

DECRETO LIBERALIZZAZIONI
Il dossier trasporti**Assetto definitivo**Il regolatore «delle reti» con anche energia e acqua sarà provvisorio
Entro tre mesi un Ddl per un'Authority del solo settore trasporti

Fs e autostrade, deciderà l'Authority

Rinvio su separazione di Rfi e tariffe - Per le imprese ferroviarie stop all'obbligo del contratto di settore

Morena Pivetti

ROMA

Nessuna novità immediata per le ferrovie e le autostrade, così come per i taxi: l'aumento della concorrenza e i vantaggi che ne potranno trarre imprese, consumatori e pendolari vengono rinviati almeno a dopo l'estate. Sarà l'Authority per l'energia elettrica e il gas a decidere l'ulteriore estensione del mercato nel settore dei trasporti, a partire dal 30 giugno, quando comincerà a esercitare le competenze anche in questo campo. In attesa che, con un disegno di legge dedicato da approvare entro tre mesi, venga istituita una specifica autorità indipendente di regolazione.

L'unica misura che va in vigore subito riguarda le condizioni di lavoro nelle ferrovie: le imprese di trasporto, passeggeri e merci, non sono obbligate ad adottare i contratti collettivi nazionali di settore, come aveva, invece, imposto una delle manovre del precedente governo Berlusconi. Imposizione criticata all'epoca sia dalla Ntv di Montezemolo e Della Valle che dalle aziende di proprietà delle Regioni che dagli operatori merci.

Il compromesso trovato tra il

ministro dello Sviluppo economico, delle Infrastrutture e dei Trasporti, Corrado Passera, e il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Antonio Catricola, sulle Ferrovie dello Stato ha retto alla prova del Consiglio dei ministri: l'eventuale scorporo della rete, ovvero di Rfi, dal Gruppo Fs, per garantire parità di accesso e di condizioni ai diversi gestori ferroviari, come richiesto a gran voce dalla galassia privata, viene demandato all'analisi futura dell'Authority. «Sarà l'Authority - ha ribadito Passera - a vedere come rendere efficace la separazione tra l'infrastruttura e la gestione del servizio. Già oggi l'Italia si colloca a un livello elevato, si vedrà se andare oltre e come».

Le regioni saranno obbligate - come aveva chiesto l'Authority - come aveva chiesto l'Authority per la concorrenza nella sua segnalazione al governo - a mettere a gara i treni dei pendolari, al termine dei contratti di sei anni stipulati con Trenitalia. Nei bandi d'asta la disponibilità dei treni non dovrà costituire un requisito per la partecipazione dei concorrenti.

Sia che si proceda allo scorporo o che si lascino intatte le Fs,

per le ferrovie come per le altre infrastrutture principali, gli aeroporti, i porti e le reti autostradali andranno garantite condizioni di accesso equo: le imprese che già operano in questi comparti e quelle che entreranno avranno un uguale trattamento, con l'obiettivo di livellare il campo di gioco e favorire la crescita.

Sul fronte dei consumatori la maggiore concorrenza si propone di contenere i costi e garantire una qualità minima del servizio a chi utilizza bus, tram, metropolitane, treni regionali e convogli nazionali, ovvero le tipologie che usufruiscono di contributi pubblici. Verranno anche fissati i diritti minimi e i risarcimenti che gli utenti potranno far valere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture.

Per aiutare i comuni e le regioni ad aprire i mercati locali dei trasporti la nuova Authority definirà gli schemi dei bandi di gara per l'assegnazione dei servizi nei bacini dove sarà riconosciuta la necessità dell'esclusiva.

E veniamo alle autostrade. Se nulla cambia per le concessioni in essere, per le nuove infrastrutture è in arrivo la riforma tariffaria. Il nuovo metodo sarà fonda-

to sul price cap: ogni cinque anni si determinerà l'indicatore di produttività in base al quale concedere l'aumento del pedaggio. Ora, invece, è garantito un incremento tariffario pari al 70% dell'inflazione più una quota aggiuntiva per gli investimenti. Tra i compiti dell'Authority per i trasporti ci saranno anche la definizione degli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o alla costruzione di nuove tratte autostradali e la promozione «di una gestione plurale delle diverse tratte e lo stimolo della concorrenza per confronto». Sarà interessante capire come.

