

Frecciarossa poco rossa



Da ragazzino una volta ho chiesto a mio nonno come mai seguisse con tanta passione la **Formula 1**. Lui, che aveva fatto una vita nel **PCI**, con ironia mi rispose: perché é l'unica cosa rossa che é rimasta. Non sapeva che sarebbe presto arrivata la **Frecciarossa** ma purtroppo anche in questo caso si sarebbe trattato solamente del colore della vernice.

Nelle scorse settimane é esplosa la polemica tra i pendolari che quotidianamente utilizzano i treni ad alta velocità e l'amministratore delegato di **Ferrovia dello Stato**, holding pubblica che controlla le diverse aziende nazionali pubbliche del settore nel trasporto su ferro e su gomma.

La preoccupazione dei pendolari é più che legittima: senza preavviso hanno visto crescere il costo del loro abbonamento da un minimo del 20 ad un massimo del 35%. L'AD di FS, chiamato dal premier **Renzi** e dal ministro **Delrio** per le sue straordinarie competenze maturate nel settore privato, ha quindi risposto con il più semplice dei concetti: se volete che il servizio costi meno, dovete metterci soldi pubblici.

Portiamo le aziende pubbliche sul mercato, riduciamo ai minimi i livelli di regolazione pubblica, chiamiamo i manager privati a dirigerle riempiendoci la bocca di parole come "razionalizzazione, efficienza, valorizzazione del merito, strategie commerciali". Ma alla fine si ritorna lì: "se volete un servizio universale, lo Stato deve pagare."

Il ministro **Delrio** ha immediatamente convocato i gestori del servizio ottenendo un aumento più contenuto anche se non é noto quanto questo intervento inciderà sulle casse dello Stato. Resta il fatto che ci sono persone costrette ad utilizzare l'alta velocità per lavorare con abbonamenti da quasi 400 euro al mese.

L'Alta Velocità in molti casi é l'unica possibilità per potersi muovere tra le grandi città e su distanze superiori ai 100 km. I treni locali impiegano troppo tempo per queste distanze e, con lo sviluppo dei treni veloci, i vecchi "intercity" sono rimasti praticamente solo sulle tratte prive di una linea veloce (si pensi al triveneto o alla Liguria). É un problema sentito soprattutto al nord ma che riguarda anche molti pendolari fiorentini e napoletani.

Nonostante l'enorme rilevanza pubblica, l'ambito é stato lasciato completamente al mercato. Ed a pagarne il prezzo sono coloro che lavorano e che devono spendere anche un quarto del loro stipendio per poter lavorare. Come in tanti altri servizi (trasporto su gomma, acqua, rifiuti) per non affrontare seriamente il tema dell'efficienza delle aziende pubbliche nazionali o locali, si é scelta a priori la strada del mercato. Le agenzie di regolazione sono debolissime e prive di strumenti efficaci per poter fare sanzioni e pretendere il rispetto dei contratti di servizio.

Qual'è la dimensione giusta per una società che gestisce l'acqua o i rifiuti? Quali sono le esigenze minime che lo Stato deve salvaguardare - anche impiegando proprie risorse - a scapito della libertà di azione del mercato? Quali servizi sono talmente delicati

e di rilevanza pubblica da meritare un'attenzione ed una priorità diversa da parte dello Stato e degli Enti Locali? E soprattutto, cosa ne pensano i cittadini dei processi di privatizzazione?

Queste sono le semplici domande che avrebbero dovuto porsi i governanti ed i parlamentari che hanno sostenuto la liberalizzazione dei servizi pubblici. Negli ultimi 25 anni abbiamo invece assistito, sia con governi di destra che con governi di centrosinistra, ad un approccio ideologico e privo di un'attenta analisi sulle prospettive di ciascun servizio.

L'effetto é stato quello di liberalizzare i profitti e statalizzare i doveri (come l'abbattimento degli aumenti per i pendolari) passando dal monopolio pubblico a quello di alcuni grandi player privati scelti come partner dal sistema politico, riducendo comunque gli spazi per una vera concorrenza.

Rafforzare il ruolo della regolazione, riportare il controllo pubblico dei gestori nei settori più delicati, avere affidamenti limitati e con bacini della giusta dimensione (non troppo grandi), ricostruire un pensiero libero dal pregiudizio secondo il quale l'efficienza e la qualità possa essere garantita solo dal mercato. Queste sono alcune proposte per una sinistra moderna che vuole riformare i servizi pubblici senza perdere il contatto con le persone che ogni mattina prendono il treno e l'autobus per andare a lavorare o che si vedono arrivare bollette del gas e della luce astronomiche.

Anche in questo caso la domanda é sempre una. A chi serve la sinistra?