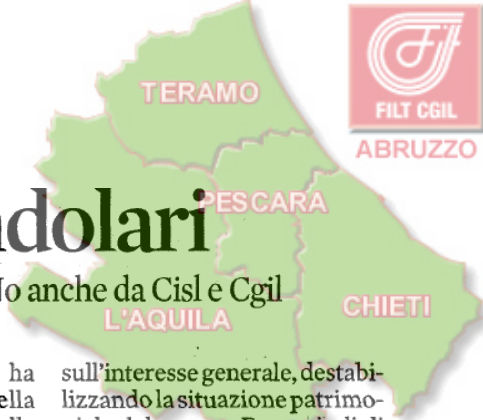


# Ferrovie, in gara i servizi pendolari

Moretti: la separazione della rete produce costi più alti e meno sicurezza - No anche da Cisl e Cgil



Giorgio Santilli  
ROMA

I servizi ferroviari per i pendolari dovranno andare a gara: la bozza di decreto legge liberalizzazioni abroga infatti la deroga che veniva riservata al trasporto ferroviario regionale dalla disciplina legislativa generale sui servizi pubblici locali. Le Regioni saranno quindi obbligate a mettere a gara i tre-

## TRASPORTO REGIONALE

Sarà cancellata la deroga per le ferrovie nella disciplina generale sui servizi locali: bloccato il rinnovo ulteriore per 6 anni a Trenitalia

ni locali e non potranno rinnovare, alla scadenza, i contratti con Trenitalia per altri sei anni senza fare gare. È da valutare se i contratti attuali, acquisiti senza gara, arrivino a scadenza naturale o cessino il 30 giugno 2013 come vale per tutti gli altri servizi pubblici locali.

La novità si aggiunge alle due già emerse dalle bozze del decreto legge: la separazione proprietaria della rete ferroviaria dalla holding Fs, con il trasferimento delle azioni di Rfi al ministero dell'Economia, e la cancellazione dell'obbligo per le imprese ferroviarie private di rispettare il contratto nazionale di settore.

E proprio dalle Fs arrivano le reazioni più rumorose alle cannonate sparate dalla bozza di decreto legge alla cittadella

dei monopoli dei trasporti: imprese e sindacati fanno muro contro l'ipotesi della separazione proprietaria della rete.

La prima reazione arriva da Mauro Moretti. «Dove la rete è stata separata dal servizio come in Gran Bretagna - ha detto l'amministratore delegato delle Fs in un'intervista all'Espresso rilanciata con un comunicato - abbiamo avuto effetti negativi sui costi sopportati direttamente dai cittadini. Ma anche lo Stato ha sborsato molto di più, oltre il 200 per cento a valori monetari costanti».

Oggi esiste già una separazione contabile e in Italia anche una separazione societaria fra la rete (Rfi) e servizi di trasporto (Trenitalia).

Moretti cita il caso tedesco (e quello italiano) come «soluzione di imprese integrate» in cui «i costi per lo Stato sono diminuiti mentre qualità e sicurezza sono aumentate». Inoltre - aggiunge Moretti - «dove si è scelta la separazione, è scomparso il settore industriale che produce materiale rotabile, anche quando partiva da situazioni di leadership mondiale».

A seguire, nel pomeriggio, si sono schierati contro la divisione anche i due principali sindacati di categoria, la Filt Cgil e la Fit Cisl.

Nessun commento è arrivato invece dalle imprese private del settore ferroviario. In attesa di testi più consolidati, non ha parlato Ntv, la società costituita da Montezemolo, Della Valle e l'ad Giuseppe

Sciarrone, che in passato ha sempre sostenuto la tesi della separazione proprietaria della rete come condizione necessaria per la realizzazione di una concorrenza effettiva in campo ferroviario. Un grave errore che non va fatto».

Nettamente contrario alla separazione anche il segretario generale della Fit-Cisl, Giovanni Luciano. «Per garantire accesso a condizioni eque e non discriminatorie basta e avanza l'Autorità di regolazione dei Trasporti che abbiamo sempre richiesto. Non vogliamo che l'interesse di pochi prevalga

sull'interesse generale, destabilizzando la situazione patrimoniale del gruppo Fs e quindi di Trenitalia, che ha ancora 6 miliardi di euro di debiti».

