



# COSA CAMBIERÀ PER I PENDOLARI I "poveri" treni liguri che fanno gola ai big privati

MARGIOCCO >> 12 e 13



INCHIESTA SUL TRASPORTO PUBBLICO

## Ricavi da record in Liguria, ecco perché le ferrovie fanno gola ai big privati

Ogni treno fa incassare a Trenitalia 8 euro a chilometro, tre in più della media nazionale: pochi convogli e molto affollati

**FRANCESCO MARGIOCCO**

LA LINEA FERROVIARIA ligure macina 8 euro di ricavi a treno-chilometro, cioè per ogni chilometro percorso da ogni treno, un incasso superiore di 3 euro alla media nazionale. Sono stime ufficioshe, anche se confermate dagli addetti ai lavori (vedi l'intervista a pagina 13). Quelle ufficiali Trenitalia se le tiene ben strette insieme al traffico regionale ligure dove, come in tutto il resto d'Italia salvo pochi spicchi, è il monopolista incontrastato.

Con il contratto di servizio ormai scaduto la Regione Liguria potrebbe ora decidere di dare una svolta al trasporto su ferro e di mettere a gara il servizio passeggeri. Attirerebbe così l'attenzione di molti gestori, come Arriva, la società del gruppo Deutsche Bahn, interessata al traffico ligure. Ma attizzerebbe anche le paure, oltre che di Trenitalia, di chi teme che l'ingresso di un nuovo gestore possa portare a tagli nelle linee meno redditizie, come la Genova-Ovada-Acqui. «Una paura del tutto infondata», afferma Guido Porta, presidente di FuoriMuro, la società che gestisce le manovre ferroviarie nel porto di Genova. «Mettere a gara il trasporto passeggeri non significa privatizzarlo. Il servizio è e rimane pubblico, perché è disciplinato dal contratto di servizio».

### Una scelta politica

Il contratto di servizio ligure, scritto nel 2009, fissa in 150 milioni di euro il costo complessivo annuo del traffico passeggeri mettendolo per il 40% a carico di Trenitalia, che lo copre con la vendita dei biglietti, e per il restante 60% a carico della Regione, che trasferisce ogni anno a Trenitalia circa 70 milioni. Il nodo di Genova, con i suoi 25 mila passeggeri al giorno, si sostiene da solo, attraverso la vendita dei biglietti. I trasferimenti regionali servono a mantenere in vita i treni sulle linee meno frequentate, come la Genova-Ovada-Acqui o la Ventimiglia-Savona. La scelta di tagliare le linee meno redditizie è indipendente da chi gestisce il servizio, e compete alla Regione. Se i treni sono troppo pochi, la responsabile è lei.

Ora il governo vuole privatizzare le Ferrovie dello Stato. A novembre il consiglio dei ministri ha approvato un decreto per cedere ai privati il 40% del gruppo, mentre il restante 60% rimarrà al ministero dell'Economia.

### L'incubo inglese

Lo spettro che incombe sulla privatizzazione delle ferrovie italiane è quello dell'Inghilterra dove, come ricorda il senatore genovese Maurizio Rossi, «vennero abbandonate quasi totalmente le tratte non reddi-

tizie creando un totale abbandono di diverse zone del Paese. La soluzione parziale è stata applicata solo molto di recente e consiste in una tassa richiesta ai soggetti concessionari che viene reinvestita nelle tratte di minore interesse economico».

Per non ripetere l'errore commesso nel Regno Unito che prima, negli anni Novanta, ha privatizzato tutto, rete compresa, salvo poi rinazionalizzare quest'ultima a inizio anni Duemila dopo i risultati disastrosi, la proprietà dei binari italiani rimarrà statale. La loro gestione, invece, continuerà a far capo ad Rfi, e dunque al gruppo Ferrovie e ai suoi futuri azionisti. «Un errore», è il giudizio di Giancarlo Laguzzi, presidente di Fercargo, associazione di imprese ferroviarie del settore merci, ed ex direttore del trasporto regionale ligure di Trenitalia. «È necessaria l'indipendenza societaria di chi gestisce l'infrastruttura rispetto a chi gestisce i servizi». Altrimenti il personale delle stazioni, dipendente di Rfi, vivrebbe un continuo conflitto d'interessi: quando per un ritardo due treni convergono alla stessa ora su uno stesso binario, dovendo decidere a quale dei due dare la precedenza, il capostazione favorirebbe il suo, di Trenitalia, non quello di un ipotetico concorrente.

