

Trasporto locale e liberalizzazioni - Ferrovie dello Stato Italiane in gara anche per i bus urbani

Le Ferrovie dello Stato Italiane si accingono a gareggiare per la gestione dei bus urbani.

“Parteciperemo alla gara per il trasporto urbano di Firenze, noi saremo alla gara per l'Ataf con l'obiettivo di vincerla”. E' l'ultima mossa di Mauro Moretti, amministratore delegato di FSI, che in un'intervista rilasciata al Sole24ore, ha anticipato l'intenzione per l'azienda ferroviaria di stato, di partecipare alle gare per l'affidamento del trasporto pubblico fiorentino e, successivamente quella di Torino per la Gtt.

“La competizione - spiega Moretti nell'intervista - si fa sul mercato europeo e in questa chiave non ha alcun senso consentire ai nostri concorrenti francesi di SnCF e tedeschi di Db di entrare nel nostro mercato, mantenendo intatto il loro. Per il Paese questo significa perdere nel giro di dieci anni non solo le grandi imprese di servizi, ma anche le filiere industriali collegate” Una posizione che per Moretti è “priva di ideologia, che riflette il bilancio di quanto accaduto negli ultimi venti anni”.

Per Moretti serve investire nel trasporto su ferro nelle aree urbane “più treni, un concetto elementare, credo. Eppure, noi stiamo andando esattamente in controtendenza, se facciamo eccezione per alcuni casi limitati, come Lombardia, Emilia Romagna e Toscana. Tutte le Regioni stanno tagliando i servizi e i fondi, chi il 5%, chi il 10%, chi oltre il 20%”. Dati che preoccupano soprattutto perché, come illustra Moretti siamo “in controtendenza rispetto all'Europa la politica di sussidi alla gomma: il contributo al treno è mediamente di 10,8 centesimi senza ammortamenti per passeggero-chilometro contro i 17,2 della gomma e gli oltre 20 che ricevono in Germania e Francia i nostri competitor. Aggiungiamo che i fondi per acquistare servizi sono scesi dai 1.800 milioni di due anni fa ai 1.600 dello scorso anno a 1.200 quest'anno. Si rischia di fare gare senza fondi sufficienti”.

Tagli ai servizi e necessità di garantire servizi, per l'AD di FSI “Le Regioni devono razionalizzare altre spese e decidere di fare una politica per il trasporto ferroviario. È vero, in genere i tagli ai servizi sono lineari. Ma ci sono anche esperimenti coraggiosi, come in Piemonte, dove la Regione ha iniziato a vedere quanto costa ogni passeggero e ha scelto di tagliare i servizi con domanda scarsa, concentrando le risorse su quelli con maggiore domanda. Una politica di concentrazione, che, a parità di risorse, favorisce i pendolari”.

Quindi una partecipazione alle gare per i trasporti regionali ed urbani dettata principalmente dal desiderio di non far passare a società estere, “in un momento in cui la competizione è europea contro SnCF e Db” il controllo delle principali realtà di mobilità locale. “Trenord in fondo è la seconda impresa italiana e questa articolazione potrà aiutarci anche nel processo di internazionalizzazione - spiega Moretti - Abbiamo già un consorzio con le ferrovie emiliane e credo che dove esistono esperienze regionali sia giusto farle crescere. Questo non risponde solo a un calcolo, ma anche a una strategia. Articoliamo le nostre risorse e facciamo germogliare nuove realtà imprenditoriali anche per coprire una carenza di imprese grandi”.

Per concludere una riflessione anche sulla concorrenza a livello nazionale, attualmente sui servizi ad Alta Velocità offerti da NTV, che per Moretti al momento non hanno comportato “un sensibile impatto sul nostro mercato, ma probabilmente arriverà quando la flotta di NTV sarà più consistente” e sulla futura autorità nazionale sui trasporti, che “non dovrebbe agire per depotenziare l'unica impresa nazionale di trasporti in grado di competere con gruppi 3-4 volte più grandi come SnCF e Db” ma “che colmi un vuoto oggi esistente”.