

Ferrovie | piani su Trenitalia

Moretti separa l'alta velocità

DI ALESSANDRA PUATO

Trenitalia sarà riorganizzata in due divisioni quest'anno: «Una con l'attività a mercato, con bilancio proprio e possibili soci; l'altra con il servizio universale». Lo annuncia Mauro Moretti, alla guida di Fs.



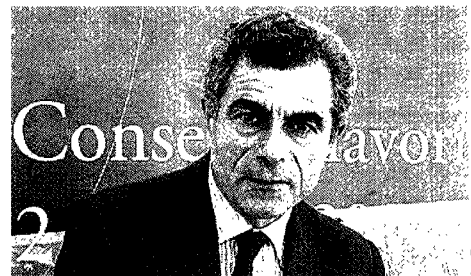
Svolta Mauro Moretti, alla guida di Fs

A PAGINA 7

Svolte Le Fs chiedono fondi statali per garantire l'intero servizio pubblico

Treni, anche Moretti vuole la «bad company»

Il piano del manager: separare la contabilità delle linee redditizie da quelle in perdita. Per arrivare a due società



Ingegnere Mauro Moretti, Ferrovie dello Stato

I buchi della rete

I 6 treni che perdono di più		Tipo treno	N. treni all'anno	N. passeggeri medi a treno	Perdita per passeggero al km (cent. di €)	Perdita annua (milioni di €)	
Contributo statale 106 milioni	Perdita media per passeggero* -2,2 cent. al km	Siracusa-Venezia Messina-Palermo Reggio	Th	365	202	-5,7	-13,33
		Palermo-Torino Messina-Siracusa	Th	365	173	-6,1	-13,07
Perdita annua complessiva* 266,29 mln di euro	Portata media Eurostar 600 posti	Lecce-Roma Catanzaro- Metaponto	Expn	362	161	-10,0	-10,33
		Bologna-Napoli Bolzano-Lecce	Expn	313	247	-3,4	-9,28
		Palermo-Roma	Expn	365	288	-4,8	-8,87
		Roma-Siracusa	Expn	365	277	-5,1	-8,54
Totale							-63,42

Legenda:
Expn: Espresso notturno;
Th: treno hotel (carrozze notturne)
*sui treni (87 tratte) del servizio universale FS

Fonte: elaborazione Corriere Economia; dati servizio universale al 2008

S. Franchino

DI ALESSANDRA PUATO

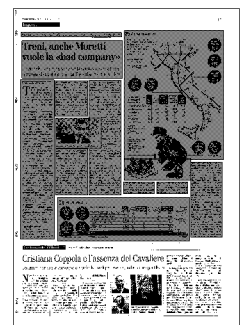
Trenitalia si fa in due. La società di Fs sarà riorganizzata in due divisioni entro l'anno: una per il mercato, con i treni che si ripagano (leggi alta velocità) e apertura a partner esterni; un'altra per il servizio universale, con le tratte a lunga percorrenza in perdita, che lo Stato deciderà se supportare oppure no: la pubblica utilità.

È l'annuncio di Mauro Moretti, amministratore delegato del gruppo Ferrovie. «Per rendere quest'azienda vera impresa, bisogna distinguere il mercato dal servizio universale, con bilanci separati — dice —. Perciò avremo una riorganizza-

zione di Trenitalia, entro fine 2009, con due business unit. Da un lato, una divisione cui fa capo l'attività a condizioni di mercato dei treni passeggeri, che potrà diventare in futuro una società, con partner esterni: abbiamo contatti con alcuni possibili soci, italiani e stranieri. Fs manterrebbe la maggioranza. Dall'altro lato, il servizio universale». Cioè quei treni (la gran parte) che non compensano i costi con i ricavi.

È tempo di «bad company» anche per le Ferrovie, sul modello dell'ormai rivale Alitalia? In un certo senso sì: da una parte si mette ciò che rende, dall'altra (a carico dello Stato) il resto. Fra l'altro, Trenitalia contribuisce per 6 miliardi ai

9,4 miliardi di indebitamento netto del gruppo. Anche se, è chiaro, la situazione è diversa: se non altro perché Alitalia scorpora i debiti, Fs le tratte. «Dove c'è servizio universale è un problema dello Stato — dice Moretti —. Noi indichiamo i treni sui quali non vediamo speranza di guadagno, poi sa-



rà lo Stato a decidere se tenerli». Si affiancheranno poi «eventuali società con le regioni», sul modello emiliano.

Stop alla Borsa

Questa riorganizzazione potrà portare alla Borsa, ma non necessariamente, dice Moretti. L'eventuale sbarco in Piazza Af-

fari, annunciato dal manager un anno fa sul *Corriere Economia*, era «finalizzato alla raccolta di capitali». Una società con partner esterni risolve la questione.

Per le Ferrovie è una svolta, anche in vista dell'ingresso, nell'alta velocità, della Ntv di Luca di Montezemolo. «C'è l'esigenza di aprire al mercato ora. Con la concorrenza, le aziende non sane muoiono, si veda Alitalia», dice Andrea Boitani, ordinario di Economia politica in Cattolica.

Sfumano invece le aspettative dei sindacati, che il 25 febbraio hanno chiesto di compensare le perdite con l'alta velocità.

«Noi non battiamo cassa: sono lo Stato e le Regioni che ci chiedono servizi. Non abbiamo sovvenzioni, ma contratti di servizio». È questa la tesi di Moretti sui 160 milioni in più, rispetto ai 106 stanziati per il 2009 per il servizio universale, chiesti dalle FS allo Stato per «coprire i costi del servizio offerto». Di questi 160 milioni, 110 sono comunque considerati «in arrivo». Per ricavare gli altri 50, Moretti ha un'idea: tagliare, «per esempio a

Bologna, le tratte principali che arrivano dal Sud». Si scende e si cambia treno. «Basterebbe per risparmiare un terzo», dice il manager. Che vanta: «Abbiamo smesso di distruggere valore».

Il gruppo FS ha chiuso il 2008 con il primo utile, «una decina di milioni» (ma i documenti interni finora parlano di tre milioni), ha detto Moretti il 25 febbraio, dopo l'audizione al Senato in cui ha ribadito la richiesta del macchinista unico («Entro fine marzo si deve partire», dice ora). Riceve dal pubblico più di tre miliardi di corrispettivi all'anno (3,66 nel 2008, +17% sul 2007, contro i 4,7 dei ricavi da merca-

to, +12%). «Ma non siamo un servizio pubblico — sostiene il manager —.

Trenitalia non ha concessioni, è un operatore senza agevolazioni. Nel bilancio deve pareggiare i costi coi ricavi». Dunque, via: scorporati i buchi neri.

Sud e sciatori

I treni che non producono utili, nel servizio universale (esclusi locali e regionali), sono 81 tratte su 88, dicono i documenti riservati delle FS presentati ai sindacati il 13 febbraio. Generano perdite complessive per 266,297 milioni: la cifra che FS chiede allo Stato di ripagare al completo.

Sei treni, tutti Sud-Nord (vedi tabella), perlopiù notturni, superano gli otto milioni di «ros-

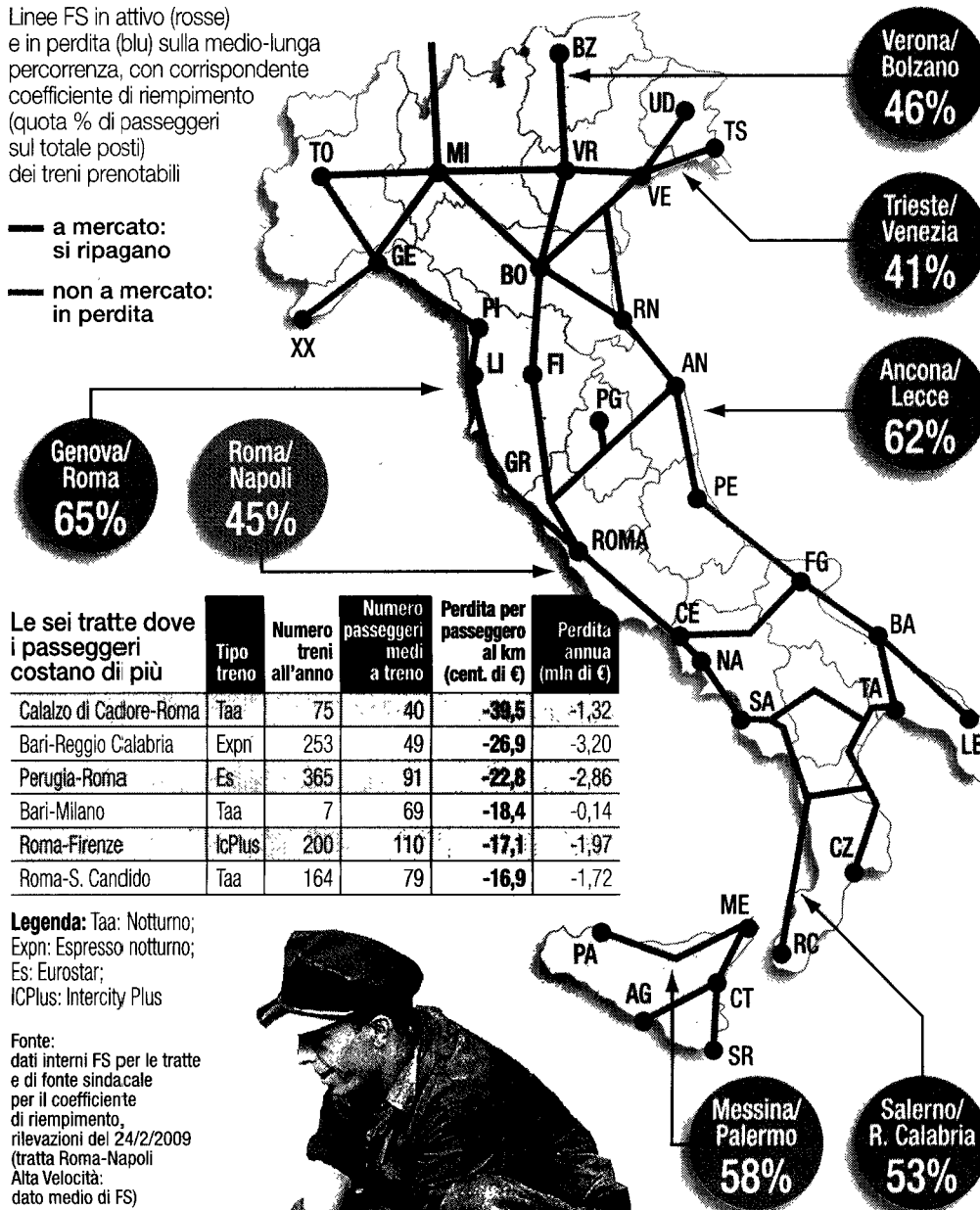
so» ciascuno. Insieme, perdono 63,4 milioni: un quarto del totale. Il Siracusa-Venezia Messina-Palermo Reggio ha il record: -13,33 milioni. Indicativo è poi il paradosso dei «treni per gli sciatori». Il Calalzo di Cadore-Roma, 40 passeggeri (un Eurostar ne porta 600), perde 39,5 centesimi al km per ogni viaggiatore: chi fa l'andata-ritorno costa allo Stato 450 euro. E il Roma-San Candido? 79 passeggeri, 17 centesimi di perdita al km ciascuno: -182 euro. «Se il ministero decidesse di adeguare il corrispettivo alle richieste di Trenitalia — dice Paolo Beria del Politecnico di Milano — dovrebbe scegliere i treni, che siano davvero servizi sociali. Forse, in alcuni casi, un autobus sarebbe meglio». «I treni vuoti sono il nocciolo della questione ferroviaria», commenta Marco Ponti, docente di Economia dei trasporti.

Nel 2007 le tariffe di Trenitalia sono cresciute del 7%, nel 2008 almeno del 15%. «Faremo politiche di sconto per la seconda classe, fino a un terzo del biglietto», annuncia ora Moretti. Sull'alta velocità, però. Nel piano 2009 è previsto il taglio di un milione di treni-km, ma non per l'offerta «a mercato». Qui sono stimati crescere sia i treni (+42%) sia i viaggiatori (+29%). Ma cala il carico medio: -8,9%. Meno passeggeri su ogni treno. Il low cost è una necessità.

Chi rende e chi no

Linee FS in attivo (rosse) e in perdita (blu) sulla medio-lunga percorrenza, con corrispondente coefficiente di riempimento (quota % di passeggeri sul totale posti) dei treni prenotabili

— a mercato: si ripagano
 — non a mercato: in perdita

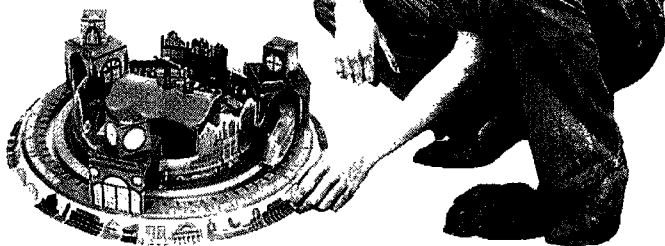


Le sei tratte dove i passeggeri costano di più

	Tipo treno	Numero treni all'anno	Numero passeggeri medi a treno	Perdita per passeggero al km (cent. di €)	Perdita annua (mln di €)
Calalzo di Cadore-Roma	Taa	75	40	-39,5	-1,32
Bari-Reggio Calabria	Expn	253	49	-26,9	-3,20
Perugia-Roma	Es	365	91	-22,8	-2,86
Bari-Milano	Taa	7	69	-18,4	-0,14
Roma-Firenze	IcPlus	200	110	-17,1	-1,97
Roma-S. Candido	Taa	164	79	-16,9	-1,72

Legenda: Taa: Notturmo; Expn: Espresso notturno; Es: Eurostar; ICPlus: Intercity Plus

Fonte: dati interni FS per le tratte e di fonte sindacale per il coefficiente di riempimento, rilevazioni del 24/2/2009 (tratta Roma-Napoli Alta Velocità: dato medio di FS)



Corbis Images

S. Franchino