# PRIVATIZZAZIONE AD ALTA VELOCITÀ

Cosa c'è dietro alla fretta del governo nel vendere il 40 per cento di Ferrovie dello Stato? Fare cassa. E presentare in Borsa un gioiellino dagli alti profitti, senza il carrozzone pubblico

**di Tiziana Barillà**

Al grido di «potenziare concorrenza e servizi», il governo annuncia la privatizzazione delle Ferrovie dello Stato. Favorevoli o contrari? Una domanda che in pochi si pongono, a dire il vero. Persino parte dei sindacati sembra arrendersi all'evidenza renziana: il decreto è stato varato dal Consiglio del ministri, dunque, questa operazione nel 2016 "s'ha da fare". Ma cosa il governo deciderà di quotare in Borsa: il 40% dell'intera holding, o solo una parte, lasciando al pubblico l'infrastruttura? Il dilemma è stato la causa del duro scontro all'interno del Gruppo Fs, tra l'ex ad Michele Elia e il presidente Marcello Messori, che si è risolto, in 24 ore, con un cambio dei vertici: tutti rottamati. Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti sembra orientato alla seconda ipotesi: «Sarebbe un errore mettere sul mercato il 40% della rete che invece resterà pubblica», ha detto Graziano Delrio, precisando che non si tratta certo di un'operazione per battere cassa. Intanto, l'accelerazione avviene proprio mentre si impone ai sindacati la "moratoria Giubileo" per cui non potranno scioperare. Ancora una volta, chi si oppone al volere del premier si trova davanti una partita davvero difficile.

Non appena il ministro Graziano Delrio ha pronunciato la parola *privatizzazione* è esploso lo scompiglio in piazza della Croce rossa. Per privatizzare, il governo dice di aver bisogno di «coesione» ai vertici. Perciò, alla velocità della luce, in 24 ore, il Consiglio d'amministrazione è di nuovo in piedi. Al suo interno, tutti gli ex tranne l'ad Elia e il presidente Messori. Al loro posto, siedono Renato Mazzoncini, l'ingegnere pescato in casa, ad della controllata di Fs Busitalia-Sita Nord; e Gioia Ghezzi, componente del vecchio Cda, prima donna presidente di Fs e con una carriera nel settore privato (Ibm, Aviva, McKinsey, Willis group e Zurich). Entrambi sono stati scelti personalmente dal premier Renzi. Con il quale avevano già avuto a che fare quando era sindaco di Firenze. È proprio Mazzoncini, nel 2012, a chiudere l'accordo per privatizzare Ataf, l'azienda di trasporto pubblico locale fiorentina. Ataf viene ceduta ad Ataf Gestioni, che ha come azionista al 70% proprio Busitalia. Insieme a Gioia Ghezzi, invece, Renzi scrive il progetto di legge sull'omicidio stradale che, tra l'altro, suscita polemiche. Intanto, in questi giorni si cerca un direttore finanziario per Fs, un manager che traghetti il gruppo in Borsa e guidi la quotazione a Piazza Affari.

Ferrovie dello Stato non è un organismo monolitico, ma una holding composta da 10 società (come illustrato nelle pagine che seguono) che sta sul mercato e contemporaneamente forni-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

