

Moretti: "Privatizzazione sì, ma per gradi"

Marco Panara

Mauro Moretti è amministratore delegato di Ferrovie dello Stato da 7 anni e 3 mesi. Il suo quarto mandato (il primo era stato di solo un trimestre) è iniziato la primavera scorsa. Il gruppo è risanato, nel 2012 ha prodotto 381 milioni di euro di utile netto e ora che si comincia a ripar-

lare di privatizzazioni potrebbe entrare nella lista.

Il gruppo è pronto per essere messo sul mercato?

«Deciderà l'azionista, quello che posso dire è che non è ancora al massimo delle sue potenzialità e quindi del valore ricavabile attraverso una privatizzazione».

Si potrebbe però cominciare da al-

cune sue parti.

«Abbiamo già concordato un percorso con gli azionisti privati di Grandi Stazioni, Benetton e Caltagirone. Faremo uno spin off della parte commerciale e saremo pronti rapidamente a metterla sul mercato. Abbiamo da poco cominciato a discutere con Save, azionista privato di 100 Stazioni e nel giro di pochi mesi potremmo essere pronti anche con quella società».

segue alle pagine 2 e 3

"Stazioni, linee elettriche e immobili: così parte il treno della privatizzazione"

ALL'AVVIO DEL SUO QUARTO MANDATO. I CONTI SONO STATI RISANATI MA PER RISPONDERE ALLA NUOVA DOMANDA DI TRASPORTO SERVONO ANCORA ULTERIORI INVESTIMENTI E LA CAPACITÀ DEL PAESE DI PENSARE STRATEGIE A LUNGO TERMINE

Marco Panara

Segue dalla prima

«Infine ci sono le linee ad alta tensione, migliaia di chilometri lungo tutta la penisola, che può interessare Terna, che già la utilizza, ma anche altri soggetti».

Fs ha un patrimonio immobiliare immenso, cosa ne farete?

«Ci sono terreni importanti nei centri delle città vicino alle stazioni, a Milano, nella zona di Porta Susa a Torino, e poi a Bologna, Firenze, alla Tiburtina a Roma. Sono parti vitali per la rigenerazione urbana e i comuni dovranno prendere le loro decisioni».

A proposito di Tiburtina, la stazione è una cattedrale deserta...

«Abbiamo cominciato quell'operazione quando era sindaco Rutelli, ed era parte di una valorizzazione dell'intera zona, si parlava di creare lì la cittadella giudiziaria e di portare uffici della Regione. L'unica cosa che è andata in porto è la stazione, ma la sua realizzazione è stata comunque un fatto positivo perché abbiamo realizzato l'inter-

ramento della tangenziale, ora Bnp Paribas Bnl costruirà il suo centro direzionale e altri operatori si stanno avvicinando, così lo Sdo finalmente potrà sbocciare».

Com'è la situazione patrimoniale del gruppo?

«Abbiamo un patrimonio di 34 miliardi al netto di circa 10 miliardi di debiti, quindi è solido. Come dimostra il successo del secondo collocamento di obbligazioni, la settimana scorsa, 600 milioni contro una richiesta di 1,6 miliardi, peraltro senza alcun road show. Abbiamo ottenuto un tasso inferiore di 17 punti base rispetto al Btp comparabile».

E la situazione economica com'è?

«Chiuderemo il 2013 con un utile superiore ai 381 milioni del 2012, questo è quello che al momento posso dirle. Posso però aggiungere che in questi sette anni c'è stato un balzo dell'Ebitda di 2,7 miliardi. Nel 2006 l'Ebitda margin era negativo per il 10% del fatturato, ora è positivo per il 23,5%: in Europa il secondo è la Deutsche Bahn con il 13,5%. Sulla base di questa crescita dell'Ebitda Margin abbiamo avuto il coraggio di investire, anche se partivamo da un debito elevato».

Come contribuiscono le varie componenti del gruppo?

«Trenitalia ha un Ebitda elevato che in parte è mangiato dagli interessi sui debiti che abbiamo eredi-

tato, Rfi ha una redditività più bassa ma pochissimi debiti. La componente estera contribuisce al fatturato con circa 800 milioni e una marginalità in crescita».

Siete diventati il secondo operatore in Germania. Perché avete investito all'estero invece che in Italia?

«In Germania siamo diventati il secondo operatore merci e passeggeri, l'investimento è stato di fatto pagato dalle imprese acquisite e abbiamo prospettive e volontà di crescere perché con il mercato unico o si ha una dimensione europea o si rischia di scomparire contro i giganti tedeschi e francesi».

Ma il problema dei pendolari resta.

«Abbiamo fatto passi avanti nella puntualità e nella pulizia, che ci vengono riconosciuti, ma ci sono problemi drammatici di affollamento nelle ore di punta nelle grandi città. Questi però non dipendono da noi. Stiamo investendo in nuovo materiale rotabile, 3 miliardi in autofinanziamento, ma non basta, ci vogliono anche risorse pubbliche. E poi si potrebbe intervenire anche su altri aspetti, come gli orari e le organizzazioni delle grandi aree metropolitane».

