



# E nelle Ferrovie inevitabile separare il destino di regionali e alta velocità

**PAOLO RUSSO**  
ROMA

Privatizzare le Fs? «Siamo pronti a discuterne». Solo una battuta, strappata nei giorni scorsi all'ad di Ferrovie, Mauro Moretti, che nasconde però una speranza e molta inquietudine. La speranza di approfittare del nuovo vento liberista spinto dal Governo Monti per mettere le ali ad una vecchia idea: quella di quotare in Borsa il core business di Trenitalia, l'Alta Velocità e le varie Frecece argento e bianche (che esordiranno il nuovo anno), mantenendo però il controllo della società di trasporto. Inquietudine per il taglio da oltre un miliardo e mezzo di euro che la legge di stabilità appena approvata ha inferto ai trasferimenti alle Regioni per il trasporto locale su rotaia. Sforbiata che rischia di rimettere in discussione i contratti di servizio già fissati con Trenitalia e di riaprire un buco nei bilanci della stessa azienda, solo cinque anni fa sull'orlo del fallimento e ora da due anni in leggero utile, con prospettive di chiudere con il segno più anche il 2011. «Una battuta», minimizzano nel palazzone delle Fs. Ma quel «discutiamone» di Moretti nasconde la voglia di giocare d'anticipo. Sapendo che il sottosegretario alla presidenza è quell'Antonio Catricalà che dalla guida dell'Antitrust non ha mai smesso di bacchettare Fs, accusandola di porre ostacoli alla concorrenza proprio mentre sta per



L'ad di Ferrovie Moretti

accendersi la sfida tra le Frecece rosse e il treno «Italo» della Ntv di Montezemolo&C. Dove tra quei «company» c'è la stessa Banca Intesa di Corrado Passera, ora a capo del superministero che ingloba Infrastrutture e Trasporti. Al quale, si mormora, avrebbe ambito sedere proprio lui, Moretti «il rosso antico» come una volta mava definirsi.

La partita a scacchi che potrebbe anche chiudersi con uno «spacchettamento» del Gruppo Fs, lasciando al controllo pubblico una «good company» fatta di AV ed altri servizi redditizi, capaci di attrarre capitali freschi sul mercato e una «bad company», composta dal servizio cargo in perenne perdita e dai treni dei pendolari, che oggi hanno un bilancio in pareggio ma che già il prossimo anno rischiano di tingersi pesantemente di rosso. E che potrebbero essere lasciati in mano direttamente alle Regioni. Magari per metterli

in gara (la Ntv si è detta già interessata anche se alle Fs parlano di «bluff»). Nel Piano industriale di FS più di un generico riferimento all'ingresso di capitale privato non c'è ma da tempo a Piazza della Croce Rossa si mormora che questo sia il piano segreto di Moretti. Che intanto ha già fatto quotare le sue aziende da una società di rating e che era pronto a lanciare la prima campagna di sottoscrizione di obbligazioni Fs prima che la crisi dei mercati gli facesse cambiare idea.

Del resto lo stesso ad rispondendo alla domanda sull'ipotesi privatizzazione non ha mancato di ricordare che «i dati economici sono molto buoni», anche se «quelli patrimoniali meno a causa dei debiti ereditati». Ben 10 miliardi di euro, di cui 5,7 di Trenitalia. Che come tutta la holding, ha messo la barra a dritta. Ma che deve giocare ora una partita delicatissima con le Regioni, visto che per i treni dei pendolari nel 2012 ci sono solo 400 milioni contro i 2 miliardi di quest'anno. Una voragine dinanzi alla quale i Governatori hanno apparentemente solo due opzioni, entrambe impopolari: subire il taglio delle corse da parte di Fs oppure aumentare i biglietti. A meno che, contando magari sulla sponda del Governo, non pensino di ridiscutere quei contratti di servizio «6 anni più 6» che li legano a FS per altri 4 anni, costringendo Trenitalia a lavorare «in perdita». Una parola non contemplata dal vocabolario di Moretti.