

**Trasporto ferroviario e privatizzazioni - Fs, privatizzazione rinviata al 2017. L'ad Mazzoncini: «Prima dovremo affrontare il problema delle regole e il piano industriale sarà pronto dopo l'estate».**

ROMA Frenata d'emergenza per Ferrovie dello Stato che, visto l'andamento tumultuoso dei mercati e un piano industriale ancora da mettere a punto nei dettagli, fa slittare definitivamente la privatizzazione. A confermare l'allungamento dei tempi e i timori che circolavano al Tesoro, preoccupato per l'aggravarsi del quadro generale, è stato proprio l'ad di Fs, Renato Mazzoncini, chiamato a sostituire Michele Mario Elia proprio per accelerare l'operazione. Il manager, che sin dal suo insediamento avevo fatto capire di voler andare con i piedi di piombo, ha escluso categoricamente la quotazione quest'anno e sottolineato che il piano industriale arriverà subito dopo l'estate, magari con un nuovo polo per le merci controllato dalla holding. Il rinvio è necessario anche per definire il quadro normativo entro cui si muoverà l'azienda. Da sciogliere oltre al rebus della rete, il nodo del settore merci e quello, strutturale, del trasporto regionale.

LE RISORSE

Alle ferrovie sono comunque già stati destinati 9 miliardi dalla legge Sblocca Italia, ai quali si aggiungeranno altri 8 miliardi con la Legge di Stabilità 2016. Un bella somma che va spesa con attenzione. «Ci sono - ha spiegato il top manager - delle condizioni da verificare: c'è chi opera in un mercato libero e chi invece opera prevalentemente in mercato regolato come noi. In questo caso bisogna capire il meccanismo di regolazione», prima di arrivare a Piazza Affari. Mazzoncini ha confermato che gran parte delle nuove regole per il trasporto pubblico locale sono già previste dal decreto Madia. «Dentro questo provvedimento c'è già molto ed è rimasto fuori quello che non poteva entrare e cioè il criterio di ripartizione del fondo trasporto alle Regioni che fino ad oggi avviene sulla base di costi storici. E' necessario un cambio, definendo un meccanismo di efficienza e di efficacia che valuti il numero dei passeggeri piuttosto che la lunghezza delle tratte». Sulla stessa lunghezza d'onda anche il Mef che, almeno in un primo momento, aveva immaginato un blitz in Borsa a stretto giro di posta, tentato dai 4 miliardi ipotizzabili con il collocamento. Poi, considerate le circostanze e gli ostacoli da superare, si è scelta la strada più sicura del rinvio al 2017. Prima, dicono dalla Cisl, va messo «in chiaro il piano industriale, evitando gli esuberanti nel comparto merci».

I PALETTI

Il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio ha spiegato che «la cura del ferro è una priorità per il governo e oltre ai 9 miliardi, già destinati dall'aggiornamento, ce ne saranno presto altri otto. Questo nuovo contratto ci permetterà di aiutare concretamente anche i nodi urbani a partire da quello romano».

I 9 miliardi previsti saranno destinati a migliorare il trasporto pubblico locale, trasferire le merci su ferro e completare l'asse orizzontale, Brescia-Padova, del sistema Alta Velocità/Alta Capacità, il Terzo Valico e la galleria di base del Brennero. Mazzoncini ha aggiunto che 5,4 miliardi saranno destinati allo sviluppo dei corridoi europei Ten-t.