

# “Non solo supertreni: se ci danno il via siamo pronti anche per le linee locali”

Parla Giuseppe Sciarrone, Ad di Ntv: “Non c’è stato alcuno scambio, dietro l’accordo solo la conferma del governo che la liberalizzazione è prioritaria. Ma ora è necessario andare avanti. Oggi ancora non possiamo entrare nelle rotte regionali”

ROBERTO MANIA

Roma

**P**arla proprio di «pace ferroviaria», Giuseppe Sciarrone, amministratore delegato di Ntv, la società privata che tra meno di un anno farà concorrenza sull’alta velocità alla pubblica Trenitalia. Un “evento storico” per il sistema ferroviario italiano, ha scritto tempo fa il *Financial Times*. Sciarrone, ingegnere mantovano, classe 1947, che nel curriculum ha anche vent’anni di Fiat, è uno degli uomini chiave di questa partita. Era il numero uno di Mauro Moretti, oggi il suo concorrente, quando partì l’Eurostar; poi, sulla scia della liberalizzazione del settore, ha fondato e guidato Rtc per il trasporto merci sull’asse del Brennero. Con l’1,5 per cento è oggi uno dei soci della Nuovo Trasporto Viaggiatori, presieduta da Luca Cordero di Montemolone.

Da agosto in poi è stato un susseguirsi di polemiche tra voi e Trenitalia di Mauro Moretti. L’avete accusato di impedire i previsti collaudi dei vostri treni. Avete invocato l’intervento dell’Antitrust e del governo. Addirittura avete suggerito a Berlusconi la “rimozione” di Moretti. Poi, la scorsa settimana, c’è stato un incontro a Palazzo Chigi ed è scoppiata la pace. Ci spiega cosa è successo? Cos’è cambiato?

«Per tre anni, come ho sempre detto, abbiamo avuto rapporti positivi con Rfi, la società delle Ferrovie che gestisce la rete. Facemmo un accordo quadro, che è stato anche successivamente integrato, perché potessimo avere gli spazi necessari nelle stazioni e così via. All’inizio dell’estate passata, però, abbiamo avuto la sensazione che questo rapporto stesse peggiorando. Ci siamo preoccupati perché nel nostro progetto industriale il rispetto dei tempi è una componente fondamentale del successo. Così abbiamo chiesto un incontro presso la presidenza del Consiglio per risolvere questi problemi e ripristinare i normali rapporti tra un’impresa che sta entrando in un mercato e il gestore della rete. L’intervento di Palaz-

zo Chigi, insieme a quello del ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli, è stato prezioso».

**Cosa ha deciso il governo?**

«Il governo ha confermato che la liberalizzazione del settore è una priorità e che vuole che si realizzi in un clima costruttivo e collaborativo».

**D’accordo, ma non è un po’ poco per siglare la pace? Quale è stato lo scambio, se c’è stato?**

«Non c’è stato e non c’è alcuno scambio. Ciascuno di noi farà il proprio dovere. In questo anno e mezzo che c’è l’alta velocità, Trenitalia ha dimostrato di poter offrire un servizio di elevata qualità. Piuttosto ci sono stati degli equivoci. Forse ci siamo parlati poco. La liberalizzazione del settore è regolata dalle direttive comunitarie che sono chiare e trasparenti».

**Ma avete accusato Moretti di mettere in campo azioni ostruzionistiche.**

«Quel che è successo appartiene al passato. Abbiamo chiarito. Le Ferrovie hanno portato le loro motivazioni, noi le nostre preoccupazioni. Ora basta».

**Cosa risponde a Moretti secondo il quale per il vero problema per Trenitalia sarà l’arrivo dei tedeschi di Deutsche Bahn anziché Ntv che è un piccolo operatore con 25 treni?**

«Io posso dire che la liberalizzazione porrà fine al sistema di monopolio nel quale il sistema ferroviario è stato gestito per più di un secolo. E, come è già accaduto nel settore dell’energia o delle telecomunicazioni, la liberalizzazione ha un impatto positivo: per chi entra nel mercato, per chi sta già nel mercato, e soprattutto per i cittadini».

**Lei pensa che questo governo punti davvero a iniettare concorrenza nei mercati? Solo per fare un esempio: la retrocessione sulle professioni è stata clamorosa.**

«Parlo solo delle cose che conosco. E nel nostro settore questo governo si è dimostrato sempre determinato ad andare fino in fondo. Sugli altri settori non sono in grado di dare risposte».

