

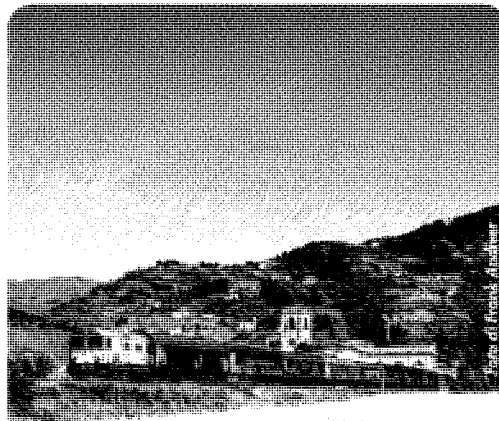
Novità all'orizzonte nel mondo ferroviario

Il Segretario della Fit-Cisl commenta l'ipotesi di aggregare Anas alle Ferrovie dello Stato e auspica la nascita di un grande soggetto integrato ferro-gomma

In questo periodo si parla molto dell'ipotesi di aggregare Anas alle Ferrovie dello Stato Italiane e di come questo tracci il profilo di un grande player delle infrastrutture. Un soggetto dotato di grande know-how e massa critica, tale da poter recitare un ruolo primario anche su scala internazionale. Bene, ottima prospettiva per un'Italia troppo piegata agli interessi delle mille lobby del "piccolo e bello", che crea enormi diseconomie e sprechi da frammentazione e da nanismo imprenditoriale. Il testo unico dei servizi pubblici locali, contenuto nel pacchetto delle riforme intestate alla Ministra Marianna Madia, ne è un drammatico esempio, soprattutto riguardo all'ennesima riforma nazionale del trasporto pubblico locale, che però è materia esclusiva degli Enti Locali. Conflitto perenne. Con il pretesto della concorrenza, inapplicabile nel concreto in certi settori, si fa di tutto per mantenere le migliaia di appalti, veri e propri centri di costo ognuno a se stante, che impedisce di fare sistema. Non è una questione di monopolisti o meno, è una questione di gestione coordinata e imprenditoriale che non si realizza se si fraziona tutto in mille rivoli.

Tornando a Ferrovie e Anas credo che le potenzialità siano veramente interessanti, anche dal punto di vista occupazionale, perché un'Anas liberata dal cappotto di piombo delle regole da pubblico impiego potrà veramente velocizzare l'apertura di cantieri. Ciò premesso, non perderei di vista i veri problemi che devono essere risolti nel trasporto ferroviario: il trasporto per i pendolari e il trasporto delle merci. Per quanto riguarda i primi servono investimenti in materiale rotabile, regole certe e sostegno pubblico, se non si vogliono far pagare tariffe di tipo europeo. Non penso che si possa risolvere il problema con la sola concorrenza, perché questi sono nodi strutturali. Dovrebbe finire il festival delle ipocrisie. Il federalismo nei trasporti, sbagliando, ha dato pieni poteri alle Regioni in tema di trasporto pubblico, anche ferroviario. Di contro le Regioni non investono, non pagano corrispettivi adeguati e non vogliono aumentare le tariffe. Non ci sarà gara che tenga. Confido, invece, nella capacità delle Fsi di cre-

are un grande soggetto, integrato ferro-gomma, per un trasporto locale moderno, in ciò i 4,5 miliardi per acquisto di nuovi treni sono un buon viatico. Parallelamente servono centinaia di assunzioni per rinfoltire le ormai esangui fila dei ferrovieri. Per le merci il problema è ancor più strutturale perché... non siamo la Svizzera che obbliga a trasportare le merci sui treni. Da noi, si è sviluppato esclusivamente il trasporto su Tir. La liberalizzazione del merci fer-



roviario è realtà dal 2003 e molte sono le imprese ferroviarie private. Ciò non ha, però, aumentato le quote di trasporto merci su rotaia, che anzi è diminuito grazie anche al sostanziale disimpegno di Trenitalia. Come riuscire a invertire il trend? È molto complicato e, secondo me, c'è solo la strada di fare sistema nella logistica, specializzando il treno in una filiera dove l'intermodalità deve essere protagonista. Finché non si metteranno i camion sui treni la questione sarà ridotta alle sterili polemiche sui finanziamenti

eccessivi ai Tir, che se si fermano bloccano il Paese, rispetto ai pochi spiccioli che si danno al ferroviario. Tutto vero, ma o diventiamo elvetici, ferroviariamente parlando, o facciamo solo accademia. Fossi al Governo darei tutti gli incentivi alla sola intermodalità. Le premesse per fare sistema integrato, lasciando alla gomma il ruolo sull'ultimo miglio, si riscontrano nel piano della portualità e della logistica, nell'allegato al Def sulle infrastrutture e nel Piano d'impresa di Rfi, ma ci vorrà una vita. Nel frattempo lobby potenti alimentano una situazione da "Repubblica fondata sulla gomma". Per questo penso che senza una decisa politica di sostegno il trasporto merci ferroviario sarà ancora residuale, con ricadute negative sull'economia nazionale. Certo, perché le ricadute negative in termini di costi esterni derivanti da maggiore inquinamento sono gigantesche, ma si preferisce che il dato resti nei convegni e non venga messo in evidenza nei conti pubblici. Anche qui Fsi potrebbe essere un architrave, ma non mi convince ancora quello che sento sulla nascita "Mercitalia". La cura del ferro serve, ma non può essere solo uno spot.

