



**Data:** 24/06/2009

**Testata giornalistica:** Il Sole 24ore Trasporti

**L'Antitrust: «Definite i treni sussidiati e metteteli a gara» Segnalazione dell'Autorità garante a Governo e Parlamento. «Le Regioni non scelgano la via degli affidamenti diretti a Fs»**

Invito a invertire la rotta sulle ultime norme approvate da Camera e Senato tanto tuonò che piovve. Alla fine, a furia di cancellare non solo quel poco di mercato che c'era nel trasporto ferroviario ma le norme che lo rendevano possibile, l'Antitrust ha preso carta e penna e inviato a Governo, Camera e Senato e Regioni una segnalazione sulla definizione del servizio universale e l'affidamento degli oneri di servizio. «È urgente una divisione chiara tra servizio universale, finanziato da Stato e Regioni, e servizio lasciato al mercato, per migliorare la concorrenza, tutelare i consumatori e minimizzare i costi. Ed è fondamentale ricorrere alle gare per la parte di trasporto sussidiato». Altrimenti si rischia che le sovvenzioni pubbliche per i treni a media e lunga percorrenza e per i treni locali vengano trasferite da un servizio all'altro. O, ancor peggio, che si scoraggi l'uso dei treni «poveri», abbassando frequenza e qualità, a favore di quelli più ricchi e redditizi, come segnalano molti utenti. È meglio che le Regioni non scelgano la scorciatoia dell'affidamento diretto reintrodotta di recente: le priverebbe dei vantaggi conseguibili con le procedure di gara e limiterebbe il loro già debole potere contrattuale sulle condizioni di offerta da parte del Gruppo Fs. Queste, in sintesi, le azioni da adottare indicate dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato nella segnalazione che si apre definendo «parziale e opaca» la distinzione tra il perimetro dei servizi di mercato (Alta velocità ed Eurostar) e «del servizio universale contribuito» (Intercity e treni pendolari), ovvero sovvenzionati con sussidi pubblici. Se non si inverte la rotta, per il futuro, sottolinea l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, sarà ancora peggio. Un emendamento qui, un emendamento là, un altro emendamento ancora in un qualunque veicolo legislativo più subemendamenti assortiti a correzione delle piccole crepe nel muro legislativo che si sta erigendo a difesa del Gruppo Fs (articolo 61, Ddl 1195, ora alla Camera con il numero 1441-ter-B, articolo 25 comma 2, legge n. 2 del 28/1/2009 e articolo 7, comma 3-ter legge n. 33 del 9/4/2009, come ampiamente documentato negli ultimi numeri di Trasporti, ndr) e il Parlamento sta garantendo al monopolista di rimanere tale per almeno un decennio, sia nel trasporto regionale che nella media e lunga percorrenza. Il Garante chiede quindi al legislatore di ripristinare regole che favoriscano la concorrenza limitando i «comportamenti opportunistici» dell'impresa ferroviaria «volti a massimizzare le condizioni per i sussidi incrociati». Vanno identificate le direttrici e i servizi «a contribuzione» (definendo i tipi di treno, la capacità, le fermate, i tempi di percorrenza totali e parziali) in relazione anche alle risorse disponibili e a prescindere dall'individuazione degli operatori che le gestiranno. «La corretta definizione del servizio universale - continua - deve essere prontamente seguita dall'aggiudicazione attraverso procedure ad evidenza pubblica della gestione del servizio sulle tratte non remunerative all'operatore in grado di minimizzare i sussidi». La separazione tra servizi profittevoli e non può anche favorire l'individuazione di un corretto e trasparente meccanismo di compartecipazione al finanziamento del servizio universale da parte delle imprese ferroviarie autorizzate a operare nei treni a più elevata redditività, «con un effetto positivo in termini di finanza pubblica». L'Autorità si occupa anche del trasporto merci. Chiede una «più generale riflessione sull'appropriatezza dei sussidi in un comparto aperto alla concorrenza effettiva tra vari operatori all'interno della modalità ferroviaria, ed è soggetto a una concorrenza intermodale da parte della modalità marittima e dell'autotrasporto». Non sembra sussistere, quindi, un interesse pubblico al trasporto merci che non possa essere soddisfatto dal mercato a meno di un voler intervenire attivamente sulla ripartizione modale a favore della ferrovia. «Se lo Stato dovesse rilevare l'esigenza di imporre oneri di servizio universale - conclude - l'Autorità auspica una maggiore chiarezza nella definizione degli obblighi a carico del soggetto regolato e un'opportuna trasparenza nell'accesso ai servizi onerati da parte di tutti gli operatori ferroviari». Infine sul materiale rotabile si auspica che i fondi

vengano dati alle Regioni e non a favore dell'incumbent, per rendere i treni dei pendolari più contendibili.

