

Lettere

## Il mercato ferroviario e la posizione di Fs

L'articolo pubblicato sul Sole 24 Ore di lunedì 1 novembre, dedicato alla liberalizzazione del mercato ferroviario italiano ed europeo, fa entrambi riferimento al cosiddetto "Rail Liberalization Index 2007", elaborato da Ibm Global Business Service.

Questo indice, ampiamente citato, commentato e posto a corredo grafico degli articoli, innanzitutto è stato presentato per la prima volta nel 2007, e non nell'ottobre 2010, come recita una didascalia, ma è anche, e soprattutto, frutto di uno studio finanziato e commissionato ad Ibm dall'impresa ferroviaria tedesca Db. Il lettore può valutare se tale commissione possa in qualche modo essere

legata al primato che l'indice riconosce alla Germania, nella speciale classifica dei paesi più liberalizzati. Non è certo privo di significato che la Commissione europea, il cui sito inizialmente rimandava allo studio della Ibm/Db, abbia poi deciso nel febbraio del 2008 di togliere il collegamento, non potendone garantire la completa e reale imparzialità.

Nell'articolo si riconosce comunque che sull'Alta velocità l'Italia si trova addirittura a fare da apripista in Europa. E l'amministratore delegato di Fs, Mauro Moretti, lo afferma da tempo sottolineando che la facilità di acquisire licenze e certificati di sicurezza in Italia non trova alcun riscontro negli altri paesi europei. Sul fronte dei

cosiddetti servizi sussidiati invece, confortata dallo studio Ibm, il mercato italiano è descritto tra i meno evoluti. Questo nonostante il quadro legislativo italiano, informazione che l'articolo omette, abbia consentito alle Regioni, fin dalla fine degli anni '90, di affidare il servizio regionale per gara. Gare alle quali, a parole, tutti si dichiarano pronti a partecipare ma che, nella realtà, laddove sono state fatte o si è sondata la disponibilità di altri operatori per farle, sono andate deserte. Quel che rende poco interessante il mercato italiano del trasporto locale l'articolo non lo dice. È scritto in uno studio The European House - Ambrosetti del 2009: in Italia nel trasporto regionale i ricavi unitari

(centesimi di euro a passeggero-km) erano nel 2007 inferiori del 106% rispetto alla Germania e del 131% rispetto alla Francia. I corrispettivi unitari versati dalle Regioni ai fornitori del servizio erano inferiori rispettivamente del 44% e del 68%. Inferiori le tariffe, inferiori i contributi pubblici. Sono le condizioni oggettive di scarsa attrattività del mercato, quindi, che limitano la liberalizzazione e non certo, come si vorrebbe far intendere, i presunti comportamenti antiliberali dell'incumbent, che ha anzi sempre auspicato una maggiore concorrenza in Italia e all'estero.

**Federico Fabretti**

*Direttore centrale relazioni con i media di  
Ferrovie dello Stato*

