

«Ntv nei servizi regionali, se ci sono gare vere»

Liberalizzazioni abbandonate a se stesse, Governo assente: manca un arbitro, troppi ritardi per l'Autorità

di **Giorgio Santilli**

Quella dei treni ad alta velocità è una «liberalizzazione abbandonata a se stessa», con un «governo assente e una tacita protezione del monopolio». In un Paese «dove un ministro di sinistra come Bersani ha fatto molto di più per le liberalizzazioni di quanto stia facendo un Governo guidato da un paladino della concorrenza in Europa come Mario Monti». Luca Cordero di Montezemolo, presidente di Ntv e padre del primo treno veloce privato europeo, Italo, va all'attacco e si fa forte del parere dell'Antitrust nella relazione annuale tenuta ieri. «Il presidente Pitruzzella ha sottolineato questo passaggio dei limiti alla concorrenza ferroviaria e noi ci aspettiamo dal Governo che passi subito dalle parole ai fatti, assumendo le decisioni urgenti che servono».

Montezemolo dice che gli interessa «il lato costruttivo più che la polemica» e per lui il lato costruttivo è «la crescita che non arriva perché non la porta la cicogna ma perché la portano imprese, imprese come Ntv, dove ci sono privati che si sono assunti il rischio di investire un miliardo». È motivo di orgoglio - dice Montezemolo - un'azienda che, a due mesi dall'esordio, «sta in piedi, è grossa e importante, ha mille dipendenti, con un'età media di trenta anni, destinata a ridursi ancora, via via che potenziemo l'offerta e assumeremo altri giovani per il servizio di bordo». È ancora irritato per quella griglia che a Roma Ostiense separa il viaggiatore in arrivo in stazione dal treno Italo in sosta sulla banchina, «una barriera che l'Economist ha preso come simbolo di un Paese che non vuole liberalizzare e non vuole crescere». Ma, soprattutto, è deciso a investire ancora. «Siamo pronti a entrare nei servizi regionali e nel servizio universale se la selezione si farà con vere procedure di gara e si fermeranno certi accordi che si stanno fa-

cendo fra le società regionali e l'azienda di stato. Lì il clima si sta inquinando ed è per questo che chiediamo un intervento chiaro che definisca regole e ruolo dell'arbitro». A quel punto, i progetti di Ntv andranno anche oltre. «Stiamo studiando l'Adriatica, ma dobbiamo capire quali siano le vere intenzioni, aldilà degli annunci, nel liberalizzare questi servizi».

Quasi due mesi di servizio per Italo. Con quali risultati?

Nei primi 45 giorni di servizio, abbiamo portato oltre 165mila viaggiatori. Siamo un po' sopra alle nostre previsioni. Soprattutto abbiamo avuto un risultato ben oltre le attese nelle classi Club e Smart: questo vuol dire che Italo non viene percepito come un treno del lusso, ma come un treno per tutti, con forte presenza del pubblico giovanile e femminile. Sono soddisfatto che la gente sia contenta di poter scegliere.

Quali sono i vostri punti di forza?

Anzitutto, abbiamo il treno più moderno che c'è in Europa. Chi si occupa da molti anni di automobili può dire che questo è un vantaggio, anche se a breve può avere bisogno di qualche messa a punto in più. Silenziosità, confort, impatto ecologico e luminosità sono i punti di forza. In secondo luogo, un servizio fatto da persone giovani che abbiamo dovuto tenere a freno perché per loro si poteva partire anche prima. Terzo, e lo dico senza arroganza, da viaggiatore, noi abbiamo aperto una strada in fatto di trasparenza dell'offerta, soprattutto dell'offerta tariffaria su cui ci hanno immediatamente seguito prima Trenitalia, ora anche Alitalia.

Che cos'è la trasparenza tariffaria?

Aldilà delle cifre del costo del biglietto, io parlo del sistema innovativo che abbiamo proposto, con tariffe sempre chiare e trasparenti. Rispetto al precedente sistema di prezzi non facili da accedere, confusi e complicati, in soli due mesi noi abbiamo fatto scuola. At-

tenzione perché questo sistema trasparente ci consentirà di essere ancora più competitivi in futuro.

Ci saranno cose da migliorare, su internet si leggono numerose critiche. Per esempio sul collegamento wi-fi che non è affidabile.

È vero, dobbiamo migliorare la telematica, lo stiamo facendo. Il servizio è ancora differente da treno a treno, però manca poco. Dobbiamo avere attenzione maniacale ai dettagli. Ci sono diverse cose ancora da mettere a punto: servizi a bordo, connessione del wi-fi, l'affidabilità dei treni.

Perché dice che la liberalizzazione ferroviaria è abbandonata a se stessa?

Oggi il mercato è stato liberalizzato, non per una decisione dell'attuale governo. Questo governo, i suoi ministri, i suoi vice-ministri non mi sembrano molto presenti su un tema vitale per il Paese come questo.

In cosa vi danneggia questa assenza?

