

Authority «Più treni e biglietti per fasce orarie»

DI ALESSANDRA PUATO

Più treni, più concorrenza, biglietti per fasce orarie e meno disagi per i pendolari. È ciò che si aspetta Andrea Camanzi, presidente dell'Autorità dei Trasporti che, in coerenza con la normativa Recast sullo spazio unico europeo, il 19 novembre ha varato la delibera 96/2015. Dà regole certe per definire le tariffe di accesso alla rete ferroviaria, su tutte le linee: «Un lavoro a tappeto, 50 misure, un anno di attività. Un passo verso l'indipendenza imprenditoriale del gestore delle rete (i binari) Rfi, gruppo Fs. Utile anche in caso si voglia separarla con la quotazione in Borsa di Fs, i cui vertici si sono dimessi il 26. Rfi sta studiando le oltre 100 pagine della delibera.

«È una normativa attesa e importante. Mette fine alla questione dei pedaggi ferro-

viari. Per Rfi sono i ricavi da mercato, per le imprese ferroviarie i costi al km per l'uso della rete. Valgono 1,057 miliardi di euro nel 2014. Coprono parte dei costi che Rfi sostiene per sviluppare e gestire la rete: i costi operativi, perché quelli d'investimento per la manutenzione ordinaria e il miglioramento della rete sono coperti dalla spesa pubblica».

Che cosa cambia?

«C'è un metodo stabilito che consente di ammettere solo i costi efficienti e pertinenti. Noi stabiliamo i criteri, ma i pedaggi vengono poi decisi direttamente da Rfi, che gestisce la rete. Prima erano fissati dal governo con decreto ministeriale e imposti a Rfi. Un cambiamento epocale. I criteri restano poi costanti per 5 anni. Nel complesso, un passo verso la concorrenza».

L'anno scorso avevate introdotto i criteri per fissare le tariffe solo per l'alta velocità e Rfi ha dovuto abbas-

sare i pedaggi del 37% su quel segmento. Ora la nuova delibera fissa un tetto per i pedaggi sull'alta velocità fino al 2021 e prescrive di ridurre i suoi costi di almeno il 2% all'anno. Che impatto avrà tutto questo?

«Ribadisco, noi non fissiamo i pedaggi. E il costo dei biglietti dipende dalle politiche di prezzo delle imprese ferroviarie. Immagino che ora aumentino i treni, le persone e le merci trasportate, l'uso della rete nelle fasce orarie in cui finora sono state poco usate. Un beneficio per la collettività, per l'industria ferroviaria, per il bilancio di Rfi e per quello dello Stato: più si utilizza la rete, minore è il contributo pubblico necessario».

Effetti sui pendolari?

«Con un maggiore ventaglio di tariffe nell'accesso all'infrastruttura, le agenzie regionali ai trasporti e le imprese ferroviarie possono programmare meglio l'offerta. Potremo ave-

re biglietti a prezzo variabile. Si sperimenta una flessibilità che prima non c'era, potranno arrivare nuovi concorrenti».

È una spinta alla separazione della rete da Fs?

«Questi sono compiti esclusivi di governo e Parlamento. Noi abbiamo posto le basi per scelte di maggiore efficienza. Il gestore dell'infrastruttura diventa autonomo, come impresa sul mercato, nel fissare il pedaggio. Adotterà un modello di business in base dei criteri che abbiamo dato. Del resto lo spazio unico europeo è costruito sull'indipendenza dei gestori della rete dall'impresa ferroviaria».

Meno sprechi di Stato?

«Ora si può pensare qual è il minimo contributo pubblico necessario per fare gli investimenti e la manutenzione della rete ferroviaria, usando i soldi pubblici in modo controllato e misurabile. Il corrispettivo pubblico resta essenziale, ma bisogna chiedersi: quanto ne serve? Qb: quanto basta».