

Taglio tariffe dei binari, Rfi perde 200 milioni

» DANIELE MARTINI

Rete ferroviaria italiana (Rfi), la perla del gruppo Fs, la società che gestisce i 16 mila chilometri di binari, dovrà rinunciare da oggi al 2021 a circa 200 milioni di euro. Cifra che equivale a più di due terzi dei sostanziosi utili annuali (274 milioni nel 2018), ottenuti soprattutto con i pedaggi imposti alle imprese ferroviarie, sia quelle di casa Fs, dalle Freccie ai regionali, sia quelle private, dalle aziende dei treni merci fino a Italo.

LA BATOSTA che si sta abbattendo su Rfi è l'epilogo di una lunga storia cominciata quando Mauro Moretti non era ancora diventato il padrone delle Ferrovie, ma un semplice dirigente, anche se di primo piano, capo proprio di Rfi. Era metà del primo decennio del Duemila e Moretti studiò un sistema di pedaggi molto van-

taggioso per le Fs in vista della concorrenza privata futura.

Per anni, per esempio, i treni Italo, il concorrente per antonomasia nell'Alta Velocità, hanno dovuto sborsare 15 euro a chilometro (poi ridotti a 8). L'impostazione tariffaria di Moretti fu sostanzialmente recepita un decennio dopo dalla nuova Autorità di regolazione dei Trasporti (Art) diretta da Andrea Camanzi. Era il periodo in cui Michele Mario Elia era succeduto a Moretti e il governo di Matteo Renzi

vagheggiava l'idea di vendere quote di minoranza di Fs: dotare Rfi di un sistema di pedaggi vantaggioso avrebbe accresciuto il valore del gruppo. Così fu deciso. La scelta, però, non solo non piacque alle imprese ferroviarie non Fs, ma alcune di queste, in particolare quelle riunite nell'associazione dei treni merci Fercargo diretta da Giancarlo Laguzzi, si rivolse ai giudici per modificare quell'impianto regolatorio. Siccome l'Arthasede a Torino, la vicenda finì nelle aule del Tar Piemonte che nel 2017 con due sentenze successive dette ragione a Fercargo.

Le sentenze sono dure nei confronti dell'Autorità dei trasporti: "L'Art, soggetto pubblico e neutrale deputato alla verifica della tariffazione, non può limitarsi a sostenere che l'impostazione contabile scelta da Rfi è stata avallata da una società di revisione contabile privata, individuata e retribuita dal soggetto controllato, che per definizione opera in una posizione priva di analoghe garanzie di indipendenza proprie del solo organo di controllo pubblico". In pratica i giudici amministrativi sostengono che in quell'occasione l'Art ha preso a scatola chiusa le scelte di Rfi. Nella relazione annuale di fine giugno 2019 il presidente Camanzi ha annunciato che l'Art ha ora recepito le sentenze riscrivendo la delibera sulle tariffe

con un metodo basato sui costi reali di gestione molto meno vantaggioso per Rfi che prevede una riduzione media del 4 per cento dei pedaggi.

La società Fs che gestisce i binari ora è alle prese con i conteggi per restituire il dovuto a chi ne ha diritto. Finora hanno accertato che a regime i minori introiti saranno di 48 milioni di euro l'anno per tre anni, dal 2019 al 2021; questa cifra comprende parte delle quote indebitamente incassate da Rfi nel 2016 e 2017. Sono ancora in corso i conteggi per il 2018: considerando che anche per l'anno passato la cifra finale non dovrebbe essere molto diversa da quella accertata per ogni anno del triennio 2019-2021, il totale di minori incassi per Rfi dovrebbe alla fine attestarsi sui 200 milioni.

Una parte di questa somma, quella relativa alle Freccie e ai treni di Trenitalia, è solo una partita di giro contabile all'interno delle Fs. Una parte, invece, andrà a vantaggio dei privati: per esempio 2,5 milioni alle aziende dei treni merci, una decina a Italo.