

Alta velocità. Proseguono le polemiche

Fs: i dati di Ntv sono sbagliati

Morena Pivetti

ROMA

La competizione sui binari dell'Alta velocità ancora non c'è, l'esordio di Italo di Ntv è in calendario per l'inizio del 2012, ma tra le Ferrovie dello Stato e l'operatore privato scoccano le scintille, anticipo della concorrenza che presto si faranno sulla qualità del servizio e il prezzo dei biglietti. La Spa pubblica guidata da Mauro Moretti ha replicato ieri con una nota durissima allo studio di Ntv sui pedaggi dell'infrastruttura in Europa e alle proposte avanzate, contestandole con puntiglio.

«Dati sbagliati, conclusioni inesatte, proposte sconcertanti»: così inizia il comunicato, che precisa subito come i pedaggi siano decisi dal ministero delle Infrastrutture e trasporti. Cominciamo dai dati. Per le linee

Alta velocità, la cui tariffa di utilizzo è più alta che per il resto della rete, il costo per treno/km secondo le Fs è di 10,7 euro anziché di 13,4 euro, come sostiene lo studio Ntv. Cioè oltre il 20% in meno. «Da Salerno a Torino - si precisa - un treno Av paga un pedaggio medio di 10,7 euro per km». Quindi non è affatto il più alto d'Europa. Quanto alla rete convenzionale gli studi di enti internazionali quali l'Ocse e l'Ecmt, collocano i pedaggi italiani nella fascia medio-bassa: il prezzo medio del trasporto regionale è di 2,5 euro per treno/km, i treni a lunga percorrenza sono a 2,6 euro mentre per i convogli merci si scende a 2,4 euro. Bocciate anche le proposte «sconcertanti» di Ntv.

«È emblematico di un certo modo di "fare impresa" - attacca le Fs - accollandosene i "rela-

tivi rischi", il fatto che Ntv, prima impresa ad accedere sul mercato Av in Europa, spinga per abbattere i propri costi di produzione auspicando tariffe di accesso alla rete più contenute».

In verità la società presieduta da Luca Cordero di Montezemolo aveva proposto di modulare il pedaggio dell'Av sul volume di traffico della tratta interessata per favorire l'uso del treno. «L'alleggerimento tariffario - obietta invece il gruppo pubblico -, che avvantaggerebbe soprattutto Trenitalia «che è e rimarrà il maggior operatore Av», avrebbe come immediata ricaduta un inasprimento del prelievo fiscale a carico della collettività» perché aumenterebbero i contributi pubblici al gestore dell'infrastruttura (Rfi) tenuto per legge al pareggio di bilancio. L'altra alternativa sarebbe aumentare i

pedaggi sul resto della rete, colpendo così il trasporto locale, vale a dire i pendolari, e le merci.

Quando al sovrapprezzo ai pedaggi Av introdotto con la manovra estiva per cofinanziare i treni del servizio universale, è falso, insistono le ferrovie, che in Europa non esistano norme analoghe: la Francia ha imposto una tassa tra il 2 e il 5% sui ricavi del trasporto passeggeri e l'ha destinata al contratto di servizio nazionale affidato senza gara al monopolista SnCF, che ha il 20% di Ntv. In effetti l'ad Giuseppe Sciarrone, nel ricordare che Ntv ha firmato un impegno a partecipare alla copertura del servizio universale quando gli fu rilasciata la licenza, non ha messo in discussione il contributo: ha però detto che sarebbe equo legarlo alla liberalizzazione, ovvero alla messa a gara di questi treni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

STUDIO CRITICATO

La società pubblica contesta le cifre raccolte dal prossimo concorrente sulle tariffe d'utilizzo delle tratte Tav

