

Trasporti. La Regione preme su Moretti per arrivare a una soluzione in merito al servizio pendolari nel Nord Italia

Le Fs studiano «Treni lombardi»

Axteria Consulting advisor per una possibile società fra Trenitalia e Fnm

Giorgio Santilli

Una società «Treni lombardi» per rispondere alle grandi difficoltà che incontra il trasporto ferroviario regionale in Lombardia e nel Nord Italia. È la soluzione cui stanno lavorando Fs, Trenitalia, Regione Lombardia e Ferrovie Nord Milano. L'ipotesi principale è quella di una società partecipata da Fs e Fnm, in cui confluirebbero il dipartimento regionale lombardo di Trenitalia e la società passeggeri della società controllata dalla Regione. All'ipotesi industriale sta lavorando la bresciana Axteria Strategy Consulting, che ha già svolto per il sistema dei trasporti milanese la funzione di advisor nel progetto di fusione Atm-Gtt.

Le questioni da sciogliere sono ancora molte, a partire dalla difficoltosa societizzazione della Trenitalia lombarda, dalla valutazione dei due rami d'azienda, dal conseguente peso

delle partecipazioni dei due gruppi nella nuova società. Le Nord Milano fanno 8,7 milioni di treni-chilometro l'anno (sono comprese le corse bus sostitutive) e un fatturato di 150 milioni. Trenitalia fattura 380 milioni con 23,3 milioni di treni-chilometro. Alla Regione Lombardia piacerebbe una società paritetica, Fs potrebbe ragionare su un 30% del capitale con una golden share sulle decisioni strategiche fondamentali, che dovrebbero essere assunte all'unanimità o a larga maggioranza. Il rilancio dell'ipotesi societaria, che fu già tentata da Lorenzo Necci e Cesare Vaciago negli anni 90, è quindi ancora ai primi passi. In alternativa si studia un'Ati, certamente meno impegnativa.

Stavolta, però, la volontà politica di «fare sinergia» è molto forte. Da una parte il Governatore della Regione, Roberto Formigoni, è il suo assessore alla Mobilità, Raffaele Cattaneo, vogliono controllare più da vicino il siste-

ma ferroviario lombardo dopo le proteste, prontamente cavalcate, sull'avvio dell'Alta velocità e sul nuovo orario ferroviario. Senza considerare le lamentele continue su disservizi e ritardi.

Sull'altro lato, più prudente l'amministratore delegato delle Fs, Mauro Moretti, che per ora non vuole commentare le indiscrezioni. Nei corridoi di Fs, tuttavia, fanno notare che l'ipotesi gradita alla Regione sarebbe una possibile via di uscita dalla guerra dei nervi quotidiana mossa da assessori ed esponenti politici del Nord Italia. Con l'indubbio vantaggio di sbarrare la strada a soluzioni alternative, che pure molti propugnano a livello regionale e provinciale, di gare o di accordi con grandi operatori ferroviari europei. Pur non essendo facilmente percorribili, queste alternative potrebbero creare problemi ancora più seri a Trenitalia, in un bacino di mercato fondamentale anche per il successo dell'Alta velocità.

Moretti sa anche di dover trovare soluzione nel 2009 al nodo del trasporto regionale. E forse non è un caso che un'ipotesi di societizzazione regionale rimbalza anche dall'Emilia Romagna che studia - con la consulenza di Kpmg - un'operazione societaria fra Trenitalia e la regionale Fer. Per non parlare della Regione Veneto, che metterà a gara su Venezia e il Veneto centrale un megalotto unico con treni, vaporette e gomma, in modo da favorire la formazione di un'Ati di cui facciano parte Trenitalia ma anche società locali come la Actv.

Le prime risposte sulla strategia di Fs in ambito regionale potrebbero arrivare con il budget 2009 e la nuova versione del piano industriale, all'ordine del giorno del cda del 18 febbraio. Sull'anno in corso peseranno proprio le partite non risolte con il Governo e la crisi economica: dopo il pareggio centrato nel 2008 si potrebbe tornare a una perdita dell'ordine dei 300-400 milioni.