

Secessione ferroviaria

Liberalizzazioni Il Piemonte punta i piedi contro la società Trenitalia e mette a gara il trasporto locale. Risultato: nuovi operatori potrebbero entrare per la prima volta nel mercato dei pendolari. Ma dovranno prendersi anche le linee meno redditizie.

di **ROBERTO SEGNETTI**

«**S**iamo convinti che la gara europea porterà benefici agli utenti e alla qualità dei servizi». Mercedes Bresso, presidente del Piemonte, non demorde: la sua regione, insoddisfatta del servizio offerto dalla Trenitalia, affiderà alle imprese che presenteranno le offerte migliori il trasporto ferroviario per i passeggeri relativo ai tre assi territoriali Asti-Alessandria, Novara-Vercelli e Torino-Milano. Molte aziende hanno già mostrato interesse, come le ferrovie pubbliche tedesche o la Arenaways, società piemontese nata qualche anno fa (leggere l'articolo a pagina 122).

Se le gare avranno un esito positivo, la Trenitalia, principale società delle Ferrovie dello Stato, rischierà di dover fare posto ad altri operatori anche nel settore dei pendolari, oltre che in quello assai più ricco dei treni ad alta velocità fra Roma e Milano, dove è ormai scontata la concorrenza da parte del gruppo Ntv, capeggiato da Luca Cor-

dero di Montezemolo e partecipato da un gigante straniero, le ferrovie statali francesi.

L'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti, non è rimasto però con le mani in mano. Insidiato da inediti concorrenti e sottoposto al fuoco di fila delle polemiche sul trasporto pendolari, come quelle sollevate dal governatore della Sicilia, Raffaele Lombardo, Moretti ha varato un piano di investimenti in nuovi treni, ha annunciato che nel 2009

Mercedes Bresso, presidente della Regione Piemonte: insoddisfatta del servizio Trenitalia.



DANIELE BADDOLATO / L'ESPRESSO

chiuderà il bilancio in utile e ha garantito che da subito vi saranno più treni Frecciarossa e Frecciargento, con tempi record di 2 ore e 59 minuti fra Roma e Milano.

Non basta. Moretti ha risposto colpo su colpo alle contestazioni del Piemonte, l'unica regione che non ha firmato un nuovo accordo di servizio con la Trenitalia, e ha aperto una querelle anche con la Francia. Nei confronti del governo di Parigi l'amministratore delegato delle Fs ha sollevato il problema della reciprocità di trattamento, dato che l'amministrazione d'Oltralpe farebbe melina per ostacolare l'ingresso delle Fs nel servizio passeggeri sulla linea Milano-Lione-Parigi.

La sfida ormai è stata aperta. Ma, al di là di chi sarà il vincitore, il vero punto di interesse è e resterà un altro. «I treni sono vecchi e nell'ora di punta i vagoni diventano un calvario» ha raccontato più volte Cesare Carbonari, coordinatore dei pendolari sulla linea Torino-Milano. In altre parole, ciò che >

Sotto assedio

Mauro Moretti, amministratore delegato delle Ferrovie, è criticato per il trasporto locale, ma poi tutte le regioni, tranne il Piemonte, hanno firmato l'intesa con la Trenitalia.



INUMERI

I pendolari sono stretti fra uno Stato che paga poco (e fa pagare poco i biglietti) e i bilanci della Trenitalia.



> importerà, alla fine, è se i viaggiatori godranno di un trasporto più efficiente; se saranno superate le pecche relative a pulizia delle carrozze, treni vecchi, ritardi, sicurezza, reti locali obsolete. Tutti temi sui quali è possibile farsi un'idea più precisa se si comprende come è nata la contesa Bresso-Moretti.

Tutto è cominciato nel 2007, quando la Trenitalia ha rinnovato le procedure per i contratti di servizio con le regioni, alle quali è delegata la materia del trasporto locale, compreso il prezzo dei biglietti. Il cambiamento fu imposto, tra l'altro, dai risultati di bilancio e dai debiti Fs. Basti ricordare che nel 2006 la Trenitalia aveva un capitale di 1 miliardo e debiti per 6. La causa? Secondo le Fs, la remunerazione troppo bassa garantita per passeggero-chilometro, l'unità in cui si misurano costi e ricavi: 11,8 centesimi di euro per il treno italiano, 15,1 per il trasporto extraurbano con il bus, 19,2 centesimi di euro per il treno in Fran-

Pendolari su un treno delle Ferrovie: il Piemonte vuole migliorare la qualità.

cia e 22,1 per il treno in Germania. Come trovare in queste condizioni le risorse per fare investimenti, rinnovare i treni, migliorare il servizio e mantenere la rete? Oltre alla ricapitalizzazione del gruppo da parte dello Stato, fu deciso di adeguare il sistema delle convenzioni: non più accordi generici, diversi da caso a caso, ma la presentazione di un catalogo di servizi uguali in tutta Italia, fra i quali ciascuna amministrazione locale avrebbe dovuto scegliere il tipo di trasporto da offrire (treni più nuovi o più vecchi, numero e caratteristiche delle biglietterie e così via), in base agli obiettivi, al finanziamento dello Stato e alle proprie disponibilità, firmando un accordo per 6 anni (più 6). Non solo, considerato che i prezzi erano fermi dal 1997, il governo mise a disposizione per questo scopo uno stanziamento aggiuntivo per le regioni pari a 480 milioni.

