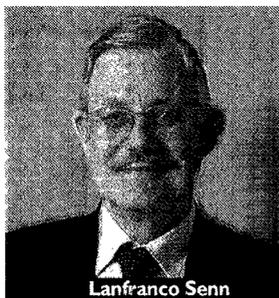


l'esperto

Senn: «Il servizio è migliorato Ma i nodi vengono al pettine»



Lanfranco Senn

Sulle tratte locali
in perdita la fine
del monopolio porrà
la questione di chi si
accolla i costi
del servizio universale

«I cambiamenti non avvengono senza traumi». Per l'economista dei trasporti Lanfranco Senn, direttore del Certet Bocconi, la rivoluzione dell'alta velocità non si ferma ma con la liberalizzazione del trasporto passeggeri stanno arrivando al pettine parecchi nodi. A partire da quello del trasporto regionale, la cenerentola ferroviaria.

La fine del monopolio Fs nel traffico passeggeri costituirà un vantaggio per l'utenza?

L'introduzione dell'alta velocità ha già migliorato drasticamente la qualità del servizio ferroviario. L'ha migliorato in termini di tempi e di frequenze dei treni: se è possibile andare da Milano a Bologna a Milano in mezza giornata lo dobbiamo all'alta velocità. Sulla medio-lunga distanza la liberalizzazione si tradurrà sicuramente in un van-

taggio – si competerà su qualità e prezzi per conquistare quote di mercato – ma saranno necessarie delle economie di scala per raggiungere l'efficienza ed evitare duplicazioni. Se, ad esempio, sulla Milano-Roma si riuscirà effettivamente a sottrarre quote al trasporto aereo è possibile che aumenti il volume di traffico in assoluto e si creino spazi per gli operatori. Ovviamente questo potrà variare da tratta a tratta.



mente questo potrà variare da tratta a tratta.

Fs può rallentare questo processo?

Si dice che il monopolista faccia di tutto per impedire la concorrenza e non solo a proposito dell'esposto di Ntv all'antitrust. Pensiamo al mercato dei manovratori: Fs lo controlla e cercherà di tenere con sé questi operatori qualificati. Stesso discorso vale per i macchinari: il mercato dei veicoli non è pronto a coprire un aumento significativo del traffico; è lento, i tempi di consegna sono mediamente lunghi, ancora a due anni, se si partecipa a una gara e poi non si dispone dei veicoli deve esistere a monte una logica cooperativa o il meccanismo si inceppa e con esso la competizione.

Il monopolio assicura una serie di servizi strutturalmente deficitari. Che fine faranno?

È la questione del servizio universale cioè dell'obbligo di fornire il servizio di trasporto anche sulle tratte non economicamente convenienti: Ntv sostiene di non avere obblighi, se così fosse resterebbe solo Fs...

Alla fine si dovrà creare una "bad company" per garantire i treni ai pendolari?

È un problema.

Altro fronte, le merci: il trasporto su rotaia è proprio spacciato?

Il servizio merci è destinato ad avere margini sempre più ridotti, o ridottissimi, venendo sostituito progressivamente dall'autotrasporto e in parte dal traffico marittimo, tranne che sulle medio-lunghe distanze e comunque a prezzo di grandi sforzi organizzativi. Il problema non è solo, come si sa, quello di riempire il convoglio e farlo viaggiare alla massima capacità, ma soprattutto quello di coprire il primo e l'ultimo miglio, che separa la rotaia dai centri di distribuzione. O esiste una strategia cooperativa tra strada e ferrovia, in modo che la prima accetti di essere sostituita dalla seconda sulle medio-lunghe distanze, oppure la ferrovia soccomberà sempre perché la strada ha una rendita di posizione insuperabile.

Paolo Viana