Per il segretario generale della Filt Cgil, Franco Nasso, alla preoccupazione per la «condizione patrimoniale di Trenitalia, oggi notevolmente sottocapitalizzata e fortemente indebitata», si aggiunge il giudizio negativo sul principio generale, sostenuto anche a livello europeo nella discussione sulla direttiva.

Silenzio dal mondo delle autostrade per cui la bozza di decreto legge prevede una riforma tariffaria con il ritorno al price cap: sarebbero colpite anche le concessioni «in essere». Previsto anche il trasferimento dei poteri di regolazione alla nuova Autorità dei trasporti (ancora da individuare fra l'Autorità dei contratti pubblici e quella dell'energia). Qui però la norma conferma i poteri affidati all'agenzia ministeriale per le strade: si dovrà quindi capire come sarebbero ripartiti i poteri fra i due soggetti.

Un'altra novità importante in materia autostradale è la norma che liberalizza totalmente l'apertura di aree di servizio lungo il tracciato autostradale. Oggi è la concessionaria ad affidare il servizio, generalmente con una gara. In futuro chiunque abbia in disponibilità un terreno potrà costituire l'area di servizio, senza bisogno di acquisire la subconcessione dalla concessionaria principale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Separazione della rete

● La separazione della rete dai servizi è una delle misure strategiche utilizzata dall'Ue, a partire dagli anni '90, per aumentare la concorrenza nei servizi di pubblica utilità. Garantisce l'accesso paritario alla rete per tutti gli operatori dei servizi. La separazione fra rete e incumbent può essere di tre tipi: contabile-funzionale, societaria e proprietaria. Per la rete Fs oggi la separazione è societaria: quella proprietaria comporta che l'azionista di Trenitalia sia diverso da quello di Rfi

## MERCATI E MANOVRA

# Deregulation dei trasporti

## Autostrade

Chiunque potrà aprire una stazione di servizio senza subconcessione

Silenzio delle concessionarie su riforma tariffaria e regolazione



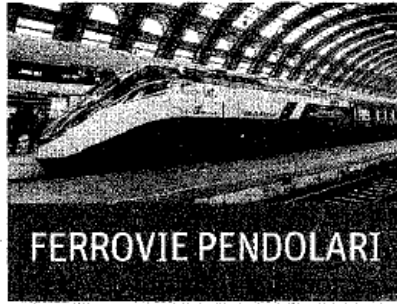
## Tutte le liberalizzazioni del settore



### SCORPORO DELLA RETE

#### Separazione societaria

La bozza del decreto legge sulle liberalizzazioni prevede lo «scorporo proprietario della rete», con il passaggio delle azioni della società che gestisce la rete stessa, Rete ferroviaria italiana (Rfi), dalla holding Ferrovie dello Stato (Fs) al ministero dell'Economia



### FERROVIE PENDOLARI

#### Tutti a gara

La bozza di Dl abroga la deroga che veniva riservata al trasporto ferroviario regionale dalla disciplina generale sui servizi pubblici locali. Le Regioni saranno obbligate a mettere a gara i treni locali e non potranno rinnovare, alla scadenza, i contratti con Trenitalia per altri sei anni senza gare



### CONTRATTO DI SETTORE

#### Nuovo tentativo

Sarà cancellato l'obbligo per le imprese ferroviarie private di adottare il contratto nazionale del settore ferroviario come previsto attualmente dalle leggi. Il tentativo di liberalizzazione era stato già fatto dal Governo Berlusconi ma alla fine, su pressione Fs, il vincolo era stato reintrodotta



### AUTOSTRADE

#### Tariffe

Prevista una riforma tariffaria che riporti tutto il sistema autostradale al metodo del price cap, con il riconoscimento dell'inflazione meno gli incrementi di produttività richiesti. Le modifiche varrebbero anche per le concessioni in essere



### AUTORITÀ DEI TRASPORTI

#### Vigilanza sulle strade

Vengono estesi anche al settore stradale e autostradale i poteri di regolazione attribuiti all'Autorità dei trasporti nata con la manovra di Natale. In realtà questi poteri saranno attribuiti a un'autorità esistente: quella dei contratti pubblici o quella dell'energia



### AUTOBUS E METRÒ

#### Accorpamenti agevolati

Nella nuova disciplina sui servizi pubblici locali viene introdotta una norma che evita la decadenza e consente il mantenimento dei contratti in house (affidati senza gara) alle imprese che si accorpano fino a coprire il servizio di un intero bacino di traffico



#### FERROVIE

Andranno in gara i servizi pendolari

Santilli ▶ pagina 15