



Treni L'amministratore delegato di Ntv: «Parteciperemo alle gare regionali se sono vere»

Italo «Prossima tappa i pendolari Ma non sia Fs a regolare il traffico»

Giuseppe Sciarone: «Indispensabile il varo dell'Authority dei trasporti»
Il polo Fs-Alitalia? «Monopolio». EasyJet a Linate? «Non ci preoccupa»

DI ALESSANDRA PUATO

Mano tesa ai grillini sulle città pulite, «Hanno ragione, si cambi la politica dei trasporti». Scetticismo su un eventuale polo Ferrovie dello Stato-Alitalia, vagliato informalmente nelle scorse settimane da società di consulenza come il Boston Consulting Group: «Sarebbe un monopolio». Rinnovata richiesta dell'Authority dei trasporti «rimandata per beghe politiche» e candidatura alle gare sui treni regionali, «purché vere».

A 11 mesi dal fischio del primo Italo e dopo le elezioni, è questo il pensiero in quattro punti dell'ingegner Giuseppe Sciarone, il gran rivale sull'Alta Velocità dell'ingegner Mauro Moretti, amministratore delegato delle Ferrovie in scadenza di mandato. Con l'Alitalia dai vertici nuovamente rinnovati dovranno entrambi affrontare sulla Milano-Roma la concorrenza di EasyJet, in arrivo il 25 marzo sulla Linate-Fiumicino a 29 euro. Passaggio all'apparenza neutro per Sciarone, che venerdì a Padova presenterà l'offerta Nordest di Italo e il 9 giugno lancerà il

Milano-Bologna-Rimini-Ancona sulla dorsale adriatica.

Contromisure a EasyJet sulla Milano-Roma?

«Nessuna, non ci preoccupa, siamo fautori del mercato. Potranno migliorare la qualità e calare i prezzi, com'è successo con Italo e il Frecciarossa. A favore di viaggiatori e aziende».

Risposta di rito...

«No. Easy Jet concentra i voli nelle prime ore del mattino e nelle ultime della sera, quando l'offerta di treni diminuisce. Contribuisce a migliorare i collegamenti. Poi noi abbiamo solo tre coppie di treni non-stop sulla Milano-Roma: sono più le Fs a fare concorrenza all'aereo. Noi puntiamo ai collegamenti intercittà, Bologna-Firenze, Firenze-Napoli...».

Con Trenitalia, alla fine, avete prezzi simili.

«Ciò che conta è che i prezzi sull'alta velocità sono il 30% in meno di quelli del 2011, quando Italo non c'era».

Quanto traffico si è spostato dall'aereo al treno, nelle vostre stime?

«Sulla linea Roma-Milano, il 20-25% in due anni».

E che quota di mercato avete ora?

«In dicembre il 18-20%, il 20% sulla Milano-Roma. Il tasso di riempimento è del 50% su tutta la flotta e del 55% sulla Milano-Roma. Obiettivo: il 60% entro l'anno».

Quando inizierete a guadagnare?

«Il pareggio operativo è previsto a fine 2014, l'utile netto nel 2015».

Perché non vi differenziate con un servizio sol-

tanto low-cost, come Easy Jet?

«Non funzionerebbe, un treno ha 450 posti, è molto più grande di un aereo. Il low cost totale è incompatibile con la struttura dei costi ferroviari. Paghiamo 120 milioni all'anno di pedaggio a Fs. Divisi per i 6 milioni di viaggiatori, che è il nostro obiettivo — al dicembre scorso erano due milioni — sono 20 euro a viaggiatore solo per il pedaggio. Poi ci sono i costi di treno, manutenzione, personale...»

Capito, vuole la separazione della rete. I binari fuori dalla gestione di Fs.

«È inevitabile. Fra dieci anni la separazione ci sarà, portata dalla liberalizzazione europea. Ma per ora ci accontenteremo che al gestore dell'infrastruttura (Fs, ndr.) siano tolte le funzioni che riguardano l'accesso al mercato, dagli orari al controllo dei prezzi, e siano date a un soggetto terzo, com'è successo per energia e telecomunicazioni».

L'Authority dei trasporti. Finora è stata congelata.

«Grane politiche. Ma un soggetto indipendente che controlli i trasporti è indispensabile, o nasceranno sempre problemi per i nuovi entranti. A partire dal trasporto regionale, che va migliorato».

Anche le gare sui treni regionali sono bloccate. Vi inte-

ressano o no?

«Parteciperemo a quelle in Emilia e in Friuli, quando partiranno, se saranno gare vere: serve tempo per dotarsi dei treni necessari e 18 mesi non bastano, occorrono almeno due anni e mezzo».

Ma quanto si guadagna con i treni dei pendolari?

«Il giusto, sommando il biglietto alle risorse delle regioni. Certo, se le regioni tagliano è un problema, ma se vogliamo città vivibili serve un cambiamento netto di politica economica. Va potenziato il trasporto pubblico. Che oggi non può convogliare la mobilità delle persone, perché è inadeguato».

Lo dicono i grillini.

«Hanno ragione».

La Sncf, ferrovie francesi, è vostro socio al 20%. Salirà?

«No, impossibile: violerebbe il vincolo di reciprocità. Se nel 2019 questo dovesse cadere con l'apertura di tutti i mercati, e la Francia liberalizzasse come l'Italia, diventerebbe possibile. Ma solo teoricamente».

Di quant'è ora e quando scade il vostro debito con Intesa Sanpaolo, socio al 20%?

«Sono 15 milioni di finanziamento per cassa che scadono nel maggio 2020, più 400 milio-

ni per il leasing dei treni che scade nel 2025. Finora abbiamo investito in treni 645 milioni, sul miliardo stanziato».

Che cosa pensa di una società fra Fs e Alitalia?

«Non conosco il piano e non posso giudicarlo, ma sono contrario ai monopoli e questo potrebbe determinarlo. Già Lorenzo Necci voleva fare l'Iri dei trasporti, io ero per il mercato».