

Un arbitro tra Italo e Frecciarossa ma per Ntv il pareggio si allontana

DAL DEBUTTO DEL NUOVO OPERATORE SONO STATE MOLTE LE CONTESTAZIONI DAGLI OSTACOLI PER L'ACCESSO AI BINARI FINO AL TRATTAMENTO NELL'E STAZIONI. LO SCONTRO SI ALLARGA AL TRASPORTO LOCALE

Luca Iezzi

Roma

Imparzialità, tempestività, certezza delle regole, attenzione alle esigenze degli operatori. L'arrivo dell'Autorità dei trasporti nel settore ferroviario assume un aspetto quasi messianico, un'attesa piena di aspettative e pressioni. Dopo due anni di colpi sopra e sotto la cintura, Ferrovie dello Stato e Ntv chiedono a gran voce un arbitro, per motivi diversi ma entrambi estremamente urgenti.

Per i privati del Nuovo Trasporto Ferroviario guidati da Montezemolo, Della Valle e con il sostegno di Intesa, Generali e delle ferrovie francesi, si parla apertamente di sopravvivenza: lo scontro tra Davide e Golia ha lasciato i nuovi arrivati con letteralmente pochi margini. A fine novembre sarà presentato un piano industriale che, ammette la stessa società, «rivedrà le ambizioni iniziali», specie sul fronte della crescita dell'offerta e degli investimenti.

Correzioni che il presidente e ad Antonello Perricone sta mettendo a punto partendo dall'eredità lasciata da Sciarrone: un business apprezzato e premiato dai clienti (6 milioni di passeggeri a fine 2013, il 25% di quota di mercato sull'Alta velocità e un'offerta di tratte in crescita), ma a rischio insostenibilità dal punto di

sta dei conti. Il break even è stato rinviato al 2016 e i soci, con il nuovo pia-

no industriale, approveranno un nuovo prestito da 85 milioni per fornire liquidità per un altro anno. Il conto delle perdite, 77 milioni a bilancio 2012, continuerà a salire anche per il 2013. Per continuare a sperare Ntv si aspetta molto dalle Autorità: un primo risultato è arrivato grazie all'Antitrust il cui pressing su Fs si è concretizzato il 22 ottobre scorso con la pubblicazione di una serie di impegni che la società di Rete, Rfi, e quelle delle stazioni (Grandi Stazioni e Centro Stazioni) hanno preso per far sparire una serie di piccole "discriminazioni". Più sostanziale sul fronte dei conti, nel 2015 ci sarà uno sconto del 15% sui pedaggi per l'uso dei binari (finora 120 milioni l'anno). Grazie a segnaletiche più evidenti, biglietterie disponibili e visibili, distribuzione delle tracce orarie più attenta alle necessità dei nuovi entranti, Ntv spera di continuare a recuperare punti di quota di mercato, ma la vera partita è quella sui margini. La denuncia, ancora all'Antitrust, è di essere vittima di un guerra dei prezzi lanciata da Trenitalia tanto da far sparire i margini minimi per gli operatori privati.

L'Autorità dei Trasporti quindi dovrà da subito operare a pieno regime praticamente su tutto, la scaramuccia del marciapiede di Rimini è indicativa di quanto serva un'arbitro tecnico e super partes. Il 15 dicembre prossimo Italo collegherà Ancona e Rimini con Milano e Torino, sfruttando il taglio dei tempipermessi dai superbinari da Bologna in su. Servizio annunciato un anno fa e rimandato per i lavori necessari a Rimini. Marciapiede da rialzare ai cui costi ha partecipato anche Ntv dopo infinite polemiche, minacce di ricorsi vari e mesi persi. Nel frattempo Trenitalia ha fatto partire lo stesso servizio da sei mesi. Più che la ragione in punta

di diritto, sarebbe stato utile un'indicazione rapida di ruoli e responsabilità (Stazione, Rfi, operatori di trasporto), definendo anche un precedente utile da utilizzare in futuri casi analoghi. Tutte necessità in cui il dialogo, la competenza e la flessibilità garantita da un'autorità indipendente risultano insostituibili: lo dimostrano i precedenti in altri campi, come le comunicazioni o l'elettricità. La litigiosità tra gli operatori privati e l'ex monopolista non era minore in quei settori, ma proprio per l'effetto chiarificatore delle delibere delle varie Authority si è andata riducendo.

Un banco di prova importante su cui i neotecnici si faranno le ossa sarà quello dei bandi per il trasporto regionale, a cui Ntv guarda con interesse, ma che teme si risolvano in un ulteriore ostacolo alla liberalizzazione attraverso regole troppo favorevoli allo status quo.

Lo stesso monopolista Fs si aspetta un miglioramento con l'arrivo del presidente Camanzi e del suo team: la parità di trattamento per tutte le aziende dovrebbe aiutare a disboscare una serie di vincoli normativi che risalgono ai decenni passati quando le Ferrovie dello Stato operavano come un pezzo della pubblica amministrazione. I rapporti con i fornitori, i contenziosi con i lavoratori o con gli enti pubblici committenti, nel mondo liberalizzato devono essere equiparati a quelli delle aziende private. Le richieste di piazzale della Croce Rossa poi sono anche di guardare oltre confine, con tedeschi e svizzeri che già approfittano della liberalizzazione nostrana così come i francesi in Ntv. Ma, ha denunciato più volte Moretti, gli italiani non trovano trattamento analogo nei loro tentativi di penetrare nei mercati europei. E l'elenco delle richieste a Camanzi continua ad allungarsi.