

ANALISI

Monopoli locali Fs più forti Così li ha voluti la politica

di **Giorgio Santilli**

Giuseppe Arena, che già il 17 marzo 1998 dichiarava al Sole 24 Ore di voler combattere tenacemente contro la «burocrazia Fs» per conquistare un posto nel mercato ferroviario in via di liberalizzazione, denuncia l'ennesima vittoria del monopolio ferroviario ma stavolta sbaglia bersaglio. I responsabili di questa situazione non sono

PATTO DI FERRO

Il rafforzamento è stato concesso in cambio di un'offerta potenziata e di un robusto piano d'investimenti

tanto le Fs, che difendono ovviamente con tutte le proprie forze le roccaforti monopoliste, né la Regione Piemonte che è l'unica in Italia a cercare di aprire il mercato. A rafforzare il monopolio Fs nel trasporto locale da due anni in qua è la politica nazionale dei trasporti che ha votato a più riprese leggi in questa direzione. Norme proposte dal ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli, non di rado d'intesa con le stesse Fs in un «patto di ferro» presentato come la svolta in favo-

re dei pendolari, con l'avallo unanime della maggioranza e dell'opposizione.

Sia chiaro: Matteoli, le forze politiche in Parlamento, gran parte dei governatori sono convinti in buona fede che scambiare il rafforzamento del monopolio Fs con un potenziamento medio dell'offerta del 10% e un piano di investimenti da 2 miliardi per comprare nuovi treni pendolari sia cosa buona e giusta.

Il punto è che nello scambio c'è di fatto il consolidamento dell'esclusiva alle Fs sull'intera rete regionale, l'assurdo allungamento da sei a dodici anni della durata dei contratti di servizio che legano le Fs alle regioni, le compensazioni in favore di Fs qualora fatti nuovi compromettano l'equilibrio economico-finanziario definito da questi contratti.

L'esclusione del trasporto ferroviario dalla nuova stagione di gare prevista dalla liberalizzazione dei servizi pubblici locali è stato il secondo atto, quello che ha completato l'allungamento della politica pro-monopolio. Questo giornale ha sempre denunciato questa politica.

Non sarebbe giusta, va aggiunto, neanche una politica che ammettesse i privati concorrenti solo sulle tratte ricche e redditizie dei pendolari per lasciare alle Fs

il servizio in perdita sulle tratte meno interessanti. Se lo spirito delle compensazioni è questo, in senso riduttivo, è corretto.

È il quadro di una politica per il trasporto che però manca. Se siamo i primi in Europa per la liberalizzazione sulla lunga percorrenza, siamo indietro sul trasporto locale. Vanno incentivati atteggiamenti come quelli del Piemonte: fare gare. Tutti gli spiragli di concorrenza possibile vanno colti.

Il Piemonte è l'unica regione che non ha voluto sottoscrivere un nuovo contratto di servizio con Fs, sulla base delle nuove regole, ma si è limitata a prorogarlo per il 2010. Certamente i bandi di gara non erano stati scritti al meglio e andranno riscritti. Certamente qualche perplessità nel passaggio dalla gestione Bresso a Cota c'è stata, ma la regione è orientata ad andare avanti e anche l'avvio dei servizi di Arenaways lunedì conferma un'apertura che non c'è altrove. Non dimentichiamo che altre regioni, come la Lombardia, con il monopolista Fs hanno fatto patti di ferro con lo strumento delle società miste Fs-regione. La proroga breve consentirà comunque al Piemonte per il 2011, se lo vorrà, di ricontrattare con Fs la presenza di altri operatori.

© RIPRODUZIONE RISERVATA