© Daniele Stefanini/ImageEconomica

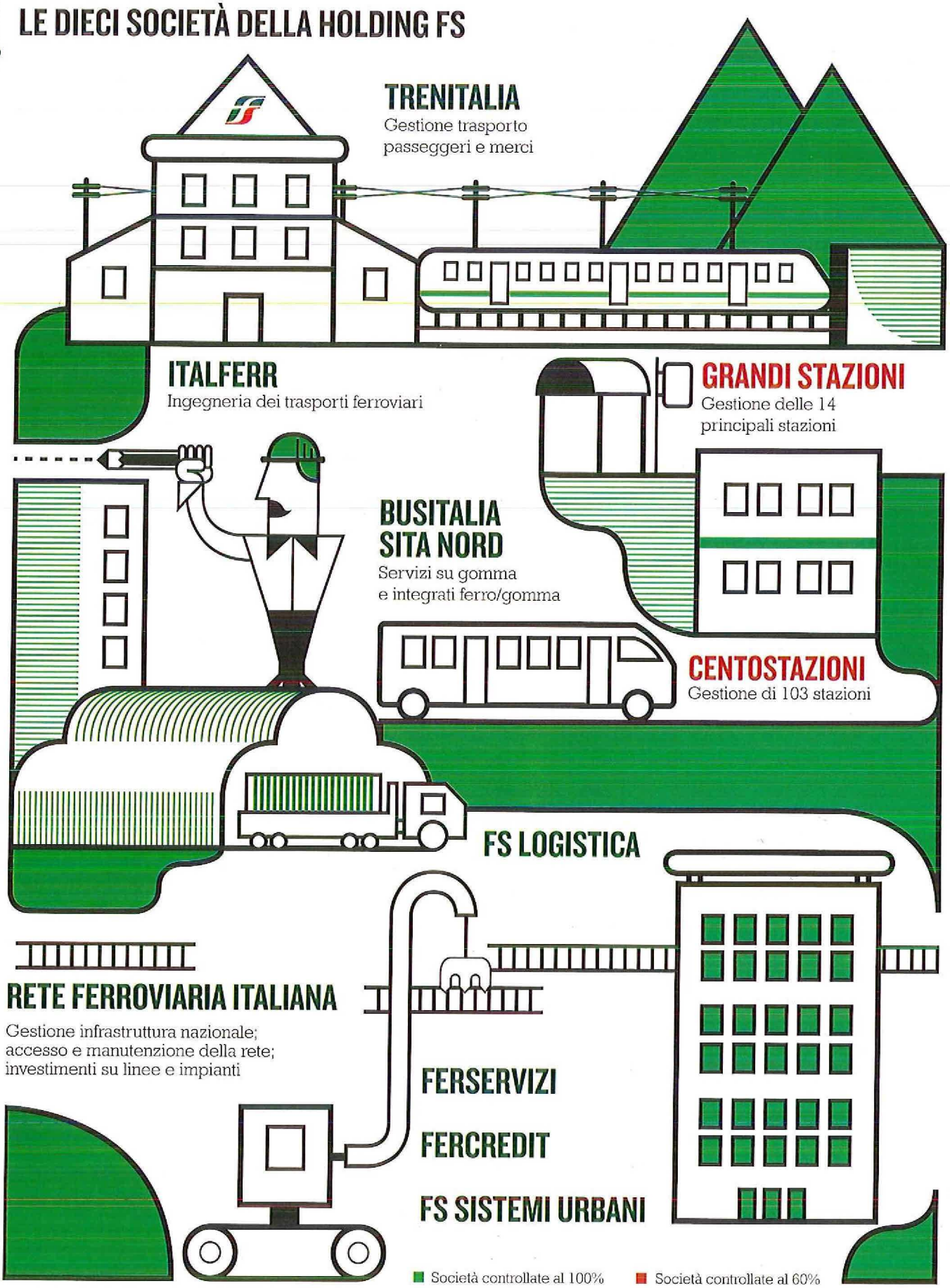
sce un servizio pubblico. Delle dieci controllate sono soprattutto due quelle su cui concentrare l'attenzione: Trenitalia, che si occupa del trasporto passeggeri e merci, e Rete ferroviaria italiana (Rfi), che si occupa dell'infrastruttura. Entrambe sono controllate dallo Stato al 100%. Le attività della holding si dividono tra: le Frecce rosse, argento e bianche con cui compete sul mercato; i treni regionali e locali, che non portano profitti ma costituiscono un servizio pubblico; e, infine, la rete ferroviaria, l'infrastruttura percorsa dalle macchine che è un bene pubblico di cui fruisce anche il mercato, la cui manutenzione già adesso mostra vistose crepe. Da quando è diventata una spa nel 1992 interamente controllata dallo Stato, Fs ha speso più di 200 miliardi di euro in finanziamenti pubblici, tra spese di esercizio (per il funzionamento del servizio) e spese in conto capitale (investimenti finalizzati alla produttività). Vi sembrano troppi? In realtà il gruppo non ha i conti in rosso, anzi. Fs è un'azienda sana, che produce utili. Nel 2014 ha realizzato quasi 8,4 miliardi di ricavi, e 303 milioni di utili. Nel primo semestre del 2015, i ricavi sono arrivati quasi a 4,2 miliardi di euro e l'utile è salito arrivando a 292 milioni di euro. Il traino di queste rosee finanze è Trenitalia spa: nel suo bilancio 2014 i treni a mercato (quindi le Frecce) hanno registrato un +113,4 milioni di euro. Anche la restante parte dei treni a media e lunga percorrenza (Intercity ed Eurostar) - assistita dal servizio pubblico - cresce, ma solo di 3,6 milioni di euro. Nel primo semestre del 2015, poi, l'utile è in aumento e secondo le previsioni raggiungerà i 500 milioni a fine anno. È semplice quindi capire che dalle Frecce dipende la tenuta complessiva del gruppo. E dagli utili di Trenitalia dipende lo stato del servizio pubblico. Per questo, secondo alcuni, scindere il gruppo e privatizzarne solo una parte è uno

