

Pronti a competere sui pendolari

«Le gare sono l'unico modo per migliorare la qualità - Necessaria un'Authority»

di **Giorgio Santilli**

A Giuseppe Sciarrone, amministratore delegato di Nuovo trasporto viaggiatori (Ntv), la società privata pronta a fare concorrenza con Italo al Frecciarossa di Mauro Moretti dal prossimo settembre, non piace la polemica. Pragmatico, punta al risultato, evita i toni duri che spesso usano verso le Fs i suoi due partner Luca Cordero di Montezemolo e Diego della Valle. «Con Rfi - dice Sciarrone - ci sono state incomprensioni in certi momenti, ma poi ci siamo spiegati e ora andiamo avanti. Abbiamo deciso un investimento da un miliardo, una sfida enorme per un gruppo di imprenditori privati, e, pur non considerando questo assetto regolatorio ottimale, perché dovrebbe essere imperniato su un'Authority indipendente, siamo convinti che il processo sia gestibile con le attuali regole, altrimenti non saremmo entrati in questo business».

Sciarrone ha un curriculum unico in Italia, da 25 anni sempre in prima linea fra pubblico e privato, direttore del Centro studi sistemi di trasporto (Csst) di Fiat negli anni 80, poi animatore della breve stagione del comitato interministeriale per la politica economica dei trasporti (Cipet), poi alla guida della divisione passeggeri delle Fs di Lorenzo Necci, infine il primo imprenditore privato del trasporto ferroviario nelle merci con Rail Traction Company (Rtc) sull'asse del Brennero, prima di andare a cercare Montezemolo e Della Valle per proporre loro la scommessa di Ntv. È stato il primo imprenditore a credere nelle liberalizzazioni ferroviarie e non è pentito. «L'Italia - dice - è il primo paese europeo a sperimentare un modello di vera concorrenza nella ferrovia e noi siamo orgogliosi di contribuire alla realizzazione di questo modello. Dietro gli eccellenti risultati del Frecciarossa c'è la nuova infrastruttura, che per altro al momen-

to è utilizzata al 50% delle sue potenzialità, ma a spingere Trenitalia verso questo servizio è stato anche l'annuncio della nostra discesa in campo». Sciarrone ora rilancia. «Ci chiediamo perché la stessa cosa non accada nel trasporto regionale, dove la concorrenza è la leva decisiva se davvero si vuole migliorare la qualità dei servizi. Noi siamo pronti e disponibili a investire anche in quel settore e lo stiamo dicendo in giro alle regioni, ci aspettiamo scelte che vadano in quella direzione».

Cominciamo dalla regolazione, ingegner Sciarrone. Avete lamentato che Rfi, società del gruppo Fs, non può fare l'arbitro. Quali competenze regolatorie dovrebbero essere trasferite a un'Authority del trasporto?

Ha ragione Moretti quando dice che le regole della liberalizzazione vanno completate e che questo compito spetta alla politica. Aggiungiamo però che vanno ascoltati tutti gli operatori che hanno investito e non possono essere penalizzati dal cambiamento di regole in corso d'opera. Ovviamente siamo pronti a discutere della nostra posizione con tutti, Fs comprese.

Qual è la vostra posizione?

Se vogliamo completare il quadro regolatorio, è bene trasferire a un arbitro terzo funzioni sensibili oggi in mano al gestore dell'infrastruttura, Rfi, che è un pezzo di Fs. Parlo della definizione del prospetto informativo della rete (il documento che ogni anno definisce le regole per l'accesso all'infrastruttura da parte delle imprese ferroviarie, ndr), della formazione degli orari, dell'assegnazione delle tracce, della definizione dei prezzi dei vari servizi, della par condicio nella disponibilità dei diversi competitor dei luoghi della rete e delle stazioni.

Moretti vi chiama in causa dicendo che dovrete partecipare al finanziamento del fondo per il servizio universale: i servizi in perdita non possono essere accollati alle Fs mentre voi fate profitti sulle linee ricche.

