

CONTRO I CAMBI DI REGOLE IN CORSA NASCE IL «FORUM DEL TRASPORTO»

I privati dichiarano guerra a chi blocca i loro treni

ROSARIA TALARICO
ROMA

Lo hanno chiamato Forum del trasporto ferroviario perché la volontà è quella del dialogo. Ma le intenzioni sono bellicose. Un fronte comune contro chi ostacola la liberalizzazione del settore. Il nuovo soggetto raggruppa le imprese ferroviarie private: da quelle del comparto viaggiatori, Ntv (Nuovo trasporto viaggiatori, la società di cui è presidente Luca Montezemolo) e la piemontese Arenaways (ad oggi unico operatore ferroviario passeggeri presente in Italia) a quelle delle merci, riunite in Fercargo. Ne fanno parte anche Assoferr (che rappresenta le aziende dei servizi ferroviari) e la tedesca Arriva Db, che opera in Europa nel trasporto pubblico su ferro e gomma. Tre gli obiettivi elencati dall'amministratore de-

legato di Ntv, Giuseppe Sciarrone: certezza delle regole, collaborazione e trasparenza, e la creazione di un'autorità indipendente che garantisca tutto questo.

Ad essere chiamata in causa - in maniera per nulla velata - è Rfi (Rete ferroviaria italiana, la controllata di Ferrovie dello Stato che gestisce l'infrastruttura). Oggetto del contendere è il Pir, Prospetto informativo della rete, la normativa che regola l'accesso delle imprese ferroviarie private all'infrastruttura pubblica. Proprio sul Pir si è consumata l'ultima battaglia a causa della previsione che ogni impresa dovrebbe avere una propria struttura adibita allo sgombero della rete ferroviaria in caso di guasti ai treni. «I bilanci di qualsiasi azienda verrebbero stravolti da una richiesta simile che prevede investimenti consistenti» sostiene Giacomo di Patrizi di Fer-

cargo, «non è possibile cambiare le regole a partita iniziata». «Una proposta provocatoria, un sopruso» la definisce invece Sciarrone. «Quindici giorni prima della data di scadenza della richiesta delle tracce orarie ci hanno detto che non è più vero niente, il sistema per il quale state progettando, lavorando, spendendo quantità di soldi è cambiato». L'amministratore delegato di Arenaways, Giuseppe Arena, si spinge ancora oltre affermando di «far parte di un Cnl, un Comitato nazionale di liberalizzazione. Le liberalizzazioni portano non solo modernità e un miglioramento dell'attività economica ma anche investimenti e occupazione».

Tra maggio e giugno in un convegno verrà presentata una proposta di Pir alternativo. L'amministratore delegato di Ntv ha comunque confermato che la società farà le sue osservazioni sul nuovo Pir en-

tro la scadenza fissata del 15 aprile: «Aspettiamo con fiducia la risposta. Se non sarà così, si aprirà una battaglia durissima. Non ci fermerà nessuno». Mentre le scaramucce con Trenitalia si susseguono. Ntv partirà nei tempi stabiliti, «poi se sarà a settembre o novembre - ha specificato il manager - saremo noi a deciderlo. Entro la fine dell'anno partiremo. Inizieremo quando riterremo di essere in grado di offrire un servizio competitivo». Una risposta all'osservazione ironica di Mauro Moretti, amministratore delegato di Ferrovie dello Stato («i continui rinvii della loro partenza da gennaio 2011, a giugno, a settembre e poi ad ottobre o fine anno, vorranno pur dire qualcosa»). Maggiore attenzione al cargo chiede invece Guido Nicolini di Assofer che fa notare come dal 2008 ad oggi si sia perso il 40% di traffico ferroviario e che sarebbe ora di invertire la tendenza.

