

E anche Italo frena sul trasporto dei pendolari

Sciarrone: «Parteciperemo alle gare, ma soltanto se ci sarà un piano pubblico di sviluppo»

Pronti a partecipare alle gare sui treni regionali, ma soltanto «se sono gare vere e c'è un progetto pubblico di rilancio di questo trasporto». Insomma, se le regioni (e lo Stato) iniettano denaro su strutture e binari: perché per guadagnare con il trasporto locale vanno sostituiti treni obsoleti, servono forti investimenti. Giustificabili solo con un parallelo piano pubblico di sviluppo del sistema.

È questa la posizione di Giuseppe Sciarrone, amministratore delegato di Ntv, la società del treno Italo. La settimana scorsa Mauro Moretti, il suo omologo e rivale di Ferrovie dello Stato, ha minacciato di sospendere il servizio regionale nel 2013, se non verranno

garantiti adeguati contributi pubblici. Ora anche Ntv, che si era detta interessata ai treni per i pendolari, fa una mezza marcia indietro. Quest'anno vanno in gara Emilia Romagna e Friuli, ma ancora non c'è il bando. E le altre regioni arriveranno nel 2014, ma un piano del governo ancora non è dato. Chi gestirà i treni dei pendolari, dunque? Nessuno?

«Non credo che si verifichi lo scenario paventato da Moretti — dice Sciarrone —. Governo e parlamento hanno ben chiara l'importanza dei treni regionali, mentre il prezzo della benzina cresce e le famiglie riducono le spese. Ma

il trasporto regionale è un problema, è chiaro. La qualità è scadente, l'offerta è inferiore alla domanda. È essenziale un

progetto pubblico di rilancio, un piano-Paese. Se ci sarà, noi parteciperemo».

Un conto, del resto, è fare concorrenza al Frecciarossa sull'alta velocità con Italo (80 mila passeggeri dichiarati nella prima metà di giugno, obiettivo 150 mila a fine mese), altro è portare treni nuovi nel trasporto a bassa redditività.

Anche sullo scorporo della rete — la separazione societaria di chi gestisce i binari, Rfi, da chi gestisce i treni, Trenitalia, attività oggi entrambe in capo a Fs — Ntv frena, dopo la recente costituzione dell'Authority dei Trasporti. «La separazione della rete non è semplice — dice Sciarrone —. Ora c'è l'Authority, un fatto importante, mi auguro diventi operativa presto. Se eserciterà, co-

me ci aspettiamo, i poteri su

accesso all'infrastruttura e definizione dei prezzi, lo scorporo della rete potrebbe non essere più essenziale. A patto che si muova con indipendenza e personale competente».

Detto ciò, lo stesso Sciarrone — che spera che con l'Authority non avvengano più «casi di limitazione della concorrenza come la gabbia costruita da Fs alla stazione Ostiense intorno al terminal di Italo» — riconosce all'Italia il primato dell'apertura del mercato sull'alta velocità: «Una liberalizzazione come la nostra del mercato domestico altrove non c'è, siamo all'avanguardia. Il risultato della nostra esperienza sarà il punto di riferimento per i Paesi europei».

A. PU.