

Su ferrovie intervento di Catricalà alla Camera: «In Italia ambiguità regolatoria da superare»

Audizione del presidente dell'Antitrust in Commissione Trasporti

Roma. E' nel settore del trasporto passeggeri regionale e locale che si è manifestata l'ambiguità della regolazione. Secondo Catricalà l'apertura del settore può realizzarsi soltanto mediante bandi di gara che selezionano l'impresa di trasporto più efficiente, in grado di minimizzare l'entità del sussidio pubblico a parità di qualità e frequenze

Per un trasporto ferroviario efficiente, in Italia, c'è bisogno di conciliare l'intervento pubblico con la concorrenza, secondo logiche chiare e trasparenti. E per avere una reale liberalizzazione del settore è necessario un quadro regolamentare adeguato, sorvegliato da un soggetto istituzionale forte e indipendente. Attualmente il trasporto ferroviario italiano è in una situazione di ambiguità regolatoria: è lo stesso operatore dominante (incumbent) a fornire il quadro cognitivo di riferimento delle decisioni pubbliche. E quest'incumbent, da un lato deve essere il gestore del servizio pubblico in strutturale perdita e dunque giustamente sovvenzionato, e dall'altro deve ricercare il profitto poiché, per una piccola parte dei servizi, opera in un regime di concorrenza.

E' questo il quadro del settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci tracciato ieri, durante l'audizione alla Camera in Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni del presidente dell'Antitrust, Antonio Catricalà.

"L'assenza di un regolatore indipendente - ha ribadito Catricalà - ostacola le virtuose dinamiche competitive. Il più alto livello di liberalizzazione, infatti, si ha nel trasporto merci, dove sono entrati altri operatori: oggi sono 27 le imprese con autorizzazione e certificato di sicurezza, oltre Trenitalia".

E', invece, nel settore del trasporto passeggeri regionale e locale che si è manifestata in modo evidente l'ambiguità della regolazione. Secondo Catricalà l'apertura di questo settore può realizzarsi soltanto mediante bandi di gara che selezionano l'impresa di trasporto più efficiente, in grado di minimizzare l'entità del sussidio pubblico a parità di qualità, frequenze e delle altre caratteristiche del servizio richieste.

A tal proposito l'Autorità ha dato una serie di suggerimenti tra cui quello di realizzare gare in tempi rapidi, permettendo così all'aggiudicatario di reperire il materiale rotabile (24-30 mesi tra l'aggiudicazione e l'inizio della nuova gestione) evitando condotte opportunistiche del vecchio gestore. Ma questo ed altri suggerimenti sono rimasti solo sulla carta, anzi con la legge n.99/2009 è stato eliminato l'obbligo di gara.

La legge n.33/2009 ha previsto altre restrizioni ingiustificabili come l'allungamento della durata degli affidamenti diretti (6 anni rinnovabili per altri 6) e l'erogazione di risorse statali alle Regioni che, per il triennio 2009-2011, è stata condizionata alla stipula di contratti di servizio con Trenitalia. Nel 2009, infatti, Trenitalia ha firmato contratti di servizio, con durata sei anni più sei, con 13 regioni (Friuli Venezia Giulia, Campania, Lombardia, Marche, Toscana, Abruzzo, Basilicata, Liguria, Molise, Puglia, Umbria, Veneto e Lazio, quest'ultimo contratto è stato firmato nel febbraio 2010) e con la provincia autonoma di Bolzano. A questi si aggiungono i contratti con la regione Emilia Romagna e con la Provincia Autonoma di Trento formalizzati nel 2008.

Questa situazione tiene fuori dal mercato le imprese straniere, a differenza di quanto accade nel resto d'Europa. Ad esempio in Germania qualsiasi operatore può accedere ai contratti di servizio per il trasporto locale, tanto che i nuovi entranti hanno conseguito quasi il 20% del mercato, con miglioramenti nella qualità del servizio e vantaggi per le finanze pubbliche.

Passando ai servizi di lunga percorrenza, Catricalà ha sottolineato la necessità di definire il confine tra servizi di interesse pubblico e servizi in concorrenza, di delineare l'ampiezza del servizio pubblico (quali tipologie di treni), e le obbligazioni a carico del soggetto regolato (es. frequenze, fermate, tempi di percorrenza). Parte dei servizi di lunga percorrenza sono oggetto di un Contratto di Servizio Pubblico dello Stato con Trenitalia, affidato attraverso negoziazione diretta per 6 anni con validità dal marzo 2010. Ma in assenza di un'adeguata forma di controllo queste negoziazioni avvengono in base ad un quadro conoscitivo incompleto.

All'orizzonte, però, c'è una sfida: quella delle tratte ad alta velocità. Nel 2011 entra in gioco un nuovo operatore, NTV, il quale ha già denunciato ostacoli, sui quali l'Autorità ha avviato un'istruttoria nei confronti del Gruppo FS e della controllata RFI, gestore della rete, per possibile posizione dominante nei mercati nazionali dell'accesso alle infrastrutture ferroviarie. Il Gruppo FS si è precipitato a proporre impegni che l'Autorità ha valutato come idonei a superare le criticità emerse e che sta attualmente monitorando. Quindi l'istruttoria si è conclusa senza alcun accertamento di responsabilità a carico di FS. Ma resta il grande problema dell'ambiguità regolatoria da superare.

"Si dovrebbe individuare un regolatore di settore indipendente e tecnicamente qualificato così come ci chiede l'Europa - ha concluso Catricalà - in secondo luogo si dovrebbero adottare tutti quegli accorgimenti necessari a distinguere attività in concorrenza effettiva, in relazione alle quali dovrebbe operare una società formalmente distinta da Trenitalia, da attività di servizio pubblico sussidiate. Queste ultime non devono essere attribuite necessariamente a Trenitalia, ma è concretamente possibile e doveroso aprire il mercato a gare effettive".