**Fs è un'azienda sana, nel 2014 ha prodotto 303 milioni di euro di utili. Le Frecce determinano la tenuta del gruppo, mentre i treni regionali non portano profitti**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

società

# LE DIECI SOCIETÀ DELLA HOLDING FS




Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

sbaglio. La pensa così il sindacato autonomo Orsa: «La scissione societaria dei servizi commerciali comprometterebbe la tenuta complessiva dell'impresa», spiega il segretario generale del settore Ferrovie, Andrea Pelle. Secondo l'Orsa trasformare gli utili (dell'azienda pubblica) in dividendi (per i privati) «comporterebbe un maggiore impegno di investimenti dello Stato per il mantenimento della parte assistita», continua Pelle. «Privatizzare ogni servizio pubblico è un rischio per gli interessi collettivi, ancor peggio se per effettuare una speculazione finanziaria si spacchetta un'impresa pubblica sana e produttiva». In questo non auspicabile quadro, ai cittadini rimarrebbero prevalentemente treni commerciali (le Frecce) belli e veloci sì, ma che viaggiano solo su una minima parte del Paese e a un prezzo decisamente più alto. Ancora peggio se la passerebbero i pendolari e chi fruisce del trasporto locale, per il quale si dice preoccupata anche la Cgil: «Già adesso esiste un problema di mancata corrispondenza tra le aspettative degli utenti del trasporto regionale e il servizio realmente offerto», spiega il segretario generale di Filt-Cgil Franco Nasso. «Questo servizio per essere erogato ha bisogno del contributo pubblico. E non sarà la privatizzazione a dare le risorse necessarie al trasporto regionale, anzi, finirà per limitare fortemente la capacità industriale di Trenitalia». Per la Cgil, ci si limita a incassare dalla vendita che, viste le condizioni e la fretta, «potrebbe sostanzialmente consistere in una svendita». Ecco l'altro tasto dolente: la svendita, per fare cassa con 4 miliardi "pochi, subito e maledetti". «Non vorremmo che la fretta nella rimozione dei vertici e nella privatizzazione fosse motivata solo dalla necessità di battere cassa», ribadisce Nasso.

Nel periodo 2014-2017 il Gruppo prevede oltre 20 miliardi di euro di investimenti (per lo più autofinanziati) in impianti, mezzi e infrastrutture. In caso di spacchettamento, non solo i privati non contribuirebbero, ma Fs non potrebbe più contare sugli utili di Trenitalia, che di certo andrà in Borsa e che è il "pezzo" più pregiato e più appetitoso per i privati. D'altra parte, Fs ha un capitale investito di 43,7 miliardi di euro e un indice di redditività dell'1,5%, contro l'11% di Enel e il 13,4% di Poste che promettono a chi investe nelle loro azioni guadagni maggiori. Si capisce, allora, che quotare in Borsa Fs senza il carrozzone dei costi e del servizio pubblico di Rfi, rende l'operazione molto più allettante per i privati. «Stiamo valutando la soluzione migliore», tranquillizza il ministro Delrio. Resta da capire migliore per chi.

Sul piatto della bilancia della collettività, il gruppo Fs non solo produce utili per lo Stato poi investiti in servizio pubblico, ma dà lavoro a 80mila persone tra dipendenti e indotto. La partita della privatizzazione riguarda, dunque, pure i lavoratori. Ma il governo spinge l'acceleratore mentre i sindacati accettano la moratoria del Giubileo: è necessario uno stop alle proteste in caso di grandi eventi, come è accaduto nel 2000 e per Expo 2015. La tregua, lamenta il sindacato, avrà inizio l'8 dicembre e riguarderà tutto il sistema dei servizi pubblici dei trasporti: bus, metro, aerei e ferrovie. In verità, gli scioperi nel settore ferroviario quest'anno si sono dimezzati (41 nel 2015, quindi -45%), mentre in aumento sono quelli nel trasporto pubblico locale: 255 proclamazioni di sciopero (+14%) e 193 azioni di sciopero (+42%). Cgil, Cisl e Uil hanno accettato la moratoria proposta dal ministero, che il 26 novembre ha inviato il testo al Garante per gli scioperi. Per il momento l'accordo riguarda solo i sindacati confederali anche se il presidente dell'Autority, Roberto Alasse, annuncia la volontà di estenderlo anche a chi non ha firmato il documento, come i sindacati Orsa e Usb.

**Franco Nasso, Cgil, teme una svendita: «Non sarà la privatizzazione a dare le risorse necessarie al trasporto regionale, anzi limiterà la capacità industriale di Trenitalia»**

Il 2016 e la privatizzazione sono alle porte. Il viaggio potrebbe avvenire su treni bellissimi e velocissimi. Ma percorrendo dei binari che cadono a pezzi. Qualcosa di simile succede già da Salerno in giù, dove viaggia l'Alta velocità, su binari non idonei all'Alta velocità. (L)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.