

Fs, arrivano i rivali di Ntv ma i dispetti sono già iniziati. La lenta fine del monopolio: tutti gli sgambetti tra le Ferrovie e Montezemolo

L'ultimo episodio risale alla settimana scorsa: Grandi Stazioni e Cento Stazioni, le società di gestione degli scali che fanno capo alle Ferrovie dello Stato, hanno negato il permesso a Ntv di allestire i propri stand a Milano Centrale, Milano Garibaldi e Roma Termini per promuovere il loro treno, Italo, futuro concorrente del Frecciarossa. Ntv ha diffuso una protesta, facendo presente che c'erano contratti firmati. Le Fs hanno replicato: i banchi costituivano un pericolo per la sicurezza. Nessun dispetto, quindi, ma una ragione nobile. Gli stand poi sono stati allestiti, ma qualcuno ha notato che a Termini la corrente elettrica funzionava a tratti. Coincidenze. Ecco a che cosa servirà l'Autorità per i trasporti annunciata dal governo: servirà a evitare malintesi. L'arrivo della concorrenza è sempre un momento nel quale l'ex monopolista gioca in difesa e può essere indotto in tentazione. Quando settori come le tlc e l'energia si sono aperti ai privati, contestualmente è nata l'Authority competente. Nulla di strano se oggi accade anche per i trasporti dove c'è un intreccio sospetto: Rfi, la società proprietaria di stazioni e binari, è controllata dalla stessa holding alla quale appartengono Trenitalia e il Frecciarossa. Cioè, le stesse Fs dovranno affittare i binari al proprio concorrente. Meglio far sì che sia un terzo a decidere. Ma di «malintesi», chiamiamoli così, ce ne sono stati parecchi. Per esempio, quando l'Agv, il treno dell'Alstom scelto da Ntv, ha cominciato i test sui binari italiani, le Ferrovie lo hanno accusato di rallentare il traffico (qualcuno ricorderà un episodio: Luca di Montezemolo, presidente di Ntv, arrivò in ritardo a un convegno e diede la colpa al Frecciarossa; le Fs replicarono che era Italo, con le sue prove, a provocare i rallentamenti). Sempre in periodo di test, Ntv accusò le Fs di assegnare o revocare all'ultimo minuto i relativi permessi e di non mettere a disposizione un impianto di manutenzione necessario nella fase di omologazione. Ci furono anche confronti al ministero, dove tutto fu chiarito con reciproche strette di mano. In altri casi, poi, le Fs sono state anticipatrici della concorrenza: quando, per esempio, l'ad Mauro Moretti ha adottato per il Frecciarossa quel «rosso Maranello» tanto caro al presidente della Ferrari, che poi per Italo ha dovuto accontentarsi del rosso Bordeaux. Oppure quando - è storia recente - le Fs hanno presentato i quattro livelli di servizio del Frecciarossa, bruciando sul tempo, per pochi giorni, la presentazione del nuovo servizio di Italo. Ntv lo nega, ma secondo molti osservatori aver scelto Garibaldi come stazione per Milano e Tiburtina e Ostiense come scali per Roma, è stata una scelta diversa da quella iniziale, che puntava su Centrale e su Termini. Nei futuri scali Ntv ha chiesto gli spazi per la propria «Casa Italo», centro di servizi e assistenza, ma non risulta che siano ancora stati assegnati. La nuova Authority avrà il suo da fare. Anche perché, allo stato, competono a Rfi (Fs) gli annunci con gli altoparlanti in stazione e le scritte sui tabelloni. Senza parlare degli orari, elemento - insieme ai prezzi - di vero braccio di ferro. Presentato ufficialmente una decina di giorni fa, non si sa quando Italo prenderà servizio, poiché è ancora in attesa di omologazione e di certificato di sicurezza.