



www.lavoce.info

[Infrastrutture e Trasporti](#) / [Concorrenza e Mercati](#)

UN TRENO CHIAMATO DESIDERIO

di [Dario Balotta](#) e [Andrea Boitani](#) 30.10.2009

Riuscirà la neonata compagnia ferroviaria che riunisce Trenitalia e Ferrovie Nord Milano, a superare la scarsa qualità di servizi su rotaia della Lombardia? In realtà manca un piano industriale e un'articolazione del modello di gestione dei servizi capace di captare le esigenze di trasporto della clientela. Poco chiari anche i modelli di organizzazione contrattuale delle due aziende madri. Meglio sarebbe stata ma una vera programmazione dei servizi da parte della Regione, che ha tutte le competenze per ottenere un'offerta migliore e a costi più bassi.



Il governatore lombardo Formigoni è il nuovo campione del **monopolio ferroviario**, pronto per l'imminente campagna elettorale che, con ogni probabilità, lo vedrà per la quarta volta consecutiva candidato alla guida della regione Lombardia. Nel corso dell'estate appena trascorsa (con delibera del 7 agosto 2009) ha avviato il varo della nuova compagnia ferroviaria "lombarda", che riunisce Trenitalia (100% FS e, quindi 100% Stato) e Ferrovie Nord Milano (FNM), il cui azionista di maggioranza è la Regione Lombardia. Obiettivo dichiarato: superare la **scarsa qualità** dei servizi ferroviari regionali, che danno luogo da troppo tempo a numerosi disservizi e proteste quotidiani.

Strano: se due aziende monopoliste nei rispettivi mercati forniscono servizi di qualità scadente, ti aspetteresti che il responsabile politico – che quei servizi abbondantemente sussidia con denari pubblici – voglia mettere alla prova entrambe le aziende e verificare nel mercato chi sia capace di

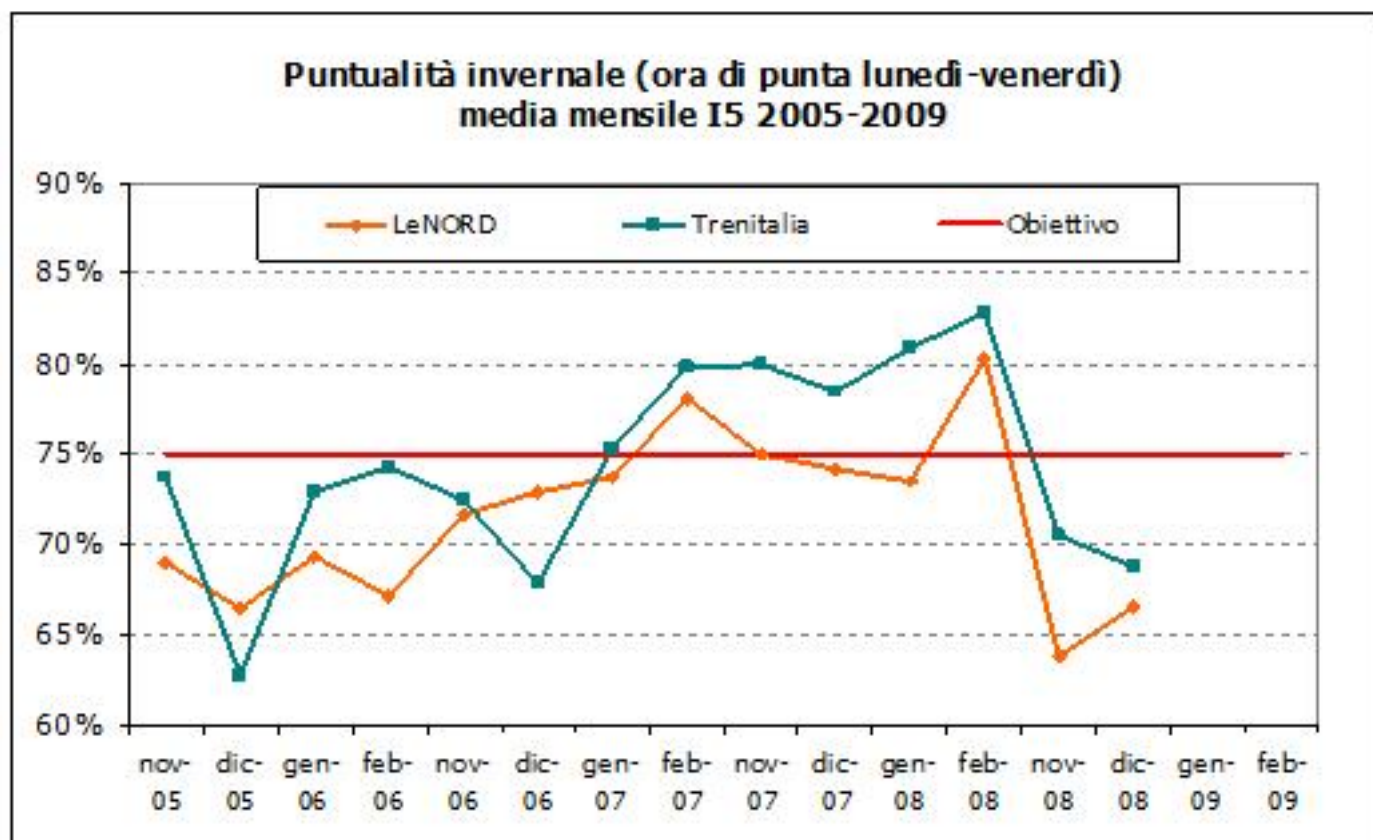
fare meglio, magari a costi più bassi. Lo stesso responsabile politico dovrebbe anche sapere se un altro soggetto che entra nella partita ha qualche responsabilità. Ci riferiamo a RFI (anch'essa 100% FS), che gestisce la rete su cui circolano i treni di Trenitalia e che fissa le **regole** della circolazione stessa.

