

**Ferrovie dello Stato** Parla l'amministratore delegato. L'espansione in Germania: «Vinte due nuove gare per quasi un miliardo di euro»

# Moretti «Pronti a vendere Grandi Stazioni»

«È una gallina dalle uova d'oro, benvenuti i soci Benetton e Caltagirone se fanno una buona offerta»  
L'Authority dei trasporti? «Sì, ma solo se europea». A dicembre la classe executive sulla Milano-Roma

DI ALESSANDRA PUATO

**V**uole vendere la quota di Grandi Stazioni in capo alle Ferrovie «ai soci Benetton e Caltagirone» (ma non ai francesi di SnCF, la rivale Société National Chemin de Fer). E concorda su un'Authority dei trasporti, sì, «ma europea», piuttosto che l'Authority regolatoria italiana sollecitata da Antonio Catricalà, presidente dell'Antitrust. Perché il suo obiettivo è l'espansione internazionale e «le regole devono essere uguali per tutti». Mauro Moretti, amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato Italiane (come si chiamano, non a caso, da giugno, per connotarsi all'estero), è appena tornato da Bruxelles, dove con i colleghi europei ha parlato di mercato con Siim Kallas, commissario europeo per i Trasporti.

Rigetta l'accusa di monopolio e non teme l'arrivo della Ntv di Luca di Montezemolo, dice, perché ormai l'arena è europea. E le Fs, dopo la joint venture con la francese Veolia e l'acquisizione del 51% di Netinera (l'ex Arriva Deutschland), coprono con l'estero il 9% del fatturato 2011 (8 miliardi il giro d'affari 2010, con utile netto di 129 milioni grazie anche all'Alta Velocità Milano-Roma).

**L'Indice delle liberalizzazioni dell'Istituto Bruno Leoni, per i treni, è di 36 su 100. Dieci punti in meno del 2007. Mercato chiuso?**

«Niente affatto, tant'è vero che a Bruxelles l'unico esponente privato presente era l'italiana Ntv di Montezemolo. Siamo l'unico Paese dove per il traffico passeggeri gli operatori stranieri non devono firmare accordi di reciprocità. I treni merci sono già completamente liberalizzati e quelli passeggeri arrivano a Milano dalla Francia con SnCF, a Bologna e Venezia dal Brennero con Deutsche Bahn e l'austriaca

Obb. Siamo in quattro sul mercato: noi, francesi, tedeschi e austriaci. L'Istituto Bruno Leoni fa riferimento all'Ibm Index, che abbiamo formalmente contestato. E

Ibm ci ha dato ragione».

**Ma l'Antitrust dice che serve un'Autorità dei trasporti italiana per regolare l'accesso e le tariffe. Che per i vostri rivali è dura.**

«La nostra posizione resta quella di un anno fa, quando chiedemmo all'Ue con i vertici di tutte le società europee, da Guillaume Pepy di SnCF a Rudiger Grube di Deutsche Bahn, un mercato unico ferroviario, con regole uguali per tutti. È questa la mia preoccupazione oggi, non i possibili rivali italiani. Perché gli aerei o i camion hanno una singola licenza e un singolo certificato di sicurezza in Europa e noi no? I mercati non possono più essere nazionali, mentre stiamo costruendo la rete trans-europea Ten-T. Perciò abbiamo chiesto a Bruxelles un'Authority, ma europea, che coordini i regolatori nazionali. Dove ci sono».

**Gli alleati su questo?**

«Tutti i firmatari del documento, cioè tutte le società ferroviarie d'Europa. A partire dai tedeschi e dalla Deutsche Bahn pubblica».

**Beh, avete due società in Germania, Tx Logistik e il gruppo Netinera.**

«E vanno bene. Tx Logistik, che porta merci dal Nord al Sud, ha redditività netta del 7%. E con Netinera, che fattura 500 milioni, facciamo servizio universale fino a Praga. In Germania

poi abbiamo appena vinto due gare, una sulla rete Heudekreuz da 300 milioni e una a Ostbayern da oltre mezzo miliardo».

**Dopo la rottura con SnCF, socia di Ntv, in Francia**

**vi siete invece alleati con Veolia, la rivale. Vendetta?**

«Necessità. L'11 dicembre partiamo con il Venezia-Parigi. Non lo facciamo più con SnCF, abbiamo dovuto scegliere un altro. Ma il mercato francese resta bloccato. Abbiamo chiesto di fare il Bruxelles-Parigi e il Milano-Parigi sull'Alta Velocità, non ce li danno».

**Alitalia dice che sulla Milano-Roma vince l'aereo, perché ha il 60% del traffico d'affari.**

«Ormai il 55% del traffico sulla Milano-Roma è via treno. E il 68% di questo è business. Quel 60% non torna».

**Quando partite con le nuove fasce di prezzo?**

«A dicembre lanceremo la classe executive. Non posso dire altro».

**Ntv si dice interessata anche alle gare regionali e al servizio universale, assistito dallo Stato.**

«Si accomodino, a questi prezzi non vedo su quale redditività si possa contare. Ma se domani ci fosse una gara sul servizio universale

ci sono tanti interessati a partecipare, come Deutsche Bahn. E poi non sappiamo neanche se l'anno prossimo le regioni faranno tagli sui servizi locali, a seguito della manovra finanziaria».

