



L'intervista L'amministratore delegato: regole uguali per tutti, anche in Francia e Germania

Moretti: all'estero Fs bloccate, Italia troppo aperta agli stranieri

«Basta accuse infondate dai privati di Ntv, siamo stati corretti»

All'indomani del suo terzo bilancio in nero, l'amministratore delegato del gruppo Fs, Mauro Moretti, è volato a Parigi per parlare di Trenitalia nell'alta velocità francese con il ministro dei Trasporti, Thierry Mariani. «C'è un'asimmetria da superare», dice. Mentre il Tgv da anni arriva da noi facendo le tappe che vuole, Trenitalia è al palo perché l'autorità di settore francese non dice dove potrà fare le fermate per raccogliere passeggeri. «Ora il governo di Parigi promette di sbloccare», spiega Moretti. «Trenitalia conta di partire, con il partner Veolia, a dicembre con i collegamenti notturni da Venezia e da Roma fino a Parigi». Ma non tutto è a posto. Anzi. «Un conto è il trasporto internazionale e un altro, assai più importante, è il trasporto interno. L'Italia lo ha liberalizzato. La Francia no. Noi e Veolia siamo bloccati anche nei percorsi internazionali ad alta velocità. Ma confidiamo nel governo. Tanto è vero che stiamo risolvendo il contenzioso con Alstom, ordinando altri treni Etr 600, proprio per fare l'alta velocità in Francia».

Ingegnere Moretti, in Germania sembra meglio. Trenitalia ha comprato Arriva Deutschland...

«Ha comprato una società, ma resta discriminata: ad esempio nelle merci mentre Deutsche Bahn opera su Verona 24 ore al giorno, Trenitalia può accedere a Monaco tra le 21 e le 4. Un'astuzia, e sei fuori. E allora capisci come il mercato unico sia una costruzione faticosa che impegna i sistemi-Paese, a partire dai governi».

E l'Italia?

«Certo, l'Italia non ha avuto la lungimiranza della Germania che, da regina dell'export, ha costruito anno dopo anno i due campioni mondiali della logistica con Deutsche Bahn e Deutsche Post. Ma ci stiamo muovendo, forti di una produttività che, quanto a margini per dipendente e a contributi per traffico, ormai compete con i migliori...».

Il salvataggio delle Fs è compiuto?

«Parlerei di rilancio. Ma siamo solo a metà strada. Dopo aver presentato il piano industriale, chiederemo il rating per accedere al mercato obbligazionario visto che da tempo non abbiamo garanzia dello Stato. Efficienza finanziaria per la competizione tra aziende-Paese. E a questo livello che si svolgerà la vera concorrenza...».

Dunque i privati...

«Non è questione di proprietà, ma di dimensione e competenza. Anche nelle telecomunicazioni fisse si sono presentati decine di pretendenti. Dopo 15 anni, chi sono i veri player?».

L'idea di azienda-Paese può giustificare le inefficienze.

«Nella media e lunga percorrenza abbiamo 600 treni al giorno. Un terzo a margini positivi, due terzi no. Ma solo 240 treni, sono coperti dai contratti di servizio universale e nonostante ciò perdono 90 milioni. Altri 150, 40 milioni di deficit, non sono coperti. Perché Trenitalia li dovrebbe tenere?».

I cittadini questo si aspettano dalle Ferrovie dello Stato.

«Abbiamo liberalizzato? Allora coerenza. Troppo comodo per i nuovi entranti fare solo le tratte migliori, togliendoci i margini di compensazione. O si fermano questi 150 treni che collegano bacini d'utenza troppo piccoli oppure si rivede il servizio, diminuendo fermate e costi. E poi si contribuisce tutti, noi e i privati, al finanziamento di questi convogli figli di nessuno ma utili al Paese. E porte aperte ai privati che volessero subentrare, a parità di condizioni».

C'è speranza di un apporto privato?

«Nei patti governo-Ntv dovrebbe esserci qualcosa. Ma permette un commento a una notizia?».

Quale notizia?

«L'accordo tra Ntv-Eataly sulla ristorazione a bordo di Italo. Siccome il treno che verrà non ha lo spazio per una carrozza ristorante danno il freddo da consumare al posto, riscaldabile a richiesta. Trenitalia offre uno snack al posto e la possibilità di avere un pasto cucinato al vagone ristorante e di bersi qualcosa al bar facendo due passi».

Deciderà il pubblico che cosa è meglio.

«Giusto. Ma leggo anche di 300 mila pasti all'anno. Oggi Frecciarossa e Frecciargento trasportano 14 milioni di passeggeri».

