

**Ferrovie** il varo dell'ente previsto entro l'estate. Ntv: «Ora però liberalizzate tutto»

# Fs Le quattro frecce di Moretti per l'Authority sui trasporti

Vuole fare versare anche a Italo il contributo sui treni del servizio universale: «Non possiamo pagare tutto noi». E dice no allo scorporo della rete: «Costa»

DI ALESSANDRA PUATO

**F**recciarossa contro Italo, primo atto in quattro tempi. «Qualcuno faccia le regole sul servizio universale. È ora che il governo intervenga perché anche i concorrenti paghino i costi di questo servizio nazionale». Mauro Moretti torna all'affondo. A ridosso dell'atteso varo dell'Autorità dei trasporti («Arriverà a breve», ha annunciato il ministro per i Trasporti Corrado Passera mercoledì), l'amministratore delegato di Ferrovie ribadisce la richiesta dell'accoglienza anche ai nuovi entranti — cioè alla Ntv di Luca di Montezemolo, partecipata al 20% dai francesi di SnCF, partita con il treno Italo il 28 aprile sull'Alta Velocità Milano-Napoli — della spesa per i treni «universali».

Sono quelli finanziati da Stato e Regioni, a prezzo equo, spesso in perdita: «Non possiamo pagare tutto noi», dice Moretti. Tradotto: ora che Montezemolo e i francesi ci fanno concorrenza, mettano soldi anche loro. Dalla direzione centrale Strategie e Pianificazione di piazza della Croce Rossa, guidata dal braccio destro Barbara Morgante, arriva poi l'invito alla costituenda Authority a considerare anche altri tre suggerimenti di Fs (anzi, Fsi, come si chiamano ora: Ferrovie dello Stato Italiane).

## Il nodo del personale

Primo: si valuti l'inseri-

mento, nei bandi delle gare regionali appena diventate obbligatorie, della «clausola sociale». È quella che prevede l'assorbimento dei dipendenti da parte del subentrante, il vincitore della gara: sono 15 mila le persone oggi in capo a Trenitalia per i treni regionali, «potenzialmente tutte a rischio se Trenitalia perde le gare». Secondo: sull'eventuale scorporo della rete, la separazione fra gestore dei binari (Rfi, gruppo Fs) e dei treni (Trenitalia, sempre Fs), si consideri l'impatto sulla spesa pubblica: «Alzerebbe i costi del sistema — ritiene Fs, contraria —. Siamo disponibili a collaborare con l'Authority, ma non aspettiamoci un calo della spesa pubblica né dei prezzi». In Italia, è la tesi, i ricavi da Stato e altri enti per Ferrovie sono scesi (a prezzi costanti 2000) del 16%, da 3,1 a 2,6 miliardi, fra il 2000 e il 2009; mentre nel Regno Unito, dove la separazione c'è stata, sono saliti del 223%, da due a 6,6 miliardi. E le tariffe regionali sono alle stelle: fino a 35 centesimi i ricavi per passeggero/chilometro contro i 12,9 dell'Italia (vedi grafico). Terzo messaggio alla nuova Authority: si introducano «regole comuni». A partire dal contratto di lavoro.

«Attenzione a non porre barriere d'ingresso a condizioni capestro», avverte Dario Balotta, presidente dell'Osservatorio liberalizzazioni. Ma il quadro potrebbe anche mutare po-

co. «Non ci aspettiamo che cambi molto con l'Authority nazionale — dice Morgante —. Il settore è già

più che regolato. Non siamo secondi a nessuno in Europa. Abbiamo liberalizzato i treni merci, i treni passeggeri internazionali e anche il traffico nazionale, come dimostra Ntv entrata nell'unico servizio che rende, l'Alta velocità».

Quel che voleva Moretti era piuttosto un'Autorità dei trasporti europea più forte. «L'abbiamo chiesta per definire regole uguali per tutti i Paesi. È giusto

che ci sia un Paese come l'Italia, dove la liberalizzazione è piena, e altri come la Francia, dove non lo è». Piacerebbe, per esempio, lavorare sulla tratta Parigi-Lione, come Ntv fa sulla Milano-Roma. Magari in partnership con Veolia: «Ci potrebbe interessare». Ma «non si può».

