

Ferrovie: inesatti dati Ntv su pedaggi. Proposte sconcertanti.

"Dati sbagliati, conclusioni inesatte, proposte sconcertanti quelle presentate ieri da Ntv". Lo afferma una lunga nota di Ferrovie dello Stato a proposito delle conclusioni del Quaderno del Centro Studi Ntv su "Il pedaggio delle reti ferroviarie in Europa".

Secondo Fs, "non sono corretti ne' il confronto sui pedaggi ferroviari in Europa ne' alcune considerazioni sulle condizioni di accesso al mercato ne', tantomeno, le conclusioni a cui giunge lo studio commissionato da NTV e presentato ieri alla stampa".

"Oltre a basarsi su presupposti erronei - prosegue Fs -, appaiono addirittura sconcertanti alcune proposte suggerite da tale studio e rilanciate dall'amministratore delegato della societa'. In primis, l'eventualita' di non partecipare piu' alla 'copertura degli oneri relativi ai servizi universali', quando tale impegno fu sottoscritto da NTV, con l'allora Ministero dei Trasporti, contestualmente all'ottenimento del titolo autorizzatorio (ndr licenza di operatore ferroviario) che consente a NTV, prima e unica societa' privata in Europa, di operare sul mercato dell'Alta Velocita'.

In primo luogo occorre ricordare che i pedaggi ferroviari sono definiti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con proprio decreto. Quanto alle analisi, studi indipendenti di organismi internazionali quali l'OCSE e l'ECMT, datati 2008 (vedi tabelle allegate), dimostrano che i pedaggi italiani per la rete convenzionale si collocavano tra i valori medio-bassi della graduatoria europea. Da allora, nel nostro Paese, i pedaggi non sono mai stati aumentati dal Ministero, mentre lo stesso non puo' affermarsi per il resto d'Europa. Il pedaggio medio del trasporto regionale e' ancora oggi di 2,5 euro per treno-km, quello dei treni lunga percorrenza (che non percorrono tratte AV) 2,6 euro per treno-km, mentre la media dei pedaggi pagati dai treni merci e' di 2,4 euro per treno-km.

Per quanto riguarda i servizi AV, il pedaggio e' ovviamente piu' alto rispetto ai precedenti: tuttavia, il valore riportato da NTV (13,4 Euro per treno-km) non e' corretto, essendo stato calcolato su relazioni 'opportunamente' selezionate. Da Salerno a Torino (percorrendo tutte tratte con velocita' ammessa >= 250km/h) un treno AV paga un pedaggio medio di 10,7 Euro per treno-km: si puo' ancora affermare che e' il piu' alto d'Europa? E' emblematico di un certo modo di 'fare impresa' accollandosene i 'relativi rischi', il fatto che NTV - prima impresa ad accedere sul mercato AV in Europa, per il semplice fatto che l'Italia e' l'unico Paese europeo ad averlo liberalizzato - spinga per abbattere i propri costi di produzione auspicando tariffe di accesso alla rete piu' contenute. Peraltro nulla vieterebbe a NTV di fornire servizi passeggeri sulla rete convenzionale, a pedaggi molto piu' bassi.

Vale la pena ricordare che il pedaggio AV, secondo l'attuale modello economico/finanziario, e' destinato alla copertura di parte del finanziamento per la realizzazione dell'opera (servizio del debito, quota capitale interessi), oltre dei costi a carico del Gestore dell'Infrastruttura (costi operativi, ovvero costi di gestione esclusa la manutenzione, coperta dal Contratto di Programma con lo Stato).

E' chiaro, dunque, che l'alleggerimento tariffario per l'accesso all'infrastruttura AV, richiesto da NTV e che, e' bene ricordarlo, avvantaggerebbe soprattutto Trenitalia che e' - e rimarra' - il maggior operatore AV, avrebbe come immediata ricaduta un inasprimento del prelievo fiscale a carico della collettivita' per incrementare i trasferimenti pubblici al Gestore dell'Infrastruttura che, per legge, e' tenuto al pareggio di bilancio. Altra soluzione sarebbe quella di incrementare i pedaggi sulla rete convenzionale, cosi' colpendo in particolar modo il trasporto pubblico locale, vale a dire i pendolari! Non ci appaiono, francamente, ricette condivisibili.

Non si spiega dunque perche', in particolare nell'attuale congiuntura economica, che richiede uno straordinario contenimento della spesa pubblica, la collettivita' dovrebbe farsi carico di parte dei costi di un'impresa ferroviaria, operativa peraltro sul segmento piu' remunerativo del mercato.

Quanto al sovrapprezzo ai pedaggi AV, introdotto dalla legge n. 111 del 2011, per il cofinanziamento del servizio universale di trasporto ferroviario di interesse nazionale, e' falso affermare che 'in Europa non esiste un simile provvedimento'. Il primo Paese che si e' avvalso infatti di questa facolta', peraltro consentita dal diritto comunitario, e' proprio la Francia e proprio in favore di SNCF.

Un'impresa ferroviaria partecipata al 20% dalla stessa SNCF, quale e' NTV, dovrebbe avere contezza del fatto che la normativa francese, mentre conferma il monopolio legale dell'incumbent su tutti i servizi nazionali passeggeri, ha introdotto, guarda caso alla vigilia dell'apertura del solo trasporto internazionale imposto dalla UE, una tassa tra il 2% ed il 5% sui ricavi (e si badi, non sui pedaggi) dei servizi di trasporto passeggeri per finanziare il contratto di servizio pubblico nazionale affidato, ovviamente senza gara, al monopolista SNCF.

E la medesima NTV, come detto sopra, ha gia' sottoscritto con il Ministero dei Trasporti, che gli concesse la licenza, l'impegno di partecipare alla copertura di tali oneri per il 'servizio universale'.

Un impegno che addirittura NTV intende mettere in discussione. Lascia infatti sconcertati l'affermazione secondo cui 'il concetto di servizio universale (omissis) non dovrebbe essere applicabile al trasporto ferroviario, laddove agli abitanti di qualsiasi sperduta localita' possa essere garantito il diritto alla mobilita' con mezzi di trasporto collettivo piu' economici rispetto a quelli della ferrovia'.

Nessuno ritiene che il diritto alla mobilita', costituzionalmente sancito, debba essere garantito in via esclusiva dal treno. Tuttavia, soprattutto ad un nuovo operatore ferroviario, non dovrebbe sfuggire la necessita' di tenere in considerazione, nella scelta delle modalita' di trasporto, anche il costo sociale, in termini di impatto ambientale e congestione dei centri urbani, delle alternative alla ferrovia. Altrimenti si offrono argomentazioni a chi sostiene che la liberalizzazione del trasporto ferroviario avra' come conseguenza l'abbandono dei servizi di utilita' sociale a esclusivo vantaggio di quelli remunerativi, quali l'AV. Peraltro le recenti misure di contenimento della spesa pubblica pongono seri problemi di sostenibilita' economica dei servizi universali passeggeri, forniti gia' oggi con margini spesso negativi da Trenitalia. A queste condizioni di insufficienza e incertezza di risorse pubbliche, appare poco credibile la volonta', piu' volte manifestata da NTV, di entrare in questo segmento di mercato laddove - e' bene ricordarlo - anche quando sono state bandite gare da parte delle Regioni, la partecipazione di soggetti diversi da Trenitalia e' stata praticamente nulla".