## Gare ad ostacoli

Gli alti ricavi di Trenitalia in Liguria sono anche dovuti, è logico supporre, alla non altissima qualità dell'offerta: vecchio materiale rotabile, offerta insufficiente, treni spesso affollati. Le gare dovrebbero servire a migliorare la qualità del servizio, ma l'unica gara locale che sia riuscita a produrre un po' di vera concorrenza è quella della provincia autonoma di Bolzano. Le altre o hanno avuto come unico partecipante l'attuale monopolista, vedi il caso Emilia-Romagna, dove Trenitalia ha vinto in cordata con una società pubblica locale, Tper, oppure, come accaduto in Liguria ai tempi della prima giunta Burlando, sono morte sul nascere per i troppi ostacoli. Uno degli scogli più difficili da superare è la manutenzione: la Liguria ha un unico impianto per la manutenzione dei treni, a Savona. I treni della Genova-Milano fanno manutenzione nell'impianto di Alessandria. Questo finché Trenitalia continuerà a gestire il servizio in entrambe le regioni. Se domani non fosse più così, e in

Liguria ci fosse un nuovo gestore, i suoi treni continuerebbero a fare manutenzione nell'impianto alessandrino di Trenitalia? Verosimilmente no, andrebbero tutti a Savona. Sempre che Trenitalia, proprietaria dell'impianto di Savona, sia d'accordo. Un altro problema riguarda i biglietti: un viaggiatore che da Torino parte per Camogli, oggi compra alla biglietteria di Torino (più della metà dei viaggiatori italiani continua a preferire il biglietto di carta su quello elettronico) due biglietti, uno da Torino a Genova, l'altro da Genova a Camogli. Domani potrebbe essere costretto ad accontentarsi del primo, e a comprare il secondo soltanto una volta arrivato a Genova correndo in biglietteria e rischiando di perdere la coincidenza. Sono due problemi superabili, ma servono regole chiare: come l'obbligo da parte di Trenitalia di vendere o affittare l'impianto di manutenzione a chi le subentra, e di erogare per conto terzi, trattenendo una percentuale dell'incasso, il biglietto.

## La clausola sociale

Liberalizzare significa, sostiene nell'intervista qui a fianco Emanuele Vender, fare di più con meno. Oggi il servizio regionale di Trenitalia dà lavoro in Liguria a circa 800 persone che in caso di affidamento del servizio a un altro gestore migrerebbero in blocco verso il nuovo datore di lavoro. Si chiama clausola sociale: la ditta che si aggiudica l'appalto s'impegna ad assumere il personale del precedente gestore. Ma non necessariamente con lo stesso orario di lavoro. Vender lo dice molto diplomaticamente: «Senza le informazioni che saranno messe a disposizione con il bando, è impossibile aprire quanto alta sia la produttività attuale». Traduzione: se la produttività è bassa, l'alzeremo. Se i politici vogliono tenersi stretti i voti dei sindacalisti, dei lavoratori di Trenitalia e anche dei suoi fornitori, che hanno tutto l'interesse a trattare con un monopolista dalle spalle larghe, rinunceranno alla gara. Senza gara la politica vive molto più comoda.

margiocco@ilsecoloxix.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

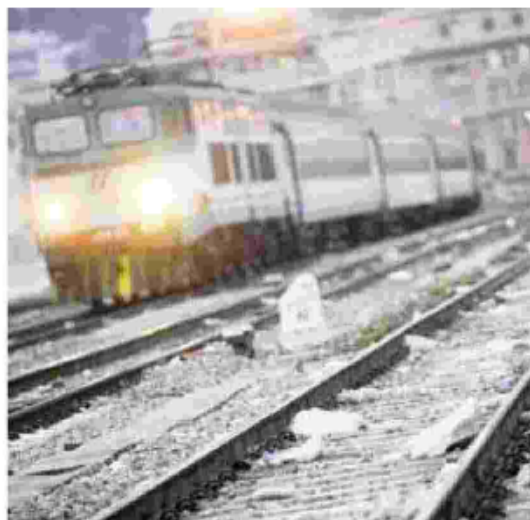


## NIENTE PAURA

«Mettere a gara il trasporto non significa privatizzarlo. Il servizio è pubblico»