**Sui binari dell’alta velocità voi Trenitalia andrete alla stessa velocità. Come pensate di rubare i clienti? Abbas-**

**sando i prezzi?**

«Noi non pensiamo di rubare i clienti a nessuno. All’inizio ci sarà una sorta di effetto cambiamento perché i cittadini se lo aspettano. La possibilità di scegliere è un’opportunità che le persone vogliono cogliere. Questo farà lo sviluppo del Paese. Perché da sempre in Italia la crescita è stata legata a una infrastruttura: è stata l’Autostrada del Sole a svolgere questo ruolo nel Dopoguerra, sarà l’alta velocità questa volta».

**E i prezzi: scenderanno? Costerà meno andare da Milano a Roma?**

«Sarà possibile viaggiare sulla Roma-Milano con prezzi variabili, per tutte le tasche».

**Vi interessa il mercato dei colle-**

**gamenti regionali o puntate solo alla tratta redditizia Roma-Milano?**

«I nostri azionisti hanno fatto un investimento perché credono che questo sia il secolo del risparmio energetico e del risanamento ambientale. Per questi due obiettivi il contributo del trasporto ferroviario può essere determinante. Detto ciò, noi siamo entrati nel-

l’alta velocità perché è l’unico settore liberalizzato. Non è che non vogliamo entrare sulle rotte regionali: è che non possiamo. Noi vorremmo poterlo fare e se il Parlamento decidesse di aprire quel mercato, noi saremo prontissimi».

**Il mercato dei pendolari può essere un’area di business per un’impresa privata?**

«Certo. Dipende dall’efficienza di un servizio. In Europa c’è chi ci guadagna».

**Continuate a pensare, anche dopo la pace ferroviaria, che la proprietà della rete debba essere separata dal gestore?**

«Questa è una nostra convinzione. Non l’abbiamo cambiata, né la cambieremo».



**Il governo cosa vi ha detto?**

«Non abbiamo risolto il problema ma in questo periodo ho ascoltato tante voci favorevoli. Una vera liberalizzazione non può non essere accompagnata da una ristrutturazione del sistema. Servono, da una parte, la creazione di un'authority indipendente e, dall'altra, la separazione di rete e gestione. Mi rendo conto che l'istituzione dell'authority può essere fatta in tempi brevi mentre è più lunga, anche per ragioni tecniche, la strada che porta alla separazione della proprietà. Ma è sempre stato così. Nel settore delle telecomunicazioni non c'è ancora la separazione ma c'è un'authority».

**L'impegno politico di Luca di Montezemolo, presidente**

**di Ntv, potrà condizionare, soprattutto nel rapporto con il governo, l'attività della vostra azienda?**

«Non so se ci sarà un impegno politico di Montezemolo. Per ora c'è un suo impegno sociale nell'interesse del paese che è in una fase di difficoltà. Per il momento, tuttavia, non vedo impatti sulla nostra azienda».

**Farete altre nuove assunzioni?**

«Dobbiamo ancora assumere mille persone. Lo faremo entro la fine del 2011. La Direzione è ormai costituita, ora dobbiamo assumere il personale operativo. Non nego che ci inorgoglisca assumere giovani a tempo indeterminato. L'età media dei macchinisti è di 26 anni. Nell'ultima ricerca di personale che abbiamo fatto ci sono arriva-

te 70 mila domande per 650 posti per servizi alla clientela. Sono tutti giovani, con un'età media di 24 anni, distribuiti equamente tra uomini e donne, provenienti per il 30 per cento dal nord, per un altro 30 per cento dal centro e per il 40 per cento dal sud. E poi la nostra iniziativa imprenditoriale creerà altri mille posti di lavoro nell'indotto, dal catering alla logistica».

**È previsto l'ingresso di altri soci in Ntv?**

«No, l'azionariato non credo proprio che cambierà».

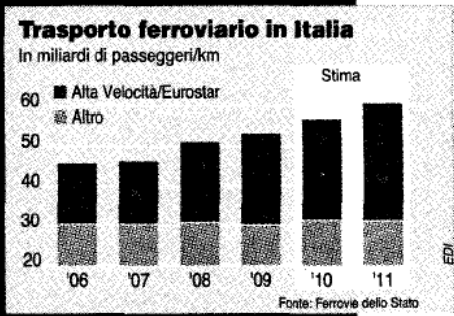
© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Abbiamo chiesto aiuto a Palazzo Chigi per ripristinare normali rapporti**



“  
Quella dei pendolari può essere un'area di business per i privati: in Europa c'è chi ci guadagna  
”



**NUOVI ENTRANTI**  
Luca di Montezemolo presidente di Ntv, e a destra, l'amministratore delegato Giuseppe Sciarrone. Entrambi sono anche azionisti della società