

Quello che serve per una sana concorrenza di Oscar Giannino

UN'AUTORITÀ che vigili sulla concorrenza ferroviaria, e l'allontanamento da Ferrovie dello Stato dell'amministratore delegato, Moretti, accusato di "entrare a gamba tesa" contro la nascente concorrenza. Queste le richieste avanzate ieri da NTV, la società guidata da Luca di Montezemolo che si sta preparando dal settembre 2011 alla concorrenza con Trenitalia sul segmento commerciale più remunerativo, l'Alta Velocità. Da mesi i toni si riscaldavano, ora è polemica aperta.

Chi ha ragione? Distinguiamo due piani. Su quello della concorrenza, è vero che la dipendenza della rete infrastrutturale RFI dalla stessa holding pubblica Fs, che controlla anche Trenitalia che sui binari offre e gestisce il servizio, è un classico conflitto d'interessi. Dunque un'autorità vigilante terza offrirebbe maggiori garanzie, per un'assegnazione equa delle tracce tra l'ex monopolista e il neoconcorrente NTV sugli stessi binari come delle stazioni centrali o secondarie su cui fare servizio, come ancora degli impianti di rimessaggio e manutenzione collegati alla rete che servono a NTV e ai suoi treni

Ma due osservazioni si impongono: è l'impostazione seguita da Regno Unito e Svezia, i due paesi europei più liberalizzati nelle ferrovie, ma non è quella tedesca e francese. Cioè dei due paesi i cui gruppi ferroviari pubblici hanno avviato una vera e propria spartizione delle tracce ferroviarie più remunerative che iniziano ad aprirsi alla concorrenza in centro Europa e in quella dell'Est. Per dirne una: i francesi di SNCF sono l'unico socio industriale "del mestiere" nella compagine societaria NTV, e mentre Trenitalia apre loro la rete italiana, Parigi continua ad alzare ostacoli a Trenitalia sulla tratta Lione-Parigi. La seconda osservazione è che non è Moretti - che ha molto migliorato i conti di Fs - ma sono i governi italiani sia di sinistra sia di destra, ad aver nel tempo più volte respinto a richiesta avanzata da Moretti di separare del tutto dai servizi commerciali aperti alla concorrenza il servizio universale, sul cui costo e sul cui contributo pubblico di Stato e Regioni tante polemiche sono ricorrenti.

In conclusione, è difficile immaginare che la politica introduca oggi una separazione netta tra servizio e infrastruttura ferroviaria che ha sempre respinto, e una nuova Autorità. Tanto più mentre francesi e tedeschi si dividono l'Europa. Sta ai concorrenti, Trenitalia e NTV, capire che la via migliore per introdurre una concorrenza che faccia bene a entrambi e al Paese è quella della ricerca paziente di intese equilibrate, non certo la via giudiziaria.