

# C'è un buco nero nelle Ferrovie che mina i conti pubblici

## Visco denuncia: valutiamo un'azione di responsabilità contro gli ex manager

di Laura Matteucci / Milano

**ALLARME DEBITO** Il rosso record delle Ferrovie dello Stato sta lievitando, e rischia di portare il disavanzo dei conti pubblici 2006 oltre il 6%. L'eredità del governo Berlusconi - con i consistenti tagli al gruppo inseriti nell'ultima Finanziaria - e del «suo» presidente delle Ferrovie Elio Catania è sempre più pesante. L'annuncio arriva dal viceministro dell'Eco



Elio Catania

Il disavanzo rischia di arrivare al 6% a causa dei disastri nascosti sotto il tappeto

nomia Vincenzo Visco, che parla del «rischio che, a causa dei debiti delle Ferrovie, il disavanzo del 2006 vada sopra il 6%». Ancora: «Non sarà di 4 punti, dunque, compresa la sentenza dell'Iva sulle auto, ma probabilmente andrà sopra il 6% perché ci sono debiti delle Ferrovie che stanno comparando da sotto il tappeto dov'erano nascosti». Riferendosi agli ex vertici Fs, Visco poi aggiunge: «E gli abbiamo dato anche dei premi... Non so se faremo azione di responsabilità o meno».

Quel che è certo, è che l'ex presidente e amministratore delegato delle Fs Elio Catania, che ha rimesso l'incarico nel settembre scorso, se n'è andato con una maxi liquidazione di circa 7 milioni. Da notare anche che, quando se ne andò, erano di 1,3 miliardi le perdite dichiarate per il 2006, mentre nel 2003 l'utile era di 31 milioni. Secondo Innocenzo Cipolletta, invece, che ha seguito Catania al vertice della holding, le Ferrovie viaggiano quest'anno verso un disavanzo record intorno ai 2 miliardi. Come minimo. E dire che, nella sua lettera d'addio, Catania scrisse tra l'altro di essere «soddisfatto dei risultati raggiunti in questi due anni». E menomale.

Cipolletta ancora ieri definiva «preoccupante» la situazione dei conti, anche perché «a fronte di un disavanzo di 1,9 miliardi e oltre, di cui quello principale è in Trenitalia - precisa - gli incassi sono pari a 6,7 miliardi».

Con un annuncio che, di questi tempi, suona decisamente rassicurante: «Se me ne dovessi andare, lo farò come se ne vanno tutti gli altri: abbiamo convenuto così con l'azionista». Per Cipolletta, insomma, niente super liquidazione.

Ma, ad oggi, la morale non cambia: il buco nei conti Fs più lo si guarda da vicino e più risulta profondo. C'è tutto un passato in cui l'ex ministro all'Economia Tremonti ha tagliato cifre consistenti, tanto che il governo Prodi ha dovuto reagire mettendo a disposizione 1,8 miliardi nella manovra e 2,4 miliardi nella manovra 2007, che dovrebbero diventare 3 miliardi nel 2008.

Il governo continua nel tentativo di reperire mezzi finanziari, ma la strada è anche più in salita di quanto sembrasse.

E il ministro dello Sviluppo economico Pierluigi Bersani se la prende con gli industriali che nelle Ferrovie non hanno mai voluto investire, ricordando che in realtà «sono già liberalizzate» con una norma del 2001 che porta lo stesso nome stesso di Bersani. «Stiamo solo aspettando - spiega - che qualche industriale, qualche soggetto si metta sui binari e cominci a fare andare dei treni. Le norme sono già tutte a posto».

I numeri	
<b>I conti in rosso di Trenitalia</b>	
Perdite attese per il 2006	1,707 miliardi di euro
<b>Esigenze del sistema ferroviario</b>	
Alta velocità	3,5 mld
Rete convenzionale	1,4 mld
Convenzioni	500 mil.
Ricapitalizzazioni	700 mil.
500 milioni	i passeggeri che salgono ogni anno sui treni di Trenitalia
82 milioni	di tonnellate di merci trasportate in un anno



foto di Franco Silvi/Ansa

## Aumenteranno i biglietti del treno

### I ritocchi a fine dicembre per Eurostar e alcune linee Intercity

/ Milano

Tariffe ferroviarie in aumento, ma solo per gli Eurostar e alcune linee dell'Intercity. La decisione finale verrà presa nell'ultima riunione del Cipe, il Comitato interministeriale per la programmazione economica, prima di Natale (il 20 o 22 dicembre), ma l'intenzione è dichiarata, sia da parte dei vertici delle Ferrovie, sia da parte del governo. E gli aumenti potrebbero scattare già a gennaio.

