

La sfida dei privati. Doveva esserci la fila. Invece per ora a far concorrenza sul binario dell'alta velocità c'è solo Ntv (Montezemolo) di Sergio Rizzo

Gli interessati, però, non mancano. Per esempio un gruppo francese che fa capo ad Air France

E il barboncino di sei chili e mezzo? Si dovrà mettere a dieta oppure potrà salire ugualmente in carrozza con il suo padrone, anche se supera di 500 grammi il limite che il capo delle Ferrovie, Mauro Moretti, vorrebbe imporre per i cani al seguito? O forse finirà in gabbia, magari in un carro bestiame di prima classe, insieme a pappagalli, scimmie, pesci rossi e canguri? Una soluzione, vedrete, ci sarà pure. La troverà Moretti, che dice di ricevere pacchi di lettere di protesta di viaggiatori che si lamentano per essere costretti a condividere gli scompartimenti con "cani pericolosi". La troverà Luca Cordero di Montezemolo, il presidente della Ntv, Nuovo trasporto viaggiatori, la società che ha fatto insieme a Diego Della Valle, all'imprenditore napoletano Giovanni Punzo e all'ex dirigente delle Fs, Giuseppe Sciarrone, per far correre i suoi treni sulle nuove linee ad alta velocità. E la troveranno, potete starne certi, pure gli altri. Se ci saranno, gli altri. In teoria ci dovrebbe essere la fila: almeno questo sperava l'ex ministro Pier Luigi Bersani, uno dei massimi sostenitori della liberalizzazione ferroviaria. Ma soltanto in teoria. Di tanto in tanto si diffondono voci euforiche, le quali poi si afflosciano regolarmente. In pratica, perciò, l'unica concorrenza che si profila per Trenitalia sulle linee veloci, almeno per il momento, è quella dell'ex presidente della Confindustria con la sua cordata. Non che manchino gli appetiti per alcune tratte, come la Roma-Milano, che promettono di rivelarsi decisamente redditizie. Il fatto è che la dimensione degli investimenti non è esattamente marginale (un treno ad alta velocità costa non meno di una trentina di milioni). E poi c'è sempre la contropartita che lo Stato potrebbe chiedere alle imprese ferroviarie private. Quale contropartita? Le Ferrovie non fanno salti di gioia davanti alla prospettiva di essere costrette a fare spazio ai privati dove si guadagnano soldi continuando però a dover gestire le linee in perdita. Così, nei mesi scorsi, quando ministro dei Trasporti era Alessandro Bianchi, era stato ipotizzato l'obbligo a carico degli operatori privati di versare una percentuale degli incassi dei biglietti dell'alta velocità in un fondo che sarebbe servito per finanziare le tratte non remunerative. Poi è cambiato il governo e la cosa si è fermata. Ma la spada di Damocle resta sospesa sulla testa di chi si vorrebbe gettare nella mischia.

Resta pur sempre la facilità (eccessiva, si mormora nei corridoi delle Ferrovie) con cui i concorrenti delle Fs possono ottenere la licenza. Costituita con un capitale di un milione di euro, la Ntv di Montezemolo non ha avuto alcuna difficoltà a superare tutti i passaggi necessari a diventare operativa. D'altra parte, che la situazione sia questa appare chiaro dalla lunghezza dell'elenco di società che già hanno in tasca la licenza del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Sono quarantotto: di queste, ben trentuno hanno l'autorizzazione per il trasporto di passeggeri. Ed è probabilmente in quella lista che vanno cercati gli altri possibili concorrenti di Moretti e Montezemolo sull'alta velocità. Naturalmente non fra le imprese che si occupano soltanto di trasporto merci, come la Rail traction company di Sciarrone (che tuttavia è anche socio di Montezemolo), una delle prime aziende di trasporto private ad aver ricevuto la licenza nel lontano 2001, appena dopo Trenitalia e le Ferrovie Nord Milano. Né fra quelle che gestiscono linee metropolitane, come la romana Metro o la Metronapoli. Ma a scavare bene non si resta a mani vuote. L'ultima autorizzazione per i passeggeri è stata concessa il 23 maggio 2008 alla Compagnia ferroviaria italiana, di cui sono azionisti la famiglia di imprenditori veneziani Gerotto e Giacomo di Patrizi, amministratore delegato della Cisco Roma, società calcistica subentrata alla vecchia e gloriosa Lodigiani. Fra i titolari di

licenza c'è anche la Ferrotramviaria, impresa di Roma che fa capo al conte Enrico Maria Pasquini, e che secondo una recente ricostruzione del settimanale Il Mondo sarebbe stata oggetto di un piano per far nascere, con il sostegno del fondo infrastrutturale F2i di Vito Gamberale, il secondo polo privato dell'alta velocità. Notizia che tuttavia non ha avuto ancora un seguito. Ma nell'elenco c'è pure Carlo Toto, il patron di Air One, compagnia aerea che sarà fusa con Alitalia. Come si chiama la società ferroviaria per cui il costruttore abruzzese ha chiesto e ottenuto la licenza di trasporto passeggeri e merci? Rail One, ovviamente. Per ora è sul binario morto. Ma chissà se in futuro non riuscirà a trascinare nell'affare dell'alta velocità pure la Cai di Roberto Colaninno, candidata a far risorgere la compagnia di bandiera italiana, di cui Toto è azionista. Perché le compagnie aeree, alle prese con una crisi che minaccia di mordere sempre di più, anche per la concorrenza dei supertreni, stanno adesso puntando all'alta velocità ferroviaria. Per ora la Cai ha ben altri problemi e questa strada appare difficilmente percorribile in tempi brevi. Altri, però, si stanno già muovendo: per esempio l'Air France, che nello scorso mese di marzo era stata a un passo dall'acquisizione dell'Alitalia. La compagnia di bandiera francese avrebbe messo a punto, in società con il gruppo ambientale transalpino Veolia (la ex Société générale des eaux), un piano per far marciare i treni veloci, in concorrenza con la statale Snf, sulla linea Parigi- Lione, tratta aerea che in Francia più soffre della rivalità del Tgv. Dettaglio non trascurabile, nella lista degli operatori ferroviari titolari di licenza del ministero dei Trasporti italiano c'è anche una società controllata dalla Veolia, la Veolia cargo Italia, che ha in tasca anche l'autorizzazione per il trasporto passeggeri, dal luglio dello scorso anno.

Magari è soltanto una coincidenza. Magari, invece, no...

Sergio Rizzo

