

**Duello sulla Milano-Roma** Il peso dei «tetti» a manager e gare pubbliche. L'amministratore delegato: «superiorità tecnico-logistica»

## Moretti minaccia: vie legali contro Alitalia

*All'indomani delle dichiarazioni di Sabelli, le Fs: il «Freccia Rossa» è senza sovvenzioni*

**Contesa a tutto campo: smentite le cifre riportate da Altroconsumo sui ritardi dei treni**

ROMA — Se non siamo alle carte bollate, poco ci manca. Tra le Ferrovie e Alitalia i rapporti non sono mai stati così tesi. Al punto che ieri un comunicato dell'azienda ferroviaria guidata da Mauro Moretti, in replica a alcune affermazioni dell'amministratore delegato di Alitalia, Rocco Sabelli, si concludeva così: «In ogni caso, il Gruppo Fs si riserva di utilizzare ogni strumento nelle opportune sedi per la tutela della propria immagine».

La contesa ha al centro la concorrenza sulla rotta Mila-

no-Roma. Il guanto della sfida era stato lanciato da Moretti che aveva rivendicato in un'audizione al Senato il sorpasso del treno a Alta velocità sull'aereo. La replica di Sabelli si è fatta attendere ma è stata durissima: «Il ruolo delle Ferrovie dello Stato sul mercato — ha detto — è quantomeno ambiguo. Le Ferrovie nel 2008 hanno ricevuto dallo Stato 3,6 miliardi di euro». E ancora: «Noi ci troviamo a dover competere con un'azienda che non è un'impresa. Proviamo a separare la contabilità sulla Roma-Milano così vediamo se da parte delle Ferrovie non ci sia una competizione unfa-ir (scorretta, ndr)».

Moretti ha masticato amaro e ha taciuto, affidando ai comunicatori repliche a mezza bocca. Fino a ieri, quando ha deciso di esprimere in una no-

ta ufficiale tutto il proprio disappunto, tentando di «pervertire - si afferma nel comunicato - a un più sereno e corretto rapporto di concorrenza».

La replica parte dall'affermazione che sulla tratta contesa «la concorrenza è corretta e leale». Proprio per questo, si sostiene, ogni riferimento di Sabelli a «sovvenzioni improprie da parte dello Stato» è «del tutto incongruo e strumentale» se è vero che i soldi provenienti dal governo vanno a sostegno dei servizi universali contrattualizzati, dai quali, si precisa, «è esclusa l'Alta Velocità».

Moretti poi rivendica senza mezzi termini «la superiorità tecnico-logistica» dell'Alta velocità rispetto all'aereo come «fatto incontestabile, a prescindere dalla capacità organizzativa e di vendita dei vet-

tori aerei». Non solo, L'ad di Ferrovie capovolge l'affermazione di Sabelli secondo cui la natura pubblica di Fs comporta per l'azienda vantaggi competitivi. E Sabelli, secondo il manager delle Fs a trarre profitto dal non conoscere «tetti ai compensi dei manager, alle consulenze, alla pubblicità», a non dover fare gare pubbliche per l'acquisto di aerei e forniture. Per tacere del tempo risparmiato nel non dover affrontare «contenziosi presso i giudici amministrativi» e nell'evitare «il controllo contabile dei giudici erariali». L'ultimo passaggio riguarda la puntualità dei treni messa in dubbio da Sabelli: «I dati certificati sui ritardi medi a gennaio e a febbraio segnano rispettivamente 4,9 e 4,4 minuti per treno» si precisa, smentendo i dati di Altroconsumo.

**Antonella Baccaro**

**Il ruolo delle Ferrovie sul mercato è quantomeno ambiguo. Competiamo con un'azienda che non è un'impresa. Proviamo a scorporare la Milano-Roma...**

### Mauro Moretti

Siamo dello Stato? Certo. E Sabelli non ha tetti ai compensi dei manager e alla pubblicità

# 200

**milioni di euro la perdita della Nuova Alitalia nel 2009 secondo le indicazioni contenute nel piano industriale della compagnia**

# 3,6

**miliardi l'ammontare dei trasferimenti statali alle Ferrovie nel 2008 ricordati dall'ad Alitalia. La replica: l'alta velocità non ne beneficia**