

Trasporti e concorrenza - Trenitalia vs. Italo, in privato si tratta per la tregua

Gli attacchi di Della Valle a Moretti hanno riaperto i riflettori sulla sfida fra Trenitalia e Italo. Ma se in pubblico si combatte, sottobanco si cerca un accordo. Per una tregua a danno del consumatore

Se avesse «il coraggio e la dignità di andarsene, troverebbe milioni di italiani pronti ad accompagnarlo a casa». Non è la prima volta che Diego Della Valle, patron di Tod's e socio di Nuovo Trasporto Viaggiatori (Ntv), si scaglia contro Mauro Moretti.

Questa volta la polemica, scoppiata venerdì 21 marzo e andata avanti per giorni, riguarda il taglio degli stipendi dei manager pubblici annunciato dal premier Matteo Renzi.

Una mossa che, aveva detto Moretti, potrebbe spingerne molti a cercare lavoro all'estero. Di qui l'entrata a gamba tesa di Della Valle, con successiva postilla del manager delle Ferrovie: «Vediamo se Renzi saprà convincermi a restare».

Lo scontro va inquadrato nella battaglia che ormai da tempo si combatte sui binari dell'alta velocità italiana.

Da una parte Italo, il treno di Ntv, dall'altra il Frecciarossa di Trenitalia.

Una sfida industriale combattuta a furia di colpi bassi e di polemiche fra i due concorrenti ma, anche, di sconti e servizi aggiuntivi, che hanno riscosso successo tra gli utenti. Facendo però alcune vittime illustri tra le compagnie aeree.

L'Alitalia ha dovuto rinunciare ai guadagni d'oro che sperava di realizzare - come faceva un tempo - sulla rotta Linate-Fiumicino; mentre la Ryanair ha deciso addirittura di chiudere la linea Bergamo-Ciampino, la più colpita dal calo dei passeggeri.

Il paradosso della guerra dei binari per Stefano Vergine dell'Espresso che per entrambi i contendenti i benefici sono tutti da verificare.

La Ntv, infatti, versa in rosso profondo mentre le Fs finora non hanno mai reso pubblici i conti dell'alta velocità, limitandosi a presentare il bilancio complessivo delle proprie attività, da sette anni in utile. Una ritrosia che, secondo alcuni esperti, nasconde la volontà di mascherare lo sforzo economico dello scontro con Italo. Al punto che, oggi, a dispetto degli attacchi a favore di telecamere, i due avversari avrebbero avviato una tregua di fatto, basata su una serie di reciproche concessioni.

Per capire la posta in palio vale la pena partire dai numeri. A quasi due anni dall'entrata in gioco di Ntv, le cose ancora non filano per l'azienda fondata da Luca Cordero di Montezemolo e da una pattuglia di amici e soci, fra i quali Diego Della Valle, le ferrovie francesi (Sncf), Intesa Sanpaolo e le Assicurazioni Generali. I passeggeri aumentano (6,2 milioni nel 2013), il fatturato pure (246 milioni), ma l'anno scorso il bilancio ha segnato ancora rosso: 77 milioni di perdite.

Non era quello che si aspettavano i soci, convinti di raggiungere il pareggio già nel 2014.

E infatti, dopo aver sostituito l'amministratore delegato Giuseppe Sciarrone con Antonello Perricone, già al vertice di Rcs, l'editore del "Corriere della Sera", i concorrenti di Trenitalia hanno varato un piano d'emergenza: contratto di solidarietà per i circa 1.000 impiegati, cura dimagrante per i dirigenti, un taglio medio del 15 per cento degli accordi con i fornitori, tra i quali figurano l'Alstom per la manutenzione e la Eataly di Oscar Farinetti per i servizi di ristorazione. Il tutto per arrivare a un risparmio in bilancio di 68 milioni di euro entro il 2016, anno in cui l'azienda prevede di cominciare a registrare qualche profitto.

Se il bilancio di Ntv segna rosso, quello delle Fs sembra in ottima salute. Moretti ha annunciato per il 2013 profitti netti di circa 500 milioni di euro.

C'è da credergli, visto che nei primi sei mesi dell'anno scorso ha macinato utili per 278 milioni. Merito dell'alta velocità? Impossibile dirlo, perché l'azienda, come detto, non rende noto l'andamento economico delle singole attività.

Un dato è certo: alle Fs ogni anno arriva un fiume di soldi pubblici. Uno studio dell'Università di Milano Bicocca, condotto da Ugo Arrigo e Giacomo Di Foggia, ha calcolato che nel 2012 - ultimi dati disponibili - fra trasferimenti di parte corrente e in conto capitale, l'esborso a carico dello Stato ha raggiunto i 7,6 miliardi di euro, il doppio rispetto alla media europea. I sussidi sono iniziati parecchio tempo fa.

Nei 21 anni trascorsi dalla trasformazione di Fs in società per azioni (dal 1992) i trasferimenti pubblici sono stati pari a 207,7 miliardi, il triplo se comparato con la media del Vecchio Continente. Proprio osservando questi numeri Carlo Cottarelli, commissario governativo alla spending review, ha proposto una sforbiciata dei finanziamenti al trasporto ferroviario: un taglio che a regime, nel 2016, varrà 1,5 miliardi.

Va detto che questi soldi sono stanziati per migliorare la rete e sussidiare le tratte poco frequentate, quelle su cui altrimenti la compagnia perderebbe denaro. E va aggiunto, ha sottolineato Moretti, che «i contributi dello Stato per il regionale e il trasporto universale sono i più bassi d'Europa, mentre quelli superiori alla media riguardano le infrastrutture».

