

Ferrovie, dieci anni di stop alla concorrenza

Il 23 giugno, il Ddl su "Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia" approda in Aula con i giochi già fatti. Approvato dalla Camera, modificato dal Senato con emendamenti che nel caso di Trenitalia hanno stravolto il senso della liberalizzazione in materia di trasporto ferroviario, il provvedimento è tornato a Montecitorio dove in sede referente della Commissione attività produttive sono stati respinti tutti gli emendamenti che non fossero del Governo. Il Popolo della Libertà ha deciso in modo compatto di darla vinta a Mauro Moretti il capo azienda di Trenitalia che senza preoccuparsi di migliorare i servizi, ha un unico tarlo: fare cassa, a spese dello Stato, delle Regioni, degli utenti. A parte la palese necessità di ricapitalizzare Trenitalia fino a 3 miliardi di euro perché diversamente l'Alta velocità resterebbe una incompiuta, a MF Dow Jones Newswires, Moretti ha dichiarato: «Dai contratti di servizio che stipuleremo certamente entro la prima settimana di luglio con almeno il 90% delle Regioni incasseremo 2 miliardi di euro, cui si aggiungono i finanziamenti dello Stato (500 milioni di euro secondo Finanziaria per il trasporto locale), ed entro luglio le Ferrovie dello Stato avranno circa 2,5 miliardi di euro necessari al lancio delle gare per i treni destinati al trasporto regionale». Dopo il raddoppio dei tempi contrattuali per avere certezze sullo scaglionamento delle entrate, anche il blitz che impedisce a qualsiasi azienda seria di rischiare nel concorrere in Italia per i contratti di servizio ferroviari, è cosa fatta. Altri tempi quando il "parlamentare tipo" quello espresso con le preferenze dell'elettorato tornava nel suo collegio con un risultato spuntato a Roma a favore del suo collegio. A bloccare la liberalizzazione indispensabile per migliorare la qualità della mobilità del Paese oggi sono i liberisti di Berlusconi. A nulla è servito che Federico Testa (Pd) osservasse in Commissione che l'articolo 61 (parte dell'emendamento Cursi del Pdl) rappresenta un significativo passo indietro in materia di trasporto pubblico locale, in quanto rende possibile il prolungamento fino al 2019 dei termini previsti per gli affidamenti in house. Né ha sortito effetti l'osservazione che questa impostazione contrasta anche con l'articolo 23-bis del decreto-legge n. 112 del 2008 varato per abolire la discrasia fra modalità in house e affidamenti diretti. In Commissione il relatore ha continuato per la strada già decisa dalla maggioranza, bocciando gli emendamenti che non riusciva a far ritirare, come è successo con quello di Misiti (Idv) e della Golfo (Pdl). Un altro tentativo è venuto da Gianluca Benamati (Pd), altro esponente del nord che rispetto al testo introdotto al Senato da Cursi ha parlato di «un'ulteriore battuta di arresto nel processo delle liberalizzazioni, perché così si favoriscono gli appalti sotto soglia». Ha poi aggiunto che «il differimento dal 2010 al 2019 per il passaggio dall'affidamento diretto alla gara, manterrà a lungo pratiche di concorrenza sleale», ma il relatore ha continuato ad ignorare la necessità di aprire un dibattito. È il Pdl dunque che pretende altri nove anni di "libertà" prima di applicare negli appalti ferroviari la trasparenza in uso in Europa dal 1992. Sono questi i guasti di una legge elettorale che non risponde alla gente, ma ai partiti. Chissà cosa racconteranno Fitto e Viespoli al Coordinamento delle ferrovie meridionali nato nel maggio scorso a Bari riunendo in un pool operativo le Ferrovie Bari Nord, Ente Autonomo Volturno, holding dei Trasporti della Regione Campania, la Circumvesuviana, la MetroCampania Nordest, le Ferrovie della Calabria, le Ferrovie Appulo-Lucane, le Ferrovie Sud Est, decise ad opporsi all'egemonia di Trenitalia per autonomizzare formazione, manutenzione, investimenti e trasporto merci nelle regioni meridionali. Con i contratti di servizio ultradecennali e le condizioni vessatorie per la concorrenza che il Parlamento approverà in questa settimana senza ulteriori dibattiti ci sono pochi progetti da poter fare, tanto che Moretti già prima di firmare ed incassare racconta come spenderà gli euro piovuti dal cielo delle Regioni. Insomma chi spiegherà ai meridionali che il Parlamento, infischiosene delle condizioni in cui continuano a viaggiare i cittadini meridionali e le merci delle imprese che non riescono a sostenere da sole i costi dell'autotrasporto, tutela dalla concorrenza europea un'azienda come Fs che senza i soldi dello Stato, o

delle Regioni, non sta in piedi. Il disastro economico sul quale siede Moretti è noto a tutti, ed anche a lui che dichiara (Teleborsa, 19 gennaio 2009) «le gare per i nuovi treni Alta Velocità potranno partire solo a luglio, dopo la ricapitalizzazione di Trenitalia che non potrà essere inferiore a 3 miliardi di euro». Infatti sappiamo bene che per ora le "freccette rosse" sono solo Etr riverniciati e riallestiti da Giugiaro, mentre i veri treni dell'Av devono ancora arrivare. Ma il 23 o giù di lì l'Aula della Camera sigillerà "il sacco" che abbandona a se stessa la mobilità delle popolazioni italiane e soprattutto di quelle meridionali più indigenti. Affinché sia fatta giustizia, una speranza però resta: che l'Antitrust insista nel considerare il sistema adottato dalle Regioni nell'accettare, senza gara, i contratti di servizio con Trenitalia una violazione della libera concorrenza. Considerato poi che né Governo e né Parlamento hanno valutato a dovere l'indicazione del Presidente Catricalà sulla necessità di separare Trenitalia da Rfi, né tanto meno hanno accolto il suggerimento di mandare a gara il sostegno pubblico che lo Stato continua a devolvere per il servizio universale, c'è da sperare che l'Autorità per il libero mercato apra una procedura in sede europea. E chissà, magari una petizione popolare interregionale da organizzare fra tutte le regioni meridionali, Sicilia, Calabria, Basilicata, Campania, Puglia qualche efficace sostegno alla causa potrebbe anche darlo.

