

Ntv pronta a entrare su tratte locali. Audizione della società, che chiede lo scorporo Fs-Rfi. Moretti: dove c'è separazione rete scompare industria

Ntv è pronta a concorrere per le tratte non ad alta velocità, dal trasporto locale a quello merci, «purché ci sia una vera competizione». Lo ha detto ieri Luca Cordero di Montezemolo, presidente della società, nel corso di un'audizione alla camera, in cui ha chiesto nuovamente lo scorporo fra Fs e Rfi: una questione che, ha detto il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Altero Matteoli, non è però nell'agenda del governo. E a distanza l'a.d. di Fs, Mauro Moretti, ha detto che «dove c'è separazione l'industria ferroviaria nazionale scompare». «Siamo pronti a concorrere per tratte inferiori», ha sottolineato il presidente di Ntv, «quando si decidesse di aprire alla concorrenza». Secondo Montezemolo, in particolare, il trasporto merci è «fondamentale per le aziende medie e piccole», e la mancata «reale apertura» del settore «è gravissima», anche perché le aziende «si confrontano sui tempi delle consegne». Fra le tratte in cui Ntv potrebbe operare in futuro ci sono «la trasversale padana Milano-Verona-Trieste, la Milano-Genova, la dorsale adriatica e la dorsale tirrenica», ha detto l'a.d. di Ntv, Giuseppe Sciarrone, aggiungendo che «a fine mese la prima fase di collaudo dei treni sarà chiusa positivamente» e confermando settembre 2011 come data di avvio del servizio di trasporto passeggeri. Montezemolo, dopo aver ricordato che Ntv nei prossimi dieci anni porterà alle casse dello stato 1,2 miliardi di euro, in virtù del contratto stipulato con Rfi per l'affitto della rete, ha quindi ribadito la richiesta di creare una autorità indipendente per il settore del trasporto ferroviario e di procedere alla separazione tra Fs e Rfi: «Anche se la costituzione dell'Autorità dei trasporti garantirebbe in misura ampia la creazione di un mercato effettivamente competitivo, la separazione proprietaria del gestore della infrastruttura rispetto all'operatore ferroviario incumbent appare il necessario tassello finale per la realizzazione di una completa ristrutturazione del settore», ha spiegato. Pronta la replica dell'amministratore delegato di Fs, Mauro Moretti, che, a margine della «Tavola rotonda con il governo italiano», organizzata da Business international, ha detto che «la separazione tra l'operatore ferroviario e la proprietà della rete si limita a pochi paesi e laddove è stata fatta, ha provocato la scomparsa dell'industria ferroviaria nazionale». Il top manager ha ricordato che l'attuale assetto societario è perfettamente in linea con le direttive europee in tema di liberalizzazione del trasporto ferroviario. «In giro per il mondo la separazione tra operatore e rete», ha affermato Moretti, «è un'eccezione: non esiste negli Stati Uniti, non esiste in Giappone e c'è solo in alcuni paesi europei e, laddove c'è stata, l'industria ferroviaria nazionale è scomparsa. Ognuno ha la sua concezione di liberalizzazione, ma l'importante non è come la pensa ciascuno, ma le direttive comunitarie alle quali dobbiamo attenerci e noi le rispettiamo». Quanto all'opportunità di creare un'Autorità per il settore dei trasporti, «è difficile», ha detto Moretti, «trovare in Germania una discussione su Autorità sì o Autorità no, anche perché è il governo che decide e non le imprese interessate». Sempre ieri è stato presentato il progetto elaborato da Italferr (gruppo Fs) per l'adeguamento infrastrutturale e tecnologico del collegamento ferroviario fra Belgrado e Bar, per il quale è previsto un investimento pari a 340 milioni. La linea Belgrado-Bar, parte del più ampio corridoio trasportistico multimodale Bari-Belgrado-Timisoara, è il collegamento diretto tra i porti italiani del Sud Adriatico e l'Europa sud-orientale. Lo studio tecnico-economico elaborato da Italferr con l'Institut Cip (la società di ingegneria delle Ferrovie serbe), finanziato dal governo italiano con fondi Fas nel quadro del «progetto pilota Mezzogiorno-Balceni», riguarda l'ammodernamento di oltre 450 km di linea ferroviaria, di cui 290 in Serbia e 165 in Montenegro. In particolare, il progetto prevede l'implementazione delle tecnologie di sicurezza; il ripristino a 100 km/h della velocità di tracciato (oggi è mediamente di 40 km/h) e la valorizzazione delle opere di ingegneria ferroviaria presenti sul territorio, come il viadotto sul fiume Mala Rijeka, il più alto al mondo.