

Sui piani Ntv il rischio sovrattassa

All'esame del Parlamento un extra-costi sul pedaggio per l'alta velocità

Celestina Dominelli

ROMA

I nuovi potenziali azionisti avrebbero già bussato alla porta: tre-quattro fondi internazionali allestiti dal piano di rilancio di Ntv firmato dal nuovo numero uno, Flavio Cattaneo, che, nel giro di qualche settimana, ha trovato la quadra sull'aumento di capitale e sul riscadenamento del debito e strappato l'ok dei sindacati a un ulteriore taglio del costo del lavoro. Ma gli sforzi della società dei treni Italo, che, sotto il nuovo corso, sta rimettendo in carreggiata i propri conti e potenziato il business, rischiano di essere messi a repentaglio dallo schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva Ue sullo spazio unico ferroviario europeo.

La "mina" è contenuta tra le pieghe del provvedimento che, dopo l'esame preliminare in Consiglio dei ministri, è stato inviato alle commissioni competenti del Parlamento per i relativi pareri - ma non ancora incardinato perché si attende il parere della Conferen-

za unificata Stato-Regioni - e che prevede la possibilità di un sovrapprezzo al pedaggio già versato per l'utilizzo delle linee ad alta velocità al fine di assicurare la copertura degli oneri per il servizio universale di trasporto ferroviario. In verità, questa leva era già prevista come obbligo, a decorrere dal 13 dicembre 2011, nel decreto legislativo 188 del 2003, punto di arrivo nel nostro paese della liberalizzazione del trasporto ferroviario del Vecchio Continente. Il sovrapprezzo, però, non fu mai azionato per rispuntare adesso, ancorché come possibilità, nel documento attualmente al vaglio delle Camere. E, se fosse applicato, vista la continua necessità per lo Stato di recuperare risorse, tanto più in tempi di crisi, il nuovo "balzello" rischierebbe di far saltare la manovra finanziaria messa a punto dall'ad con le banche esposte (Intesa Sanpaolo, Mps, Banco Popolare e Bnl-Bnp) e con gli altri azionisti, come ha sottolineato anche Luca Cordero di Montezemolo, fondatore e azio-

nista della società. «Questo continuo cambio di regole è assurdo. Se il quadro è un continuo cambiamento delle regole del gioco si penalizza la concorrenza e gli investimenti di chi rischia. Nuovi azionisti? È possibile, ma lo escludo se questo è il quadro».

Non a caso, negli ultimi giorni, sarebbe quindi partito un pressing dei soci di Ntv nei confronti del governo affinché rimetta mano al provvedimento che ridimensionerebbe anche i poteri dell'Authority dei trasporti con evidenti ripercussioni sul fronte concorrenziale. Il documento, come detto, è in attesa di essere esaminato dalle commissioni competenti (Bilancio, Affari europei e Trasporti) per i relativi pareri e dunque c'è ancora margine per una correzione di rotta prima del varo definitivo. Anche perché, se il sovrapprezzo fosse messo in campo - l'iter richiede un decreto del ministero delle Infrastrutture d'intesa con il Mef, sentita l'Authority dei trasporti - potrebbe creare qualche problema anche in casa

delle Ferrovie impegnate nella delicata sfida della privatizzazione. Se infatti la leva fosse azionata in maniera significativa, l'extra-costi finirebbe per scaricarsi sui prezzi dei biglietti e a pagarne le conseguenze non sarebbe solo Ntv ma anche il suo principale concorrente Trenitalia.

Ecco perché dalle parti dell'esecutivo sarebbe in corso una riflessione considerata il rischio duplice insito nel possibile nuovo rincaro. Tanto più che lo stesso schema di decreto legislativo offre invece una sponda alle Ferrovie in vista dell'annunciata valorizzazione, laddove stabilisce, similmente a quanto già accade in altri settori, che anche per l'infrastruttura ferroviaria sia previsto un meccanismo di remunerazione del capitale investito netto, cioè una Rab per questo tipo di asset, in modo da offrire al mercato e ai potenziali attori interessati alla partita, un quadro chiaro delle regole e del valore dell'investimento.

ORIPRODUZIONE RISERVATA



Spazio unico ferroviario

● In Parlamento è in esame il decreto che recepirà la direttiva sullo spazio ferroviario unico europeo e tra i tanti punti presenti nel testo c'è anche quello che regola le condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria. La proposta di uno spazio ferroviario unico europeo nelle intenzioni della Commissione consiste nel promuovere lo sviluppo di un'infrastruttura ferroviaria dell'Ue efficace, istituendo un mercato ferroviario aperto, eliminando gli ostacoli amministrativi e tecnici, e garantendo condizioni eque di concorrenza con altri modi di trasporto.