

TRASPORTI A DUE VELOCITÀ

SUPER TRENI, ALITALIA A TERRA

di **Fubini, Levi e Rizzo**

4, 6, 23

Il gruppo di Mazzoncini ha chiuso un anno record con 8,9 miliardi di ricavi, di cui 7,9 dal core business

Ora prosegue la crescita in tutti i settori che abbiano a che fare con la mobilità e ben oltre

Il primo territorio di conquista è il trasporto pubblico urbano, con l'ingresso a Firenze, Rovigo, Salerno e soprattutto nella linea 5 della metro di Milano. Ma la fusione annunciata con Anas segna un salto di qualità: più forza anche nelle infrastrutture. Così tanta da attrarre l'attenzione dei guardiani dell'Antitrust



AUTOBUS, MERCI, STRADE TRENI TRASPORTA TUTTO

di **Federico Fubini**

Questa storia parte nel 1902 nella prateria dell'Illinois ma arriva nella linea lilla del metrò di Milano, nei torpedoni che collegano le città pugliesi e alle mille imprese d'Italia che nel 2017 vivono di lavori pubblici. C'è un filo che passa anche attraverso di loro.

Da sempre la formazione dei poteri antitrust nei sistemi industriali è legata alle concentrazioni di potere dei grandi gruppi ferroviari. Alla fine dell'Ottocento negli Stati Uniti poche grandi società iniziarono a consolidare decine di compagnie regionali di trasporto creando conglomerati giganti, in grado di imporre i propri prezzi. Poi un giorno John Sherman, un senatore dell'Ohio, declinò una nuova visione di democrazia economica: «Se non dobbiamo subire il potere politico di un re, allora non dovremmo neanche subire il potere di un re della produzione, del trasporto di qualunque bene essenziale». Nasce così nel 1890 lo Sherman Antitrust Act, grazie al quale Theodore Roosevelt nel 1902 bloccò una grande fusione ferroviaria e inaugurò la storia che arriva alla fermata del

bus dietro l'angolo dove Ferrovie dello Stato Italiane si stanno insediando; e magari è un bene che lo facciano, a patto che troppo potere non finisca nelle mani di uno solo.

Dalla porta di casa a destinazione

Di certo con discrezione e senza divisioni corazzate - come il papa secondo Stalin - da qualche mese l'Antitrust italiana presta molta attenzione al gruppo guidato da Renato Mazzoncini e controllato al 100% dallo Stato. Fs ha un piano così ambizioso, che prima di pubblicarlo lo scorso autunno lo ha presentato al presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato (Agcm) Giovanni Pitruzzella. È la visione di un «operatore capace di accompagnare i viaggiatori dalla porta di casa alla loro destinazione»: prevede 94 miliardi di investimenti e un raddoppio dei ricavi a 17,6 miliardi in dieci anni, con il 70% della crescita fuori dal perimetro attuale delle attività del gruppo. L'esecuzione è già iniziata con la fusione con Anas, la società pubblica della rete stradale.

Quest'operazione andrà notificata all'Agcm, per capire quale forza di mercato abbia il nuovo colosso di strade e ferrovie nell'imporre le proprie condizioni alle società che costruiscono infrastrutture. Cer-

o nasce così una formidabile distributore di contratti. Fs del resto ha già creato un ufficio proprio per confrontarsi con l'Antitrust, su base quasi quotidiana. Gli argomenti per farlo, di recente, non sono mancati. In una nota del 26 ottobre 2016 l'Antitrust per esempio ha contestato in blocco il modo di muoversi di Fs nel trasporto ferroviario regionale. Lì la grande maggioranza dei servizi è affidata a Trenitalia, una controllata di Fsi, ma quasi tutti i contratti sono

scaduti a fine 2014. La maggior parte delle regioni sta rinnovando l'affidamento diretto del contratto, senza gara, alla compagnia. In Sicilia è già avvenuto e la stessa Agcm, in una nota del 14 febbraio, osserva che la decisione è stata «contraria al criterio di trasparenza». In Piemonte l'autorità ha obbligato la giunta a cambiare le modalità di affidamento del servizio alla compagnia di Stato. Soprattutto però l'Agcm contesta l'approccio generale al rinnovo dei contratti per la gestione dei treni dei pendolari. Trenitalia infatti propone a molte regioni un accordo per dieci anni, rinnovabili altri cinque, che prevede un'offerta irresistibile: il rinnovo quasi completo di vagoni e locomotori. grazie all'intesa già firmata da Fsi per l'acquisto di 500 treni nuovi.

Difficile negare che sia un grande passo avanti, viste le condizioni in cui oggi sono costretti a viaggiare milioni di pendolari. Ma l'Antitrust osserva che lo svecchiamento dei treni si può fare anche senza che esso diventi un'arma nelle mani di Trenitalia per escludere i concorrenti. A maggior ragione perché così la compagnia di Stato mette in cassaforte il suo monopolio del trasporto regionale fino al 2032, violando le regole europee che impongono di aprire il servizio al migliore offerente entro il 2019 (Fsi contesta questa interpretazione). L'Agcm propone invece di creare una o più imprese pubbliche — separate — che comprino e gestiscano vagoni e locomotive. Quindi le società che vincono le gare regionali grazie a condizioni migliori per i cittadini, potranno affittare il materiale come si fa già in Gran Bretagna o in Scandinavia.