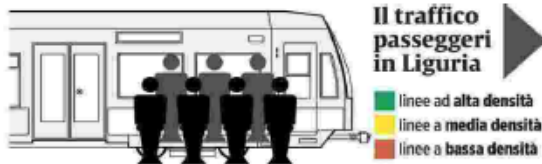
## CONFLITTI D'INTERESSE

«È necessaria l'indipendenza societaria di chi gestisce l'infrastruttura»



Un treno in transito alla stazione di Brignole

BALOSTRO



## Le linee pendolari più frequentate in Italia

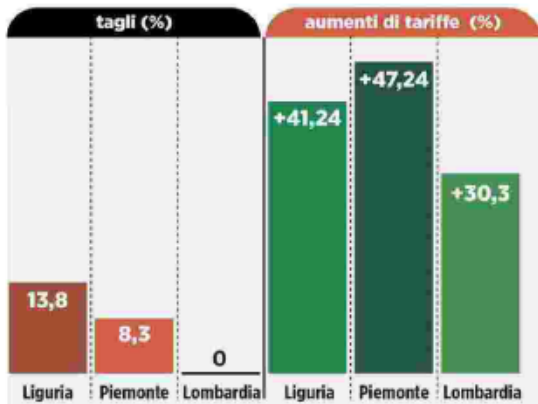
Tratto ferroviario	Numero di passeggeri al giorno
<b>a</b> Ostia-Roma	100.000
<b>b</b> Viterbo-Roma	75.000
<b>c</b> Lodi-Milano	60.000
<b>d</b> Torregaveta-Napoli	56.000
<b>e</b> Tirano-Milano	55.000
<b>f</b> Aversa-Napoli	48.000
<b>g</b> Como-Milano	45.000
<b>h</b> Vercelli-Milano	38.000
<b>i</b> Padova-Venezia Mestre	30.000
<b>l</b> Gallarate-Milano	30.000
<b>m</b> Voltri-Nervi	25.000

## L'età media del materiale rotabile: regioni a confronto

regione	età media del materiale rotabile	treni con più di 20 anni	numero treni
Abruzzo	28	85%	95
Puglia	23	64%	144
Sicilia	22,5	44%	148
Liguria	19,5	42%	68
Campania	17	78%	431
Bolzano	12	0%	95

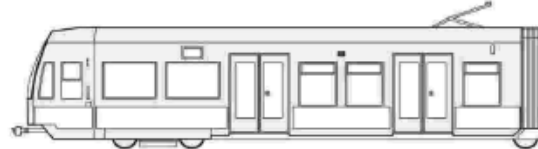


## I tagli al servizio e gli aumenti delle tariffe negli ultimi cinque anni nel Nord Ovest



## I ricavi a chilometro

Ricavo treno-chilometro  
(ad ogni chilometro percorso da ogni treno)



## Gli investimenti in infrastrutture, regione per regione

Periodo: 2003-2013

regione	investimenti in milioni di euro		
	ferrovie	strade	TOTALE
Campania	2.800*	1.645	4.445
Veneto	76,5	932	1.008,5
Lazio	55	753	808
Lombardia	311	470	781
Toscana	79	697	776
Bolzano	163	432	595
Emilia-Romagna	140	404	544
Trento	164	306	470
Piemonte	258	210	468
Sicilia	17	345	362
Friuli Venezia Giulia	19	300	319
Umbria	47,4	199	246,4
Sardegna	8,5	111	119,5
Abruzzo	0	1,5	105
Marche	15,5	88	103,5
Valle d'Aosta	47,4	39	86,4
Basilicata	22	39	61
<b>LIGURIA</b>	<b>3</b>	<b>46</b>	<b>49</b>
Puglia	20	6	26
Calabria	11	6	17
Molise	0	14	14

\*metropolitana compresa

