

# Sui binari la concorrenza non piace più

NEL 2002 LA LOMBARDIA ERA STATA LA PRIMA A LANCIARE LE GARE PER LA GESTIONE DI SINGOLE LINEE FERROVIARIE MA DA ALLORA REGIONI E CITTÀ HANNO RIDOTTO GLI SPAZI PER I NUOVI OPERATORI, NONOSTANTE IL RISCHIO DI PESANTI SANZIONI

C'è un aspetto interessante nella vicenda Trenord, che mostra come l'impulso di liberalizzare i trasporti pubblici si sia affievolito parecchio negli anni, a cominciare proprio dalla Regione dove tutto era iniziato. Alla fine del 2002 era stata infatti la Lombardia guidata da Roberto Formigoni a annunciare l'intenzione di mettere a gara la gestione di tre lotti di linee ferroviarie, quella da Varese a Pioltello, via Gallarate e il passante di Milano, il pacchetto combinato della Milano-Lecco e Como-Lecco, nonché per finire la Brescia-Iseo-Edolo. La ragione era rappresentata, anche all'epoca, dall'insoddisfazione dei pendolari, che chiedevano miglioramenti. Per arrivare all'approvazione dei bandi da parte della giunta regionale, tut-

tavia, c'erano voluti due anni, ma le ambizioni dell'epoca erano in apparenza bellicose: «Abbiamo scelto», aveva detto l'assessore alla Infrastrutture, Massimo Corsaro, «di non mettere a gara l'intero servizio ferroviario della Lombardia in un lotto unico, ma di far svolgere le gare progressivamente a partire da tre lotti sperimentali, piccoli ma interessanti. Questo consentirà di mettere nelle condizioni di partecipare alla gara più di un'impresa ferroviaria. Il programma delle gare per tutto il servizio è in fase di ultimazione».

La valanga delle liberalizzazioni, però, si è ridotta rapidamente a una palla di neve, nel disinteresse degli operatori per la gestione dei pacchetti proposti e nella poca volontà della politica, una volta arrivati al dunque, a smontare i potentati dei trasporti locali. E così, già nel 2011, con la nascita di Trenord era sorto un monopolio a due teste, Ferrovie Nord e Trenitalia. L'addio alla concorrenza, però, non ha portato i miglioramenti promessi, nonostante i 420 milioni annui che la Regione versa a Trenord per il servizio.

Nel frattempo la situazione è

cambiata un po' in tutta Italia, con le Ferrovie dello Stato che stanno estendendo la propria rete alla gomma e, dove possibile, alle metropolitane. A dare una nuova spinta ha provato il governo di Paolo Gentiloni, con il decreto numero 50 firmato nel 2017 dal ministro Graziano Delrio. Prevede che d'ora in poi gli enti che non metteranno a gara le concessioni ma continueranno ad affidarle in house o in modo diretto subiranno un taglio dei trasferimenti dallo Stato per i trasporti. La "multa", se possiamo chiamarla così, è indicata nel 15 per cento del contratto di servizio. Per fare

un esempio, se a fine 2020 la Lombardia decidesse di affidare nuovamente a Trenord la concessione, senza gara, subirebbe un

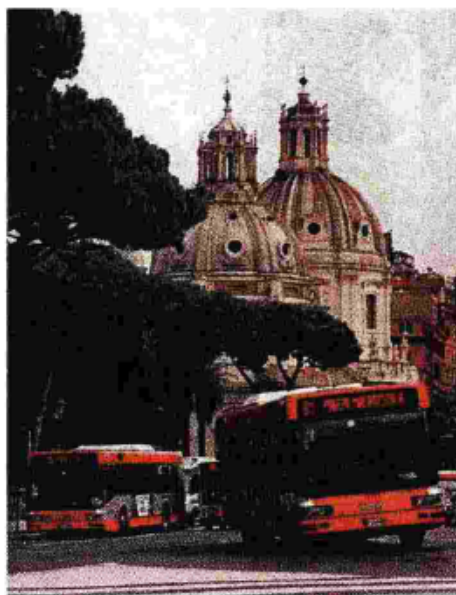
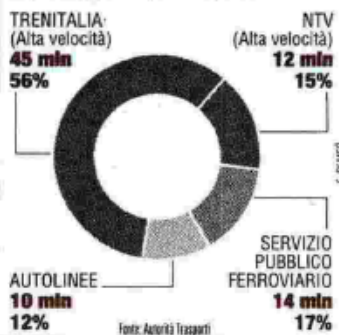
taglio dei fondi pari a 63 milioni, ovvero il 15 per cento dei 420 milioni del contratto. Quella di Delrio doveva essere una sferzata, per rimettere in moto un sistema concorrenziale per generare maggiore efficienza.

Difficile, tuttavia, prevedere che il pressing continuerà, con Lega e Cinque Stelle nella nuova maggioranza chiamata a sostenere il premier Giuseppe Conte. A fine 2017 la giunta romana di Virginia Raggi ha prolungato di due anni, dal 2019 al 2021, la concessione del trasporto cittadino, affidato all'Atac. La scorsa settimana l'Antitrust ha bacchettato il Campidoglio, contestando la proroga e formulando una serie di rilievi. Ma per la giunta Raggi, che vuole imporre ai creditori un concordato preventivo in continuità dell'azienda, oberata da 1,3 miliardi di debiti, resta la possibilità di un ricorso al Tar. (lu.p.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## IL TRASPORTO PUBBLICO

Medio-lunga percorrenza; in milioni di passeggeri e quota %, 2016



A lato, autobus dell'Atac a Roma. La giunta Raggi ha prolungato la concessione all'azienda controllata dal Comune fino al 2021.

# 420

## MILIONI

È la cifra annua che la Regione Lombardia versa a Trenord per il contratto di servizio, su ricavi totali di 800 milioni

# -15%

## I FONDI

È il taglio dei trasferimenti statali per il trasporto che gli enti locali rischiano se non metteranno a gara le concessioni