

Infrastrutture. La commissione Trasporti presenta la relazione finale dell'indagine conoscitiva sul futuro del settore

Autorità autonoma per le ferrovie

Tra le raccomandazioni anche la separazione proprietaria di Rfi da Trenitalia

Giorgio Santilli
ROMA

Arriva la ricetta della commissione Trasporti della Camera per il sistema ferroviario. L'urgenza massima è l'istituzione di un'Autorità indipendente per il settore ferroviario oppure, allargando le competenze dell'attuale regolatore per l'energia, di un'Autorità delle reti. Sarebbe meglio che una forte e indipendente regolazione ferroviaria avvenisse a livello europeo ma intanto non c'è più tempo da perdere per farla in Italia, superando la debolezza dell'attuale ufficio di regolazione istituito presso il ministero delle Infrastrutture. C'è poi molto altro da fare per dare una sistemazione definitiva ed efficiente al trasporto ferroviario nell'era della liberalizzazione: la commissione Trasporti di Montecitorio, nella relazione finale dell'indagine conoscitiva messa a punto dal presidente della commissione, Mario Valducci, propone la separazione proprietaria di Rfi da Trenitalia, un sistema più efficiente per il servizio universale e per il trasporto regionale, centrato sulle gare per la distribuzione delle risorse pubbliche e l'affidamento della gestione, una ridefinizione del perimetro del servizio universale come chiesto più volte da Fs, la stabilizzazione delle risorse pubbliche assegnate al trasporto regionale, al servizio universale e agli investimenti (contratto di programma Rfi).

Quella disegnata da Valducci è una rivoluzione per il trasporto ferroviario. La commissione, che ora dovrà esaminare e votare la relazione, ha finora mostrato un costruttivo spirito bipartisan: la proposta avanzata dal presidente non si rassegna agli strappi legislativi che si continuano a produrre sulla base delle singole emergenze, senza un disegno complessivo. Si procede in modo contraddittorio e altalenante: basti pensare al trasporto regionale, gare sì, poi gare no, poi la norma dell'affidamento del servizio a Trenitalia con contratti di sei anni più sei.

Resta da capire come procedere a questa riforma che, più di tante micro-misure sulla crescita allo studio del Governo in questi giorni, darebbe un contributo sostanziale allo sviluppo dell'economia italiana. Per l'Autorità delle reti, qualcosa si sta muovendo, in realtà: la commissione lavora a un testo unificato tra le proposte di legge Iovelli (C1057) e Garofalo (C4337). È evidente, però, che la sistemazione dell'assetto ferroviario richiede un intervento a 360 gradi non più rinviabile.

All'Autorità - dice la relazione - è importante che sia attribuito «il compito di garantire condizioni eque di concorrenza ex ante, cioè prima che il confronto di mercato abbia inizio, come ad esempio nel caso dell'Autorità per l'energia e per il gas, e non con compiti di controllo ex

post rispetto al verificarsi di anomalie nel corretto svolgimento delle dinamiche di mercato, come ad esempio nel caso dell'Autorità antitrust».

Importante e delicato il punto sulla separazione «sostanziale e non solo formale» della rete dai servizi. «Tale operazione - scrive la relazione - si potrebbe realizzare mettendo sul mercato il pacchetto azionario di controllo della società che gestisce la rete, destinando i relativi introiti all'ulteriore rafforzamento economico-finanziario del gruppo Ferrovie dello Stato; in secondo luogo, si dovrebbe distinguere nettamente la posizione del proprietario della rete da quella dell'autorità di regolazione, rendendo quest'ultima effettivamente indipendente dalle strutture ministeriali». La relazione dà atto, per altro, del salto di qualità fatto da Fs in termini di risanamento, di sviluppo dell'Alta velocità con «performance di assoluta eccellenza», di capacità di esportazione delle nostre tecnologie all'estero, anche di penetrazione nel mercato francese grazie all'accordo con Veolia.

L'Alta velocità ha però «drenato una quota importante di risorse, a scapito dei segmenti meno redditizi del trasporto». Positiva quindi la norma che ha imposto alle imprese che svolgono i servizi dell'Alta velocità il pagamento di un sovracano che va destinato al finanziamento di un rafforzamento del

servizio universale. Fortemente negativo, invece, il sovvenzionamento all'autotrasporto, che puntella un sistema inefficiente e distorsivo, a danno del trasporto ferroviario. Andrebbe introdotto il principio del *polluter pays* e «una tassa per l'utilizzo delle strade da parte dei veicoli pesanti, con la possibilità di destinare gli introiti dei pedaggi al finanziamento di sistemi di trasporto più efficienti e meno inquinanti».