TLN: TRENI LUMACA DEL NORD?

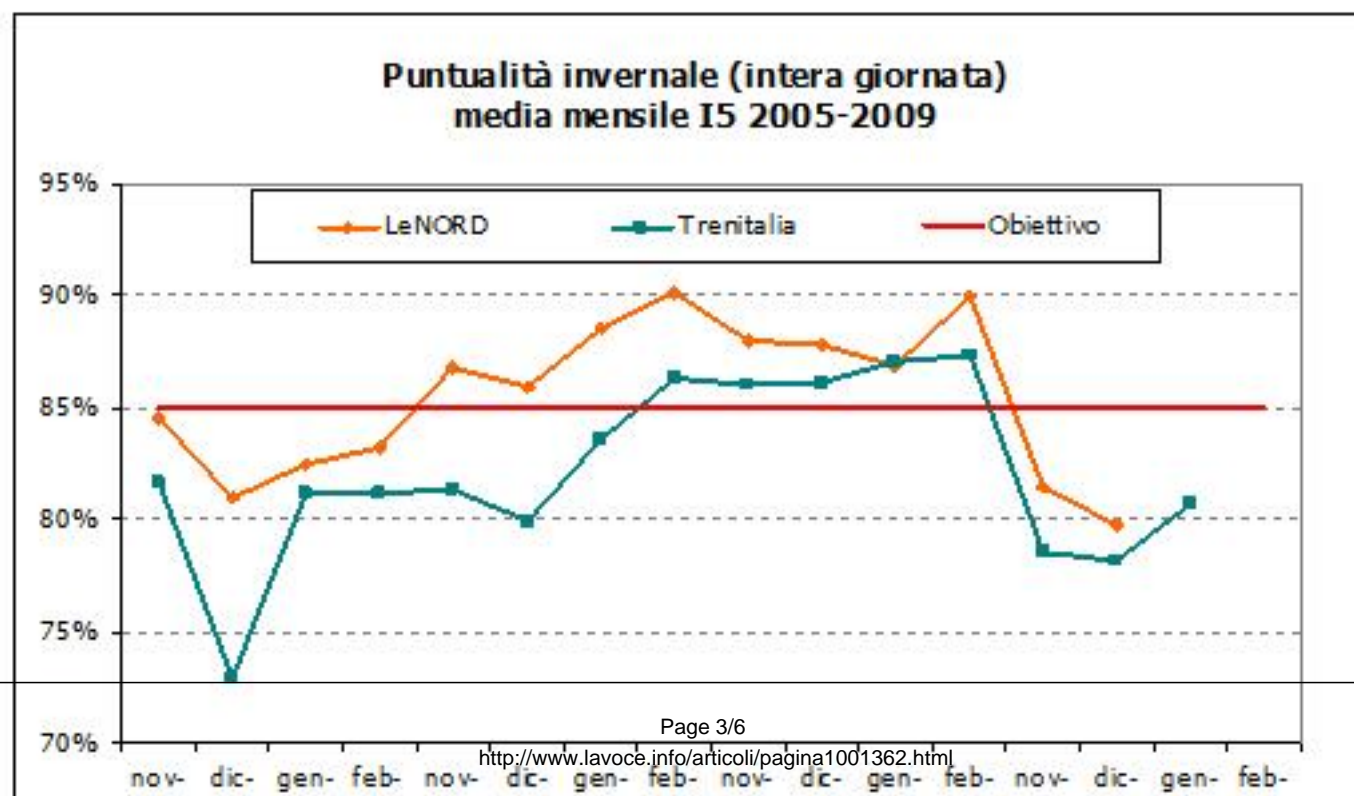
Invece Formigoni e il suo assessore Cattaneo si sono facilmente lasciati convincere che le regole decise da RFI sono intoccabili e/o non c'entrano nulla e che l'unione di due inefficienze gestionali avrebbe prodotto un fulgido esempio di efficienza. Il tutto, peraltro, senza che risulti al pubblico un vero piano industriale, supportato da un'appropriata analisi dei costi e dei ricavi linea per linea; senza un'articolazione del modello di gestione dei servizi, capace di aderire meglio dei due attuali alle **esigenze della clientela** e, quindi, di attivare domanda latente, sottraendola al traffico privato. La delibera regionale che dà il via alla Newco suggerisce un obiettivo di puntualità dei treni (75% nelle ore di punta e 85% nella media giornaliera) che, in realtà, è un livellamento verso il basso rispetto ai migliori risultati di Trenitalia e di FNM nel 2006-2007 (vedi grafico qui sotto). Per di più, un treno in ritardo di 5 minuti è definito "puntuale", il che, nella media dei treni pendolari, significa che un treno in ritardo per il 10% del suo tempo di percorrenza previsto è considerato puntuale! Sembra grottesco, ma è solo la conseguenza di aver assunto come intoccabili le regole e le tecnologie di circolazione decise da RFI, che hanno trasformato il nodo di Milano in una bolgia infernale subito dopo l'intensificazione dei treni Freccia Rossa sulla linea **Milano-Roma**. Il rischio che l'acronimo scelto per la Newco (TLN) possa essere letto come "Treni Lumaca del Nord" appare concreto. Intanto, si decide di portare a tre i collegamenti ferroviari con Malpensa, proprio mentre lo scalo varesino perde ruolo e passeggeri, ed il Malpensa Express **(1)** ha il coefficiente di utilizzazione più basso d'Europa (25%) per servizi del genere.

