

**FERROVIE / 1**

## Binari senza mercato

**L'**Italia continua a spendere 7 miliardi l'anno per costruire nuovi binari, ma poi non ha treni per potenziare i servizi che le nuove infrastrutture consentirebbero di liberare, né i macchinisti per farli viaggiare. In altre parole: si amplia la capacità infrastrutturale, moltiplicando per dieci il numero di treni possibili; ma non si rafforzano i servizi.

Questo paradosso, che si comincia ad avvertire in questi giorni con la Roma-Napoli ad alta velocità, nasce anche, ma non solo, da carenze aziendali. Certamente Trenitalia arriva all'appuntamento impreparata: basti pensare che la gara per i nuovi treni viene annunciata da mesi, ma non parte. A rigore di logica aziendale, poi, l'acquisto dei nuovi treni si sarebbe dovuto fare non oggi, ma in tempo per viaggiare oggi, con un buon servizio aggiuntivo di Alta velocità. Invece ciò non è accaduto. Se Trenitalia non ce la fa a incrementare la propria offerta, si possono tentare altre soluzioni.

Dalle carenze aziendali si passa alle carenze della politica. Per esempio, si potrebbe lasciare che a correre su quei binari siano altri treni, altre aziende, con nuovo materiale rotabile. Il miglior modo per garantire un potenziamento dell'offerta è la liberalizzazione, la possibilità data ad altri soggetti di entrare nel mercato. Stranieri, italiani, regionali, poco importa. Serve qualcuno che faccia più treni: alta velocità e pendolari, là dove gli Eurostar lasciano libere le tracce sui vecchi binari.

Si obietta che non ci sono soggetti disposti a entrare in questo mercato. La piccola liberalizzazione delle merci dimostra il contrario. Purché non si mettano mille ostacoli e si incentivi, invece, l'ingresso nel mercato. Con una politica chiara, che punti a catturare la domanda di un nuovo trasporto ferroviario e non a lasciarla frustrata. Con regole chiare, senza una proroga l'anno. Con contributi pubblici, non più a pioggia, ma dati — con gare — a chi garantisce più servizi.

**FERROVIE / 2**

## Piani regionali senza prospettive

**M**olte Regioni hanno oggi la tentazione di «ridare indietro le deleghe» al Governo sul trasporto ferroviario locale. Si accorgono che non bastano i poteri formali per gestire una materia tanto complessa, né i contratti di servizio con Trenitalia che prevedono crescenti penali in caso di soppressioni e ritardi. D'altra parte, anche l'esperienza dell'apertura del mercato è stata pressoché fallimentare. Ci ha provato la Lombardia, e sul passante ferroviario la gara è stata vinta dal cartello **Trenitalia-ferrovie Nord Milano-Atm**. Ci ha provato il Veneto e con la gara ha spuntato da Trenitalia qualche miglioramento, che non sembra dare, però, gli esiti sperati. La gara della Liguria ha visto una sola offerta non accolta (Fnm). L'Emilia-Romagna procede a rilento.

Lo scoglio principale resta il materiale rotabile: chiederlo ai concorrenti rischia di essere una barriera troppo alta; la norma che imponeva a Trenitalia di metterlo a disposizione è naufragata; non si vedono spiragli, in assenza

di finanziamenti per nuovi investimenti in materiale rotabile. Niente treni, fondo regionale per la gestione fermo al livello 1999, Trenitalia senza risorse, liberalizzazione bloccata. Non è difficile vedere che questo scenario è senza uscita. Lo sconforto di questi giorni — e la tentazione di «ridare indietro le deleghe» — non nasce solo dal nuovo orario, dalle soppressioni, dai ritardi, dalle carozze sporche. Nasce dalla mancanza di una prospettiva.

È un'illusione pensare che cambiare i vertici di Trenitalia sia una condizione sufficiente per ridare ai pendolari italiani treni più affidabili. Nessuno ha la bacchetta magica. Un management che sappia dove mettere le mani può aiutare questa operazione di rilancio, ma non basta. Occorre che la ferrovia torni una priorità nazionale della politica dei trasporti, che i fondi siano programmati, che le gare si facciano seriamente, sulla base di regole uniformi. Solo così si evitere di frustrare la crescente domanda di ferrovia che attraversa l'Italia.