Perché sulla rivista di bordo pubblicate gli schemi delle carrozze e delle poltroncine?

«Così il cliente può misurare che cosa acquista, quanti centimetri quadri di

spazi personali e quanti di spazi comuni, quante uscite normali trova e quante d'emergenza».

La premessa di una pubblicità comparativa?

«Perché no? Trenitalia è sicura del fatto suo».

Talmente sicura da fare causa al concorrente?

«Ntv ci ha rivolto accuse gravi e infondate in documenti del suo consiglio: in particolare, di cambiare fraudolentemente le regole del gioco. In realtà, Rfi ha solo proposto, in accordo con l'Ufficio regolazione servizi ferroviari, di fare come in Francia e in Germania: può chiedere tracce solo chi ha il certificato di sicurezza rilasciato dall'autorità competente. Oggi, invece, solo in Italia si possono prenotare le tracce e presentare poi il certificato prima di partire. E se infine il certificato non arriva, chi rifonde a Rfi, il gestore della rete, le tracce inutilizzate? Colpisce che ad accusare noi siano società italiane partecipate o controllate da soggetti statali francesi e tedeschi visto che da loro è già così!».

Ntv il certificato ce l'ha?

«Non ancora, ma dicono di partire entro il 2011».

L'infrastruttura monopolistica di Rfi e Trenitalia sotto la stessa holding Fs stona con i principi di liberalizzazione.

«Ma non con le lezioni dell'esperienza. Il Regno Unito è l'unico ad aver separato e privatizzato la rete con il disastro a tutti noto. Ed è l'Ocse che certifica come quella procedura comporti maggiori oneri per lo Stato e i clienti. In Italia il costo totale, biglietto più contributi regionali, per passeggero-chilometro è di 12,8 centesimi contro i 40 del Regno Unito thatcheriano: lei cosa sceglierebbe?».

Resta che Ntv paga le tracce a Rfi, società del concorrente.

«Ma il pedaggio lo fissa il ministero, non Rfi».

Quando questi pedaggi sono stati aggiornati l'ultima volta?

«La maggior parte una decina di anni fa. Per quelli dell'alta velocità, più recenti, siamo in linea con gli altri paesi europei. Ntv pagherà in proporzione quanto Trenitalia, che versa un miliardo l'anno».

Ma qui la rete ad alta velocità è costata di più, e non solo per le patologie. Il pedaggio non dovrebbe essere più alto?

«Il pedaggio non può penalizzare il servizio. Ma in altri segmenti di mercato, i valichi



per esempio, andrebbe aumentato, visto che è la metà di quello del versante austro-tedesco del Brennero».

Così si sussidia l'alta velocità a danno del trasporto aereo e su gomma.

«Ci andrei cauto. Le autostrade sono state costruite con pesanti aiuti a fondo perduto e così gli aeroporti. Sbaglio o le compagnie aeree non pagano l'Iva sui carburanti?».

Se il pedaggio è troppo basso, i privati

non finanzieranno mai questi investimenti.

«E lo Stato fatterà sempre di più. Allora bisogna spargliare. Nell'800 le ferrovie Usa avevano il diritto di costruire le città mano a mano che avanzava la strada ferrata. Lo stesso ha fatto il Giappone un secolo dopo con gli Shinkansen ad alta velocità. Intesa e Carige sono pronte a finanziare il terzo valico Milano-Genova. Ma si tratta di prestiti. Il problema è il capitale di rischio.

Impariamo da Usa e Giappone.

Le Fs come grande immobiliare?

«Come promotore di nuovi sviluppi urbani assieme ai privati. Dobbiamo rimborsare le crepe dei fabbricati provocate dai cantieri? Giusto. Ma perché non dobbiamo avere parte della rivalutazione immobiliare creata dalle nuove infrastrutture per poter riavviare un nuovo ciclo di interventi? Dobbiamo assumerci nuove responsabilità essendo finita la spesa pubblica irresponsabile».

Massimo Mucchetti

I bond



Chiederemo il rating per emettere bond, non c'è più garanzia pubblica

Parigi



Non c'è reciprocità con Parigi, ma il governo promette di sbloccare

I risultati 2010

GRUPPO FS

FERROVIE DELLO STATO	RFI RETE FERROVIARIE ITALIANE GRUPPO FERROVIE DELLO STATO	TRENITALIA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO
Utile netto 129 milioni (54 milioni nel 2009, +139%)	Utile netto 92 milioni (9 milioni nel 2009)	Utile netto 73 milioni (17 milioni 2009)
Ebitda 1,6 miliardi (+14,5%) Ebit 508 milioni (+16,8%)		

D'ARCO