

**Dopo la «disdetta» di Zaia** Intanto continuano le polemiche sul nuovo orario cadenzato

## Treni, dalla Bocconi al sindacato: «La gara? Un'impresa complicata»

Dai costi per i convogli ai contratti «blindati» dei ferrovieri  
perplexità sulle reali chance di chiudere i rapporti con Trenitalia

**VENEZIA** — «Alla scadenza del 31 dicembre 2014 non rinoveremo la convenzione con Trenitalia. Si andrà alla gara e che vinca il migliore». Il governatore Luca Zaia ha atteso la fine dell'anno per dar fuoco al botto più atteso dai pendolari del Veneto, il «licenziamento» di quella Trenitalia da tempo al centro di aspre polemiche su ritardi, pulizia e qualità del servizio (e ancor di più dopo il caos seguito all'introduzione del nuovo orario cadenzato, il 15 dicembre). Ma davvero la messa a gara del trasporto su ferro può funzionare? E' realistico pensare che dal 2015 un soggetto estraneo al Gruppo Fs possa orchestrare in solitaria i convogli nella nostra Regione?

I precedenti non fanno ben sperare. Da quando si è interrotto il monopolio Fs, infatti, in Italia sono state avviate appena 7 gare e, di queste, solo 3 si sono poi concluse (una è quella veneta): tutte sono state aggiudicate a Trenitalia o a *rassemblement* che comunque la vedono protagonista (si veda l'articolo a lato). «Non risulta che in Italia vi siano regioni che non hanno stipulato con noi il contratto di servizio» confermano dalla società ed il motivo lo spiega un interessante studio della Bocconi, firmato da Oliviero Baccelli e Francesca Cattaneo. «Il settore del trasporto passeggeri regionale e locale - vi si legge - a causa delle caratteristiche del quadro normativo e della riluttanza al cambiamento insita tra gli operatori storici, riscontra le maggiori dif-

ficoltà nel percorso di liberalizzazione. Infatti, benché in linea teorica gare ben concepite siano in grado di condurre all'indi-

di cento treni che servono a garantire gli oltre 800 servizi quotidiani» oppure «temiamo che la gara possa andare deserta o con una sola offerta, come già è capitato nel 2001».

Non è comunque il caso di disperare. Per alcuni esperimenti andati male, come la Arenaways sulla Torino-Milano,

ve ne sono altri, pur limitati, che stanno dando buoni risultati. Accade, manco a dirlo, nella Provincia autonoma di Bolzano, sulla linea della Val Pusteria

e sulla Merano-Malles, dove secondo il report «Pendolaria 2013» l'utenza è stata quasi triplicata in due anni, a discapito dei bus. Positiva è anche l'esperienza degli austro-tedeschi della DB-ÖBB (operano sulla Venezia-Monaco e sulla Venezia-Vienna) che da quel che si sussurra a Palazzo Balbi potrebbero essere tra i pochi (gli unici?) realmente interessati alla contesa con Trenitalia, visto che gli operatori spagnoli soffocano in patria a causa della crisi, i francesi non hanno un gran interesse per il mercato del Nord Est e gli inglesi guardano con diffidenza al dedalo economico-normativo del nostro Paese (il nostrano Italo è focalizzato esclusivamente sull'alta velocità). Ma DB-ÖBB sarà disposta a mettere a repentaglio la partnership portata avanti con profitto fino ad ora con Trenitalia (i treni per Vienna, ad esem-

pio, sono in collaborazione)? Anche lo studio della Bocconi conferma lo scenario: «Per un nuovo operatore superare le elevate barriere all'entrata di tipo tecnico (dagli elevati costi di investimento in materiale rotabile alla disponibilità di tracce orarie adeguate) è possibile solo per alcune nicchie di mercato specifiche. In termini realistici, la competizione è plausibilmente attivabile da parte di un numero ristretto di soggetti, tra cui imprese ferroviarie incumbents provenienti da altri mercati vicini (come la DB-ÖBB, ndr.); operatori indipendenti in grado di coprire la domanda fra aree metropolitane nei momenti di picco della domanda (mattino e tardo pomeriggio); operatori charter, come i servizi per le escursioni di crocieristi (si pensi a Venezia, ndr.); imprese in grado di offrire servizi più lenti con treni *low cost*».