Grazie all'aumento di capitale e anche agli accordi già firmati con tutte le

regioni, tranne il Piemonte (anche l'Emilia-Romagna ha indetto una gara e l'ha vinta la Trenitalia), Moretti ha potuto annunciare all'inizio di settembre 2 miliardi di euro di investimenti per l'acquisto di un nuovo parco macchine: 600 carrozze doppio piano (di cui 250 in opzione, cioè da confermare), 150 locomotive elettriche nuove (di cui 50 in opzione), 64 convogli metropolitani e 24 complessi diesel, più i >

11,8 centesimi la remunerazione per passeggero al chilometro. In Germania il contributo è di 22,1 centesimi.

2 miliardi di euro l'investimento annunciato dalla Trenitalia per nuovi convogli regionali.

256 milioni il prezzo dovuto pagare il Piemonte a parità di servizio.

E la piccola Arenaways sfida le Ferrovie sul binario Milano-Torino

GIÀ PRONTI I TRENI «Nelle ferrovie, di imprese private che si occupano di passeggeri ce ne sono solo due: una è quella di Montezemolo, che punta all'alta velocità; l'altra è la nostra. E noi possiamo dire di essere la ferrovia dei pendolari, quelli che si occupano del trasporto di tutti i giorni». Giuseppe Arena, 57 anni, fondatore e amministratore delegato della Arenaways, ha una lunga esperienza alle spalle. Nato e cresciuto dentro le Ferrovie dello Stato, Arena ha lasciato l'azienda nel 1990 per lanciarsi come imprenditore privato e diventare uno dei padri della liberalizzazione. Oggi, dopo aver venduto alla Deutsche Bahn (le ferrovie pubbliche tedesche) l'impresa



che ha lanciato e fatto crescere nel settore del trasporto merci, Arena ha deciso di lavorare con i passeggeri.

L'obiettivo è offrire il servizio sull'anello Torino-Milano-Pavia-Alessandria-Torino (vedere la cartina). La nuova società, fondata 3 anni fa, ha già la licenza. Il certificato di sicurezza è arrivato ad agosto. Sono pronti nove treni. Il primo gruppo di macchinisti sta per finire ad Alessandria il corso di preparazione. E, come è avvenuto per le merci, Arena è convinto che ci guadagnerà. «Secondo i nostri conti, il bacino di utenza è così importante che lavorando in open access, cioè senza contributi, con un livello di prezzo allineato con quello di Trenitalia e applicando lo stesso contratto di lavoro, riusciremo a portare l'utile a casa» dice a *Panorama*.

All'inizio era stata prevista una crescita graduale, dopo questo primo progetto. Ma la gara della Regione Piemonte ha costretto l'azienda ad anticipare i tempi. «Presenteremo la nostra offerta» assicura Arena.

Per ora gli investimenti della società, che ha un capitale nominale di 1 milione di euro, restano fissati a 50 milioni, quelli previsti per il servizio sull'anello Torino-Milano-Torino. «Se dovessimo vincere la gara per il trasporto regionale del Piemonte, l'impegno sarebbe più elevato. Dipenderà dal lotto eventualmente assegnato e dalle condizioni. Ma è chiaro che gli investimenti potranno variare dai 50 ai 200 milioni».

> lavori per ammodernare 243 carrozze a piano ribassato e 2.315 carrozze da media distanza.

Ci vorrà tempo per vedere, se ci saranno, i miglioramenti indotti da questi investimenti. Bisognerà aspettare il 2011. Qualche altro effetto si potrà invece verificare subito. Come il nuovo appalto per il servizio di pulizia vinto da una ditta tedesca e appena avviato sulle tratte ferroviarie della Campania, regione che ha concordato con la Trenitalia un cambiamento deciso su questo tema.

Il Piemonte invece ha puntato i piedi. Con il nuovo sistema avrebbe dovuto pagare non più 177 milioni, bensì 256, e soprattutto avrebbe dovuto tirar fuori 21 milioni di euro di tasca propria (oltre ai finanziamenti dello Stato) per

avere un servizio uguale a quello precedente. La ragione? Il prezzo comprendeva l'adeguamento rispetto al 1997 ma anche il parziale contributo della regione per l'acquisto e l'uso dei treni nuovi. «A ogni regione ho proposto di partecipare ai costi del rinnovo della flotta» ha spiegato Moretti.

Il percorso circolare che la Arenaways vorrebbe coprire con i suoi treni.

Da qui, anche in vista della campagna elettorale per

le regionali, la decisione di Bresso di respingere platealmente l'offerta Trenitalia e di indire una gara internazionale. Molti si sono messi in corsa. Bisognerà verificare chi resterà in campo. Se prevarrà uno straniero o un privato, questo passaggio segnerà dal 2011, quando entrerà in funzione il nuovo servizio, un cambiamento di fondo. Gli aspetti positivi potrebbero essere importanti. Ma vi sarà anche qualche incognita. Chi garantirà, per esempio, il trasporto sulle linee meno redditizie? La liberalizzazione non è a senso unico. E se altri otterranno le convenzioni per le linee più ricche poi potrebbe essere difficile chiedere alla Trenitalia di accollarsi solo le tratte economicamente poco vantaggiose. ●