Ma risorse pubbliche le regioni non ne hanno...

«Altre regioni europee hanno utilizzato i fondi strutturali della Ue per il trasporto regionale e locale,

potrebbero farlo anche le regioni italiane, e noi saremmo in grado di rispettare il vincolo europeo che richiede di arrivare alla fatturazione entro il 2015. E comunque sarebbe opportuno impostare una strategia anche per il prossimo ciclo, che va dal 2014 al 2020. Parte di quei fondi potrebbe essere utilizzata per il materiale rotabile e per le grandi opere infrastrutturali legate al Trans European Network».

Si farà?

«Non lo so. L'Europa è stata in grado di elaborare una strategia di lungo termine orientata alla sostenibilità ambientale ed economica. Noi facciamo fatica a guardare lontano. Iniziamo a discutere e condividere una strategia al 2030-2050. Le faccio un esempio: la Germania ha deciso di mettere a pagamento le autostrade ai veicoli esteri. L'obiettivo sono i camion che attraversano il paese e inquinano. Con le tariffe che pagheranno si potenzierà il trasporto su ferro. Già oggi se in Italia il trasporto su gomma costa uno, in Germania costa 2,5 e in Svizzera 5. E' un modo per orientare il trasporto merci verso modalità più sostenibili in termini ambientali».

Parliamo ora di investimenti. Cosa avete in corso?

«Stiamo portando avanti 5 miliardi di investimenti nel materiale rotabile, tutti autofinanziati, dei quali 3 per il trasporto regionale, 1,5 per l'Alta Velocità con il nuovo



FILIT CGIL

ABRUZZO

CHIETI

Freccia 1000 e 500 milioni per le lunghe percorrenze. Attenzione a quest'ultima cifra, che sembra bassa, ma nasconde il fatto che con il rinnovo della flotta per l'Alta Velocità, alcuni treni ora impiegati dalle Freccie passeranno alle lunghe percorrenze. Stiamo inoltre investendo 4,2 miliardi, sempre autofinanziati, nelle infrastrutture, essenzialmente per completare l'Alta Velocità Torino-Salerno, in sostanza i nodi e l'interconnessione. Poi ci sono i 17 miliardi di investimenti pubblici, che riguardano la Napoli-Bari, l'evoluzione della Salerno-Reggio e molte altre cose ancora».

«Le società del gruppo hanno preso una serie di impegni che sono stati pubblicati per il test di mercato, poi l'autorità prenderà le sue decisioni».

Intanto sta per arrivare l'Autorità dei Trasporti, un altro controllore sui vostri, spesso contestati, comportamenti.

«E' un fatto positivo, perché non è l'Autorità delle ferrovie ma dei trasporti, e quindi dovrà occuparsi della competizione tra diverse modalità di trasporto e all'interno della stessa modalità. Per esempio sulla competizione tra gomma e ferrovia presenteremo presto un dossier».

Ma con Ntv siete sempre ai ferri corti.

«Ho sempre riconosciuto la qualità imprenditoriale di Ntv. Ovviamente c'è una competizione, anche aspra a tratti, ma ho sempre avuto grande rispetto. Ntv ci ha aiutato ad aumentare all'interno dell'azienda la percezione dell'urgenza del risanamento e del rilancio e poi, seriusciamo a competere bene con imprenditori così importanti vuol dire che anche noi non siamo così male».

Alitalia è stata una delusione?

«Non ci siamo mossi di nostra iniziativa, siamo stati sollecitati a valutare se c'era una possibilità di avviare un cammino insieme. La nostra valutazione è che la situazione di debito finanziario e commerciale di quella società è tale che per risolverla è difficile bastino solo gli strumenti ordinari».

Lei è al suo quarto mandato, che obiettivi si è dato?

«Continuare la riqualificazione imprenditoriale dell'azienda, consolidare l'Alta Velocità con l'arrivo dei 50 Freccia 1000, prestare grande attenzione al trasporto regionale e metropolitano, continuare l'uropeizzazione nei servizi ferroviari passeggeri e merci e la globalizzazione nelle attività di consulenza e ingegneria. E, infine, di completare il cambiamento generazionale del gruppo dirigente, me compreso».

«Sappiamo che l'azienda è in difficoltà, ma noi garantiamo commesse che per qualità e quantità possono rappresentare la base per un turnaround».

«Avete acquisito la gestione dell'azienda di trasporto urbano di Firenze, perché?»