Vuol pensare positivo, complice il fatto che pure la Toscana intende mettere a gara il servizio nel 2015, Diego Bottacin di Scelta Civica, censore instancabile dei disagi patiti ogni giorno sui binari del Veneto: «Ci sono degli ostacoli, è vero, il più grande dei quali è la normativa statale a difesa di Trenitalia unita all'ultraprotezionismo sindacale che costringe chiunque voglia entrare nel mercato a confermare i privilegi dei contratti dei ferrovieri, con costi del lavoro altissimi - ammette -. E però sono felice che dopo anni di ostruzionismo, soprattutto da parte dell'assessore alla Mobilità Renato Chisso, finalmente si

guardi con serietà all'ipotesi della gara, se non altro perché peggio di così è difficile cascare, per cui tanto vale provarci. Potrebbe aiutare la messa a gara del servizio in lotti separati, più appetibile perché alla portata di gestori diversi, e certo i margini per un risultato positivo aumenterebbero se di pari passo la Regione si desse da fare per una vera integrazione ferro-gomma e l'introduzione, finalmente, del biglietto unico».

Intanto non si placano le polemiche sul nuovo orario cadenzato. Simonaggio accusa la Regione di voler scaricare ogni responsabilità su Trenitalia, quando invece «i tagli negli orari di punta e la soppressione delle corse al sabato e nei festivi, così come l'assenza di finanziamenti aggiuntivi, sono frutto di errori nella programmazione da parte di Palazzo Balbi». Replica Zaia: «Non mi pare che prima del 15 dicembre puntualità e manutenzione fossero eccellenti...». Aggiunge Chisso: «Ho troppo rispetto per i lavoratori della Filt-Cgil per replicare a chi ha boicottato fin dall'inizio il nuovo orario cadenzato». A prendersela con la Regione, però, sono anche i sindaci, come Silvia Conte di Quarto d'Altino: «Basta lacrime di coccodrillo, servono risorse adeguate nel bilancio regionale e un cambio di metodo: Trenitalia, Comuni, sindacati, associazioni dei pendolari e aziende del trasporto devono essere coinvolti. Così non è stato finora e Zaia deve assumersene la responsabilità».

**Marco Bonet**



**Diego Bottacin**  
Il servizio potrebbe essere frazionato in più lotti, così da renderlo appetibile a gestori diversi. Resta il nodo dell'ultraprotezionismo dei contratti di lavoro



**Ilario Simonaggio**  
Servono risorse importanti per l'ammodernamento dei convogli ed un servizio davvero capillare. Viceversa si rischia che la gara vada deserta o con una sola offerta



**Silvia Conte**  
Basta con le lacrime di coccodrillo, Zaia si assuma le sue responsabilità: servono risorse a bilancio ed una maggior concertazione



## Scheda

### Pendolari e disagi una sequela di multe



Da anni pendolari e utenti occasionali lamentano disagi e disservizi sulle linee (foto sotto), dai vagoni insufficienti ai ritardi e le soppressioni delle corse. La Regione puntualmente multa Trenitalia per le violazioni della convenzione stipulata nel 2010 (oltre un milione di euro nel 2013), l'incasso è sempre stato convertito in sconti a favore degli abbonati

### Botto di fine anno «Addio a Trenitalia»



Durante l'ultima seduta dell'anno, lunedì, la giunta ha deciso di non procedere con il rinnovo per altri 6 anni della convenzione con Trenitalia alla scadenza naturale di quest'ultima, il 31 dicembre del 2014. Il governatore Luca Zaia ha comunicato la decisione alla società del Gruppo Fs e annunciato con una nota stampa: «Il servizio verrà messo a gara»

### Orario cadenzato un rimpallo di colpe



Il 15 dicembre scorso è entrato in vigore l'atteso orario «cadenzato», che sul modello della metropolitana dovrebbe garantire treni bidirezionali ad orari fissi nell'arco dell'ora. L'esordio, però, è stato un disastro. La Regione incolpa Trenitalia, che denuncia una serie di problemi dovuti al maltempo. Sindacati, pendolari e sindaci, però, accusano Palazzo Balbi