Mi lasci fare un ragionamento sulla liberalizzazione prima di darle una risposta su questo punto. L'Italia ha scelto di dividere nettamente il mercato ferroviario in un mercato concorrenziale dove c'è competizione fra tutte le imprese che hanno una licenza: in questo mercato c'è una dimensione della domanda sufficiente a ripagare il servizio e a remunerare gli investimenti effettuati. Poi c'è un mercato dove la domanda è insufficiente e lo stato deve intervenire con un sussidio per garantire il servizio. Noi pensiamo che questi due mercati non possono che restare separati: da una parte le ciliegie, dall'altra le patate, come si usa dire oggi. In altre parole, non si può chiedere a operatori privati che fanno già un enorme investimento di finanziare altri servizi, né sarebbe giusto che il passeggero che va da Napoli a Roma finanzi il servizio ferroviario di cui beneficiano altri utenti.

Chi deve pagare, allora i servizi in perdita?

Sia chiaro, Moretti pone un problema serio che va affrontato: quei servizi vanno pagati dalle comunità che ne usufruiscono. A tutti va garantito un diritto alla mobilità ma non sempre il servizio ferroviario è la modalità più efficiente e meno costosa per garantirlo. Concordo con Moretti anche quando dice che la ferrovia come impresa ha un futuro nei passeggeri di lunga percorrenza quando collega grandi città e nelle merci quando collega assi europei e nazionali. Per il trasporto regionale, il sussidio pubblico è inevitabile.

Voi però vi proponete anche in quel settore.

Certo, nel mercato sussidiato non è possibile competere senza sussidi, ma i sussidi pubblici devono essere erogati con procedura di gara a chi minimizza il costo del servizio.

In Inghilterra il sistema di gare obbliga le imprese ferroviarie a bilanciare i profitti

con i servizi in perdita, ciliegie e patate. Perché non si dovrebbe fare anche qui?

C'è una differenza fondamentale fra il modello inglese e il nostro. Nel modello inglese sono protetti sia il mercato delle patate che quello delle ciliegie, le imprese operano in base a una concessione che garantisce loro un monopolio in una parte del territorio anche sui servizi di lunga percorrenza. I nostri servizi di alta velocità vengono effettuati invece con la licenza e sono in concorrenza, in un mercato contendibile.

Parliamo del contratto. Vi rimproverano di non voler aderire a un contratto nazionale per continuare con i contratti su base individuale.

Siamo una start up che opera in uno scenario completamente nuovo. Noi siamo pronti a dare il nostro contributo a un nuovo contratto nazionale che tenga conto di questo scenario totalmente nuovo che si è aperto con la liberalizzazione. Non abbiamo nessuna intenzione di avallare un'organizzazione del lavoro vecchia e anacronistica. Questa nostra posizione è nell'interesse dell'intero sistema, Fs comprese, e ci saremmo aspettati che fosse sostenuta anche da Fs. Ci tengo a precisare che il trattamento dei nostri lavoratori è molto competitivo sotto ogni punto di vista e assicura il pieno rispetto dei principi di sicurezza.

Che valutazione date del lavoro che si sta facendo al tavolo contrattuale che si tiene in Confindustria?

Sono stati definiti quattro punti generali che siamo pronti a sottoscrivere: campo di applicazione e durata del contratto, relazioni industriali e mercato del lavoro che siamo pronti ad adottare. Vogliamo però vedere come finisce la trattativa sui tre punti-chiave della produttività, della retribuzione e del sistema di welfare: loro stanno ragionando al tavolo, noi abbiamo le nostre idee.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I numeri

1 miliardo

L'INVESTIMENTO

L'impegno finanziario di Ntv per lanciare, a partire dal settembre 2011, la sfida alle Ferrovie dello Stato nelle tratte ad Alta velocità

25 treni

LA FLOTTA

Ntv utilizzerà treni Alstom di tipo Agv analoghi al prototipo che ha stabilito il record mondiale di velocità su rotaia (574,8 km/h)

«Con Rfi ci sono state incomprensioni in certi momenti ma poi ci siamo chiariti e andiamo avanti»

«Pronti a dare il nostro contributo al contratto ma non avalliamo regole anacronistiche»

DICE DI LORO

Luca di Montezemolo

Presidente Ntv

«Abbiamo deciso un investimento da un miliardo, sfida enorme per un'impresa privata»



Mauro Moretti

Amministratore delegato Fs

«No al fondo proposto dalle Fs. I treni in perdita siano finanziati dalle comunità che li usano»



Altero Matteoli

Ministro dei Trasporti

«Liberalizzazione? Le regole vanno completate e a farlo deve essere la politica»



Vasco Errani

Presidente delle Regioni

«Ci chiediamo perché le regioni non aprano alla competizione, noi siamo pronti»



Ntv. L'amministratore delegato Giuseppe Sciarone

