

L'apertura del mercato ferroviario

Ferrovie, l'Emilia apre il valzer delle gare regionali

Giorgio Santilli
ROMA

Sarà in Emilia-Romagna il primo test della nuova stagione di liberalizzazioni nel trasporto ferroviario regionale. A marzo arriverà il bando per la gara che comincerà a ridisegnare i caratteri del trasporto pendolari in Italia. Sarà una gara «a doppio oggetto» che metterà in palio contemporaneamente l'affidamento del servizio e la partecipazione nel capitale della società regionale. Nel 2014, al termine del contratto con Trenitalia, toccherà alla Lombardia mettere in gara il servizio ferroviario regionale. Dal Pirellone sono arrivati segnali inequivocabili di voler procedere con l'apertura del mercato, anche se la Regione divide con Trenitalia il capitale di Trenord, la società nata dalla fusione di ferrovie Nord Milano e il dipartimento regionale di Trenitalia per gestire l'intera rete ferroviaria regionale.

La gara emiliana aprirà il giro di valzer del mercato ferroviario regionale come ridisegnato dal decreto sulle liberalizzazioni all'esame del Senato. Non-

stante qualche ritocco parlamentare che sembra andare nel-

TRENORD SI CANDIDA

Biesuz, l'ad della società nata dall'alleanza Trenitalia-Nord Milano: strategia di espansione in tutto il Nord

la direzione di un leggero ridimensionamento, il principio dell'obbligo di gara per l'affidamento dei servizi pendolari sembra ormai essere passato soprattutto fra gli operatori. Tutti danno per scontato che il mercato sarà aperto.

Gli operatori privati, con in prima fila la Ntv di Montezemolo e Della Valle, hanno già detto che sono pronti a partecipare all'apertura dei mercati regionali se ci sarà una vera concorrenza in gara. Anche dalle grandi imprese ferroviarie europee, a partire da francesi e tedeschi, l'interesse per il mercato italiano è molto forte (ma qui vige il paletto della reciprocità, senza il quale non sarà possibile am-

mettere quelle società alle gare). La prima novità arriva, però, proprio dal settore pubblico. Trenord fa infatti sapere che è pronta a partecipare alla gara all'interno di una strategia di espansione sull'intera area padana. «La nostra idea di crescita prioritaria - dice l'amministratore delegato della società, Giuseppe Biesuz - si muove lungo l'asse che va da Torino a Venezia passando per Bologna». Biesuz è stato nei giorni scorsi alle Fs per parlare della questione con l'amministratore delegato di Fs, Mauro Moretti, incassando la disponibilità a prendere in considerazione la strategia di una partecipazione di Trenitalia alla gara emiliana attraverso Trenord.

Il settore presenta in Italia caratteristiche che sono state messe in fila da un recente studio di Axteria proprio per Trenord. A fronte di un sistema di trasporto su gomma estremamente frammentato, il settore del trasporto ferroviario regionale presenta ricavi da traffico inferiori del 50% rispetto alla Francia e del 30% rispetto alla Germania so-

prattutto per il livello comparativamente inferiore delle tariffe. Addirittura sono un terzo degli incassi nel Regno Unito.

Anche i corrispettivi provenienti dal settore pubblico (Regioni soprattutto) sono inferiori rispetto a quelli di Germania e Francia in un range che oscilla fra il 20 e il 30%. Sono superiori, invece, rispetto al Regno Unito. «A parità di politiche - commenta una nota - potrà essere facile per i big player degli altri Paesi fare dumping sulle gare italiane». E questo è un primo rischio dell'apertura del mercato.

Il secondo è che il livello ancora basso di tariffe e di contributi, oltre al trasferimento di oneri impropri come gli oneri del servizio universale, crea confusioni più che le condizioni economiche e regolamentari necessarie per un'ampia partecipazione e l'apertura del mercato. Non dimentichiamo che la prima stagione di gare nel settore ferroviario si è tradotta in un sostanziale fallimento, in cui il cambiamento è stato solo formale, ma le condizioni effettive del settore sono rimaste le stesse.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



NOI E GLI ALTRI Le gare in Europa

GARE PER SERVIZI FERROVIARI ASSEGNATE IN EUROPA

Numero di gare dal 2005 al 2009

