

Liberalizzazione a rilento sui treni

di **Giorgio Santilli**

La classifica dei Paesi europei con il più alto tasso di liberalizzazione ferroviaria elaborata dall'Istituto Bruno Leoni non deve ingannare perché il settimo posto attribuito all'Italia sconta certamente una sostanziale stagnazione sul fronte del trasporto regionale, ma ingloba (e solo per questo meriterebbe una posizione più alta in classifica) l'unica vera rivoluzione avvenuta sul continente europeo dopo la liberalizzazione ferroviaria lanciata da John Major nel Regno Unito: la concorrenza nel mercato per i treni "ricchi" dell'Alta velocità con il confronto sugli stessi tragitti di due operatori ferroviari, Trenitalia e Italo.

Una esperienza, quella italiana, che ancora di più mette in cattiva luce le lente - e spesso finte - liberalizzazioni del settore ferroviario volute dall'Unione europea. Che ha cominciato con le misure di liberalizzazione già nel 1991, quando ancora si chiamava Comunità europea, con la direttiva 440, ma allora

poi successivamente è sempre andata avanti fra timidezze, modesti passi avanti e corposi passi indietro, resistenze a non finire, discipline incerte e per lo più molto spostate avanti nel tempo. Anche oggi il calendario delle liberalizzazioni prossime venture è tutt'altro che incalzante: 2021 liberalizzazione del trasporto passeggeri interno nazionale e 2023 obbligo di gare (ma con ampia possibilità di ricorso a deroghe) per il trasporto regionale urbano. D'altra parte, anche il trasporto internazionale passeggeri è stato aperto soltanto nel 2010, quindi a circa 20 anni dai primi timidi segnali di liberalizzazione e a oltre 20 anni dalle liberalizzazioni "principe" nei settori delle tlc. Soltanto per il trasporto merci il mercato è totalmente liberalizzato sia sul fronte internazionale che su quello nazionale. In effetti, il trasporto merci si può considerare oggi più o meno aperto in tutti i Paesi, compresa quella Francia che - sulle ferrovie ancora più che in altri settori - è sempre stata la capofila della

resistenza al mercato.

Il settore ferroviario è, infatti, un caso che ha anticipato il tema (oggi di grande attualità) della debolezza di Bruxelles rispetto alle resistenze dei Paesi membri e alle politiche (*in primis* economiche) che esse perseguono nei propri confini. Se il mercato unico e la sua regolazione è una delle politiche che si considerano positive nel bilancio dell'Unione europea - basti leggere «Sdobbiamiento» di Sergio Fabbrini, pubblicato in questi giorni da Laterza - la liberalizzazione ferroviaria fa certamente eccezione perché in questi 25 anni è stato la roccaforte delle resistenze all'apertura provenienti dai Paesi. E non è difficile capirne le ragioni e scorgere i responsabili, che sono poi le compagnie ferroviarie nazionali soprattutto dei Paesi più forti, vale a dire Germania e Francia. Anche l'Italia ha fatto la propria parte quanto a resistenza nel concerto europeo ma paradossalmente la vittoria della politica nazionale imposta nel 2006 da Pierluigi Bersani al ministero dei Tra-

sporti è andata in senso esattamente opposto a quella della resistenza e fu - come per gli inglesi dieci anni prima - di apertura del mercato più ricco in assoluta solitudine. Una scelta che ha certamente pagato - insieme a quello di completare l'infrastruttura dell'Alta velocità - perché oggi l'Italia può vantare i migliori servizi di Alta velocità del continente e il peso della concorrenza non si è sentito soltanto in termini di prezzi e di qualità del servizio, ma per esempio anche di quantità offerta, di cadenzamento, di organizzazione in stazione.

Tutt'altro film sul trasporto locale dove in Patria si è susseguita una serie di provvedimenti di apertura (cioè obbligo di gara) e chiusura al mercato ma in sede europea l'Italia ha partecipato alle resistenze fortissime che in questo caso arrivano anche da sindaci, Regioni, aziende municipali. Tutt'ora la difesa dell'*in house* resta il pilastro fondamentale della regolazione europea in tutto il trasporto locale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'indice di liberalizzazione nell'Unione europea

Traffico ferroviario liberalizzato sul totale. In %