Le associazioni dei pendolari ricordano che tutti questi denari in eccesso rispetto ai nostri vicini di casa non hanno migliorato proporzionalmente le linee ferroviarie italiane, né sono serviti per incrementare i servizi.

Ma per l'alta velocità il problema è un altro. «Non avendo avuto finora l'obbligo di tenere una contabilità separata seguendo i criteri e sotto il controllo di un'autorità di regolazione indipendente», spiega Arrigo, «non vi è garanzia che Fs non usi una parte di quei trasferimenti pubblici per finanziare segmenti in concorrenza, tra cui l'alta velocità, per i quali i sussidi sono vietati secondo le norme comunitarie».

Proprio di questo Ntv ha spesso accusato il gruppo guidato da Moretti. Cioè di utilizzare i fondi pubblici per promuovere le tariffe dei Frecciarossa, così da mettere in difficoltà Italo.

Le Fs hanno sempre rispedito al mittente l'accusa, promettendo che, con cadenza trimestrale, forniranno una contabilità separata per l'alta velocità. Quando verrà pubblicato il primo bilancio dei Frecciarossa? Alla domanda de "l'Espresso" le Fs non hanno voluto rispondere.

Al di là dei sospetti sui sussidi, Montezemolo e soci accusano il gruppo concorrente di rendere difficoltoso l'accesso alle stazioni dove opera Ntv e di aver concesso a Italo le fasce di orario meno appetibili e dunque scarsamente redditizie. Insomma, da quando il mercato ferroviario ha aperto le porte alla concorrenza (in anticipo sugli altri paesi europei), tra l'ex monopolista e Ntv è iniziata una battaglia senza esclusione di colpi.

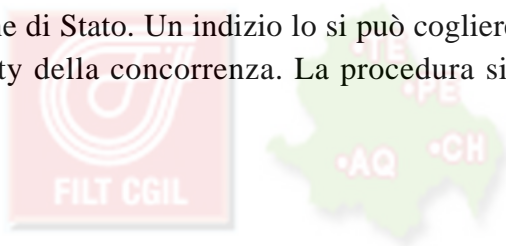
Nella quale anche Montezemolo e soci hanno affondato la lama.

Come quando, ha ricordato Moretti, le ferrovie francesi hanno bloccato l'ingresso di Fs nel mercato transalpino.

Business is businnes, verrebbe da dire, se non fosse che lo scontro a volte sembra essere finito sul piano personale. Raccontano, ad esempio, che nei giorni in cui è nato il governo Renzi fosse lo stesso premier il più convinto ad affidare a Moretti il ministero dello Sviluppo Economico.

All'ultimo, però, Montezemolo si sarebbe messo in mezzo, contribuendo a spingere verso l'importante poltrona l'imprenditrice Federica Guidi, che faceva parte della sua squadra quando il numero uno della Ferrari presiedeva la Confindustria.

Con Moretti rimasto alla guida delle Fs ci si potrebbe aspettare, dunque, che lo scontro Ntv sia destinato a continuare. Eppure, nonostante gli attacchi al vetriolo, c'è chi sostiene che dietro le quinte i due velocisti italiani abbiano sposato la ragione di Stato. Un indizio lo si può cogliere dalla recente conclusione di una vertenza all'Antitrust, l'authority della concorrenza. La procedura si è chiusa pochi giorni fa con un accordo.



Fs si è impegnata a non fare più ostruzionismo nei confronti di Ntv. E Rfi, la società controllata da Fs a cui è in carico la rete ferroviaria, ha da subito applicato uno sconto del 15 per cento sul canone che i treni pagano per usare l'alta velocità. Sebbene della riduzione beneficino entrambi i concorrenti (Trenitalia risparmierà 50 milioni l'anno, Ntv 15), la misura dovrebbe permettere a Montezemolo di ridurre fin da subito le perdite di un quinto. Basterà questo, insieme alla sforbiciata sui costi di gestione, per portare il bilancio in nero? Difficile immaginarlo, conti alla mano.

La società fa però sapere di voler dare fiducia a Fs, e di attendere il rispetto delle promesse sulla fine dell'ostruzionismo. Un ottimismo che non si era mai visto, al quale si aggiungono le fresche dichiarazioni di Moretti sul fatto che i suoi veri concorrenti sono le compagnie aeree, non Italo.

Più che sulla fiducia, l'armistizio sembra in realtà basato sui primi accordi concreti.

Ntv, che fino a poco tempo fa diceva di essere pronta a viaggiare anche sulle tratte regionali, ora assicura di non avere come priorità l'ingresso in quel mercato. Di contro la società di Montezemolo conta di ricevere entro dicembre l'ok da Moretti per avere finalmente accesso a una stazione cruciale come Roma Termini, fino a oggi monopolio dei Frecciarossa, e aumentare da tre a cinque i collegamenti giornalieri no stop tra Milano e la capitale.

Se la tregua è vera e soprattutto se durerà, si vedrà nel tempo. Qualcuno teme però che i due contendenti ci

prendano gusto. «La riduzione del canone dell'alta velocità», ragiona Massimo Ferrari, responsabile trasporti di Assoutenti, «potrebbe creare le condizioni per un accordo di non belligeranza».

Per le aziende potrebbe essere la soluzione ideale, perché la fine della guerra sui prezzi porterebbe più profitti in bilancio. Il guaio è che a rimetterci potrebbero essere i viaggiatori, costretti a rinunciare agli sconti.

