

Ntv va avanti ma chiede regole chiare. Le assicurazioni dell'Autorita dei trasporti: entro ottobre le prime risposte ai quesiti

Per il presidente delle Ferrovie, Messori, in Italia in tema di concorrenza sono stati compiuti dei progressi ma si può fare di più

Affondo di Perricone, presidente della società che sfida le Fs sull'Alta velocità: se qualcuno non vuole la concorrenza, lo dica.

«Noi non chiudiamo: Ntv va avanti e con maggiore convinzione».

Antonello Perricone, presidente di Nuovo Trasporto Viaggiatori, rassicura passeggeri ed investitori intervenendo al convegno sul futuro delle ferrovie europee promosso a Torino dall'Autorità dei Trasporti. Italo continuerà ad operare, «ma se qualcuno non vuole la concorrenza, lo dica, anche per non creare illusioni sul fronte dell'occupazione». E per Perricone i nemici del libero mercato non mancano, non soltanto in Italia.

Lo svuotamento del Quarto pacchetto ferroviario, operato dal Parlamento europeo, è la prova più evidente delle resistenze che restano, o forse crescono, a livello nazionale. Il presidente di Ntv assicura che i rapporti con i vertici delle Ferrovie dello Stato sono positivi e consentono di risolvere i problemi quando si pongono. «Ma servono regole chiare - aggiunge - perché non ci si può affidare sempre e soltanto al buon senso degli uomini».

Così come servono fatti, per favorire il successo delle aziende, e non soltanto belle parole. Per il momento, invece, secondo Perricone gli unici fatti concreti sono stati gli ostacoli che hanno trasformato in un percorso di guerra, in una sorta di Vietnam, l'inserimento di Ntv nel settore dell'alta velocità ferroviaria. «Noi non chiediamo e non vogliamo regali - ha precisato - e sappiamo che l'operazione Ntv è sotto osservazione in tutta Europa per capire se funziona o meno.

Ma pretendiamo risposte alle domande che abbiamo posto». L'Autorità ha assicurato che entro ottobre le prime risposte arriveranno ed il presidente di Ntv si augura che possano favorire una vera liberalizzazione. Anche con incentivi sul fronte dei pedaggi, in modo da facilitare l'attrazione di nuovi investimenti. Ma anche con la separazione della rete dalla gestione.

Ma per Marcello Messori, presidente delle Ferrovie dello Stato, l'Italia ha già compiuto importanti passi avanti, spesso molto più concreti rispetto all'Europa. Si può comunque fare di più, «sia per quanto riguarda il servizio pubblico sia per l'offerta di mercato». Ma anche le Regioni dovranno fare la loro parte, anche se

Mario Sebastiani, dell'Università di Roma Tor Vergata, ha evidenziato la mancanza di cultura e professionalità in alcune governance locali.

«E difficile - ha aggiunto - arrivare a contratti di servizio perfetti. E occorre costruire pazientemente un mercato, ricordando comunque che la separazione della rete non significa privatizzazione». In ogni caso, per Giuseppe Mele (Confindustria), il sistema ferroviario offre enormi potenzialità, non sfruttate, anche per il comparto industriale. E però mancata la lungimiranza. «Serve - a suo avviso - una visione strategica, che non si riesce ad individuare e occorre progredire verso uno spazio unico europeo».

Ne è consapevole Giuseppe Proto, amministratore delegato di Arriva Italia Rail, che ha ricordato i successi ottenuti dalla Germania nel settore del trasporto pubblico locale messo a gara: riduzione del contributo pubblico, aumento del servizio, boom di passeggeri (43%). Risultati che potrebbero essere ottenuti anche in Italia, cominciando a mettere a gara lotti limitati, per favorire l'ingresso di nuovi competitori anche non di grandissime dimensioni. «Ma serve una volontà politica», ha concluso Mario Valducci, consigliere dell'Autorità dei Trasporti.

