

Messori: "Non solo
Alta Velocità
Basta passeggeri
di serie B"

FEDERICO FUBINI A PAGINA 28



TERAMO

PESCARA

L'intervista

Parla il neo presidente di Fs: "Ho trovato un'azienda forte e più coesa. C'è troppo squilibrio tra l'Alta Velocità e il resto del servizio Aumenti sugli Eurocity? Sul mercato servono prezzi adeguati ai costi Ntv ci ha giovato, collaboreremo con l'Autorità dei Trasporti"

Messori: "Ferrovie ai privati sì ma solo a piccoli passi Basta viaggiatori di serie B La concorrenza? Ci aiuta"

FEDERICO FUBINI

MARCELLO Messori, economista della Luiss, è entrato da tre mesi e mezzo in Ferrovie dello Stato come nuovo presidente. A lui il governo ha affidato una missione tutt'altro che semplice: preparare almeno parti del gruppo per una privatizzazione già nel 2015. Dopo i rinvii su Poste e Enave il flop di Fincantieri, il punto è capire se la compagnia dei treni è davvero pronta ad affrontare il giudizio del mercato in pochi mesi. O anche quello dei passeggeri.

Che azienda ha trovato al suo arrivo in Ferrovie?

«Un gruppo con un forte spirito di corpo, ma con una necessità altrettanto forte di aprirsi all'esterno per migliorare la propria organizzazione. L'attuale Ferrovie è caratterizzata dall'innovazione straordinaria dell'Alta Velocità,

uno dei risultati più importanti nel panorama industriale del Paese. Ma l'alta velocità non può esaurire il servizio da fornire agli utenti».

Che intende dire?

«Per esempio, nell'area di mercato, bisogna migliorare le tratte passeggeri a medio-lunga percorrenza ma non ad alta velocità, specie nel Mezzogiorno. Nell'area del servizio pubblico, bisogna far fare un salto di qualità al trasporto pubblico locale. E bisogna riorganizzare il trasporto merci».

Gli italiani ormai sono di serie A o B secondo i treni su cui viaggiano. E la serie B è su livelli inaccettabili.

«L'attuale divario nella qualità del servizio non è accettabile. Al di là dell'alta velocità, dev'essere possibile assicurare ai passeggeri un servizio adeguato, rendendo più efficienti ed efficaci le tratte tradizionali».

Significa biglietti più cari per treni come gli Eurocity?

«Per i servizi di mercato, il prezzo dei biglietti deve essere commisurato ai costi unitari che chi li offre sopporta in condizioni di efficienza. Per i servizi pubblici o universali, che riguardano il servizio locale ma anche tratte medio-lunghe volte a collegare zone altrimenti non coperte, deve esserci invece un adeguato e trasparente contributo di Stato o regioni. Ciò impone di tenere separati i servizi per il mercato da quelli per il servizio pubblico; il che spinge verso una societizzazione delle attività di Trenitalia, in modo da rendere incontrovertibile chi fa cosa. In ogni caso, i criteri nell'erogazione di tutti i servizi devono essere efficienza e qualità».

Le tratte locali e regionali sono di qualità abissalmente diversa a seconda del luogo d'Italia in cui si è.

«La qualità può essere migliorata ovunque; ma è vero che ciò vale soprattutto per le aree più povere, ossia per gran parte del Mezzogiorno. I diversi servizi di trasporto pubblico locale devono essere messi a gara. Le Regioni devono essere poste in condizione di disegnare contratti efficienti; e un requisito è che si crei un mercato secondario del materiale rotabile».

Che significa?

«Chi vince una gara per una tratta locale ma non operava già su quel tipo di mercato deve poter utilizzare i vagoni e le locomotive di proprietà del vecchio offerente, cioè di solito Ferrovie dello Stato, grazie a una transazione efficace. Ciò richiede un mercato con un forte coordinamento che garantisca l'accesso al materiale rotabile a prezzi regolamentati. Bisogna anche accentrare l'acquisto dei nuovi treni. Oggi le singole regioni fanno acquisti in modo indipendente

e con scarsa standardizzazione, finendo per pagare prezzi molto alti. Centralizzare e standardizzare i costi: è così che si può ridurre il divario Nord-Sud».

Il governo vi chiede di preparare la privatizzazione già nel 2015. Quoterete in Borsa e venderete parte del Frecciarossa?

«Se si cedesse ai privati solo la polpa, si depaupererebbero il gruppo e le sue altre attività. Penso invece che i processi di riorganizzazione di Ferrovie e la quotazione e la dismissione parziale debbano procedere di pari passo. Si tratta di evitare le soluzioni estreme: non solo la cessione della

polpa, ma senza la quotazione in Borsa di tutto il gruppo senza una parallela riorganizzazione. Con ciò non voglio escludere la possibilità di dismettere quote proprietarie della holding, ma solo come esito del modello di riorganizzazione».

Difficile dunque privatizzare nel 2015, come dice il Tesoro.

«Occorre essere realistici e trovare un punto di equilibrio fra diverse esigenze. Si può disegnare un processo a stadi: dentro FS non ci sono solo le attività di trasporto ferroviario, ma anche una parte immobiliare e vari altri servizi».

Sembra di rivedere il film di Poste. Il governo nomina nuo-

vi competenti, dicono loro di vendere, ma questi arrivano, guardano dentro l'azienda e chiedono tempo.

«Visono forti analogie, anche se la complessità organizzativa di Ferrovie è, per certi versi, maggiore. Ma se non si perde tempo, nel 2015 si possono realizzare stadi rilevanti del processo di dismissione».

Separerete la rete?

«È un problema che non si pone all'inizio del processo delineato. Prima, è necessario 'ripulire' la società della rete (RFI) che detiene anche molti immobili e reti complementari ai binari (rete elettrica, rete di telecomunicazione) e

che eroga servizi di manutenzione in senso lato».

Ntv, quella dei treni Italo, vi accusa di abuso di posizione dominante, e di negarle l'uso delle stazioni. Che ne dice?

«Sono convinto che, nel medio periodo, più concorrenza giovi anche all'ex monopolista, cioè a noi. L'alta velocità non sarebbe stata così di successo senza Ntv. Date le caratteristiche del settore, abbiamo bisogno di concorrenza regolata e di una forte autorità settoriale. Sarebbe un gravissimo errore se FS non cooperasse a raggiungere questi obiettivi».

© IFFI COMUNICAZIONE RISERVATA

”

Dobbiamo fare meglio soprattutto nelle aree povere del Mezzogiorno

Il percorso verso la Borsa qui è più difficile che alle Poste

MARCELLO MESSORI
PRESIDENTE DI FS

“



HA SCRITTO 14 LIBRI
Marcello Messori, presidente delle Fs, ha all'attivo come docente 14 libri e 150 saggi