PIU' QUALITA' (3) - PUNTUALITA'

Obiettivo: 75% di puntualità media mensile ai cinque minuti per la fascia di punta lunedì-venerdì



Obiettivo: 85% di puntualità media mensile ai cinque minuti per l'intera giornata



Ma c'è di più. Non è dato di vedere un nuovo modello di organizzazione, capace di contenere i costi e accrescere la produttività, ora che anche Trenitalia può utilizzare il macchinista unico. Non si sa se i dipendenti di TLN verranno riassunti con il **contratto** dei ferrovieri o con quello degli autoferrotranviari. Che ci sia l'idea del dumping contrattuale, visto che le relazioni industriali sono la parte più oscura del progetto, mentre dovrebbe essere quella più innovativa? Il contratto FS è lievemente meno oneroso sotto il profilo economico (due euro in meno a treno-chilometro), ma ha una parte normativa più complessa, mentre su FNM pesano svariati accordi di secondo livello. Fondi pensione, inquadramenti, orari, posizioni dei dirigenti, accorpamenti manutentivi e normative varie sono una grande matassa che andava sbrogliata prima. Inoltre, non è del tutto chiaro come si possa realizzare una nuova società assolutamente paritaria, visto il **divario** di "peso specifico" delle due società madri: Trenitalia nella sola Lombardia ha quasi due volte e mezza i dipendenti di FNM (2800 contro 1280) nonché un numero di carrozze, locomotori e depositi ben più consistente di quelli della compagnia regionale. Trenitalia inoltre fornisce servizi su 1.500 chilometri di rete mentre FNM su 300. Sembra insomma vi sia uno squilibrio di capitale umano, fisico e di rete gestita che lascia intravedere scenari conflittuali tra soci già vissuti in terra di Lombardia.

