

IL CASO ARENAWAYS

FS, MONOPOLIO "LEGITTIMO" IN BARBA AL BUON SENSO

ENRICO MUSSO

I guasti prodotti dalla mancanza di concorrenza sembrano un tema per dispute astratte fra economisti, senza conseguenze per i cittadini. Nulla di più sbagliato: nel "caso" Arenaways-Ferrovie dello Stato la liberalizzazione dà un vantaggio immediato agli utenti liguri, e l'ingessamento monopolista delle ferrovie di Stato li danneggia.

La vicenda: un'impresa - coerentemente con le direttive europee sulla liberalizzazione ferroviaria - prende in affitto una "traccia oraria" (diritto di passaggio sulla rete) fra Torino e Livorno e offre un treno destinato soprattutto alla domanda turistica, con fermate intermedie in Liguria: Genova, Cinque Terre, La Spezia. Un po' come i voli charter con cui si offrono collegamenti su rotte turistiche affittando gli aerei a qualche compagnia. Sostiene Moretti (Ferrovie) che la legge italiana e il contratto di servizio fra Trenitalia e Regione (con cui la Regione acquista il servizio ferroviario per conto dei cittadini) prevede che la Liguria non consenta sul proprio territorio altra offerta di treni passeggeri oltre a Trenitalia. Le fermate liguri di Arenaways violano questa condizione, e quindi il treno dovrebbe sigillare le sue porte a Torino e saltare la Liguria, per impedire ai genovesi di utilizzare quel treno per andare alle Cinque Terre. Altrimenti - minaccia - salta il contratto con la Regione, con le relative agevolazioni per i pendolari. Sostiene Vesco (assessore della Regione Liguria, roccioso comunista che qui difende la liberalizzazione) ciò che anche il buon senso suggerisce: è una limitata offerta aggiuntiva, giustificata dai picchi della domanda turistica, e ha comunque il pregio di ampliare il servizio per la comunità che egli rappresenta - i cittadini liguri.

Il guaio è che purtroppo, stando alla legge e al contratto, potrebbe aver "ragione" Moretti. La liberalizzazione ferroviaria europea è stata recepita dall'Italia in modo molto incompleto e, non bastasse, nel 2009 una nuova norma ha ulteriormente ingessato il monopolio Fs, riducendo quasi a zero gli effettivi spazi di concorrenza, come si vede in questo caso. Inoltre i contratti di servizio con cui Trenitalia concorda il servizio ferroviario con le Regioni sembrano fare gli interessi di una parte sola, che forse redige anche materialmente



Turisti a Monterosso scendono dal treno della compagnia privata Arenaways che ferma alle Cinque Terre

il contratto (come ha ben rilevato Carlo Stagnaro sul *Secolo XIX*).

È proprio questo il problema. Moretti fa l'interesse di Fs in modo spregiudicato, con conseguenze che fanno a pugni col buonsenso, e i cittadini sperimentano ogni giorno sulla loro pelle l'infima qualità del servizio.

Ma la politica glielo permette: quando nel 2009 passò la norma citata - un decreto legge del governo ratificato dal Parlamento - io presentai in Senato alcuni emendamenti che avrebbero introdotto una vera liberalizzazione ferroviaria. Furono respinti: uno dei tanti casi in cui, sui temi del trasporto e dei servizi pubblici, il governo non ha mantenuto le promesse di liberalizzazione. Al punto che, nella sua relazione, il presidente del-

l'Antitrust, solitamente "governativo" e prudente, ha dato un giudizio negativo senza appello sulle (mancate) liberalizzazioni italiane.

La conseguenza è che Trenitalia impone "legittimamente" condizioni monopolistiche in barba ai principi europei e all'interesse dei cittadini. L'immagine di un treno che viene "prodotto" (progettato, noleggiato, equipaggiato di uomini e dotazioni, avviato al servizio) ed è costretto a transitare in stazione con le porte chiuse per favorire l'operatore "concorrente" - scusate il termine - rende meglio di ogni altro argomento la "stupidità" del monopolio, e il danno che arreca ai cittadini.

ENRICO MUSSO è senatore e professore ordinario di economia dei trasporti all'Università di Genova.