

L'AUTORITÀ PER LA CONCORRENZA BACCHETTA TRENITALIA

# “Fs, il servizio pubblico va diviso dal mercato”

## L'Antitrust: poca trasparenza, i pendolari spendono troppo

**MARCO SODANO**  
TORINO

In carrozza c'è il servizio universale e c'è quello di mercato. La differenza è di sostanza: il primo è pagato dal pubblico e serve a garantire collegamenti in tutto il Paese, anche là dove non ci sarebbero passeggeri sufficienti per coprire i costi di una linea ferroviaria. Si viaggia a prezzi regolati, cioè decisi dallo Stato. Il secondo, si ripaga - lo dice il nome - col mercato, biglietti e abbonamenti: è redditizio per chi gestisce la ferrovia. Si viaggia ai costi stabiliti dal gestore.

L'autorità per la concorrenza sul mercato chiede una distinzione più chiara tra i due tipi di servizio. In primo luogo

perché «l'opacità regolamentare può indurre Trenitalia a segmentare artificialmente la domanda dei viaggiatori, forzandola all'acquisto di servizi a prezzo libero laddove dovrebbero essere forniti servizi universali». Fuori dal burocrate: se sposto avanti di mezz'ora l'ultimo treno (servizio universale) che arriva a Milano in tempo utile per l'apertura degli uffici per dare la precedenza a un Pendolino (a prezzo libero), lascio ai pendolari l'alternativa tra una levataccia - per prendere il treno precedente - o un biglietto salato. Così non va, dice l'Antitrust.

Secondo punto: l'affidamento del servizio universale. La riforma dei servizi pubblici dice che gli enti locali, quando

affidano a una compagnia ferroviaria i servizi universali, dovrebbero farlo con una gara d'appalto. Preferendo la società che riduce al minimo i contributi pubblici per offrire un servizio che rispetti gli standard di qualità (pulizia, confort, puntualità eccetera) stabiliti con il bando.

Non succede. La Finanziaria ha autorizzato la spesa di 480 milioni - da dividere tra le Regioni - per ognuno dei prossimi tre anni (2009, 2010, 2011), per il rinnovo dei contratti con Trenitalia, specificando che i contratti dovranno avere «una durata minima non inferiore a sei anni, rinnovabili per altri sei». Di concorrenza, insomma, si parlerà nel 2015 o nel 2021. E comunque, osserva l'autorità, il più delle vol-

te gli enti locali fanno ricorso all'affidamento diretto, e non alle gare. Tutto ciò induce l'Autorità ad osservare che il quasi monopolio di Trenitalia potrebbe indurla a spostare parte dei finanziamenti pubblici per il trasporto universale su quello a prezzo libero dove le due attività si sovrappongono.

La richiesta che ne consegue è chiara: distinguere nei dettagli i due servizi, linea per linea, mettendo nero su bianco tutte le loro caratteristiche: numero di treni, numero di posti, frequenza, fermate, per dare modo al pubblico di valutare la qualità del servizio universale. Anche perché l'Antitrust ha ricevuto numerose segnalazioni di peggioramento dell'offerta in termini di puntualità, soppressione delle corse e modifiche dell'orario che non soddisfa più le esigenze dei pendolari.

# 480 2010

## milioni l'anno

## il via libera alla concorrenza

La cifra stanziata dallo Stato per ognuno dei prossimi tre anni per rinnovare le concessioni del servizio universale

In teoria: perché alcune concessioni date con l'affidamento diretto spostano la data al 2015 o addirittura fino al 2021

**Numero uno**

Mauro Moretti, ad delle Ferrovie.

L'Antitrust chiede

una divisione più precisa dei servizi erogati per conto del pubblico da quelli regolati dal mercato: serve più concorrenza

