

Il dossier

RONNY MAZZOCCHI

La possibilità di comunicare all'interno di un Paese e verso l'esterno nel modo più razionale possibile è sempre di più una delle condizioni essenziali per non essere esclusi dal club delle nazioni che ambiscono a ricoprire un ruolo di primo piano nello scacchiere mondiale.

Che la partita dei trasporti sia centrale per il nostro futuro lo hanno capito in molti. Attorno a questo grande osso si agitano infatti lobbies, imprenditori, banche e società di assicurazioni, tutti interessati a consolidare il loro giro d'affari in una partita assai redditizia. Si tratta di una operazione perfettamente legittima, a patto però che vi sia qualcuno che si preoccupi di discriminare fra guadagni privati e interessi collettivi, dato che i due di rado tendono a coincidere spontaneamente. Purtroppo in questi ultimi vent'anni - complice l'invaldente retorica sulla necessità di privatizzazioni, liberalizzazioni e deregolamentazioni - non si può certo dire che il filtro sia stato efficace.

Il caso del trasporto ferroviario e dell'alta velocità è in tal senso emblematico. L'iniziale volontà del legislatore di far partecipare alla partita anche il capitale privato aveva spinto ad affidare la gestione del servizio in regime di monopolio alle Ferrovie dello Stato, in modo da garantire una adeguata remunerazione dell'investimento. In verità di soldi privati, alla fine, se ne videro pochi. Ma, come spesso accade nel nostro Paese, al momento di lucrare i profitti si sono materializzati in molti. Se non ci saranno altri rinvii, a marzo dovrebbe partire l'avventura della Nuovo trasporto viaggiatori (Ntv), società italo-francese costituita da Luca Cordero di Montezemolo e Diego Della Valle nel dicembre di cinque anni fa con un capitale iniziale di so-

Come le frequenze tv
Quasi gratis la licenza per viaggiare nelle tratte più redditizie

lo 1 milione di euro.

Pur essendo una azienda di nuova costituzione, totalmente priva di esperienza e senza dipendenti, la Ntv è riuscita nel giro di pochi



Italo Il treno ad alta velocità della NTV di Luca Cordero di Montezemolo

Al mercato dei treni prezzi di favore per Montezemolo & c.

Le liberalizzazioni all'italiana hanno fin qui favorito il solo gruppo privato
E le Fs rischiano di pagare costi salati, come già fu per Alitalia e Tirrenia

mesi ad ottenere la licenza per l'esercizio dei servizi ferroviari. Questo autentico miracolo è stato possibile grazie all'intervento del governo che, modificando quanto imposto da una vecchia legge (166/2002), ha eliminato l'obbligo di gara per l'assegnazione di un servizio pubblico fornito su infrastruttura pubblica (159/2007). All'azienda di Montezemolo veniva così concesso di poter scegliere fasce orarie e tratte fra le più redditizie, contro il pagamento di un canone annuo di 11 euro a chilometro - la metà di quanto previsto in Francia - insufficiente a garantire la manutenzione delle stesse

infrastrutture che rimarrà per buona parte a carico dello Stato (una vicenda che, purtroppo, ricorda sinistramente cosa è accaduto con la mancata asta per l'assegnazione delle frequenze televisive).

Ottenute le licenze e firmati i redditi contratti, la Ntv si è arricchita di nuovi soci, fra cui Intesa San Paolo, le Assicurazioni Generali e la Société Nationale des Chemins de fer Français, posseduta al 100% dallo Stato francese. Con tutti questi innessi il patrimonio netto della società è lievitato così fino a raggiungere i 300 milioni di euro. Non è tutto: in

attesa del debutto su rotaia la Ntv ha stipulato pure un accordo con Alstom, società transalpina in stretti rapporti con lo Stato francese, per la costruzione di 25 treni dal costo complessivo di 650 milioni di euro, ottenuti attraverso un prestito di Intesa San Paolo. Dei 25 treni, però, solo 8 sono stati prodotti nello stabilimento italiano di Savigliano, un tempo di proprietà di Fiat Ferroviaria, ex-produttrice dei famosi Pendolini. Una scelta che ha fatto infuriare i sindacati, subito pronti però, nel luglio di quest'anno, a stipulare con la Ntv un assai discutibile contratto di lavoro, al punto che l'amministrato-