

# LA LEZIONE DI ITALO (ALL'ITALIA E ALL'EUROPA)



## Il treno di Ntv ha impiegato anni per partire, sfidato le Fs Ma dimostra che la concorrenza piace al mercato

di **Antonella Baccaro**

**N**e ha fatta di strada Italo da quando nel 2007 un manipolo di azionisti un po' visionari ne annunciò il debutto nel segmento dell'Alta velocità, rivelando di aver chiesto l'autorizzazione al ministero dei Trasporti. Nulla è stato scontato in quest'avventura, culminata in questi giorni con l'acquisto da parte del fondo americano Gip, per due miliardi, dell'azienda riportata al profitto da Flavio Cattaneo. Perché in un Paese in cui le maggiori liberalizzazioni le ha fatte un ministro di sinistra, come Pierluigi Bersani, mentre le Ferrovie dello Stato venivano lungamente guidate con piglio decisionista da un ex sindacalista della Cgil, Mauro Moretti, nulla poteva esserlo.

I primi a saperlo erano Luca di Montezemolo e Diego Della Valle che si affidarono proprio a un ex Fs, come Giuseppe Sciarrone, per la parte tecnica. «L'inizio dell'attività commerciale è prevista nel 2010» fu il loro auspicio quando vennero allo scoperto, dichiarando investimenti privati per un miliardo di euro, effettuati «senza alcun sussidio pubblico», promettendo «la creazione di oltre duemila posti di lavoro», nonché l'impegno «a pagare nel decennio 2011-2021 circa 1,2 miliardi a Rfi per l'utilizzo delle tracce».

Pochi giorni dopo Moretti si presentò da Bersani con delle slide piene di numeri per spiegare che se i «capitani coraggiosi» dell'imprenditoria italiana si fossero messi a fare concorrenza sull'Alta velocità, senza farsi carico delle tratte meno remunerative, le Fs avrebbero chiuso. La sua richiesta di accollare ai privati una parte del trasporto ordinario, malgrado gli ottimi rapporti tra il ministro e il manager, non fu accolta.

Ne seguì una guerra senza esclusione di colpi tra il *newcomer* e il monopolista, accusato di frapporre ostacoli all'avvio dell'attività, ad

esempio, rendendo indisponibile il centro di manutenzione necessario per l'omologazione dei treni o interrompendo le corse di prova sulla linea dell'Alta Velocità. O addirittura erigendo cancellate nelle stazioni per impedire ai passeggeri del nuovo treno di accedere alle banchine. Tutte accuse respinte al mittente, che necessitarono più di una volta dell'intervento mediatico della politica.

Il risultato fu che il servizio di Italo partì soltanto nell'aprile del 2012 accumulando intanto costi pesanti per i bilanci della società nei successivi esercizi, al punto di provocare l'uscita dall'azionariato del socio francese, la SnCF (che ora si starà mordendo le mani).

In tutto questo, mentre gli italiani potevano già scegliere se viaggiare sul Frecciarossa o su Italo, con tariffe più convenienti che nel resto del Continente, l'Europa è stata a guardare: nessuna delle grandi, né Francia né Germania, ha riformato il sistema ferroviario, anzi: sono stati eretti muri contro la concorrenza, negato il principio di reciprocità. Del resto l'esperienza della privatizzazione britannica degli anni '90 era stata tutt'altro che incoraggiante.

Anche il processo di liberalizzazione in sede di Ue è stato lento e faticoso. L'approvazione del Quarto pacchetto, quello che a dicembre 2020 porterà all'apertura alla concorrenza dell'Alta Velocità, è il frutto di una negoziazione lunga e non priva di incognite. Restano in quella normativa troppe deroghe che in teoria possono consentire ai singoli Stati di perdurare nel protezionismo.

Poi però c'è il mercato. Quello che porta un grosso fondo americano a scommettere su una piccola realtà italiana, risanata e pronta a entrare in Borsa. La potenza di fuoco espressa dall'operazione non potrà certo esaurirsi dentro i confini del nostro Paese. Un'ulteriore prova che i muri servono solo a essere abbattuti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA