

Treni pendolari senza concorrenza

Tratte regionali escluse dalle gare, i governatori restano legati a Trenitalia

Morena Pivetti

Niente concorrenza sui binari dei treni pendolari, nessuna alternativa al servizio attuale per gli oltre 2 milioni e mezzo di italiani che ogni giorno si spostano via ferrovia per andare al lavoro, a scuola, all'università. E nessuna possibilità di risparmiare soldi pubblici - circa 1,8 miliardi l'anno - grazie alla competizione, o di avere convogli più puntuali e puliti e carrozze nuove. Già quando ha mosso i primi passi in Parlamento, mesi fa, la legge di riforma dei servizi pubblici locali ha volutamente escluso dal mercato e dalle gare il trasporto ferroviario regionale.

A blindare definitivamente il comparto, nella primavera 2009 sono arrivati altri due provvedimenti legislativi: la legge sugli incentivi, che ha obbligato le Regioni a stipulare contratti di servizio della durata di almeno 6 anni, rinnovabili per altri 6 con Trenitalia, e il «collegato» sviluppo che ha reintrodotto - a più di dieci anni dal decreto Burlando del 1997 che prevedeva solo l'appalto pubblico - l'affidamento diretto anche per i treni.

Come i gamberi, mentre in Europa sempre più paesi, da quelli scandinavi alla Gran Bretagna, alla Germania, all'Olanda e al Portogallo, affidavano le gestioni con gara risparmiando fino al 30% sui contributi pubblici e migliorando la qualità per i

pendolari, l'Italia è tornata indietro rispetto al tentativo degli anni '90 di promuovere la competizione nei trasporti. L'operatore nazionale, monopolista sui binari locali, può dormire tra due guanciali. Nessuna gara minaccia l'orizzonte di Trenitalia. Salvo, forse, quella al momento sospesa del Piemonte.

A nulla sono serviti i richiami, quasi ossessivi da un anno a questa parte, del presidente dell'Antitrust, Antonio Catricalà, che ha definito «un *vulnus* forte alla riforma» l'esclusione dei convogli pendolari e ha chiesto di cambiare le norme, a cominciare dalla legge annuale per la concorrenza in via di definizione.

Perché la competizione vera, alla fine, non la vuole nessuno. Non il governo, non maggioranza e opposizione. E neppure le Regioni, che potrebbero scegliere la procedura di evidenza pubblica ma preferiscono continuare nel tran tran conosciuto, o tutt'al più costituire società miste tra le loro aziende regionali e Trenitalia. In questo modo pensano di «contare» di più, di mantenere il controllo come azionisti, e i relativi posti nei consigli d'amministrazione e nella gestione, anziché esercitarlo attraverso la scrittura dei capitolati di gara.

È il caso della Lombardia, la prima ad avere bandito un'asta sul Passante di Milano, vinta da un'Ati composta da Trenitalia,

Le Nord (la Spa di sua proprietà) e l'Atm. Ne aveva progettate altre due ma ha lasciato perdere e cambiato strategia: un anno fa ha costituito una newco tra Le Nord, appunto, e Trenitalia. L'assessore regionale, Raffaele Cattaneo, ha spiegato che conta di ottenere così i miglioramenti che si aspetta, e che i pendolari lombardi pretendono, più in fretta.

In Veneto, dove è stata fatta una gara parziale, pensano di fare lo stesso e anche l'Emilia Romagna, l'unica ad avere affidato tramite asta tutte le tratte regionali, non esclude, quando scadrà il contratto, di imitare la Lombardia. Come il Piemonte che sta scegliendo in queste settimane.

Eppure, i concorrenti non mancano. Nonostante l'Ad di Fs, Mauro Moretti, lamenti che i corrispettivi a chilometro pagati dalle Regioni non siano remunerativi. Di nuovo, basta guardare al Piemonte, dove sono in lizza i due colossi europei del trasporto ferroviario: la francese Veolia e l'inglese, ma ormai molto continentale, Arriva.

«Nulla vieta alle Regioni di bandire le gare», esordisce Marco Piuri, numero uno di Arriva Italia, Spagna e Portogallo. «Non sono obbligatorie - spiega - ma non sono neppure vietate. L'opportunità di dare un servizio migliore, invece di garantire la rendita storica dell'operatore nazionale inefficiente, c'è. Ma bisogna esserne convinti». L'Italia è un mercato ferroviario

interessante, se solo lo si rendesse accessibile: «Parlano i fatti: in Piemonte siamo pronti a fare l'offerta. Non è vero che il contributo pubblico è troppo basso: in Scandinavia guadagniamo con corrispettivi al chilometro tra i 6,5 e i 9 euro. Il bando piemontese mette in palio tra gli 11 e gli 11,50 euro a chilometro».

Con la concorrenza in 12 anni Arriva è passata da zero a 100 milioni di treni/km l'anno (tre volte le percorrenze della Lombardia) nei Paesi Ue dove è presente. «In Europa - conclude Piuri - la concorrenza ha ridotto la spesa pubblica fino al 30% e migliorato le performance dei treni in termini di puntualità, regolarità e pulizia. Chi entra, spesso ridisegna la rete: fa meno treni ma un servizio più efficace. In Galles ci siamo impegnati in 7 anni, tra incremento delle tariffe e aumento dei passeggeri, ad azzerare il contributo pubblico».

«Il rilancio vero del trasporto ferroviario, non solo di alta velocità e lunga percorrenza ma anche di pendolari e merci - questa l'opinione di Giuseppe Sciarrone, l'Ad di Ntv, la società che farà concorrenza a Trenitalia nell'Av - non può prescindere da un'effettiva ed efficace liberalizzazione». Per ora Ntv si concentra sui treni Av ma in futuro «parteciperemo molto volentieri - risponde - anche a gare per i treni regionali o per contratti di servizio su linee a lunga percorrenza finanziate con denaro pubblico».

ITALIA CONTROCORRENTE

In Uk, Germania, Olanda e Portogallo le gestioni private garantiscono risparmi del 30%. L'Antitrust: è un «vulnus» forte alla riforma



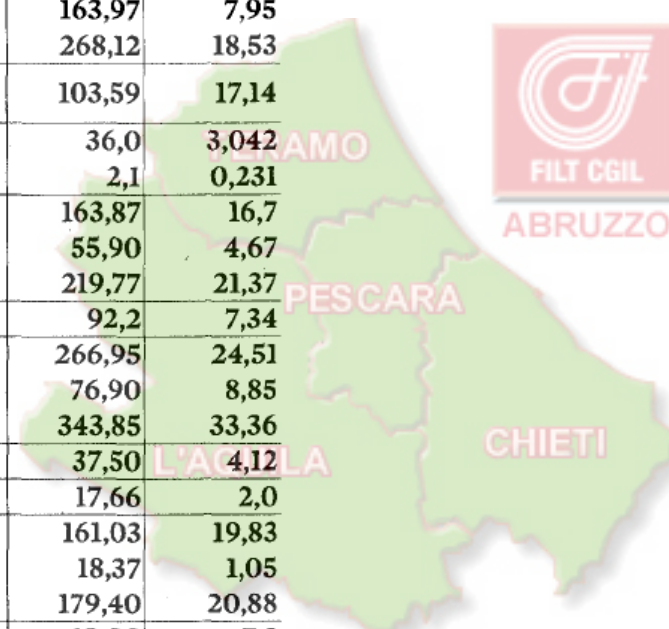
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Vince l'ex monopolista

I CONTRATTI DI SERVIZIO NELLE REGIONI

Dati in milioni di euro

Regione		Importo ultimo CdS	Treni* Km/anno da CdS
ABRUZZO	<i>Trenitalia</i>	57,3	4,3
BASILICATA	<i>Trenitalia</i>	20,50	2,0
	<i>Fal</i>	20,07	0,7
	<i>Totale</i>	40,57	2,7
CALABRIA	<i>Trenitalia</i>	64,0	7,5
	<i>Ferrovie della Calabria</i>	41,6	0
	<i>Totale</i>	105,6	7,5
CAMPANIA	<i>Trenitalia Serv. Reg.</i>	104,15	10,58
	<i>Altri serv. metropolitani</i>	163,97	7,95
	<i>Totale</i>	268,12	18,53
EMILIA R.	<i>Consorzio Trasporti Integrati*</i>	103,59	17,14
FRIULI V.G.	<i>Trenitalia</i>	36,0	3,042
	<i>Ferrovie Udine-Cividale</i>	2,1	0,231
LAZIO	<i>Trenitalia</i>	163,87	16,7
	<i>Met.Ro</i>	55,90	4,67
	<i>Totale</i>	219,77	21,37
LIGURIA	<i>Trenitalia</i>	92,2	7,34
LOMBARDIA	<i>Trenitalia</i>	266,95	24,51
	<i>LeNord</i>	76,90	8,85
	<i>Totale</i>	343,85	33,36
MARCHE	<i>Trenitalia</i>	37,50	4,12
MOLISE	<i>Trenitalia</i>	17,66	2,0
PIEMONTE	<i>Trenitalia</i>	161,03	19,83
	<i>GTT</i>	18,37	1,05
	<i>Totale</i>	179,40	20,88
PUGLIA	<i>Trenitalia</i>	60,00	7,3
	<i>Altre ferrovie locali</i>	163,53	5,3
	<i>Totale</i>	223,53	12,6
SARDEGNA	<i>Trenitalia</i>	36,284	3,70
	<i>FdS</i>	28,453	1,13
	<i>Totale</i>	64,737	4,83
SICILIA	<i>Trenitalia</i>	105,5	10,79
	<i>Circumetnea</i>	16,0	0,76
	<i>Totale</i>	121,5	11,55
TOSCANA	<i>Trenitalia</i>	147,8	22,45
	<i>TFT</i>	4,9	0,78
	<i>Totale</i>	152,7	23,23
TRENTO	<i>Trenitalia</i>	26,85	1,39
BOLZANO	<i>Trenitalia</i>	37,0	3,3
UMBRIA	<i>Trenitalia</i>	27,01	3,6
	<i>FCU</i>	3,93 (+1 per servizi su RFI)	1,34 (+0,18 su rete RFI)
	<i>Totale</i>	31,94	5,12
VALLE D'AOSTA	n.d.	-	1,75



27 luglio - il sole 24 ore - i treni pendolari senza concorrenza. I treni regionali esclusi dalle gare. I governatori restano legati a Trenitalia.doc