Al Gruppo Fsi — che apprenderà il bilancio il 24 maggio (previsti in crescita fatturato e utile, che nel

2010 erano a 7,5 miliardi e a 128 milioni), e che nel 2010 ha ricevuto 6,7 miliardi di contributi pubblici complessivi fra Rfi e Trenitalia (compresi gli investimenti, calcola Balotta) — hanno fatto due conti. Con il servizio regionale, guadagnano zero. E con il servizio universale nazionale perdono circa 120 milioni all'anno, nonostante i 240-250 milioni annui che entrano come contributo di Stato solo a questo sco-

po. Ergo, il denaro incassato con il Frecciarossa serve anche per ripianare la perdita dei treni universali.

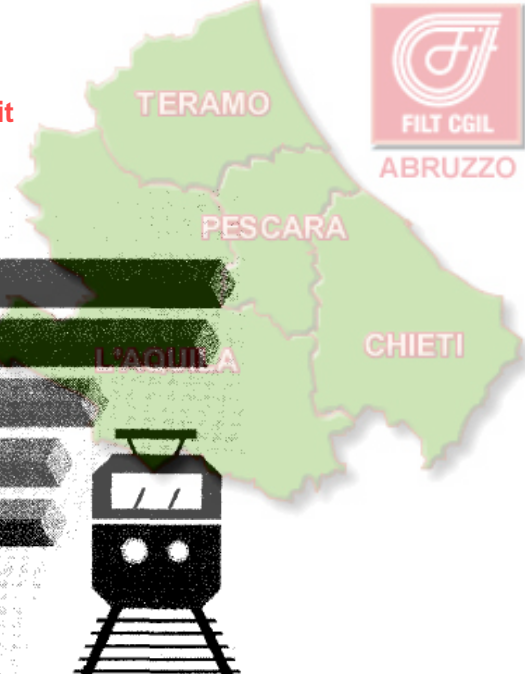
Ma che succede se, come accade, arriva un concorrente e l'utile da Alta velocità diminuisce? «Ci auguriamo che l'Authority valuti la questione — dice Morgante —. Non è giusto che un solo operatore si accoli tutti i costi di un servizio pubblico». Risponde Ntv: «Sì al contributo, ma a tre condizioni». Uno, scatti quando il bilancio del nuovo entrante è in equilibrio

(quindi, nel suo caso, dal 2014, quand'è previsto il pareggio). Due, la contabilità del servizio universale sia separata dagli altri servizi, come l'Alta velocità. Tre: «Siano liberalizzati tutti i servizi universali, non solo il regionale».

## Il ritardo regionale

Anche il regionale è comunque in alto mare. La nuova Authority «deve definire gli schemi dei bandi di gara», è scritto nel decreto liberalizzazioni. Ma in giugno scade il contratto per l'Emilia Romagna e il bando non c'è ancora. «Siamo pronti a partecipare», dice Ntv, come probabilmente Deutsche Bahn e SnCF. Ma a che condizioni? E quanti soldi stanziati la Regione? Il termine per la nomina del collegio dell'Authority è il 31 maggio e quello per definirne la sede è già scaduto: era il 30 aprile. Al dicastero di Passera confidano che l'Autorità sia operativa a inizio estate. Fs si prepara.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Cara Inghilterra

**Ricavi ferroviari da servizio universale regionale**  
Centesimi per passeggero al chilometro (tariffa + corrispettivo statale)

Fonte: elaborazione Fs su Study on regulatory options on further market opening in rail passenger transport-Everis per Commissione Ue 2010, bilanci delle società, Ufficio studi Associazione trasporti e Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori

S. Franchino

Regno Unito	Northern Rail	35,0
Svizzera	Sbb Regio	33,0
Francia	SnCF Proximité	22,9
Germania	Deutsche Bahn Regio	19,5
Austria	Öbb	19,0
Italia	Trenitalia	12,9
Spagna	Renfe	10,0



**Braccio destro**  
**Barbara Morgante,**  
direttore centrale Strategie e pianificazione del gruppo Fs. È nel consiglio d'amministrazione di Centostazioni, Rfi, Tunnel del Brennero



**Concorrenti**  
Mauro Moretti (Fs) e, dietro, Luca Cordero di Montezemolo (Ntv)