

Ferrovie. In gara con Trenitalia e Tper

Anche i tedeschi in lizza per gestire i treni emiliani

EMILIA
ROMAGNA



Natasia Ronchetti

BOLOGNA

Se era scontata la manifestazione di interesse di Trenitalia e Tper (nata dalla fusione tra Fer, Ferrovie emiliano romagnole, e le aziende di trasporto pubblico di Bologna e Ferrara) la sorpresa arriva dalla Germania. Anche Deutsche Bahn, compagnia tedesca, è in gara attraverso la controllata Arriva, multinazionale inglese, sede a Sunderland, in Gran Bretagna, che opera già in 15 Paesi europei, per aggiudicarsi il contratto di servizio con la Regione Emilia Romagna per la gestione della rete ferroviaria regionale.

Le tre offerte sono depositate nello studio di un notaio di Bolo-

gna. E la Fer, allo stato attuale, non conferma i nomi delle compagnie in gara. Ha in mano tutta la partita del bando europeo. E sarà suo il compito, tramite la nomina di una commissione tecnica, di valutare i requisiti delle tre aziende. Passaggio che prelude all'assegnazione del servizio, prevista nel giugno di quest'anno, con l'affidamento entro 30 mesi. Fino ad allora sarà il consorzio costituito da Trenitalia e Tper a gestire il servizio, in regime di proroga. Consorzio al quale i comitati che rappresentano i 140mila pendolari della regione contestano disservizi, tra soppressioni di corse, scarsa manutenzione, convogli ormai troppo vecchi. Cosa che spiega anche il braccio di ferro che si staglia sullo sfondo della gara. Trenitalia e Tper hanno collezionato in pochi anni 13 milioni

di sanzioni. In regime di proroga dal 2011 gestiscono il servizio grazie a un contratto da quasi 120 milioni all'anno.

Ma il trasporto ferroviario regionale è da sempre una spina nel fianco della Regione, costretta ad accollarsi anche i circa 50 milioni di differenza tra spesa effettiva (oltre 410 milioni) e fondi statali (363). Per questo la posta in gioco, ora, è più alta.

L'assessore regionale ai Trasporti Alfredo Peri mette a disposizione, come base d'asta, 153 milioni all'anno, allungando i tempi della concessione del servizio: 15 anni, prorogabili fino a 22. In questo modo, sollecitata anche dagli agguerriti comitati dei pendolari, la Regione assicura un periodo di gestione abbastanza lungo. La contropartita è un investimento (circa 400 milioni) per l'ammo-

dernamento della flotta. Tradotto significa che il nuovo gestore dovrà mettere sui binari nuovi convogli, almeno i due terzi di quelli attuali, per rottamare definitivamente treni vetusti. Deutsche Bahn, che è una compagnia privata, aveva già manifestato pubblicamente la possibilità di farsi avanti.

La controllata Arriva è un colosso che ha già messo piede in Italia. È infatti presente in Lombardia e in Friuli Venezia Giulia. Il nodo relativo ai dipendenti è già stato sciolto con la clausola sociale che impegna il nuovo gestore ad applicare il contratto nazionale di lavoro della categoria. La scelta ricadrà su chi presenta l'offerta economica più vantaggiosa. Il bando di gara non ammette consorzi. Ciò non significa che in una seconda fase non possano essere costituite società consortili.

LA PARTITA

A disposizione 153 milioni all'anno per 15 anni prorogabili fino a 22
Ma il vincitore dovrà investire 400 milioni



ABRUZZO