Infine i contratti collettivi nazionali di lavoro di settore nelle ferrovie. Il venir meno dell'obbligo della loro adozione ha già acceso forti contestazioni da parte di tutti i sindacati di categoria e delle confederazioni, compatte nel ritenere un complemento indispensabile della liberalizzazione. Come, del resto, l'amministratore delegato delle Fs, Mauro Moretti. I sindacati parlano già di morte del contratto unico della mobilità, su cui era stata trovata una prima intesa con le imprese sul versante normativo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ACCESSO EQUO

Alle imprese che già operano nei comparti e quelle che entreranno dovrà essere garantito un uguale trattamento



**IL NUMERO
E I PUNTI CHIAVE
DELLA RIFORMA**



6.000

Numero di imprese attive
nei servizi pubblici
controllate dagli enti locali

L'accesso

In attesa dell'Autorità di regolazione dei trasporti dal 30 giugno all'Autorità per l'energia elettrica e il gas sono attribuite le funzioni per il settore, a partire dall'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie, aeroportuali, portuali e alle reti autostradali

La rete autostradale

Principali associate Aiscat. In km

Autostrade per l'Italia	2.854,6
Autostrada del Brennero	314,0
S.A.T.A.P.	291,9
Consorzio Autostrade Siciliane	298,4
Strada dei Parchi	281,4

Bandi

Per aiutare i comuni e le regioni ad aprire i mercati locali dei trasporti la nuova Autorità definirà gli schemi dei bandi di gara per l'assegnazione dei servizi nei bacini dove sarà riconosciuta la necessità dell'esclusiva

La rete ferroviaria

I numeri di Rfi

Dipendenti	3.200
Lunghezza linee	16.300 km
Stazioni	2.300
Ricavi operativi	2.322,197 (mln di euro)

Contratti

Le imprese di trasporto ferroviario, passeggeri e merci, non saranno obbligate ad adottare i contratti collettivi nazionali di settore, come aveva, invece, imposto una delle manovre del precedente governo Berlusconi

I VANTAGGI

CONSUMATORI

ALTO

Contenimento dei costi, standard minimi di servizio e di qualità e diritti minimi, anche di risarcimento: questi i vantaggi fondamentali per gli utenti e i consumatori dalla nascita dell'Autorità per i Trasporti. La maggiore concorrenza dovrebbe abbassare i costi per le imprese e quindi avere un impatto positivo, nel lungo periodo più che nel breve visti i bassi livelli italiani, sulle tariffe di autobus, treni, taxi e sui pedaggi autostradali. Altrettanto importanti le condizioni minime di qualità per i servizi sovvenzionati, a cominciare dai convogli dei pendolari e dai mezzi pubblici. L'Autorità definirà poi gli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, degli utenti nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture

CRESCITA

ALTO

La garanzia di condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle principali infrastrutture italiane, ai binari ferroviari, agli aeroporti, ai porti e alle reti autostradali, consentiranno alle imprese che operano in questi comparti e a quelle che vi entreranno, di giocare ad armi pari, favorendone lo sviluppo e la crescita. La definizione di bandi di gara tipo per i servizi di trasporto pubblico locale in esclusiva e per i treni dei pendolari consentiranno una più ampia partecipazione da parte di imprese private, italiane e straniere. Lo stesso vale per le autostrade con la definizione degli schemi di concessione per la gestione o la costruzione di nuove infrastrutture. La vigilanza sui criteri di determinazione dei pedaggi per le tracce ferroviarie e sulla loro assegnazione da parte di Rfi incentiverà il trasporto via ferrovia sia passeggeri che merci



Tariffe. In arrivo nuove regole

La rete ferroviaria

Stop di Passera a Catricalà per ora niente scorporo

La prima a essere prudente sulla cosiddetta «separazione verticale» tra Rete ferroviaria italiana, gestore dei binari, e il Gruppo Fs e in particolare Trenitalia, l'operatore del servizio, era stata proprio l'Autorità per la concorrenza nella sua recente segnalazione al Governo. Non avendo chiaro come sarebbe finito il braccio di ferro tra chi nel governo voleva subito lo scorporo di Rfi - come il sottosegretario Catricalà - e chi preferiva la soluzione attuale - il ministro Passera - l'Antitrust ha preferito mettere le mani avanti e affidare a un «arbitro terzo» l'accesso equo e l'utilizzo in condizioni di parità dell'infrastruttura ferroviaria.

Sarà dunque la nuova Autorità per i

trasporti a vigilare affinché i concorrenti, attuali e futuri, dell'«incumbent», sia nel trasporto passeggeri che nel cargo, ricevano un trattamento analogo nell'assegnazione delle tracce orarie per i propri treni, negli spazi a disposizione nelle stazioni e nei terminali di smistamento dei carri merce. E paghino tariffe proporzionate alla qualità del servizio.

Proprio su questi punti si sono spesso levate le critiche degli operatori privati, che hanno più volte contestato, per esempio, il Pir, il Prospetto informativo della rete, ovvero le condizioni in base alle quali possono accedere alle rotaie. Condizioni che vengono modificate di anno

in anno, rendendo incerta la programmazione dell'attività.

