

Ntv querela Gasparri e chiede l'intervento urgente del governo

Fabio Pavesi

Lo scontro tra Ntv e Maurizio Gasparri passa alle vie legali. La compagnia ferroviaria dell'alta velocità ha dato mandato ai propri legali «di assumere ogni opportuna iniziativa» nei confronti del vice presidente del Senato, «autore di sconcertanti e reiterate dichiarazioni», a tutela della propria immagine e «soprattutto di quella degli oltre 6 milioni di passeggeri che nonostante la sorprendente posizione contraria assunta da un'alta carica istituzionale hanno scelto e continueranno a scegliere Italo». Il quanto meno indelicato malaugurio di prossimo fallimento lanciato dall'ex ministro Maurizio Gasparri nei confronti di Ntv ha dunque scatenato, come era prevedibile, la piccata reazione della società. E soprattutto quella di Diego Della Valle, uno dei soci fondatori di Italo, che chiesto la sua testa. «I cittadini italiani - ha scritto l'imprenditore in un comunicato - devono sapere bene da chi siamo politicamente guidati. Il senatore Gasparri, uomo politico buono per tutte le stagioni, mantenuto da noi italiani per decenni con stipendi principeschi, si è permesso di dichiarare pubblicamente il falso, augurando di fallire ad un'azienda italiana che occupa oltre 1.000

persone con età media di 28 anni, giovani orgogliosi del loro lavoro e felici di poter lavorare». Quindi l'affondo finale: «Gasparri - dice Della Valle - si deve dimettere o deve essere cacciato da chi ha l'autorità per farlo. Se rimarrà al suo posto con il silenzio del mondo politico vorrà dire che alla fine sono tutti uguali, pronti sempre a difendere le loro poltrone e i loro privilegi e che della tutela dei cittadini e dei loro bisogni se ne fregano. Noi esponenti del mondo del lavoro a tutti i livelli non dobbiamo più tollerare questi comportamenti vergognosi». La nota di Della Valle è stata poi rilanciata dall'Unione Consumatori, che ha chiesto un intervento del governo per scongiurare il fallimento di Ntv.

Al di là delle schermaglie, il caso Gasparri permette di aprire una riflessione sul tema delle liberalizzazioni impossibili. Che la Ntv di Montezemolo, Della Valle e Punzo (e partecipata da Intesa, Generali e Snec) sia in crisi è un fatto. Le perdite (156 milioni in 2 anni) si accumulano, i costi continuano a superare i ricavi e ora la leva finanziaria è diventata insostenibile. Si deve ricapitalizzare e ristrutturare con il socio-bancario Intesa il debito da oltre 700 milioni. Una start up che non riesce a decollare. Ma la colpa è solo del

management della società e delle previsioni di crescita non azzeccate o c'è dell'altro?

L'altro è inevitabilmente il gigante pubblico con cui si confronta Italo. Il Freccia Rossa delle Fs contro l'Italo di Ntv. Stessa tratta la Milano-Roma in Alta Velocità. L'attività più redditizia nel trasporto ferroviario. Ma per le Fs sono una delle tante attività per Italo è l'unica. E puoi trasportare sempre più passeggeri come in effetti avvenuto, dato che Italo ha visto il fatturato più che raddoppiare quest'anno, ma se la guerra tariffaria esplosiva allora la marcia diventa molto faticosa. La crescita del fatturato di Italo è più per effetto dei volumi che dei prezzi. Già perché era inevitabile che tra il Davide privato e il Golia pubblico si scatenasse la battaglia delle tariffe al ribasso. Storia già vista nelle telecomunicazioni e in tutti i processi di liberalizzazione, laddove l'ex monopolista tende a difendere con le unghie la sua rendita di posizione. Le Fs sotto la gestione Moretti sono state risanate e da sei anni producono utilizations consistenti. Ben 460 milioni solo nel 2013. Bene, ma non va dimenticato che essendo operatore pubblico i ricavi delle Fs sono fatti dai prezzi del biglietto ma anche dalle sovvenzioni statali a coprire costi e investimenti. Tutto legitti-

mo ovviamente. Solo nel 2012 e nel 2013 sono stati di oltre 5 miliardi di servizio. Insomma le Fs sono a gestione privatistica ma hanno in dote ogni anno un bel gruzzolo di entrate dallo Stato. Lo spendono tutto? La Corte dei Conti rileva che gli investimenti del Gruppo Fs sono scesi di 1,4 miliardi dal 2009 al 2013 e «che il livello di investimenti è inferiore di oltre un quarto rispetto al 2007». Di fatto si è speso meno anche se il contributo pubblico non è mai diminuito. E soprattutto come dimostra uno studio del professor Ugo Arrigo dell'Università Bicocca di Milano, gli aiuti di Stato al settore ferroviario italiano appaiono tra i più ghiotti d'Europa. Nel periodo 2007-2010 infatti secondo lo studio gli aiuti pubblici all'Italia sono stati di 457 mila euro per chilometro di rete, contro una media Ue-11 di 291 mila euro, il 57% in più. Governo italiano munifico a quanto pare con le nostre Ferrovie dello Stato. E così Golia Fs ha un atout in più da giocare contro il piccolo Davide privato. È il corposo aiuto pubblico. Tutto lecito, ma sorprende che la cifra non sia mai scesa anche quando le Fs hanno cominciato, e non da ieri, a sfornare profitti.

