

Giuseppe Sciarone, l'ex ad

“Mercato in mano alle FS, Italo l'ha capito a sue spese”

di Daniele Martini

Le ferrovie sono come i fili della luce: chi le tocca muore (metaforicamente parlando, s'intende). Un po' di tempo fa è capitato a Giuseppe Arena che si era messo in testa di fare concorrenza a Trenitalia sui binari tra il Piemonte e la Lombardia. Ora è la volta di Giuseppe Sciarone, la vera testa pensante ferroviaria della montezemoliana Nuovo Trasporto Viaggiatori (Ntv). Sciarone si è tirato di lato dimettendosi, sfiancato dalla guerriglia quotidiana che Mauro Moretti, guida indiscussa delle Ferrovie statali, gli ha scatenato sui binari e perfino nelle aule di giustizia. Più di 15 anni fa i due, Sciarone e Moretti, lavoravano fianco a fianco in quella che allora si chiamava la Divisione passeggeri Fs e che ora è Trenitalia. Sciarone era il capo, Moretti il vice. Tanti anni dopo si sono trovati in concorrenza e il sessantaseienne Sciarone ha deciso di dedicarsi soprattutto alla famiglia lasciando mercoledì pomeriggio la carica di amministratore Ntv, pur restando azionista della società con Montezemolo e Diego della Valle.

Perché chi vuole fare concorrenza alle Ferrovie statali deve fare i conti con così tanti ostacoli?

Una donna non può essere un po' incinta, lo è o non lo è. Idem la liberalizzazione dei binari: o la fai o non la fai, non si può essere un po' liberalizzati e un po' no. In Italia abbiamo liberalizzato un po', ma non va. Per questo è tutto così complicato.

Nell'Alta velocità la liberalizzazione però c'è e proprio Ntv è

figlia della liberalizzazione.

E infatti sbaglia chi ci considera con l'acqua alla gola. A fine anno i nostri viaggiatori saranno

6 milioni, mentre la quota di mercato è più del 25 per cento. E quel che più conta è che tutto il settore dei treni veloci, compreso quello Fs, è cresciuto in termini di passeggeri trasportati e migliorato raggiungendo un livello qualitativo mai avuto in Italia e riconosciuto in tutto il mondo. Qui ci si ferma, però. La liberalizzazione non è completa neanche nell'Alta velocità e non tocca altri ambiti fondamentali, come il trasporto regionale, per esempio. Siamo in mezzo al guado.

Con quali conseguenze?

Per anni è mancata un'Autorità dei trasporti, un soggetto terzo rispetto ai concorrenti e questo ha pesato molto. Alla fine l'hanno costituita, con un ritardo incredibile, e ora speriamo entri presto in funzione e sia efficace. L'altra incongruenza è stata quella di affidare la responsabilità di regolazione del settore ferroviario al gestore della infrastruttura.

Cioè a Rfi che è delle Ferrovie.

Esattamente, è di proprietà di uno dei concorrenti. Una vera liberalizzazione ferroviaria non può prescindere dalla separazione totale tra gestore delle infrastrutture e imprese ferroviarie che usano quelle stesse infrastrutture.

Perché l'Italia si trova in queste condizioni?

Soprattutto per l'attenzione insufficiente che la politica ha dedicato a questi argomenti.

Ma voi di Ntv non lo sapevate che la situazione era questa?

Io e gli altri azionisti abbiamo creduto che la liberalizzazione sarebbe andata avanti considerando una forma di modernizzazione voluta dal mercato. Abbiamo avuto fiducia e continuiamo ad averla in un Paese

che in certe sue componenti dimostra di non avere le idee chiare neanche per i treni.

Forse siete stati spiazzati an-

che dalla strategia delle Ferrovie statali che hanno deciso di puntare tutto sull'Alta velocità?

Il processo di modernizzazione delle ferrovie italiane partì 20 anni fa e mirava al potenziamento e miglioramento del servizio per le lunghe percorrenze, i treni regionali e merci. Lo so bene perché c'ero. Costato che, a cose fatte, hanno ridotto tutto al primo aspetto e ora il divario tra la qualità dei treni veloci e i treni locali è francamente inaccettabile. Il servizio regionale dovrebbe essere messo a gara e spero che Ntv partecipi a queste gare.

Ma già ora le gare si fanno.

Io parlo di gare vere, nelle quali i potenziali concorrenti partono tutti alla pari. Finora non è successo, per il futuro speriamo.

Le Ferrovie statali sostengono che nel servizio regionale non c'è convenienza economica.

Preferisco non commentare.

I prossimi bilanci Fs dovranno indicare in modo analitico i dati economici delle varie aree di business.

Mi sembra molto opportuno.

Considera economicamente interessante il trasporto regionale?

Lo era prima, ma con la crisi lo è di più. Le famiglie non ce la fanno a mantenere due o tre auto e la faccenda si farà sempre più grave nei prossimi anni, purtroppo. Di conseguenza crescerà parecchio la domanda di spostamenti nelle grandi aree metropolitane con altri mezzi di trasporto, a cominciare dal treno.



ALTA VELOCITÀ

Io e gli altri azionisti ci aspettavamo che la liberalizzazione continuasse, invece non è successo. Sul trasporto regionale mancano gare vere

