

SABATO, 16 NOVEMBRE 2013*Pagina 7 - Attualità*

di Ilaria Bonuccelli Signori, in carrozza. Ma non si cambia. La Regione si butta sulla gara da oltre 2 miliardi per trovare un gestore del servizio ferroviario locale. Magari diverso da Trenitalia che l'anno scorso ha soppresso 4.471 convogli e, a ogni cambio d'orario, minaccia o cancella Intercity e collegamenti nazionali low cost. Quanto a riuscirci è un'altra cosa. Perché in Italia la liberalizzazione è rimasta a mezzo. Basta pensare che nel 2008 lo Stato ha autorizzato per decreto la spesa di 480 milioni l'anno per tre anni «al fine della stipula dei contratti di servizio dello Stato e delle Regioni con Trenitalia». Posizione dominante. Contro la liberalizzazione dimezzata si scaglia da settimane il presidente della Regione, Enrico Rossi. Ntv - la società di Montezemolo, unico concorrente di Trenitalia sull'Alta velocità - è andata oltre: a febbraio ha presentato un reclamo all'Autorità di vigilanza sulla concorrenza contro il gruppo Ferrovie dello Stato per «abuso di posizione dominante». E l'Antitrust deve aver riscontrato qualche fondatezza nei rilievi, se a maggio ha aperto una procedura non ancora conclusa. Sconti sull'Alta Velocità. Un risultato, comunque, c'è già stato: Rfi - società del gruppo Ferrovie - ha abbassato il canone di accesso alla rete. Un 15% in meno per consentire l'uso dei binari: in 4 giorni il ministero dei Trasporti ha emanato il decreto che dal 10 settembre alleggerisce sì i conti di Ntv di 15 milioni l'anno (sui 120 pagati a Rfi) ma anche quelli di Trenitalia di 50 milioni, visto che la società delle Ferrovie usa le tratte dell'Alta Velocità assai più di Montezemolo. Anche in orari - dalle 7 alle 8 - all'inizio non aperte alla concorrenza, secondo la segnalazione all'Antitrust di Ntv. Poco soddisfatta del ribasso. Penali milionarie. Ancora meno, però, lo sconto piace al governatore Rossi. Soprattutto se lo paragona ai tagli che Trenitalia continua a minacciare. E alla qualità del servizio regionale che nel 2012 è costata a Trenitalia 1,4 milioni di penali «per mancato raggiungimento degli standard di produzione (puntualità, composizione, soppressioni) e qualitativi (climatizzazione, informatizzazione)». Le multe sono quasi raddoppiate rispetto al 2011. Una buona ragione per insistere sulla gara. La gara (quasi) impossibile. Semplice più a dirsi che a farsi. Quando nel 2000 lo Stato trasferisce a Ferrovie convogli e binari nazionali si dimentica (solo una svista? Difficile crederlo) di prevedere una norma: obbligare la società a mettere i treni a disposizione di eventuali nuovi gestori del servizio, dietro pagamento di un canone. Con le reti, lo Stato lo ha fatto. Rfi deve far circolare sui binari anche i gestori che non appartengono al gruppo Ferrovie: Ntv, ad esempio, sulle tratte dell'Alta Velocità. Una quarantina di altre società per il trasporto merci. E per questo si fa pagare un canone. Ma non c'è norma analoga per l'affitto dei treni. Perciò è difficile bandire le gare regionali. E trovare partecipanti. L'Emilia Romagna già nel 2007 ci ha tentato: due le manifestazioni di interesse, una sola la proposta. Quella di Trenitalia consorziata con la società regionale del trasporto ferroviario. Ora l'Emilia ci riprova per affidare la gestione per minimo 15 anni (invece di tre). E dà la possibilità al gestore di iniziare il trasporto nel 2016, a 30 mesi dall'aggiudicazione, in modo da garantirgli tempo per fornire i treni nuovi. Un modo rinnovare la "flotta" senza restare legati a Trenitalia. Il caso toscano. Come vorrebbe fare la Toscana. Sul trasporto pubblico su gomma sembra esserci riuscita. Per mettere in piedi la gara unica regionale ha ordinato a tutti i Comuni (proprietari dei bus) di garantire a chiunque vinca il servizio di poter utilizzare il parco mezzi disponibile. Così conta di poter attirare più offerte. Sul fronte del trasporto ferroviario resta un'incognita. I numeri lo indicano. Quando nel 2009 la Regione affida il trasporto a Trenitalia, la legge 33 prevede che il contratto da 237 milioni (più Iva) duri 6 anni, con proroga di altri 6. Argomento chiuso. Poi, però, scoppia la rivolta per far restare l'acqua "bene comune". Spira un'aria nuova che investe anche il trasporto ferroviario. Infatti, nel 2012 la Corte costituzionale cancella due norme in un colpo solo: quella che annulla gli effetti del referendum sull'acqua e quella sul rinnovo automatico (per 6 anni) dell'appalto del trasporto ferroviario locale. Gli ostacoli alla gara. Così la Toscana si mette a lavorare alla gara. Ma capisce che sarà difficile trovare una società (come Trenitalia) con una "flotta" di 150-160 convogli pronti. A 10 milioni a treno, quante società in Europa hanno un parco rotabile disponibile da 1 miliardo e

mezzo? Difficile rispondere. È chiaro, però, che Trenitalia parta da una posizione privilegiata. Alla quale non intende rinunciare: non vuole mettere a disposizione i propri beni di altri gestori. E non c'è legge che la obblighi. Ministero batti un colpo. E allora? Una soluzione ancora non esiste. Al nuovo gestore, potrebbero bastare 100 treni. L'attuale contratto di servizio prevede che erediti (pagando) da Trenitalia le carrozze acquistate dal 2009, mentre la Regione si accolla l'ammortamento residuo. Resterebbe, però, sempre il problema delle officine. Perciò Firenze interpella il ministro delle Finanze, proprietario delle Ferrovie (detiene il 100% della holding). Vuole lumi alla vigilia di una gara da 2,250 miliardi se l'affidamento durerà 9 anni, come ipotizzato. E cioè se ci fosse la possibilità concreta di trovare società interessate oltre a Trenitalia. Altrimenti, il periodo potrebbe essere ridotto. In attesa di una legge vera sulle liberalizzazioni.