

# Liberalizzazioni Ue con rete «separata»

**Beda Romano  
Giorgio Santilli**

Dopo un lungo braccio di ferro con Parigi e Berlino, la Commissione ha presentato ieri un quarto pacchetto di norme nel tentativo di liberalizzare ulteriormente il trasporto passeggeri su rotaie in Europa. Tra le altre cose, l'esecutivo comunitario ha proposto la controversa separazione tra rete e servizi. L'obiettivo del Commissario ai Trasporti Siim Kallas è di ridurre i prezzi e di aumentare il numero dei viaggiatori.

Il pacchetto di misure, che

## LE REAZIONI

**Moretti:** dalla Ue camicia di forza, con l'unbundling più costi da 6 a 15 miliardi. **Sciarrone:** concorrenza, l'Italia modello da seguire

ora passa al vaglio del Consiglio e del Parlamento, prevede l'apertura dei mercati nazionali al trasporto passeggeri entro il dicembre 2019. Secondo la Commissione, questa scelta darebbe ai consumatori vantaggi stimati a 40 miliardi di euro entro il 2035. Solo la Gran Bretagna e la Svezia hanno aperto finora alla piena concorrenza il loro mercato nazionale.

La risposta di Mauro Moretti, amministratore delegato delle Fs, non si è fatta attendere. «Non si capisce più se le direttive europee sono regole per aiutare l'economia o camicie di forza», ha detto, contestando però la sola disciplina dell'unbundling. «Così i costi aumentano su scala europea da 6 a 15 miliardi», ha precisato Moretti ricordando una lettera inviata a Bruxelles da tutte le più importanti compagnie ferroviarie europee.

Lettera non firmata da Ntv, la compagnia privata italiana che, viceversa, dà una valuta-

zione largamente positiva del quarto pacchetto. L'amministratore delegato, Giuseppe Sciarrone, ha sottolineato come l'Italia «ancora una volta abbia dimostrato di essere assoluta protagonista nelle grandi innovazioni» con la concorrenza sull'Alta velocità avviata con l'ingresso di Ntv. «I risultati rilevanti di una crescita del 15% del mercato alta velocità sono stati riconosciuti anche dalla stessa Ue», ha aggiunto Sciarrone.

Più tardi, per altro, Moretti ha precisato che la separazione rete-servizi non risulta obbligatoria ma sarebbe ancora permesso alle «imprese integrate» di operare.

Sulla separazione, in effetti, è previsto che il gestore debba poter controllare tutte le funzioni: dall'investimento infrastrutturale alla manutenzione tecnica. Venendo incontro alle pressioni delle imprese ferroviarie maggiori - la francese Sncf, la tedesca Deutsche Bahn e le Fs - la commissione ha però deciso di accettare che una holding possa controllare sia la rete che il trasporto, ma ciò potrà avvenire solo in presenza di «rigorose muraglie cinesi» per assicurare «la necessaria separazione legale, finanziaria e operativa».

In caso di dubbio, Bruxelles si riserverà il diritto di impedire alla società di operare al di fuori del suo mercato domestico. Parigi ha detto di voler essere «costruttiva» nelle prossime trattative tra Consiglio e Parlamento. «Ancora una volta la Commissione ha confermato il suo approccio ideologico: sì all'apertura dei mercati, no alla protezione dei dipendenti», ha denunciato invece la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti. L'Unione ha la rete ad alta velocità più estesa al mondo, 6.200 chilometri.