

## Il trasporto ferroviario e la ricerca di regole comuni

*Intervento del Segretario Generale Fast CONFSAL Pietro Serbassi*

*Onorevoli Deputati*

A partire dagli anni novanta il trasporto ferroviario europeo è stato interessato da un processo di liberalizzazione e privatizzazione volto a razionalizzare il mercato e a introdurre elementi di concorrenza in un settore tradizionalmente caratterizzato da assetti monopolistici e da una forte presenza dell'operatore pubblico, con l'ulteriore obiettivo di creare le condizioni per garantire l'interoperabilità tra le varie realtà ferroviarie del vecchio continente.

Per fare questo si ritenne necessario iniziare porre le basi di un'effettiva unificazione strutturale, normativa e, in un certo senso, filosofica del trasporto ferroviario. Si ritenne che, dopo l'abbattimento delle frontiere, il superamento del concetto di *confine* avrebbe supportato e stimolato la ricerca dell'omogeneità dell'idea di mobilità, a vantaggio indubbio dell'unificazione culturale dei Paesi dell'Unione, oltre che dell'economia di ciascun membro.

Ma l'apertura al mercato libero nasce anche come necessità di indurre il settore ad autodeterminarsi e autofinanziarsi, affidando la crescita del fatturato o la semplice copertura dei costi di gestione alle proprie capacità di fare impresa, uscendo dalla logica del finanziamento pubblico, con conseguente sistematica copertura delle voragini di bilancio, caratteristica molto utilizzata dalle grandi società statali del trasporto. Tale necessità si è resa ancora più necessaria negli ultimi anni a causa della crisi economica mondiale che ancora morde le grandi economie degli stati e le piccole economie delle famiglie.

Nonostante le belle intenzioni, però, non si può in questo momento dire che l'operazione sia riuscita.

L'Italia, talvolta in ritardo sulle indicazioni delle istituzioni continentali, per quanto riguarda la liberalizzazione del trasporto ferroviario ha immediatamente ottemperato, con risultati quantomeno discutibili. Balzano immediatamente all'occhio principalmente due fenomeni:

- nonostante la presenza di trentadue imprese di trasporto, la quantità delle merci trasportate su ferro è passata dal 13% del 2000 all'8% odierno;
- nel trasporto passeggeri si sta assistendo al progressivo abbandono delle linee a basso rendimento e alla concentrazione degli investimenti verso quelle pochissime in grado di produrre degli utili.

Andando più nello specifico si può notare che lo sviluppo dell'Alta Velocità non ha sortito i risultati auspicabili dal momento che, ad esempio sulla Roma - Milano, ha sottratto mercato al trasporto aereo ma non ne ha riconquistato nei confronti di quello su gomma. Anzi, paradossalmente, ha consentito a quest'ultimo un ulteriore recupero, ove si consideri che le grandi imprese di trasporto stradale si sono immediatamente impossessate degli spazi lasciati dall'arretramento del Gruppo Ferrovie dello Stato nei collegamenti, ad esempio, con il sud Italia. Solo per dare un'idea, si consideri che tra Roma e Milano ci sono, nelle 24 ore, 38 Freccia rossa, 1 Freccia bianca, 3 Intercity e 2 Espresso, mentre tra Roma e Reggio Calabria 2 Freccia rossa, 1 Freccia argento, 3 Eurostar, 6 Intercity e 1 Espresso. Il rapporto di 42 a 13 lascerebbe pensare ad un sud Italia che non viaggia, ma in realtà non si contano i pullman Gran Turismo che quotidianamente collegano Reggio Calabria o la Sicilia con Roma, Milano, Torino, Bologna e tutte le altre più importanti località del centro - nord.

Il settore del trasporto ad alta velocità e lo sviluppo delle due direttrici principali Torino - Venezia e Milano - Napoli ha le migliori potenzialità poiché, come dicevamo prima, è quello che sembra in grado di finanziarsi dal mercato; per questo motivo è molto appetito e imprese private stanno per debuttarvi. Rimane quindi il problema di cosa fare del resto del trasporto in Italia, perché liberalizzazione non può voler dire, a nostro parere, che le imprese scelgono il pezzetto di mercato più redditizio lasciando le linee scarsamente produttive o più bisognose di adeguamento infrastrutturale alla gestione in perdita dello Stato.

Quindi è giunto il momento di fare una scelta, di decidere se l'Italia può permettersi di rinunciare completamente al trasporto ferroviario, continuando a destinare le migliori risorse all'ulteriore ampliamento della rete viaria e autostradale o se invece - ed è quello che auspichiamo - non si ritenga necessario invertire la rotta, stabilendo definitivamente che lo sviluppo del trasporto su ferro è indispensabile per decongestionare le nostre città e per garantirci dei migliori livelli di vita.

Per fare questo è necessario porre come priorità assoluta il recupero e la riqualificazione delle tratte ferroviarie dismesse o in via di dismissione, con due possibili soluzioni:

- assegnare alle imprese che intendano operare sulle linee maggiormente redditizie anche alcune di quelle socialmente importanti ma con scarsa resa economica;
- stabilire un extra compenso sul costo delle tracce orarie che vada a coprire il trasporto ferroviario interregionale, particolarmente a rischio perché al di fuori sia dai contratti di servizio tra imprese ferroviarie e regioni che dal segmento alta velocità.

Se si osservano i grafici dell'andamento passeggeri/km degli ultimi anni, infatti, si può notare un trend di sostanziale tenuta del numero dei viaggiatori; ma con un'analisi più attenta si può notare che vi è stata una crescita esponenziale del trasporto su treni Alta Velocità, con una conseguente regressione di quello interregionale.

Per il trasporto delle merci, invece, riteniamo che una soluzione possa essere quella di riqualificare gli scali prendendo a modello i sistemi di gestione dei porti. Il gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria deve, in sinergia con gli Enti Locali, ampliare l'offerta infrastrutturale e dei servizi alle Imprese Ferroviarie in modo da stimolare la crescita migliorando e semplificando il servizio. È chiaro che, a tutela degli investimenti e di una corretta concorrenza di mercato, le Imprese Ferroviarie devono acquistarne obbligatoriamente i servizi.

E' di assoluta evidenza che il riequilibrio modale dei sistemi di trasporto, uno degli obiettivi della liberalizzazione, è stato un fallimento, poiché non è stato accompagnato da una dotazione di norme chiare e osservate da tutti.

Noi crediamo che questo non sia più rinviabile. Occorrono regole e normative omogenee che siano garanzia di standard minimi di qualità del servizio e nello stesso tempo fungano da stimolo alle imprese per crescere innovando, facendosi concorrenza non, come è capitato troppo negli ultimi anni, con l'utilizzo di uno sfrenato *dumping* sociale e contrattuale, ma con la qualità del servizio offerto, la chiarezza sul rispetto delle regole e la certezza di un imperativo: il nostro Paese non può più permettersi un sistema di trasporto ferroviario inadeguato ai tempi e alle esigenze dei propri cittadini.

Roma 5 lug. 11

