessi, in qualità di committenti, che comprano e programmano quei servizi. Trenitalia è una società di diritto privato: deve fare utili, per legge. Abbiamo ereditato un passivo corrente di 2 miliardi di euro. Oggi facciamo utili. E gli utili di una società il cui azionista è il ministero dell'Economia, sono utili della collettività».

## Aumenteranno le tariffe per i treni a lunga percorrenza?

«Al momento no, non ci sono aumenti in agenda».

## Ingegnere Moretti, le scelte di Trenitalia quali ripercussioni avranno sui posti di lavoro: sì, insomma, scatteranno licenziamenti?

«Non è previsto alcun licenziamento. Tutt'al più potrà esserci necessità di maggiore mobilità, per rispondere adeguatamente alle mutate caratteristiche della domanda».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



### I tempi

La percorrenza oscilla dalle quattro ore alle quattro ore e dodici minuti: dipende dalle potenzialità dell'infrastruttura

### L'agenda

Abbiamo ottenuto che Milano-Bari si coprirà in sette ore e trentasette minuti, Bologna-Bari in cinque ore e trenta minuti



### **I programmi**

Le corse crescono di numero: i collegamenti diretti da e per Bari passeranno da 10 a 12, da e per Lecce da 6 a 8, e due da e per Taranto

### **Le proteste**

Stabilire l'entità e la destinazione degli investimenti in infrastrutture è questione che spetta ai governi e al Cipe