LA SVOLTA A U DELLA REGIONE LOMBARDIA

Eppure proprio la Lombardia di Formigoni aveva nel 2006, prima tra le regioni italiane, intrapreso la strada della liberalizzazione, con l'affidamento dei servizi della tratta Varese Pioltello tramite gara vinta da una Associazione temporanea d'impresa. Erano già in programma altre gare, a partire dalla Monza-Molteno-Lecco e dalla Brescia-Iseo-Edolo, ma tutto è stato bloccato. E ora quella scelta coraggiosa viene ribaltata clamorosamente, sebbene sia la stessa strada percorsa con successo in Svezia, Germania, Olanda, Gran Bretagna ed altri paesi, che sono riusciti così a rilanciare il trasporto ferroviario locale a costi accettabili per i **contribuenti**. Certo, il governo nazionale ha contribuito da par suo al ribaltone ferroviario lombardo. Con la legge 33/2009, art. 7, comma 3-ter ha *disposto* che i contratti di servizio relativi al trasporto ferroviario abbiano una **durata minima** di sei anni, rinnovabili per altri sei, mentre con L. 2/2009, art. 25, comma 2 si è autorizzata la spesa aggiuntiva di **480 milioni di euro** l'anno per tre anni, da ripartire tra le Regioni, condizionata al rinnovo dei contratti di servizio tra le Regioni e Trenitalia. [Proprio Trenitalia, nome e cognome!](#) Un'altra legge ha poi esonerato i servizi ferroviari regionali dall'obbligo di gara previsto dalla (poco applicata) normativa del 1997-99 (D.Lgs 422/97 e 400/99).

UNA SOCIETÀ UNICA NON È SUFFICIENTE NÉ NECESSARIA

Ma esonerare dall'obbligo non significa proibire. Volendo, la Regione Lombardia avrebbe potuto comunque bandire qualche altra gara, almeno per saggiare meglio il terreno. Invece, in un recente incontro pubblico **(2)**, il Direttore Generale di FNM, Giuseppe Biesuz ha sostenuto che con le **tariffe** vigenti in Lombardia nessun concorrente si presenterebbe e, quindi fare le gare risulterebbe in un'inutile perdita di tempo. Verrebbe da osservare che le gare bisognerebbe bandirle e bandirle senza trucchi per vedere se qualcuno si presenta oppure no. Chi dichiara poi che le attuali tariffe lombarde costringerebbero i potenziali concorrenti a perdere soldi o 1) pensa che i potenziali concorrenti abbiano necessariamente gli stessi costi di Trenitalia e di FNM; e/o 2) ignora che esistono (e ovviamente ne godrebbero anche gli eventuali nuovi entranti) i **sussidi pubblici** che coprono il 70% dei costi, cioè ciò che non viene coperto con le tariffe; e/o 3) ammette che la Newco sia condannata al fallimento in brevissimo tempo. Tutte cose difficili da sostenere, insieme o separatamente.

Per una gestione integrata delle ferrovie lombarde non serve una società ferroviaria unica ma una vera programmazione dei servizi da parte della Regione, che ha tutte le competenze (amministrative ed economiche) per ottenere un'offerta migliore e a costi più bassi. Non solo, ma la realizzazione dell'integrazione tariffaria esiste da molti anni in molte aree metropolitane europee, anche se esistono diversi gestori dei servizi: ad esempio a Parigi, dove convivono RER, RTP e SNCF con un

unico titolo di viaggio; o a **Londra**, dove il *Transport for London* governa la rete di metropolitana pubblica più estesa del mondo, ottimi servizi di superficie affidati con gara a diverse compagnie private e integra servizi ferroviari, a loro volta affidati con gara ad altre compagnie private.

(1) Collegamento attualmente gestito da FNM dalla stazione Cadorna, quindi non accessibile direttamente dalle stazioni di arrivo dei treni di Trenitalia.

(2) Presso la redazione milanese de "Il Sole 24ore", 13 ottobre 2009.