

## **FERROVIE- La concorrenza fa bene alla sicurezza e ai contribuenti**

A. Giuricin - Il Sussidiario - 22-07-09

La sicurezza, dopo l'immensa tragedia di Viareggio, è tornata a essere un argomento d'interesse nel settore ferroviario. Immediatamente dopo l'incidente causato dalla probabile rottura di un'asse di un vagone che trasportava merci pericolose, si è scatenata la guerra alla liberalizzazione; questa battaglia è stata aperta anche perché la società proprietaria del mezzo non era di proprietà di Trenitalia Cargo, ma di un concorrente straniero.

Il trasporto merci ferroviario è stato liberalizzato in Italia, prima ancora che questa apertura del mercato divenisse obbligatoria come richiesto dal processo di liberalizzazione dell'Unione Europea. Lo stesso sta avvenendo anche nel settore passeggeri, dove tuttavia, la forte pressione degli operatori nazionali è stata in grado di spostare l'apertura ai nuovi operatori al 2016.

Il processo di liberalizzazione è cominciato nell'Unione Europea agli inizi degli anni '90, quando dopo tanti anni di stagnazione, si è visto che l'esempio svedese di apertura stava dando i primi frutti positivi. La Gran Bretagna seguì l'esempio svedese e decise di aprire alla concorrenza. A distanza di diversi anni dall'inizio della liberalizzazione, si può cominciare a fare un bilancio senza pregiudizi e guardando i freddi dati; risulta evidente dalle statistiche Eurostat, che i trasporti ferroviari più sicuri sono quelli svedesi e della Gran Bretagna, che sono anche i più liberalizzati.

Attualmente nel Regno Unito, esistono decine di operatori in concorrenza (TOC) che viaggiano su una rete di binari che è ritornata sotto una gestione pubblica, dopo il tragico incidente nella stazione di Paddington del 1999. Il trasporto ferroviario inglese insieme a quello svedese è quello che maggiormente si è sviluppato nell'ultimo decennio, nonostante gli investimenti pubblici siano nell'ordine di circa un terzo rispetto a quelli che si registrano nel trasporto ferroviario francese.

Il trasporto ferroviario inglese vede dunque tanti operatori in concorrenza e un'efficienza molto superiore a quella italiana con dei sussidi pubblici molto meno elevati. Certamente le tariffe sono più elevate nel Regno Unito, per il semplice motivo che il prezzo del biglietto, Oltre Manica, copre circa il 75% dei costi, contro il 40% scarso italiano. Il trasporto ferroviario inglese è quello che riceve meno sussidi pubblici e al contempo è quello che negli ultimi anni è risultato essere il più sicuro. L'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti, dovrebbe prendere ad esempio questo sistema di trasporto, piuttosto che quello francese, che costa ogni anno circa 11 miliardi di euro ai contribuenti Transalpini.

La concorrenza aiuta quindi la sicurezza, ma la concorrenza non sembra essere l'obiettivo di una delle ultime leggi approvate dal Senato della Repubblica; la legge 1195 bis, il cosiddetto "DDL sviluppo", in realtà rischia di frenare la crescita nel settore ferroviario. Gli articoli tra il 58 e il 63 di fatto bloccano la concorrenza nel trasporto ferroviario, rendendo obbligatorio per lo Stato il pagamento del servizio universale (a Trenitalia) anche laddove il mercato potrebbe benissimo soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini italiani.

L'obbligo di spesa è introdotto nell'articolo 59 e sembra essere una norma davvero bizzarra. Inoltre lo stanziamento direttamente a Trenitalia di alcuni mesi fa di quasi 500 milioni di euro per il trasporto pubblico locale di fatto chiude la possibilità di effettuare gare per il servizio universale. La concorrenza dunque diventa un miraggio sempre più distante e se veramente esiste una correlazione positiva tra apertura del mercato e sicurezza, quest'ultima rischia di diminuire.

Nel settore cargo vi è un altro punto di rischio per la sicurezza, legato alla concorrenza sleale che Trenitalia Cargo continua a fare a tutti gli operatori; la filiale dedicata al trasporto merci dell'azienda controllata da Ferrovie dello Stato Holding ha chiuso l'ultimo triennio con perdite operative per circa 1,1 miliardi di euro. Come è possibile che una compagnia con dei bilanci così spaventosamente in rosso continui ad operare in concorrenza? I sussidi che Trenitalia riceve forse sono troppo elevati, se Trenitalia Cargo continua a perdere centinaia di milioni di euro l'anno; invece il trend degli ultimi tre anni dimostrano un aumento dei sussidi da parte dello Stato all'operatore dominante. La concorrenza viene falsata se una compagnia come Trenitalia Cargo può operare in perdita con un "salvatore" di ultima istanza, lo Stato; le altre compagnie ferroviarie sono messe in difficoltà da questa situazione.

I sussidi dunque devono essere ridotti a Trenitalia, se si vuole un sistema concorrenziale, più sicuro e con meno sprechi. Sarebbe inoltre necessaria la separazione reale tra Trenitalia e RFI, altrimenti resterà sempre il conflitto d'interesse che di fatto limita l'entrata di concorrenti più efficienti. La liberalizzazione dunque è necessaria non solo per ridurre gli enormi sprechi ancora presenti, ma per aumentare la sicurezza nel trasporto ferroviario.