

FERROVIE

Ecco come liberalizzare con successo in tre mosse - A.Giuricin - Il Sussidiario.net - 9-09-09

L'Italia si è spesso trovata a rincorrere gli esempi stranieri; questo accade anche nel trasporto ferroviario, dove l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti, ha spesso indicato il modello francese come quello vincente.

Certamente per molti anni il TGV (Train à Grand Vitesse) è stato un vanto per la Francia e il trasporto ferroviario francese è stato preso ad esempio. Per analizzare a fondo l'esempio francese, troppo spesso, ci è dimenticati di ricordare che il sistema francese ha un costo enorme per i contribuenti francesi, in quanto esso costa più di 11 miliardi di euro l'anno (contro i 3 miliardi di quello inglese). I diversi governi transalpini hanno inoltre focalizzato la loro attenzione solo sul trasporto passeggeri, ed in effetti si è registrato un buon aumento del numero di clienti nell'ultimo decennio. L'alta velocità francese è caratterizzata infatti dall'impossibilità per i treni merci di viaggiare sulla nuova rete e questo è uno dei motivi per i quali la costruzione della rete è costata meno in Francia rispetto all'Italia.

Negli ultimi anni tuttavia SNCF, che è la società ferroviaria monopolista che controlla rete e treni, sempre più viene vista dai cittadini francesi come un enorme carrozzone pubblico, con oltre 200 mila dipendenti, i quali godono di importanti benefici anche a fini pensionistici. Lo scorso mercoledì 26 agosto è stato reso pubblico il conto economico del primo semestre 2009 di SNCF, che ha evidenziato una perdita netta di quasi 500 milioni di euro. Il risultato è dovuto in gran parte al pessimo andamento del settore merci, l'unico liberalizzato anche in Francia, grazie all'imposizione dell'apertura voluta dalla Commissione europea. La Francia infatti rimane il Paese nel quale il trasporto ferroviario conosce una forte chiusura e nel settore passeggeri è impossibile fare concorrenza al monopolista SNCF.

L'azienda francese è certamente un cosiddetto "Champion National", ma con dei piedi di argilla; infatti circa il 50 per cento dei ricavi dell'operatore sono dovuti a sussidi pubblici e come dimostra l'andamento del settore merci l'azienda non è competitiva. È la ragione per la quale la Francia ha spinto ed ha ottenuto un rallentamento nel processo di liberalizzazione nel settore ferroviario. L'Italia vuole rifarsi all'esempio francese?

Il miglioramento dei conti di Ferrovie dello Stato è dovuto in gran parte ad un incremento dei sussidi pubblici, pur in presenza di una diminuzione del servizio offerto da Trenitalia. In questo modo si espone l'operatore controllato dal ministero dell'Economia a rischi molto gravi nel momento in cui si aprirà il mercato totalmente alla concorrenza e questo dovrebbe avvenire nel 2011, quando entrerà il nuovo operatore NTV nel trasporto ad alta velocità. L'Italia ha quasi concluso la fase di costruzione della linea ad alta velocità e a partire da dicembre 2009 sarà possibile collegare Milano a Roma in tre ore. Questo miglioramento non è dovuto a nuovi investimenti in treni di Trenitalia (sono sempre gli stessi), ma ad un miglioramento della rete infrastrutturale.

La liberalizzazione porterà certamente ad un incremento di efficienza negli operatori, come è successo anche nel trasporto merci, a meno che non si verifichi il "morbo Alitalia"; questa malattia, tipica dell'Italia, avrebbe degli effetti perversi. Se Trenitalia dovesse trovarsi in difficoltà a causa della concorrenza si potrebbe correre il rischio di continui salvataggi da parte dello Stato Italiano, con immissione di capitali continui a carico dei contribuenti. Questo non salverebbe l'azienda ferroviaria che nel medio periodo arriverebbe al fallimento. È importante ricordare che Alitalia impiegava circa 20 mila dipendenti, mentre Ferrovie dello Stato ne ha circa 5 volte tanto.

La liberalizzazione è necessaria, ma è anche necessario che lo Stato non intervenga continuamente per salvare un singolo operatore. La diminuzione dei sussidi, la messa a gare dei servizi universali (attualmente non si sono verificate molte gare dove non ha vinto l'operatore storico) e la separazione tra operatore ferroviario e rete ferroviaria sono i tre passi da compiere nel 2010 affinché si possa svolgere una partita non distorta anche nel trasporto ferroviario. Il miglioramento dei servizi avrebbe anche un impatto sull'immagine del paese, che potrebbe fregiarsi di un buon sistema ferroviario liberalizzato con dei sussidi relativamente bassi.

Se queste azioni saranno attuate allora si eviterà il rischio dell'ennesimo spreco di soldi dei contribuenti italiani e si tenderà a migliorare il servizio ferroviario con un incremento della soddisfazione dei clienti.