

Ferrovie, la svolta sarà il mercato unico

● L'accordo per il riordino delle ferrovie nell'Unione ● Nuove misure per la concorrenza transazionale, la trasparenza, le Authority nazionali
● Serracchiani (Pd): «L'Italia? È ancora una realtà troppo schizofrenica»

LAURA MATTEUCCI

lmatteucci@unita.it

La faticosa costruzione dell'Europa unita passa anche attraverso il capitolo trasporto ferroviario. Il meno sviluppato e regolamentato, ad oggi (niente a che vedere con quello aereo, per dire), nonostante la Commissione europea consideri ufficialmente il treno il mezzo più eco-sostenibile. Due anni di lavoro, un'operazione lunga e difficoltosa: ma alla fine, la settimana scorsa, è stato raggiunto in sede europea l'accordo definitivo sul Recast ferroviario, ovvero la revisione e il riordino di buona parte del primo pacchetto ferroviario (che risale al 2001) per spingere la concorrenza transazionale, attraverso condizioni di accesso ai mercati nazionali più trasparenti, e per rafforzare l'autonomia delle 27 Authority nazionali previste, una per ogni paese Ue, indipendenti dalle scelte politiche, e messe in rete tra di loro sotto la supervisione della Commissione Ue.

«Si tratta di un primo, importante passo per arrivare poi al quarto pacchetto ferroviario, che sarà davvero quello della svolta - spiega Debora Serracchiani, europarlamentare Pd che ha seguito la partita - Dovrà fornire le indicazioni

per la concretizzazione di un mercato unico e competitivo nel settore del trasporto ferroviario dei passeggeri». Per intenderci, con il nuovo pacchetto sarà finalmente possibile «salire a Rotterdam e scendere a Roma», chiarisce Serracchiani. La proposta dovrà arrivare alla Commissione Ue entro l'anno, e comprenderà anche la richiesta di studiare la separazione tra i gestori delle infrastrutture e gli operatori del servizio, questione di cui già si è molto parlato (e a cui i sindacati europei sono contrari, temendo soprattutto per i livelli occupazionali), e per la quale peraltro il Recast appena approvato getta le prime basi.

IL REGOLATORE NAZIONALE

La novità principale del Recast resta quella dell'istituzione del regolatore nazionale per i 27 Paesi membri, una sorta di Authority già prevista dalla normativa precedente, in realtà però mai applicata. Il regolatore sarà dotato di risorse finanziarie ed avrà competenze estese fino alla verifica della sicurezza e al controllo di un accesso non discriminatorio al mercato ferroviario. Avrà anche l'obbligo di trattare eventuali reclami presentati entro un tempo standard, da un minimo di 6 ad un massimo di 16 settimane. L'auspicio resta comunque quel-

lo di arrivare in tempi brevi alla costituzione di un regolatore unico europeo.

Il pacchetto prevede anche che la maggior parte degli investimenti destinati alle infrastrutture vadano al sistema ferroviario, e che gli Stati intervengano a colmare gli eventuali deficit, se protratti nel tempo, delle imprese ferroviarie. E, tra gli obiettivi, quello di fornire a tutte le imprese un accesso equo ad una gamma più ampia di servizi (comprese le vendite di biglietteria e servizi di stazione), oltre a garantire loro parità di accesso alla rete. Al momento, infatti, la mancanza o carenza di regolamentazioni omogenee ha favorito il proliferare di situazioni a dir poco differenziate, tra mercati privatizzati e altri liberalizzati in cui comunque gli ex monopolisti difendono la loro posizione dominante rispetto alla nuova concorrenza. L'Italia, che in questo non fa certo eccezione, si presenta in Europa con un mercato «schizofrenico», come lo definisce Serracchiani: «Da un lato - dice - l'eccellenza dell'alta velocità, dall'altro un sistema di trasporto locale obsoleto, dove mancano risorse (e con la spending review il rischio è che ne manchino anche di più, ndr). Il sistema va implementato, sia per il trasporto merci sia per quello dei passeggeri».