Sul trasporto regionale, la relazione sottolinea «le indubbe carenze di qualità, puntualità ed efficienza che gli utenti, in particolar modo i pendolari, hanno modo di riscontrare quotidianamente». E individua la causa principale dello stato del disservizio, ancor prima che nella mancanza di concorrenza, nel «sensibile grado di instabilità» delle risorse pubbliche, «iscritte nei bilanci dello Stato come stanziamenti rimodulabili, ossia suscettibili di riduzione a seguito di misure di contenimento della spesa».

Anche l'assenza di concorrenza ha però un ruolo fondamentale sui servizi pendolari. Il riferimento è la Germania, dove «le imprese concorrenti dell'operatore principale, attraverso l'affidamento del servizio mediante gara pubblica, hanno acquisito circa il 20% del mercato in treni/km, consentendo una diminuzione delle risorse pubbliche erogate a parità di servizi resi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL RUOLO

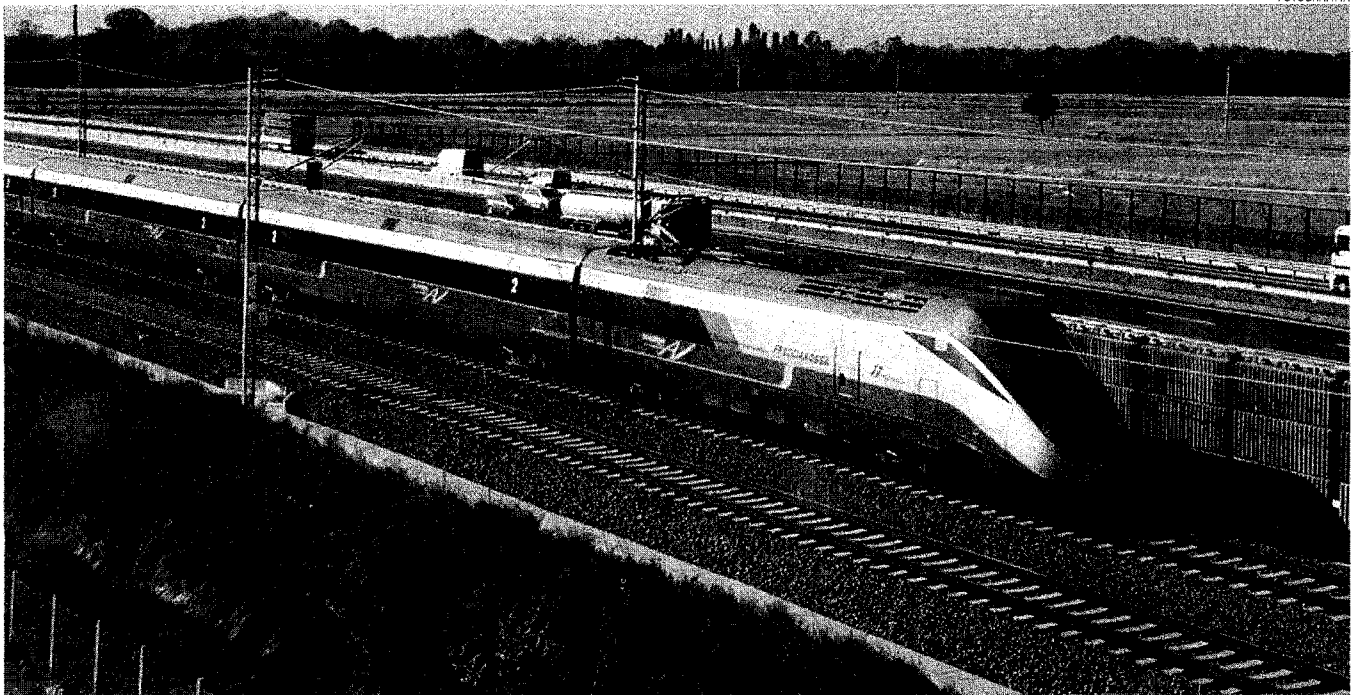
L'ente di controllo deve garantire condizioni eque di concorrenza *ex ante*, cioè prima che il confronto di mercato abbia inizio



Rfi

◆ Rete ferroviaria italiana, è il gestore dell'infrastruttura. Come tale garantisce la sicurezza della circolazione sull'intera rete, sviluppa tecnologia dei sistemi e dei materiali e assicura l'efficienza dell'infrastruttura stessa. È stata costituita nel luglio 2001 in recepimento alle direttive comunitarie. Controllata dal Gruppo Ferrovie dello Stato, la commissione parlamentare ne raccomanda la separazione proprietaria





Riforma del sistema. La commissione Trasporti della Camera propone l'istituzione di un'Autorità autonoma e la separazione proprietaria di Rfi da Trenitalia