

Rischio bocciatura per le Ferrovie Authority verso il taglio dei pedaggi a Ntv

FEDERICO FUBINI

ROMA. La decisione è attesa a partire da domani e per l'Autorità dei trasporti, guidata da Andrea Camanzi, sarà la più delicata dei suoi nove mesi di vita. Dopo un ricorso della Nuovi Treni Veloci, il regolatore deve decidere se il pedaggio richiesto da Ferrovie dello Stato ai concorrenti di Italo per l'uso della rete di binari ad alta velocità è corretto oppure eccessivo. L'Autorità sta ancora mettendo a punto la delibera ma, secondo vari osservatori, l'ex monopolista pubblico stavolta sarebbe a un passo dall'incassare una sconfitta. Per le Fs il rischio di una bocciatura del pedaggio è reale e imminente.

Difficilmente la posta in gioco potrebbe essere più alta, in un Paese nel quale da anni si è mes-

so di parlare di concorrenza e libero accesso di nuovi operatori ai settori protetti. Sulla partita del pedaggio, Ntv si gioca parte della sua capacità di stare sul mercato nei prossimi anni. Nel 2013 il gruppo guidato da Antonello Perricone ha chiuso con un fatturato di 246 milioni di euro, una perdita di esercizi di 76 e ha pagato a Fsi, la società della rete di Fs, 120 milioni di pedaggio. L'accesso alla rete ferroviaria costa al concorrente privato delle Freccie di Trenitalia quasi metà dei ricavi totali. Con queste tariffe, secondo il gruppo dei treni Italo, la concorrenza sull'alta velocità sta diventando impraticabile. Proprio in questi giorni Ntv ha avviato il processo che metterà in cassa integrazione 248 dipendenti.

All'Autorità dei trasporti, gli

avvocati di Ntv in questi mesi hanno martellato su pochi punti. Il primo è che il pedaggio in Italia sull'alta velocità è fra i più alti d'Europa, ad eccezione della Parigi-Lione e di poche tratte in Spagna riservate a treni ad alta capacità di trasporto passeggeri. Ma soprattutto, la Roma-Firenze è un'infrastruttura di seconda classe, su cui non si possono superare i 250 chilometri all'ora, che verrebbe fatta pagare da Fs come fosse di prima, dove la velocità può superare i 300. La tariffa d'accesso per treno al chilometro fra Firenze e Roma supera gli 8 euro, mentre tratte di qualità simile in Svezia, Norvegia, Finlandia e Gran Bretagna costano fra uno e quattro euro.

Salvo sorprese, l'Authority obbligherà Fsi a ridurre alcuni pedaggi su Ntv. Restano però da ca-

pire le conseguenze, che potrebbero avere un impatto dirompente sui conti delle sue società. Se l'Autorità determinasse che il prezzo imposto da Ferrovie a Ntv era ingiusto, si aprirebbe per il gruppo di Italo l'opzione di chiedere un indennizzo per i pagamenti eccessivi a Fs negli ultimi quattro anni. Nei conti di Fsi potrebbe aprirsi una voragine che, immaneabilmente, i contribuenti rischiano di essere poi chiamati a colmare. C'è poi da determinare quale debba essere il pedaggio che Trenitalia (ossia le Freccie) deve versare a Fsi. Sono pagamenti all'interno dello stesso gruppo. Ma può diventare l'occasione per separare una volta per tutte le diverse contabilità nella galassia delle Fs.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Decisione attesa da domani. In gioco anche la richiesta di indennizzo per gli ultimi quattro anni



ITALO
Il treno Italo alla stazione di Porta Garibaldi, a Milano, da dove ha effettuato il primo viaggio il 28 aprile 2012