Noi paghiamo un prezzo molto alto, per esempio per la inefficienza delle stazioni. Abbiamo scelto Tiburtina, una stazione che è stata inaugurata almeno due o tre volte con cerimonie ufficiali, ma non è ancora in grado di fornire un servizio decente ai viaggiatori. Non ci consentono di mettere insegne, né lì, né altrove, ed è come se in aeroporto lei potesse rintracciare solo i voli Alitalia. Non ci sono ancora negozi né edicole. A Roma Ostiense è successo quello che tutti hanno letto.

Fs e Rfi dicono che con Ostiense non c'entrano.

Non lo so, ora qualcuno accerterà. La cosa che mi lascia molto perplesso è che questo sia accaduto venti giorni prima della partenza quando ci lavoravamo da due anni. Ma qui viene fuori il punto vero: in questa liberalizzazione manca l'arbitro. Ma qualunque liberalizzazione, in qualunque Paese, anche in un Paese che ne ha fatte così poche come l'Italia, ha bisogno di un arbitro per garantire una

concorrenza leale.

Ora è stata nominata l'Autorità.

È stata nominata un'Autorità, ma intanto molto tempo è passato e qui bisogna ancora partire. L'Autorità non è operativa mentre si devono assumere decisioni importanti. Stupisce da un governo come questo, noi abbiamo pagato e stiamo pagando un prezzo molto alto per la mancanza di una vera concorrenza. In un Paese come questo, dove investimenti stranieri non ci sono, gli investimenti dei privati andrebbero se non favoriti, almeno garantiti. Invece, il silenzio.

Si riferisce anche al rinvio della decisione sulla separazione della rete?

Per la separazione della rete ferroviaria io dico che c'è stato un rinvio a babbo morto, sempre in attesa che l'Autorità si costituisca.

Ci sono state molte polemiche.

Una parte delle polemiche è stata creata ad arte, concentrando l'attenzione sull'aspetto negativo dell'esperienza inglese, la privatizzazione della rete, e trascurando quello positivo, la separazione effettiva della rete, che ha portato di fatto a un contenimento dei costi di infrastruttura e a un aumento della domanda servita, di dimensione senza eguali in Europa. Anche in assenza dell'Alta velocità. L'importante è che chi gestisce la rete non gestisca anche il servizio. Ci vuole chiarezza. Non vorrei che in casa nostra qualcuno si ponesse il dubbio che quello che noi paghiamo a Rfi, 120 milioni di euro l'anno con contratto decennale, serva poi a finanziare il nostro concorrente, perché questo sarebbe il colmo.

C'è già una separazione contabile e societaria.

Ripeto, la separazione deve essere effettiva. Chi decide sulla rete, non può decidere sui servizi di trasporto e viceversa.

Il suo bilancio sulle liberalizzazioni è totalmente negativo, oltre il trasporto ferro-

viario.
Abbiamo parlato tanto di farmacie e taxi, ma risultati se ne sono visti pochissimi: il punto è dare la possibilità ai giovani di costituire una cooperativa, prendere 20 macchine usate e svolgere servizi che oggi non svolge nessuno, prendere un bambino a scuola se la mamma lavora, andare a prendere qualcuno alla stazione per una piccola impresa, consegnare un pacco importante. Tutto que-

sto oggi resta bloccato. Ci sarebbero tante liberalizzazioni, grandi e piccole, da fare per togliere il tappo alle energie di questo paese. Sotto il tappo c'è un vulcano di energie che deve poter esprimere innovazioni, idee, eccellenze. Ma ci vogliono tempi accettabili e regole semplici e chiare.

Niente liberalizzazioni, niente crescita.

Oggi la vera emergenza è ridurre l'impatto fiscale sulle im-

prese, vicino al 70%, e su chi lavora. Se veramente il decreto sviluppo mette in campo tutte le risorse di cui abbiamo sentito parlare, allora valeva la pena convogliarle sull'abbassamento della pressione fiscale. Dopo 8-9 mesi di governo poi, ancora non sono stati affrontati il tema delle dimissioni e del taglio alla spesa pubblica. Lo Stato ha chiesto molti sacrifici ai cittadini, ma per adesso non ha fatto la sua parte. Detto questo è fonda-

mentale l'impegno del presidente Monti in Europa che si fonda su una grande credibilità e competenza. Al di là delle critiche di merito sui provvedimenti il governo va supportato con convinzione in questo difficilissimo momento per l'Italia e per l'Europa. Trovo folle la discussione sulle elezioni anticipate, sull'uscita dall'euro e altre amenità del genere. Oggi l'unica alternativa a questo governo sarebbe il caos.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ITALO

«Nei primi 45 giorni 165mila viaggiatori: molti giovani e donne, non è il treno del lusso»

TIBURTINA

«Non ci consentono di mettere insegne, è come se in aeroporto fossero indicati solo voli Alitalia»

LA CONCORRENZA

«Taxi? Farmacie? Sì è visto poco. Ma liberalizzare è un modo per creare lavoro, soprattutto giovanile»



Luca Cordero di Montezemolo, 66 anni, è socio fondatore e presidente di Ntv

L'INTERVISTA

Montezemolo: «Ntv entrerà nei servizi regionali se ci sono gare vere»

Giorgio Santilli ▶ pagina 15