La separazione tra la rete ferroviaria e la gestione del servizio è materia controversa anche a Bruxelles, in ambito Ue: nell'ultimo recast delle direttive per l'apertura del mercato ferroviario, approvato a novembre 2011 dal Parlamento europeo, si è preferito soprassedere. E rinviare la questione a un'ulteriore proposta che il Commissario ai Trasporti e vicepresidente Siim Kallas si è impegnato ad avanzare entro il 2012. Ad opporsi sarebbero soprattutto due Paesi: la Germania e l'Italia, che preferiscono mantenere un grande gruppo integrato. Mentre la Francia ha già provveduto.

M. Piv.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Convogli regionali

Torna l'obbligo di gara per i treni pendolari

Per i treni dei pendolari si torna al vecchio decreto legge «Burlando» e all'obbligo di gara. Che risale addirittura al 1997: a dire quindici anni persi. Anche se toccherà aspettare che i contratti stipulati da tutte le Regioni, tranne l'Emilia Romagna, con Trenitalia, sulla base del «catalogo» e della norma introdotta nel 2009 che imponeva la durata di sei anni rinnovabile per altri sei, giungano a conclusione.

Per la verità qualche Regione ci aveva provato a fare gli appalti, come la Lombardia, il Veneto e la stessa Emilia, ma con risultati, a dir poco, deludenti, tra bandi andati deserti e gare assegnate tutte a Trenitalia, alleata di volta in volta con la società ferro-

viaria di proprietà regionale. E cioè le Ferrovie Nord in Lombardia, Sistemi territoriali in Veneto e la Fer in Emilia. L'esperimento lombardo di alleanza sul Passante ferroviario di Milano si è poi esteso fino alla costituzione della nuova Spa paritaria Trenord.

Anche il Piemonte guidato dalla presidente Mercedes Bresso aveva pubblicato il bando per assegnare

con gara e per bacini i convogli regionali ma il governatore Roberto Cota ha preferito annullare tutto e firmare in extremis con Trenitalia. Sempre in Piemonte è finita male anche l'avventura di Arenaways, che aveva provato a fare concorrenza alle Fs sulla tratta Torino-Milano: il divieto, deciso

dall'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari, di effettuare fermate lungo la linea per servire i pendolari ha portato al fallimento.

Quest'anno dovrebbe riprovarci l'Emilia Romagna, che ha il contratto in scadenza. L'assessore regionale alla Mobilità, Alfredo Peri, ha annunciato una «gara lunga» perché vuol chiedere il maggior numero possibile - più di 50 - di treni nuovi: per consentire di ammortizzare l'investimento in lurata dell'affidamento sarà di 15 anni, rinnovabile per altri 7, il massimo consentito dal Regolamento comunitario 1370. Nel frattempo la Regione firmerà un contratto ponte di altri 3 anni con il consorzio Fer-Trenitalia.

M. Piv.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Concessionari

Price cap obbligatorio solo per nuove autostrade

Nessun cambio delle regole in corsa, come in passato, per gli attua-

li concessionari della rete autostradale italiana ma definizione di un metodo diverso per calcolare i pedaggi pagati dagli automobilisti in

caso di nuove concessioni. Passando dal recupero dell'inflazione e di una quota di ammortamento degli investimenti tout court, quindi da un modello di adeguamento, o meglio di rivalutazione automatica del ticket anno per anno, al price cap.

Sarà l'Autorità per i Trasporti a stabilire per le nuove concessioni «sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del price cap - così il decreto - con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione».

Ora l'incremento delle tariffe per i gestori viene garantito, a partire dal primo gennaio di ogni anno, in manie-

ra diversa a seconda della tratta e della concessione, considerando il reintegro di parte dell'inflazione e una percentuale variabile legata agli investimenti effettuati.

Nella sua segnalazione l'Antitrust, oltre a prevedere che la regolazione delle infrastrutture autostradali rientrasse tra le competenze della nuova Autorità, chiedeva di modificare il sistema di revisione delle tariffe previsto dalla Convezione tra Anas e Autostrade per l'Italia, introducendo «elementi idonei a promuovere un uso efficiente della capacità e un'altrettanto efficiente allocazione del traffico». Il si-

stema attuale, prevedendo infatti per tutta la durata della convezione una formula di revisione automatica delle tariffe ancorata all'inflazione, non incentivava gli operatori alla riduzione dei costi e al miglioramento della qualità e agli investimenti. L'Autorità per la concorrenza auspicava un meccanismo di adeguamento dei pedaggi che prevedesse la sottrazione del tasso di produttività attesa dal tasso di inflazione e, soprattutto un consistente premio per il miglioramento della qualità dei servizi e per i progetti di investimenti futuri, adeguatamente modificati.

M. Piv.

© RIPRODUZIONE RISERVATA