

Concorrenza. Lettera a governo, Parlamento e Regioni a difesa della liberalizzazione

# Ferrovie, l'Antitrust sollecita più mercato

## Bocciato il Ddl di riforma del servizio universale

Giorgio Santilli  
ROMA

«Parziale e opaca». Così l'Antitrust definisce la distinzione fra i servizi ferroviari di mercato (come l'alta velocità e gli eurostar) e i treni del «servizio universale contribuito», vale a dire sovvenzionati da Stato e Regioni con sussidi pubblici. L'assenza di regole chiare per la concessione delle sovvenzioni porta a una distorsione nell'uso dei contributi pubblici: non vengono imposti a Trenitalia standard di qualità, frequenza e tariffa e non ci sono controlli che impediscano il passaggio delle sovvenzioni da un servizio all'altro o, peggio, una strategia di offerta Fs mirata a spostare passeggeri dai treni poveri e sovvenzionati a quelli più ricchi e redditizi per l'azienda ferroviaria.

Se questa è la situazione attuale, il futuro non promette niente di meglio. Nella delibera As 528, diramata ieri, l'Autorità garante per la concorrenza e il mercato boccia senza appello anche il disegno di legge di riforma del «servizio universale», appena approvato dal Senato, che permette alle Regioni di affidare al-

le Fs i servizi locali sovvenzionati senza più gara, allunga il periodo minimo del contratto di servizio tra Fs e Regioni a sei anni, prevede la possibilità di estendere la durata di questo contratto fino a 12 anni (contro l'attuale limite di nove anni). Un disegno che rafforza il monopolio Fs, in sostanza, anziché favorire un sistema concorrenziale che metta in gara al miglior offerente le

### LE MOTIVAZIONI

Secondo l'Autorità il Disegno di legge rafforza il monopolio delle Fs; il Garante invita il legislatore a compiere una decisa inversione di rotta

sovvenzioni pubbliche.

Oltre a invitare il Parlamento a una decisa inversione di rotta, ripristinando regole che favoriscano la competizione e l'allargamento del mercato, l'Antitrust si rivolge anche alle Regioni titolari dei contratti di servizio, auspicando che siano loro stesse, «nel loro interesse di acquirenti del servizio, a non avva-

lersi della possibilità di prorogare il servizio affidato direttamente o di procedere a nuovi affidamenti diretti». Un invito a svolgere una sorta di obiezione di coscienza regionale rispetto alla nuova legge, disapplicando il dispositivo dell'affidamento senza gara e avvalendosi della facoltà di assegnare il servizio comunque tramite lo svolgimento di una competizione.

L'Antitrust lamenta anche la concessione di servizi in settori pienamente aperti alla concorrenza, come quello delle merci. «Ferma restando la convinzione che la configurazione del mercato non renda necessaria la definizione di un'area di servizio universale - afferma la delibera dell'Antitrust - laddove in ogni caso lo Stato dovesse rilevare il permanere di un'esigenza di imporre oneri di servizio universale nel settore, l'Autorità auspica una maggiore chiarezza nella definizione delle obbligazioni a carico del soggetto regolato e una opportuna trasparenza nell'accesso ai servizi onerati da parte di tutti gli operatori ferroviari attraverso la consultazione pubblica di mercato».

La delibera rileva anche come «un nuovo schema di contratto di servizio nazionale, sia per i servizi di media e lunga percorrenza che per quelli merci, sarebbe attualmente al vaglio del ministero dell'Economia, con possibile inclusione di servizi Intercity ed Eurostar cosiddetti "a domanda debole"». Proprio questa discussione dei contratti di servizio dovrebbe definire le regole future. Ma le Fs lamentano che lo Stato-azionista impedisce loro di comportarsi effettivamente in una piena logica di mercato e di impresa, per esempio smantellando tutti i servizi merci point-to-point considerati in perdita. Una questione che è stata affrontata nell'esame del piano industriale Fs: con un altolà dell'azionista che ha posto un limite del 15% al taglio dei servizi attuali.

Nella delibera l'Antitrust valuta positivamente anche la possibilità che i nuovi operatori ferroviari contribuiscano, con i loro utili, alla costituzione di un fondo per il servizio universale. Purché si approvino contemporaneamente regole trasparenti per l'assegnazione di questi fondi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

