

Alta velocità Rischio recessione per le Fs. Moretti salva i conti 2009 con il taglio dei costi

Dal 13 dicembre 2009, grazie al completamento dei lavori lungo la linea ad alta velocità Firenze-Bologna, i 59 treni Frecciarossa collegano Milano a Roma in 3 ore. Se nel 2011 sarà finita la galleria sotto il capoluogo emiliano, si risparmierà un quarto d'ora, e se nel 2014 anche il capoluogo toscano sarà attraversabile sotto terra, la direttissima tra le due metropoli italiane scenderà a 2 ore e mezza. A regime, l'Alta velocità darà un volto nuovo al trasporto su rotaia e anche una proiezione all'estero, visto che l'amministratore delegato di Fs, Mauro Moretti, ha chiesto alla Francia il permesso di collegare Torino a Parigi con i Frecciarossa in nome della stessa liberalizzazione europea che consente alla francese SnCF di mandare i suoi Tgv al di qua delle Alpi e di diventare il socio industriale della NTV, prossimo rivale di Fs. La spia rossa Il servizio ferroviario superveloce, va detto, non è baciato dalla fortuna. Per una volta diamo per acquisite le polemiche sui costi di costruzione della rete (che derivano dalle vecchie gestioni e delle quali il CorriereEconomia ha più volte parlato). Ora la novità è la recessione. L'Alta velocità era nata nel segno dell'espansione dell'economia, ma in Italia prende avvio con il Pil che cala del 5%. L'allarme è generale. Il primo campanello squilla in autunno con le semestrali. La SnCF dichiara perdite per 496 milioni. Deutsche Bahn una flessione del risultato da 904 a 545 milioni. Il gruppo Fs presenta una perdita di 141 milioni, e tuttavia inferiore del 21% a quella registrata nello stesso periodo dell'anno precedente. Moretti sfoggia ottimismo. Anche perché il taglio dei costi si sente: al 30 giugno, i dipendenti sono 87.539, il 4,6% in meno rispetto a dodici mesi prima. Il gruppo realizza ricavi per 3,7 miliardi, inferiori del 3,7% ai primi sei mesi 2007, ma fa un margine operativo lordo di 458 milioni, superiore del 23,5%. È probabile che a fine anno Fs chiuda con un piccolo utile. Si aiuterà, come fa da anni, con un pò di plusvalenze su piccole dismissioni. È vero, la gelata dell'economia frena soprattutto il traffico merci, e dunque colpisce di più sistemi ferroviari come il tedesco e il francese. SnCF chiuderà in rosso, si dice. E pure Deutsche Bahn soffrirà. Ma alla recessione nemmeno Fs può sfuggire. Patirà nelle merci, eterno buco nero. Ma anche nell'Alta velocità. Trenitalia schiera 95 treni e altri 50 ne ha ordinati per i prossimi anni. Le esperienze europee dicono che l'Alta velocità può attrarre molto traffico. Sulla Parigi-Lione, tra il 1981 e l'84 il Tgv portò dal 47 al 74% il numero dei viaggiatori su rotaia. Sulla Madrid- Siviglia, gli Ave spagnoli hanno portato dal 19 al 53% i viaggiatori che non usavano più né l'auto né l'aereo. Nel 2007-08, il Tvg Parigi-Strasburgo ha aumentando dal 28 al 63% la sua quota del mercato del trasporto. Secondo le Fs, i passeggeri dell'Alta velocità e degli Eurostar, che hanno ormai soppiantato i vecchi Intercity aumentando così di fatto le tariffe, raddoppieranno, passando da 5,5 a 11 milioni, entro il 2015. Basterà a rendere finalmente solida la situazione del gruppo? Le previsioni di traffico sono datate settembre, dunque a recessione conclamata. Moretti si gioca il secondo tempo del suo mandato: quello dello sviluppo, dopo gli anni dei tagli. Ma sulle Fs grava il peso di 9,5 miliardi di debiti. Con gli investimenti in programma, l'esposizione lieviterà ed è improbabile che il ministero dell'Economia sottoscriverà aumenti di capitale. Moretti e il suo presidente, Innocenzo Cipolletta, devono arrangiarsi. Le Regioni La prima mossa consiste nel mettere sotto controllo gli esborsi futuri. Attraverso la rinegoziazione dei contratti di servizio con le Regioni per il trasporto locale e anche per alcuni Eurostar non redditizi. È il nervo scoperto. Ora Fs è una spa, non uno strumento di welfare, e Moretti può ben dire: cara Regione, dimmi che cosa vuoi e io ti dico quanto mi costa; se non ti sta bene, metti a gara servizio e contributo e io sarò ben lieto di cedere a Della Valle i collegamenti con Ancona e alle Generali quelli per Trieste o alla Fiat il servizio pendolari attorno in Piemonte. Ma alla fine la pressione c'è. Fs non nasce dalla testa di Giove. Di qui i contratti di 6 anni rinnovabili per altri 6 invece dei rapporti annuali, legati alle disponibilità variabili della legge finanziaria. È una cornice più seria che aiuta a prevedere i ricavi e pianificare gli investimenti. A patto che serio sia il

contenuto, e su questo grava la penuria di risorse delle Regioni. La seconda mossa è la valorizzazione del patrimonio disponibile di Rfi, la società dell'infrastruttura che fa capo a Fs. Si tratta di edifici e terreni sui quali fare sviluppo immobiliare. Di qui possono venire le risorse per rifinanziare, almeno in parte, l'acquisto dei 50 nuovi treni dell'Alta velocità. Ma di questi tempi il mattone non tira. L'unica consolazione è che, quanto a leva finanziaria, anche il concorrente Ntv non scherza.

