

Intervista all'Ad di Trenitalia - Moretti: nessun ostruzionismo verso Ntv, il loro convoglio va messo a punto «Bene la concorrenza, ma sia leale»

«Gli azionisti? Il gruppo Sncf avrà un'influenza notevole su Franco, pardon su Italo» L'accertamento dei requisiti di sicurezza è già oggi affidato all'Agenzia, ente terzo

Fosse dipeso da lui, la risposta alle accuse rivolte alle Fs dalla Ntv, la Nuova trasporto viaggiatori di Montezemolo, Della Valle e della francese Sncf, sarebbe venuta dal giudice, ma Gianni Letta l'ha chiamato a Palazzo Chigi ed è stata la pax ferroviaria. Non di meno, Mauro Moretti sfida senza complimenti i rivali sul business, sulle liberalizzazioni e pure sul patriottismo economico. E subito al top manager delle Fs scappa detto: «Hanno chiamato Italo il loro treno; suonerebbe meglio Franco».

Ingegnere, ha stretto la mano a Montezemolo. Le è costato?

«La stretta di mano è stata preceduta da due scritti nei quali, smentendo se stessa, Ntv riconosce che Rfi, la nostra società della rete, non ha fatto alcun ostruzionismo nelle prove del loro treno e che la rinuncia di Ntv a svolgere il servizio sulla Roma-Bari non dipende da carenze o problemi infrastrutturali di Rfi».

Le hanno dato del marxista-leninista. Hanno chiesto la sua testa...

«Da Montezemolo e Della Valle, gente di charme, mi sarei aspettato delle scuse. Non sono venute».

Delle scuse?

«Quando si dicono le bugie e si viene scoperti, poi si chiede scusa. Loro hanno deciso di sospendere le corse di prova quando è emerso che era l'AGV Pegase e non la linea ad avere problemi tecnici».

Quali?

«Il loro certificatore parla chiaro: oltre i 250 km all'ora il prototipo perde stabilità. Ora è in revisione nello stabilimento Alstom di Savigliano. E mi fermo qui per non fare paragoni tra i nostri treni e un prototipo che potrà senz'altro migliorare. Anche noi abbiamo avuto problemi con gli Etr 600 e 610: Alstom doveva omologarli in 90 giorni e ci ha messo due anni e mezzo».

E voi che avete fatto?

«Non siamo andati a piangere dal governo. Contratti alla mano, abbiamo chiesto 200 milioni di penali. Mi fa piacere che Ntv non scarichi più su di noi i suoi problemi con il fornitore. Le auguro di non subire gli stessi ritardi».

Che fair play!

«Trenitalia vuole la concorrenza. E io concordo con Giuseppe Sciarrone, di Ntv: il rispetto dei tempi fa il successo di un business plan».

E il mancato rispetto?

«Fa scattare i covenant, ovvero le protezioni stabilite dalle banche creditrici».

Se Ntv non fattura nei tempi previsti, le banche guidate da Intesa Sanpaolo dovranno agire?

«Ho preso Trenitalia che perdeva quasi 2 miliardi, aveva mezzi propri per 900 milioni e 6 miliardi di debiti. Il debito è rimasto quello, ma la gestione è stata portata in utile, e Trenitalia non fa mica solo alta velocità. Mentre il capitale è stato raddoppiato con versamenti in natura di Fs. La lezione è che l'azionista ha fatto la sua parte senza aiuti di Stato, vietati dalla Ue. Immagino che con 260 milioni di mezzi propri, 2 mila dipendenti e investimenti per un miliardo, Ntv debba osservare una rigida disciplina finanziaria».

Ma i soci rischiano soldi veri.

«Distinguiamo. Il terzetto dei fondatori, Montezemolo, Della Valle e Punzo, ci ha messo un milione. Il resto viene dagli altri - Intesa, Generali, Bombassei, Seragnoli e i francesi di Sncf - come sovrapprezzo

azioni. I tre hanno mobilitato fiducia in rapporto di uno a 1800...».

