

Trasporto ferroviario e liberalizzazioni - Quel mercato ferroviario che non c'è. Mentre Passera lancia l'Authority sui trasporti, al Nord parte un timido risiko delle aziende del settore

Così le tariffe aumenteranno senza l'argine della concorrenza. Le tariffe del trasporto pubblico locale in Italia, lentamente ma inesorabilmente, raddoppieranno. E la liberalizzazione, che potrebbe ammortizzare o contenere questo fenomeno, è ancora tutta da fare. Sono le due conclusioni cui si arriva leggendo la ricerca (finora inedita) affidata da Trenord (la joint venture lombarda tra Trenitalia e le Ferrovie Nord per gestire il traffico locale nella regione) alla società di consulenza strategica Axteria. In sostanza: il mercato del trasporto pubblico locale è un non-mercato. Presidiato da un monopolista inscalfibile, Trenitalia, contornato da 106 aziende e aziendine di trasporto pubblico locale, il 90 per cento delle quali prive del benché minimo barlume di autosufficienza economica, tenute in vita da contributi pubblici in diminuzione. Aziendine costose e inefficienti. Neanche carrozzoni: carrozzine. L'ultima gara pubblica svolta in Italia nel campo del trasporto ferroviario (ad esempio) non è stata molto agguerrita: per gestire la bretella S5 tra Treviglio e Varese si è presentato un unico concorrente, un'«Ati» (Associazione temporanea d'impresa) che univa le Ferrovie Nord, Trenitalia e l'Atm. Guarda caso, ha vinto. È questo il mercato ferroviario che l'Authority dei Trasporti, prossima ad essere costituita secondo l'annuncio fatto l'altro giorno dal ministro Corrado Passera, dovrà regolamentare? In un quadro del genere le aziende non stanno in piedi e non investono. Se è così, c'è poco da stare allegri: un regolatore senza soggetti regolati. Ma qualcosa sta cambiando. Piano piano, a velocità di accelerato, ma sta cambiando. E in fondo, per iniziativa di Trenitalia, che si trova contemporaneamente nella necessità e nell'opportunità di concentrarsi sulla velocità ed è ben lieta di alleggerirsi della rogna del trasporto locale, quello sovraccarico di pendolari. Tutto è cominciato con la nascita di Trenord, dal maggio scorso un'unica società, controllata al 50% dalle Ferrovie Nord Milano e al 50% da Trenitalia, che gestisce tutto il traffico locale in Lombardia ed è amministrata da Giuseppe Biesuz. Ora le Nord vorrebbero fondersi con l'Atm, malconcia ma gloriosa azienda milanese dei trasporti urbani: idea che piaceva a Letizia Moratti e, quindi, piace meno a Giuliano Pisapia. Intanto a Bologna le due aziende di trasporti locali, la Fer (Ferrovie Emilia Romagna) e la Atc di Bologna e Ravenna, hanno deliberato di fondersi. La Fer è una cosa seria, al terzo posto per rete gestita dopo Trenitalia e Trenord. Maggioranza della Regione, altri soci sono la municipalizzata di Reggio Emilia (Act) e le provincie di Bologna, Ferrara, Mantova, Modena, Parma, Ravenna, Reggio Emilia e Rimini. Ed è appunto la Regione che sta tenendo la regia di tutto, consapevole del rischio-tariffe che incombe all'orizzonte. Ma anche in Abruzzo qualcosa si muove: Trenitalia potrebbe «scindere» la sua rete locale e fonderla con quella della Ferrovia Adriatico Sangritana (Abruzzo), comunemente detta «Sangritana», che possiede sia treni che bus. Anche qui il movente è il rischio-tagli e il bisogno di introiti. Oggi le tariffe italiane locali sono di circa 11 centesimi per passeggero a chilometro, contro una media europea di 22-23. Per questo il rincaro è inevitabile: con simili livelli tariffari, i pur pingui trasferimenti pubblici non bastano più. E questi trasferimenti diminuiranno. Peraltro, nascendo nuovi soggetti di una certa forza, la concorrenza dovrebbe poi frenare gli aumenti: per esempio in Germania, dove pure il monopolista pubblico è potente ma meno che da noi, tra il 2005 e il 2009 sono state fatte 55 gare per assegnare tratte di servizi ferroviari, di cui solo 27 vinte dall'operatore dominante. Tra i requisiti per vincere le gare c'è la qualità e autofinanziabilità degli investimenti sulla rete e la competitività dei prezzi per i passeggeri. In Italia nello stesso periodo sono state fatte soltanto tre gare, tutte e tre vinte da consorzi con dentro il gruppo Fs: ma è ovvio che sia così, visto la concorrenza ancora inesistente.