Ne parla il presidente del gruppo, Innocenzo Cipolletta, come diretta conseguenza del profondo rosso dei bilanci: quest'anno, dice, il deficit è destinato ad attestarsi attorno ai 2 miliardi. E forse si tratta di una stima ottimistica.

Cipolletta sottolinea che il vertice ha intenzione di chiedere un ritocco delle tariffe «soltanto per gli Eurostar e alcune linee dell'Intercity», modifiche «per

quelle che non hanno un contratto di servizio con lo Stato o gli enti locali, perché le tariffe sono ferme dal 2000, e sono la metà di quelle di altri Paesi europei». E rileva la necessità di cambiare alcune norme per consentire al gruppo di indebitarsi sul mercato: «Se ci consentiranno di farlo, potremo finanziarci per completare l'Alta velocità entro il 2009». Il che consentirebbe, secondo il presidente Fs, di attirare nuovi operatori.

Perché l'arrivo di nuovi operato-

ri sul mercato ferroviario, auspicato anche dal ministro dello Sviluppo, Pierluigi Bersani, per Cipolletta è una questione di Alta velocità, con cui si dice convinto «ci saranno molti operatori che vorranno far correre i loro treni su queste linee». Per ora, comunque, nessuna notizia di operatori che vogliono fare la Milano-Roma passeggeri.

Sul disastro Fs, che rischiano il fallimento, interviene anche il leader della Cgil Guglielmo Epifani: «Quando si sente parlare di libri in tribunale, uno comincia a preoccuparsi, visto che attorno alle Ferrovie ci sono 100mila lavoratori», dice. E aggiunge: «Qui paghiamo più che altrove le responsabilità delle non scelte del governo precedente», visto che è «l'intero sistema dei trasporti in sofferenza». Sulla richiesta dei sindacati che sostegni alle Fs arrivino già con la Finanziaria, però, il ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi frena. E assicura, invece, che appena approvata la manovra il governo si metterà al lavoro anche su questo. «Il paese - dice - non potrà fare a meno di sostenere un'infrastruttura strategica come quella ferroviaria».

Ma sull'aumento delle tariffe per compensare il deficit i consumatori non ci stanno. «Non se ne parla neanche», tagliano corto i leader dei consumatori Elio Lannutti (Adusbef) e Rosario Trefiletti (Federconsumatori). «Sappiamo perfettamente - spiegano in una nota - che le Ferrovie hanno bisogno di risorse consistenti per la sicurezza e la qualità dei servizi. C'è un bisogno urgente di innovazione tecnologica adeguata, manutenzione e mantenimento del trasporto pubblico». «Ma con questo servizio scadente - sottolineano Trefiletti e Lannutti - non si possono chiedere altri aumenti, pealtro già avvenuti con modifiche surrettizie dei costi di biglietto e prenotazioni». Le risorse, sostengono le associazioni, «vanno invece trovate altrove: abbattimento dei costi e intervento dello Stato».

Sulla stessa lunghezza d'onda anche Adoc e Codacons: «Ma quali tariffe bloccate dal 2000 - dicono - Negli ultimi anni c'è stata una politica di aumenti mascherati con l'introduzione dei supplementi e delle prenotazioni obbligatorie oltre quelle tradizionali, e con la vicenda dell'Intercity Plus». Per l'Adoc «bisogna lavorare per migliorare tutti quegli standard di qualità, oggi carenti: una Commissione terza e imparziale, di cui chiediamo facciano parte anche i consumatori, in base ai risultati ottenuti potrà stabilire eventuali ritocchi alle tariffe». Insomma, prima il miglioramento dei servizi, poi gli aumenti.

la.ma.

il mensile italiano scritto a Bruxelles

# Europea

Allegato de l'Unità

# 20

lunedì novembre

www.delegazionepse.it

**PSE**  
Gruppo Socialista al Parlamento Europeo  
Delegazione Italiana