

ANALISI

Le Fs a doppia faccia: conti ok e treni pieni Sempre più monopolio

di **Giorgio Santilli**

Sbaglia chi pensa che quel che sta accadendo alle Fs sia ordinaria amministrazione o, peggio, un bluff. I successi politico-sindacali di Mauro Moretti nelle ultime settimane chiariscono e accelerano la strategia del vertice Fs più di quanto abbiano fatto i brillanti risultati del Treno veloce negli ultimi cinque mesi. Strategia duplice che da una parte punta a migliorare i conti e la produttività dell'azienda, ma dall'altra vuole consolidarne monopolio e potere nel rapporto con i concorrenti, con l'azionista, con la politica. Gli eventi di questi giorni sono destinati però a modificare a fondo rapporti di forza consolidati nel mondo della mobilità italiana: lo spettacolare ribaltamento dei rapporti già accaduto tra Fs e Alitalia nei mesi scorsi è destinato a estendersi ad altri mercati, a partire da quello della mobilità metropolitana. Almeno questo è il disegno di Fs che, al momento, non trova ostacoli.

Vediamoli, questi ultimi successi. Il primo è il contratto unico per il trasporto locale, che mette Fs sul piano dei suoi competitor. Ulteriore passo avanti verso l'allineamento dei costi e l'uscita dall'isolamento contrattuale fonte di storici privilegi e sprechi or-

mai fuori tempo. Anche il secondo successo vuole contenere il costo del lavoro, ma con impatto di gran lunga maggiore: l'accordo del 16 maggio sul "macchinista solo" e sul nuovo fondo di gestione di 18mila esuberanti da qui al 2013. È vero che l'Orsa non lo ha sottoscritto (non è la prima volta che accade in Fs senza che questo abbia impedito l'attuazione delle intese). È vero anche che l'accordo non si applica a tutti i treni; ma vale per i due segmenti più importanti, l'Alta velocità (tutta) e i treni regionali (per un 60% destinato a crescere con l'arrivo dei nuovi treni a locomotiva comunicante). L'accordo farà uscire subito 1.200 macchinisti arrivati all'età della pensione (che costano più dei 47mila euro medi annui) e altri 2.800-3.000 fino al 2013, utilizzando il fondo esuberanti e centrando l'obiettivo di recupero del 30% di produttività che le Fs hanno sempre collegato alla riorganizzazione del macchinista solo.

Il terzo successo arriva in Parlamento: l'emendamento al disegno di legge sviluppo (si veda l'articolo a fianco) ha innovato le regole del contratto di servizio Fs-Regioni, stabilizzandolo per un periodo fra 6 e 12 anni. Significa stop alla concorrenza, alle gare

regionali, a concorrenti interni ed esteri; significa possibilità di investire molto di più nell'acquisto di nuovo materiale rotabile, facendosi scontare in banca il contratto di servizio a ricavi certi pluriennali. È evidente che alla politica un "patto" di questo tipo possa interessare. Lo stesso emendamento ha riformato il servizio universale uniformandolo alla dottrina morettiana che vuole mani libere per le Fs in tutti i servizi di mercato, dove si fanno utili, e adeguato compenso statale per i servizi prodotti in perdita. Da 20 anni, dai tempi di Schimberni, le Fs cercavano una sistemazione tanto favorevole del nodo del servizio universale. Nessuno ci era mai riuscito.

Queste tre vittorie fanno seguito all'unico vero successo di mercato, il boom dei passeggeri dell'Alta velocità. Mentre l'ultima Finanziaria pure misura il reale stato dei rapporti fra Fs e politica: i 330 milioni assegnati dal ministero dell'Economia per il triennio 2009-2011, non agli investimenti, ma al conto economico, per compensare le perdite dei treni notturni e degli interciti. Un bell'aiuto per il bilancio, che può nuovamente puntare al pareggio.

Anche questa mossa è all'inter-

no della partita sul servizio universale, impostata da Moretti fin dal piano industriale del 2007. L'obiettivo Fs è arrivare all'apertura del mercato (con l'avvio dei treni Ntv di Montezemolo) non solo con le migliori tracce "occupate" sulla Milano-Roma e una quota di mercato inattaccabile, ma anche avendo alleggerito la zavorra che Fs portano proprio per fare i treni in perdita. Se andrà in porto anche l'acquisto del francese Veolia, Fs avvierà la ristrutturazione dell'ultimo segmento, quello delle merci, e potranno presentarsi al 2011 con i conti in ordine.

Esiste una strategia alternativa a quella di Moretti? Certo. Rilanciare le liberalizzazioni, impedire a Fs di sfruttare i vantaggi della proprietà della rete, tirare fuori dal cassetto il disegno di legge Lunardi che proponeva la separazione proprietaria di Rfi da Trenitalia e la chiusura della holding Fs. Qualcuno nel governo vuole o è in grado di riproporre questa strategia? Sembra proprio di no. Non basteranno i brontolii di Antonio Cacialà ad arrestare un percorso che si preannuncia trionfale (con i treni Roma-Milano in tre ore da dicembre) e che tra un anno nessuno sarà più in grado di fermare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

