

**Liberalizzazioni.** Gli operatori del trasporto ferroviario passeggeri dovranno fare i conti con il «binario unico comunitario»

# Obiettivo parità nei servizi

## Kaufmann (Ue): transito dei convogli, biglietterie e assistenza ai viaggiatori saranno garantiti a tutti

di **Morena Pivetti**

**A**perto prima e più degli altri e contemporaneamente quasi completamente chiuso: come un Giano bifronte il trasporto ferroviario in Italia è un mercato a doppia faccia. Nell'alta velocità, il segmento potenzialmente più ricco, siamo all'avanguardia e l'Europa guarda al nostro paese per capire come si svilupperà la concorrenza: tra meno di un anno sui nuovi binari della Torino-Milano-Roma-Napoli gli italiani potranno scegliere tra i Frecciarossa di Trenitalia (Gruppo Fs) e gli Italo di Nuovo trasporto viaggiatori (Ntv), la società privata guidata da Luca Cordero di Montezemolo. Tra i due competitor si sono accese proprio in questi giorni le prime scintille e tutto lascia prevedere che la guerra per conquistare clienti sarà senza esclusione di colpi.

Sul resto della rete nazionale e locale e con i pendolari viaggiamo, invece, tra i vagoni di coda dell'Unione europea. L'anno scorso i collegamenti regionali sono stati praticamente blindati a favo-

re delle Ferrovie dello Stato con due diverse leggi, una che introduceva contratti con le Regioni della durata minima di sei anni rinnovabili per altri sei, l'altra che contemplava la possibilità di affidamento diretto, eliminando l'obbligo di gara. Anche la media e lunga percorrenza, i cosiddetti servizi universali oggi gestiti con gli Intercity e gli Eurostar e finanziati con sussidi pubblici, è totalmente nelle mani dell'ex monopolista.

Con qualche leggerissima crepa, che affiora qua e là. In Puglia sulla Barletta-Bari e sulla Bari-Lecce corrono i treni del Consorzio Acquario (50% la privata Ferrottramviaria, 50% Trenitalia), il primo servizio locale «a mercato». Sulla linea Torino-Milano, a giorni partirà un altro collegamento non sovvenzionato con i soldi dei contribuenti: a offrirlo, anche come alternativa per i pendolari, è Arenaways, società costituita da un gruppo di imprenditori torinesi e bresciani. Intanto, sul Brennero sfilano i treni gestiti congiuntamente dalle austriache Öbb, le tedesche Db e l'italiana Ferrovie Nord Milano.

È questa l'istantanea sullo stato dell'apertura del mercato dei passeggeri in Italia nel momento in cui la Commissione europea lancia il binario unico Ue, con una nuova proposta di direttiva volta a innescare davvero la concorrenza. Una necessità confermata dall'indice di liberalizzazione elaborato da Ibm global business service: rispetto a un punteggio massimo pari a mille, il nostro paese si ferma a 617: tra i grandi dietro di noi Spagna e Francia.

Meglio di tutti fa la Germania con 809 - ben 55 le gare completate, di cui solo il 49% vinte dall'*incumbent* Deutsche Bahn mentre le altre se le sono aggiudicate le francesi Veolia e Keolis e l'inglese Arriva - seguita dal Regno Unito a 798, dalla Svezia a 742 e dall'Olanda a 732; persino la Polonia con 692 si piazza davanti all'Italia. Che di appalti ne ha banditi solo tre: la linea del passante di Milano in Lombardia, un lotto nel Veneto e il servizio regionale dell'Emilia Romagna. Da ultimo ci ha provato il Piemonte guidato da Mercedes Bresso ma ancora non si sa se Roberto Cota manterrà la procedura di evidenza pubblica o firmerà per sei anni con Trenitalia.

E non sarà un caso se proprio nei paesi con l'indice di liberalizzazione più alto, tra il 2005 e il 2007 il treno è riuscito ad aumentare i passeggeri: +15,2% in Svezia, +13% nel Regno Unito, +10,3% in Germania. Producendo anche forti risparmi per le casse degli stati. In Italia, viceversa, nello stesso periodo i viaggiatori sono

diminuiti dello 0,3 per cento.

A dieci anni dal varo Bruxelles riconosce, dunque, che il primo pacchetto ferroviario del 2001 non ha dato gli esiti sperati e che se si vuole creare un grande mercato ferroviario e rilanciare l'uso del treno, sia per i passeggeri che per le merci - il binario continua a perdere quote di mobilità a favore della strada - vanno imposti vincoli pro-competizione assai più puntuali e stringenti. Perché nemmeno le numerose procedure d'infrazione aperte contro i diversi paesi, fra cui anche l'Italia - che verranno intensificate e irrigidite - hanno dato i risultati sperati. Sotto accusa, in Italia come in Europa, la mancanza di un arbitro terzo, un'autorità indipendente dalla politica che regoli il mercato e vieti abusi di posizione dominante da parte dei grandi operatori nazionali ex monopolisti, come le Sncf in Francia, le Db in Germania e le Fs in Italia. Insieme all'insufficiente separazione tra gestore dell'infrastruttura e gestore del servizio. «Vogliamo arrivare - conferma Thomas Kaufmann, della direzione generale trasporti della Commissione - all'*unbundling* completo delle attuali holding societarie. Non ci devono più essere sussidi incrociati tra le diverse attività e i servizi essenziali per la circolazione dei treni, come l'accesso ai terminal, alle piattaforme, ai binari, alle stazioni, alle biglietterie e alle informazioni ai passeggeri, vanno garantiti allo stesso modo a tutti gli operatori».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