**Avete il 60% di Grandi Stazioni. Vuole ancora vendere?**

«Si va avanti. Grandi Stazioni è una gallina dalle uova d'oro, se c'è qualcuno che paga adeguatamente siamo pronti».

**E a chi vendereste?**

«I più titolati sono i nostri partner, Benetton e Caltagirone. Ne stiamo parlando».

**E ai francesi di SnCF? Anche loro sono soci.**

«Ma anche competitor».

**Emetterete i bond?**

«Ora no, non siamo in crisi di liquidità. Abbiamo linee di credito e flusso di cassa dai biglietti».

**Più circa tre miliardi all'anno dallo Stato.**

«Poco. Rispetto a Germania, Francia e Inghilterra prendiamo meno della metà. E se non ci danno più soldi non possiamo dare treni né servizi nuovi».

**A quando lo scorporo di Rfi, la società dei binari, da Fs, quella dei treni?**

«In Europa si discute sul vantaggio economico della separazione della rete. Se conviene è bene farla, altrimenti no. Non è ragionevole farla pagare ai contribuenti come in Gran Bretagna, dove i prezzi sono esplosivi».

**Che fine ha fatto il progetto di scorporo societario dell'Alta Velocità?**

«Stiamo riorganizzando con tre business unit: merci, servizio a mercato e servizio universale. Stiamo valutando le migliori governance».

**Sul contratto collettivo avete rotto coi sindacati.**

«Se devo competere con Deutsche Bahn o Ntv voglio lo stesso contratto, non quello vecchio delle Fs! Se i sindacati hanno firmato con gli altri, firmino anche con noi. Il vecchio contratto ha un costo orario maggiore del 40%. Non ce lo possiamo più permettere».

**Lei è stato sindacalista.**

«Più di vent'anni fa e firmai per 50 mila persone in meno allora. Poi me ne andai».

**Fa bene la Fiat a uscire da Confindustria?**

«I contratti aziendali ci vogliono, ma insieme al contratto collettivo nazionale. Altrimenti è l'anarchia».

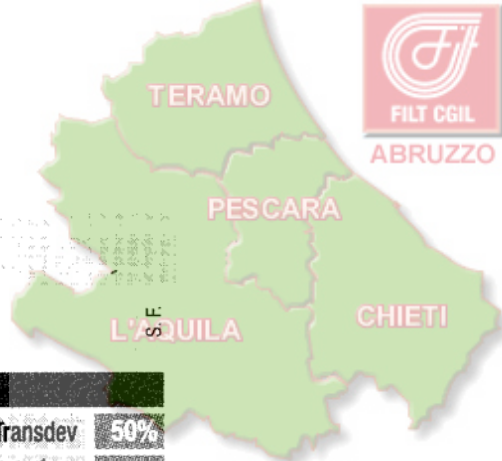
La Ntv di Montezemolo si dice interessata alle gare regionali e al servizio universale? Si accomodi, a questi prezzi non vedo su quale redditività possa contare. Ma se domani ci fosse una gara sul servizio assistito dallo Stato, ci sono altri interessati a partecipare, come Deutsche Bahn. E poi, non sappiamo neanche se l'anno prossimo le regioni faranno tagli ai servizi locali, dopo la manovra

**Antonio Catricalà**  
**Presidente Antitrust**  
Sul Corriere Economia del 19/9 ha chiesto "un'Authority sui trasporti che regoli l'ingresso nel mercato"

**Luca Cordero**  
**di Montezemolo**  
**Presidente Ntv**  
Il 26/9 si è detto d'accordo con Catricalà: "Perché il giocatore in campo, Trenitalia, appartiene allo stesso gruppo Fs dell'arbitro, cioè Rfi"

**Rocco Sabelli**  
**Amm. delegato Alitalia**  
Il 3 ottobre risponde a Catricalà: "Un'Authority per i trasporti cambia poco, serve una vera politica industriale"

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## La rete di partecipazioni di Fs

Le principali società controllate o partecipate da Ferrovie dello Stato Italiane spa

### In Italia

Trenitalia	100%	
Rfi	100%	Tunnel del Brennero 85,29%
Italferr	100%	
Grandi Stazioni	59,99%	Grandi Stazioni Ceska Repubblica 51,00%
Centostazioni	59,99%	(1) Attraverso la controllata Rfi; (2) Attraverso Trenitalia con Sncf, dovrebbe essere sciolta a fine anno; (3) Attraverso Trenitalia (4) Attraverso Tunnel del Brennero, è una società di diritto europeo con sede a Bolzano
Fs Logistica	100%	
Trenord (ex LeNord)	50%	
Tav	100%	
Fnm Ferrovie Nord Milano	14,74%	

Fonte: elaborazione CorriereEconomia su dati Ferrovie dello Stato Italiane



### All'estero

Francia	
Tvt Trenitalia Veolia Transdev	50%
Ltf Lyon Turin Ferroviare <sup>1</sup>	50%
Trenitalia Logistic France	100%
Artesia <sup>2</sup>	50%
Germania	
Gruppo Netinera Deutschland	51%
Tx Logistik	51%
Svizzera	
Cisalpino <sup>3</sup>	50%
Polonia	
Pol Rail <sup>3</sup>	50%
Austria-Italia	
Bbt Brenner Basistunnel <sup>4</sup>	50%

**Ai vertici Mauro Moretti, dal 2006 amministratore delegato del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane**