La fiducia si merita.

«Come no? Per ottenere le autorizzazioni, l'impresa deve essere in grado di garantire la sostenibilità finanziaria del progetto. E a Ntv è bastato un milione».

Chi diede il via libera?

«Il ministro Bianchi».

Sncf consolida proporzionalmente Ntv pur avendo solo il 20% dei supertreni Italo.

«Avrà un'influenza notevole su Franco, pardon su Italo».

Intesa Sanpaolo è ancora la vostra banca di casa?

«No. Le Fs non sono più le solite Fs. La banca di casa accede a notizie riservate e non può essere azionista e finanziatrice di un concorrente legato a un colosso statale estero che ci esclude dal suo mercato. A Unicredit è così andata la tesoreria. Il resto ad altri istituti».

E l'assicurazione di casa?

«Sono le Generali, anch'esse in Ntv, ma meno esposte. Hanno comunque vinto una gara europea facendo uno sconto sul premio».

Penali ad Alstom: un conto è chiederle, un altro portarle a casa.

«Trenitalia ha già proposto ad Alstom di trasformare quelle penali in treni ad alta velocità da costruire a Savigliano e da impiegare sul mercato francese, che tutt'ora ci è precluso. Se ci darà i treni, Alstom avrà interesse a fare lobby per noi a Parigi. Così si fanno gli interessi di Fs e del Paese, si ragiona da pari a pari con i francesi e si costruisce un mercato europeo liberalizzato».

Perché si oppone allo scorporo di Rfi dal gruppo Fs?

«Se a Monaco di Baviera Deutsche Bahn, proprietaria della rete e del servizio, mi assegna le tracce per il servizio merci tra le 21 e le 4 o in Francia stiamo a zero, di che parliamo? Ma se in Europa, contemporaneamente, si decidesse lo scorporo, sarei il primo a sostenerlo».

Si oppone anche a un'Authority sulle ferrovie.

«No. Ragiono come sistema Paese. L'accertamento dei requisiti di sicurezza è già oggi affidato all'Agenzia per la sicurezza ferroviaria, ente pubblico terzo. Le tariffe per l'uso della rete le detta il governo. L'Antitrust contrasta le pratiche anticoncorrenziali. I contenziosi tra operatori hanno la loro sede di composizione nell'Ufficio di regolazione del servizio ferroviario, al ministero. Mi pare che il problema vero sia la politica europea del trasporto: ferrovia, strada, acque, aria. Quando negli autogrill vedi solo poveri camionisti romeni impiccati a turni massacranti da imprese anche italiane, devi pur chiederti chi fa concorrenza a chi e come. E a questo livello, intermodale e internazionale, che un'Autorità indipendente aiuterebbe molto. Ma si sa in giro che Deutsche Bahn compra aziende, e cioè quote di mercato, senza costruire nulla dal prato verde in Italia e lo fa con un contributo pubblico per il servizio universale che è il doppio di quello di Fs? Si sa che ha appena comprato l'operatore inglese Arriva per poco più della metà del contributo annuale? E il fatto che il maggior incumbent europeo acquisisca il primo privato non deve far riflettere? Un paese sta in piedi se è padrone del capitale e dei servizi che possono generare l'industria; se si spezzetta, se perde il controllo delle banche maggiori, delle grandi infrastrutture e i grandi servizi, dove andrà a finire la committenza strategica della manifattura e della ricerca?».

Quanto inciderà la recessione sull'alta velocità, pensata ai tempi delle vacche grasse?

«Tanto. Noi e i nostri concorrenti dovremo fare attenzione. Ma il «marxista Moretti» conferma i piani di sviluppo, dal low cost all'executive, in Italia e nel Nord Europa. Ed entro l'anno Fs adeguerà i conti ai principi Ias così da poter emettere obbligazioni senza più la garanzia dello Stato».