Da dove vengono i ricavi

Sembrano tecnicismi, ma ne va di costi tanto astronomici quanto opachi a carico dei contribuenti italiani. Fsi non ha ancora pubblicato il bilancio 2016, solo una nota preliminare, ma tradizionalmente non distingue mai fra i ricavi provenienti dalla vendita dei biglietti e quelli da «compensi» (non li definisce sussidi) versati dagli enti pubblici per la propria attività. Non esistono criteri chiari e lineari per definire l'ammontare di questi «compensi», sepolti come sono sotto un'immane stratificazione di leggi. È dunque impossibile sapere se questi introiti di Fsi ricevuti dallo Stato siano eccessivi o magari insufficienti: semplicemente, nessuno lo sa.

Di certo c'è che nel 2016 i ricavi operativi di Fsi sono stati di 8,9 miliardi, quelli da «vendite e prestazioni» di 7,9 miliardi e il trasporto regionale - stando al bilancio del 2015 - proprio grazie ai «compensi» versati dalle re-

gioni è uno dei settori più redditizi. Per certi aspetti, più del Freccia Rossa. Uno studio dell'Università Milano Bicocca rileva che nel 2015 i ricavi di Trenitalia sono stati circa del 25% più alti nelle tratte regionali che nell'alta velocità, se stimati per passeggero al chilometro. Lo stesso studio sostiene che dal 2006 l'offerta di trasporto regionale sarebbe scesa del 35% circa (a parità di perimetro), mentre i contributi delle regioni incassati da Trenitalia sarebbero saliti di oltre il 40%. Di certo il bilancio 2015 della società fa emergere nel trasporto regionale un record di redditività lorda (Ebitda) del 27%. Margini degni di un campione dell'hi tech, non di uno dei servizi più onerosi offerto al pubblico su carrozze spesso scassate e maleodoranti.

La compagnia guidata da Mazzoncini ha molti argomenti per la difesa di tanto potere industriale. Senza un campione nazionale dalle spalle larghe — si dice — in Europa dominerebbero conglomerati protezionisti e espansionisti come la tedesca Deutsche Bahn o la francese Sncf. C'è il rischio che anche l'Italia dei binari sia colonizzata dalle aziende estere. Ma proprio su questo è in corso un'ulteriore sfida dell'Antitrust nel mondo dei trasporti, emersa in una nota dell'Agcm del 29 marzo scorso. Nel decreto «mille proroghe» del 30 dicembre 2016 una manina ha infatti infilato un codicillo che impone alle società di trasporto su strada fra varie regioni di avere una sola struttura integrata, dal marketing alla guida dei bus. Come per caso, questa norma mette di colpo fuori gioco uno dei concorrenti più temibili degli Intercity di Fs e più amati dai viaggiatori: la tedesca FlixBus, che offre trasporto via bus da Napoli a Siena, da Genova a Venezia, da Roma a Verona e decine di altre rotte da nove euro a tratta. L'Antitrust parla di legge dagli «effetti fortemente anticoncorrenziali con danni diretti e tangibili per i consumatori».

Metro e autobus

Resta la visione di un'ex monopolista dei treni, che oggi ambisce a portare il pendolare dalla porta di casa a quella del posto di lavoro. Così Fs prima è entrata in Ataf, la società del trasporto pubblico locale di Firenze quando il sindaco si chiamava Matteo Renzi. Quindi ha fatto lo stesso in Umbria mobilità, poi è entrata a Salerno, Rovigo e Padova e ha rilevato dal ministero dei Trasporti a zero euro - in concordato preventivo e senza udienza alle offerte alternative - la dissetata Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici in Puglia.

Ma soprattutto sta iniziando a giocare una grande partita a Milano: contro il parere del presidente della società di trasporto locale Atm Bruno Rota (che si è dimesso, rompendo con il sindaco Giuseppe Sala) Fs ha rilevato da Astaldi il 36,7% della Metro 5, la linea lilla. Anche su questo l'Antitrust è al lavoro, a maggior ragione perché Fs controlla al 50% la rete su ferro Trenord con la Regione Lombardia e non nasconde l'ambizione di prenderne possesso totale.

Questa è dunque la storia di un grande gruppo che parte dai suoi territori per espandersi in zone nuove, forte anche del sostegno di un governo azionista che vuole valorizzarlo. È un nuovo tipo di campione nazionale, come tale in grado di servire gli interessi degli italiani.

Purché non dimentichi il monito di John Sherman, il vecchio senatore dell'Ohio: non subiremo nessun re, in un'economia democratica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

64.000.000

le tonnellate di merci all'anno
In gennaio è nato il polo Mercitalia, in vista della quotazione in Borsa (rimandata) del gruppo Fs Italiane

3.000

I nuovi autobus previsti in arrivo
La controllata Busitalia, per il trasporto su gomma anche a lunga percorrenza, in quattro anni ha quadruplicato i ricavi

Senza
un campione
nazionale
il rischio
è di essere
colonizzati da
Deutsche Bahn
e Sncf

In cabina
Renato Mazzoncini,
amministratore
delegato di Fs Italiane



25.000

FILIT CGIL



i chilometri di strade gestite dall'Anas
È previsto che la società sia acquisita da Fs quest'anno. Il consiglio dei ministri ha dato il via libera in aprile

16.788

i chilometri di rete ferroviaria
Sono circa 600 milioni i viaggiatori trasportati ogni anno in treno dal gruppo Fs che impiega 96 mila persone



● Storia e manager

È del 2009, gestione Mauro Moretti, il primo Frecciarossa Roma-Milano. Da allora il gruppo Fs si è espanso. L'amministratore delegato Moretti è stato sostituito nel 2014 da Michele Elia che dopo un anno ha ceduto il passo a Renato Mazzoncini. Ora l'obiettivo a 10 anni è raddoppiare i ricavi da 9 a 17,6 miliardi (inclusa Anas) con 94 miliardi d'investimenti

