

MORETTI: AVANTI PIANO SU TUTTE LE LINEE

Qual è lo stato dell'alta velocità in Italia?

I lavori avanzano regolarmente su tutte le linee. Contiamo di completare la tratta Napoli-Salerno a gennaio, la Bologna-Milano e la nuova linea Bologna-Verona a dicembre 2008. Per la Novara-Milano e la Firenze-Bologna, invece, bisognerà attendere la fine del 2009. Però, anche dove i cantieri sono stati aperti anni fa, non c'è ancora un tratto completo di linea funzionante...

Altri paesi hanno impiegato decenni per realizzare grandi opere. E poi in Italia si fanno richieste più alte.

In che senso?

Un esempio: fra Torino e Milano, nella zona delle risaie, ci hanno chiesto di costruire la linea ferroviaria compatibile con le coltivazioni e vicina all'autostrada. Abbiamo dovuto farla sopraelevata, con «finestre» per il deflusso dell'acqua dalle zone irrigate. Peccato che non sia stato chiesto di fare altrettanto a chi ha fatto l'autostrada. Si tratta di richieste bizzarre, senza alcuna visione sistemica. Ma, intanto, i tempi dei lavori si allungano con sovraccosti enormi.

È per questo che un chilometro di linea ferroviaria ad alta velocità costa 13 milioni di euro in Francia, 15 in Spagna e 44 in Italia?

Anche. Ma ci sono almeno altri tre motivi. Primo: in Italia l'alta velocità è stata concepita come sistema di alta capacità per accogliere anche i più pesanti treni merci. Secondo: da noi manca una pianificazione territoriale per macroaree con la destinazione d'uso dei terreni. Se ci fosse, sapremmo già prima dove poter passare e progetteremo in base a questo. Invece siamo costretti a pianificare di volta in volta con costi che lievitano: è una follia. Terzo: lo strumento delle gare di appalto è spesso obsoleto e costoso.

Qual è il punto di forza della nostra alta velocità?

La tecnologia, che garantisce una sicurezza invidiabile. Siamo i più avanti in questo. Tanto che il nostro sistema è stato scelto come modello per lo standard europeo.

E il punto debole?

I treni. Va aumentata la loro affidabilità. Sono di una generazione relativamente passata e hanno bisogno di più sicurezza e comfort. È un problema dei nostri fornitori: debbono migliorarli.

Aumenterete la flotta?

A dicembre arrivano 12 nuovi treni che destineremo alle linee ad alta velocità.

E anche i biglietti?

Le nostre tariffe restano le più basse d'Europa. Abbiamo linee dove guadagniamo, ma con queste dobbiamo ripianare quelle in perdita: ogni giorno, su 750 treni, 300 sono in perdita e però debbo farli viaggiare. I nostri concorrenti entreranno nelle tratte a più intenso traffico e redditività. E io cosa faccio?

Vuol dire che cancellerà quei treni?

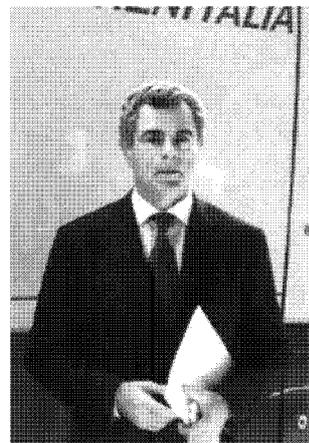
Voglio dire che il male dell'Italia è far fare alle imprese quello che deve fare lo Stato come attività pubblica e servizio universale.

Come vede il futuro?

L'Europa ferroviaria moderna è l'Europa dei grandi corridoi: entro 5 o 6 anni ci saranno aziende che competono anche all'estero. Gli operatori stranieri arriveranno da noi, ma anche noi andremo fuori.

Dove?

Oggi penso a raggiungere Francoforte con il Cisalpino. Poi sarà la volta di Stoccarda e Parigi.



OTTIMISTA

Mauro Moretti, 54 anni, amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato.