IL MONDO

Data 07-12-2007
Pagina 30/32
Foglio 1 / 2

PRIMO PIANO

Fs, i conti di Moretti su un vagone di guai

ANDREA DUCCI

Un gorgo dove nei prossimi cinque anni dovrebbero finire 46 miliardi di euro di finanziamenti pubblici. La cifra impressionante è riassunta da una tabellina a pagina 51 del piano industriale che nella primavera scorsa Mauro Moretti ha depositato nelle mani del governo. Un documento accompagnato dalla dicitura «strettamente riservato» in cui l'amministratore delegato traccia le necessità del gruppo ferroviario nell'arco degli esercizi 2007-2011. Inutile dire che da mesi Moretti è impegnato in una faticosa opera di diplomazia condita da brevi schermaglie con l'azionista pubblico per garantirsi più risorse possibili nel tentativo di risanare i conti delle Ferrovie. I numeri del piano sono inesorabili e muovono dal disastroso bilancio 2006, di cui l'attuale ad è responsabile solo in minima parte visto che il suo insediamento risale a poco più di un anno fa, archiviato con un rosso di 2,1 miliardi e con la decisione da parte della commissione Lavori pubblici del Senato di avviare un'indagine conoscitiva sulla situazione economica della holding di Villa Patrizi.

STOP DEL MINISTRO

Il documento predisposto da Moretti con il direttore finanza, Luigi Lenci e da Nicola Mandarino, l'uomo a cui fanno capo le strategie e la pianificazione, è di quelli da fare tremare i polsi. Il problema è che a distanza di sei mesi rischia già di fare acqua. Basti pensare all'ultima uscita del ministro delle Infrastrutture, Antonio Di Pietro, che con il suo inconfondibile stile ha fatto sapere di avere congelato 1 miliardo di euro destinato alle opere sulle reti ferroviarie. «Sono stufo di concedere risorse al buio e poi altri decidono che cosa farne», ha chiosato il ministro. Aggiungendo: «delle due l'una, le Ferrovie prendono soldi dallo Stato e fanno ciò che dice lo Stato, oppure sono del tutto autonome ed escono dal comparto della pubblica amministrazione». Nel suo atto di accusa Di Pietro ha inoltre sottolineato che «se a Moretti do i soldi per gli investimenti, lui li utilizza per sistemare i bilanci di Trenitalia e delle holding. Ma a me che faccio infrastrutture non interessa niente». Parole come macigni sul piano del gruppo e soprattutto una presa di posizione che fa il paio con la politica dello struzzo adottata nelle ultime settimane dal governo. In base al piano nel 2008, così come negli anni seguenti, oltre ai ricavi da mercato Ferrovie dovrebbero contare su una serie di trasferimenti pubblici che però mancano all'appello. Per l'anno prossimo sono stati previsti 254 milioni di euro per i treni a media e lunga percorrenza, 149 milioni per Trenitalia merci, 1,86 miliardi per il contratto di servizio regionale e 1,28 miliardi per il contratto di gestione di Rfi (la società controllata a cui fa capo la rete). Soldi a cui vanno ad aggiungersi, sempre per mano pubblica, la ricapitalizzazione da 1 miliardo della dissestata Trenitalia merci e i 230 milioni per finanziare l'acquisto di materiale rotabile da destinare al trasporto locale. Al conto vanno sommati, infine, gli oltre 4 miliardi per gli investimenti in infrastrutture di Rfi. Totale 8,7 miliardi per il solo 2008, quasi come l'ultima manovra varata da Romano Prodi e Tommaso Padoa-Schioppa. Il guaio è che quei soldi ci sono solo nel piano studiato nel quartier generale di Ferrovie. Nell'ultima Finanziaria mancano circa 900 milioni rispetto a quanto previsto. Stesso discorso vale per il miliardo di euro necessario alla ricapitalizzazione del settore cargo che non avrebbe al momento alcun tipo di copertura.

MIRAGGIO PAREGGIO

Come se non bastasse Moretti ha stimato una serie di aumenti tariffari che rischiano di rivelarsi altrettanto ballerini. Al ritocco del 10% dei biglietti ferroviari predisposto nel gennaio scorso doveva seguirne uno analogo nel mese di ottobre. L'aumento non c'è stato, e se ci sarà farà saltare quello previsto per gennaio del 2008 nella misura del 5%. Il piano, insomma, scricchiola su più fronti e l'obiettivo di tornare al pareggio entro il 2009 pare un miraggio. Il primo a saperlo è proprio il numero uno di Ferrovie, che senza troppi giri di parole ha fatto sapere all'azionista Tommaso Padoa-Schioppa e al premier Romano Prodi di non volere fare la fine di Alitalia. Uno dei nodi è il servizio universale, ossia la garanzia del trasporto dei passeggeri sulle linee dove non si guadagna e per il quale lo stato riconosce un pagamento. Ma siccome il servizio è pagato poco (per il 2008 mancano 435 milioni di euro per il trasporto regionale) e male (la sola Regione Lazio ha un debito di oltre 300 milioni con Fs) Moretti con la baldanza da consumato sindacalista ha detto che se non arrivano i soldi taglierà le linee in perdita. Del resto, è l'unica carta che gli resta da giocare. Le altre cartucce le ha già sparate tutte. Nei mesi scorsi l'avvio del nuovo piano ha contemplato una serie di tagli alle spese e alle inefficienze che hanno consentito di recuperare 150 milioni di euro. La scure ha colpito tutti. In un gruppo con 98 mila dipendenti Moretti va orgoglioso di avere ridotto solo a quattro (tra cui la sua) le auto con autista.

TIRARE LA CINGHIA

Per fare quadrare davvero i bilanci la voce su cui l'ad pensa di intervenire è il costo del lavoro. Non a caso, a fronte dei 4,7 miliardi

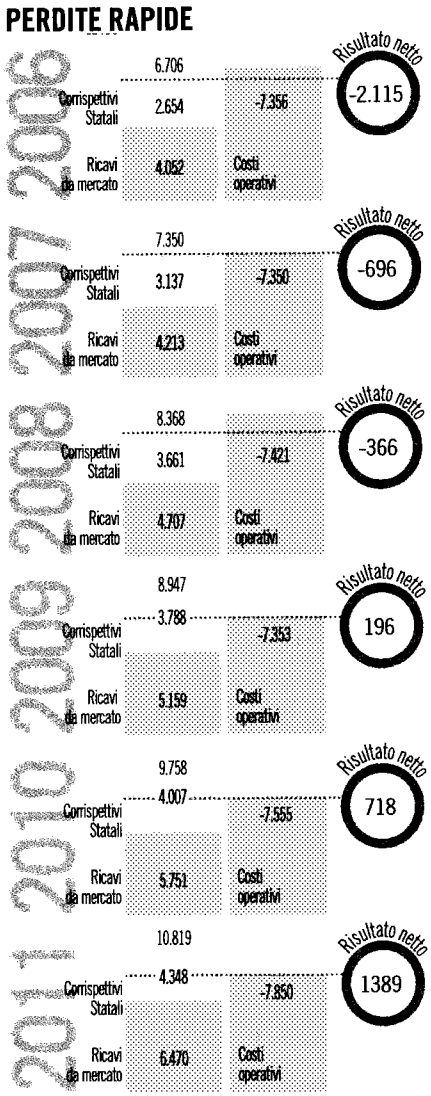
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL MONDO

Data 07-12-2007
Pagina 30/32
Foglio 2 / 2

del 2006 i dipendenti di Ferrovie dovranno tra cinque anni avere quasi lo stesso identico costo (+1,25%) e soprattutto dovranno essere 10 mila unità di meno. Invertire la rotta non sarà semplice: dal 2002 al 2006 in Rfi e Trenitalia la spesa per gli stipendi è salita rispettivamente del 6,5% e del 6,2%. Perfino peggiore si preannuncia l'obiettivo di mettere fuori dall'azienda oltre 2-3 mila persone all'anno pur utilizzando scivoli, incentivi e prepensionamenti. Oltre a tirare la cinghia l'ad di Ferrovie si è già giocato anche l'altra carta a sua disposizione: quella dell'inversione di rotta nella deriva dei conti. Lo scorso settembre presentando la semestrale ha annunciato che il 2007 chiuderà con 400 milioni di perdite, a fronte del 2,1 miliardi del 2006, un risultato solo in parte farina del sacco di Moretti (oltre 700 milioni sono da imputare a partite straordinarie come il recupero di debiti pregressi e minori svalutazioni nell'attività cargo) ma che gli ha consentito di chiedere esplicitamente al governo di mettere mano al portafoglio e fare la sua parte. L'ultimo rilancio è quello in cui minaccia appunto il taglio delle tratte in rosso. Tanto che finora ha presentato solo l'80% del nuovo orario ferroviario 2007-2008. Il restante 20% sarebbe in bilico nel pacchetto dei treni oggetto di trattativa con il governo. L'azzardo rispecchia l'uomo e la sua storia da abile negoziatore che però corre il rischio di dover chinare la testa di fronte alla politica.

PERDITE RAPIDE



Piano industriale Fs, in milioni di euro

Nelle foto sopra, Mauro Moretti e, a destra, Antonio Di Pietro