

Trasporti Anche le Fs, gravate da 9,5 miliardi di debiti, stanno pensando alle dimissioni. I piani di Moretti

Grandi Stazioni Soci in manovra

Aria di privatizzazione per l'azienda che gestisce i centri commerciali, ma c'è chi frena
E sullo sfondo anche la partita della valorizzazione delle numerose aree inutilizzate

DI ELENA COMELLI

Dismettere, privatizzare. Non solo i tesori del Demanio militare o degli enti locali, ma anche delle Ferrovie dello Stato, appesantite da 9,5 miliardi di debiti.

L'obiettivo, per il bilancio pubblico, è soprattutto fare cassa valorizzando asset inutilizzati, ma potrebbe anche essere dare in mano a chi li sa gestire servizi diversi dal core business ferroviario. Come le Grandi Stazioni, che sono ormai sempre meno piattaforme di traffico e sempre più centri commerciali.

In discussione

Innocenzo Cipolletta, presidente delle Ferrovie, conviene che «quello che non rende si vende». Ma per Grandi Stazioni, aggiunge, non è ancora arrivato il momento giusto. «Non dimentichiamo che una grande stazione non è soltanto un *mall* ma anche uno snodo ferroviario», puntualizza. Dopo il lungo braccio di ferro che ha opposto l'amministratore delegato del gruppo Mauro Moretti ai soci privati Benetton, Caltagirone e Pirelli, per gli enormi ritardi accumulati sulla tabella di marcia delle ristrutturazioni — concluso nel 2008 con la nomina del nuovo amministratore delegato Fabio Battaglia, in quota Benetton — ora i conti vanno meglio. Nel 2009, malgrado la crisi, sono saliti sia i ricavi operativi (207 milioni rispetto ai 180 del 2008), sia il margine operativo lordo (a 64 milioni dai 37 del 2008), sia l'utile netto consolidato a 40 milioni, in crescita di 22. «E quindi un'ulteriore privatizzazione per ora non è all'ordine del giorno — commenta Cipolletta — anche se nulla si può escludere in prospettiva».

Altro discorso per Sistemi Urbani, la società del gruppo che ha il compito di valorizzare il patrimonio del gruppo FS non funzionale all'esercizio ferroviario: «Solo a Milano ci sono

quattro aree molto vaste che non servono più e potrebbero essere valorizzate: lo scalo Farini, Greco, Lambrate e il lotto Porta Romana-Porta Genova, che in tutto fanno 2 milioni e mezzo di metri quadri, con valori immobiliari enormi», spiega Oliviero Baccelli del Certet Bocconi.

A Bologna, su un terreno delle Ferrovie è sorta la nuova sede del Comune, con uffici per 1500 dipendenti, ma resta ancora quasi un milione di metri quadri da valorizzare. Iniziative simili sono previste in ogni angolo d'Italia.

I rapporti difficili con i comuni e in qualche caso la mancanza di esperienza in materia, però, hanno fatto rallentare le dimissioni. E ora il momento non è dei più propizi. «Da questo veicolo le Ferrovie si aspettavano entrate ingenti, che invece non sono ancora arrivate»,

precisa Baccelli. Un altro asset da valorizzare potrebbe essere Centostazioni, dove i soci privati sono la Save-Aeroporto di Venezia — controllata dal tandem Enrico Marchi e Andrea de Vido — e la cooperativa Manutencoop.

Ma con la crisi che continua e la concorrenza del Nuovo trasporto viaggiatori che incombe, la società più facile da privatizzare è senz'altro Grandi Stazioni, che ha già fra i soci Francesco Gaetano Caltagirone, il costruttore più liquido d'Italia.

«Le ristrutturazioni sono molto in ritardo e avranno bisogno ancora di pesanti investimenti: delle 13 stazioni in programma, senza considerare quelle dell'Alta Velocità, l'unica veramente completata è Roma Termini. A Milano e Torino c'è ancora parecchio da fare, a Bologna e Napoli è stato fatto poco, a Venezia e Firenze quasi niente, mentre i due scali di Genova sono appena da cominciare», fa notare Baccelli.

Raddoppio

D'altra parte, la crisi colpisce i viaggiatori e la previsione di un raddoppio dei passeggeri per l'Alta Velocità e gli Eurostar da qui al 2015, con i prezzi che corrono, potrebbe essere azzardata. Anche perché nel frattempo scenderanno in campo i bolli di Montezemolo e Della Valle, proprio sulla tratta più remunerativa. I tedeschi della Deutsche Bahn sono già sbarcati sulla tratta Bologna-Brennero. E sul fronte del trasporto pendolari si sta facendo avanti Giuseppe Arena, con un servizio espresso molto atteso fra Torino e Milano. L'Authority di Antonio Catricalà chiede più concorrenza sulle ferrovie. Ma già così i binari per Moretti si stanno facendo bolli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