«Siamo interessati al trasporto urbano perché riteniamo che per gestire in maniera efficace ed efficiente la mobilità nelle grandi città ci vogliono due cose: da un lato una

I RISULTATI DI FS In milioni di euro

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
RICAVI OPERATIVI	7.680	7.816	7.821	7.985	8.264	8.228
COSTI OPERATIVI	-7.219	-6.781	-6.463	-6.312	-6.482	-6.310
EBITDA	461	1.035	1.358	1.673	1.782	1.917
EBIT	-23	443	435	507	664	718
RISULTATO NETTO	-409	16	54	129	285	381
EQUITY (mezzi propri)	36.016	36.210	36.372	36.509	36.846	36.736
PFN (posizione fin. netta)	6.741	9.210	9.577	9.974	8.332	9.068
CIN (capitale invest. netto)	42.257	45.420	45.949	46.483	45.178	45.804
EBITDA Margine	6,0%	13,2%	17,4%	21,0%	21,6%	23,3%
ROS	-0,3%	5,7%	5,6%	6,3%	8,0%	8,7%
ROI	-0,1%	1,0%	0,9%	1,1%	1,5%	1,6%
ROE	-1%	0%	0,1%	0,4%	0,8%	1,0%
Dipendenti finali	96.573	89.431	94.962	90.153	73.618	72.043
Investimenti (mln. €)	6.864	6.096	5.250	4.143	3.877	3.923

Fonte: Bilanci Gruppo FS

IL CONFRONTO INTERNAZIONALE

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
FS RICAVI (mln. €)	7.680	7.816	7.821	7.985	8.264	8.228
EBITDA margine	6,0%	13,2%	17,4%	21,0%	21,6%	23,3%
EBIT Margine	-0,3%	5,7%	5,6%	6,3%	8,0%	8,7%
DB RICAVI (mln. €)	34.528	36.498	33.199	37.530	41.041	42.739
EBITDA margine	16,5%	14,6%	15,2%	12,6%	12,5%	13,7%
EBIT Margine	8,4%	7,1%	6,7%	4,8%	5,3%	5,9%
SNCF RICAVI (mln. €)	23.691	25.184	24.882	30.466	32.645	33.820
EBITDA margine	11,7%	10,3%	8,8%	7,1%	9,3%	8,5%
EBIT Margine	6,9%	3,4%	-1,8%	4,6%	2,5%	3,5%

Fonte: Bilanci Gruppo FS e Annual Reports SNCF e DB

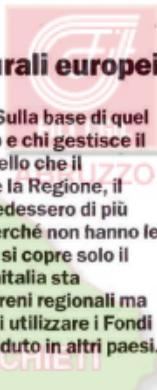


1



2

Qui sopra, l'ad di Ntv **Antonello Perricone** (1) e il presidente dell'Autorità per i trasporti **Andrea Camanzi** (2)



TRENI REGIONALI A CONFRONTO

Ricavi unitari in cent. di euro per passeggero/km

■ RICAVI DA TRAFFICO UNITARI ■ CORRISPETTIVI UNITARI

TRENITALIA	4,1	8,9	13,0
SERV. EXTRAURBANI GOMMA	5,7	11,5	17,2
DEUTSCHE BAHN	8,7	9,9	18,5
SNCF	8,3	16,2	24,5

EDV

Tutti contenti per il successo dell'Alta Velocità, le contestazioni invece si concentrano sulle lunghe percorrenze e sul trasporto regionale. Sul primo punto le Fs rispondono con un potenziamento dell'offerta che è stato annunciato la settimana scorsa e che rilancia anche i treni notturni. Sul regionale Moretti spiega: «La Regione decide quanti treni fare, con quante carrozze e con quanti posti, a che ora devono partire e dove si devono fermare. E' giusto che lo facciano le Regioni, che semmai devono migliorare la loro capacità di

programmazione e di controllo. Sulla base di quel programma si firma un contratto e chi gestisce il servizio non può rispondere a quello che il cittadino chiede ma a quello che la Regione, il committente, chiede. Se mi chiedessero di più sarei pronto, ma non possono perché non hanno le risorse, visto che con i biglietti si copre solo il 35% del costo del servizio». Trenitalia sta investendo tre miliardi in nuovi treni regionali ma non basta. Moretti suggerisce di utilizzare i Fondi strutturali europei, come è accaduto in altri paesi.

[LA SCHEDA]

Sulla sicurezza sono stati investiti 5 miliardi in sette anni

Cinque miliardi in sette anni. A tanto è ammontato l'investimento di Fs sulla sicurezza della rete ferroviaria. Un piano che si è sviluppato negli anni tra il 2002 e il 2009 e che si è articolato in tre sistemi fondamentali. Il Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT) - installato su circa 12mila km di linee protegge la marcia del treno, controllando la velocità massima ammessa, istante per istante, attivando la frenatura d'emergenza, in caso di superamento dei limiti. Il Sistema di telecomunicazioni proprietario esclusivamente dedicato al traffico ferroviario (GSM-R) su 10mila km di linee. Il Sistema ERTMS sulle linee AV che fornisce al macchinista tutte le informazioni necessarie per una guida ottimale, controllando con continuità la sicurezza della marcia del treno e attivando la frenatura d'urgenza nel caso di velocità superiore a quella massima ammessa per la sicurezza.

L'ITALIA DELLE FRECCE

