

La compagnia guarda agli interregionali Anche i pendolari nel mirino di Ntv

Morena Pivetti

Ntv rilancia e va all'attacco. Non solo il «mercato ricco» dei treni ad Alta velocità, anche la media e lunga percorrenza, e cioè i collegamenti ferroviari nazionali e interregionali oggi serviti da Eurostar ed Intercity, e i convogli regionali dei pendolari entrano nel mirino della società privata guidata da Luca Cordeiro di Montezemolo. Naturalmente se questi servizi, sussidiati con denaro pubblico, venissero liberalizzati e messi a gara: «L'azienda è stata costruita non solo per operare sulla Napoli-Roma-Milano ma vuole servire i cittadini, dove c'è bisogno di trasporto ferroviario». Questo il nuovo passo avanti dell'amministratore delegato **Giuseppe Sciarrone**, al convegno organizzato, ieri a Roma, da Asstra - associazione delle Spa pubbliche di trasporto locale - per fare il punto sulla concorrenza nel mercato ferroviario italiano.

Analogo rilancio è venuto da Marco Piuri, ad di Arriva Italia, Spagna e Portogallo, il colosso inglese ora di proprietà delle ferrovie tedesche. Proprio quelle Deutsche Bahn citate dall'ad del gruppo Fs, **Mauro Moretti**: «Il mio problema non è Montezemolo, che ha un'impresa molto piccolina, ma si chiama Deutsche Bahn». Anche i tedeschi sarebbero pronti a concorrere se i treni del servizio universale fossero assegnati con appalto mentre per i pendolari sono già in corsa in Piemonte.

Tutte le imprese ferroviarie - tra cui Arenaways, che a breve inizierà un collegamento senza sussidi pubblici tra Milano e Torino - fanno proprie le due richieste avanzate da Montezemolo e ripetute ieri da Sciarrone: separazione del gestore dell'infrastruttura dall'azienda di servizio e costituzione di un'Autorità di settore che vigili sul mercato liberalizzato. E d'accordo non poteva che dirsi Salvatore Rebecchini, commissario dell'Autorità garante per la

concorrenza e il mercato: «Il modello di separazione proprietaria della rete elettrica italiana è all'avanguardia in Europa. È un ottimo modello anche per i trasporti, perché risolve il conflitto d'interesse in capo al monopolista. Non è necessario che il soggetto che si occuperà delle regole sia un'Autorità ma va garantita l'indipendenza dalla politica nazionale e locale».

«Prima si fa, meglio è - così il presidente della Commissione trasporti della Camera, Mario Valducci -, va bene anche un ente pro-tempore. L'anno prossimo il cittadino deve poter scegliere tra due gestori». Valducci è favorevole alla separazione della rete - «indispensabile quando c'è una liberalizzazione» - ma deve esserci reciproci

LA POLEMICA

Alstom sui collaudi dell'Agv: il treno ha dei sobbalzi per la geometria del binario Matteoli: la rete italiana è tra le migliori al mondo

...tà con gli altri Paesi europei.

Il comparto più in sofferenza sulla concorrenza sono i treni dei pendolari. «Quando si è tolto il divieto di affidamento diretto - ha detto il presidente di Asstra, Marcello Panettoni - si è dato un colpo ferale».

Inserata è scoppiata una polemica al calor bianco tra Alstom (costruttore dei treni di Ntv) e Rfi (gestore dei binari Fs). L'azienda francese ha spiegato che nei test l'Agv ha dei sobbalzi in alcuni punti sulla linea tra Bologna e Firenze per la geometria del binario, i cui dati non sono stati resi disponibili. Rfi smentisce seccamente che ci sia alcuna relazione tra i due fenomeni. «Da Alstom affermazioni gravi e infondate - ha chiuso il cerchio il ministro Matteoli - la rete italiana è tra le migliori al mondo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

