

Trasporto ferroviario e liberalizzazioni - Sulla rete Fs decide l'Authority. Treni pendolari, stop alle gare. Ridimensionata la spinta all'apertura di mercato

Si salva la norma che azzera l'obbligo per le imprese ferroviarie di firmare un contratto di lavoro, resta il nodo Autostrade-Agenzia ROMA. Alla fine la linea di sfondamento sulle Ferrovie non è passata. Dal decreto legge sulle liberalizzazioni è saltato ieri l'obbligo di gara per l'affidamento del trasporto regionale da parte delle Regioni, mentre il testo quasi definitivo messo a punto ieri conferma quanto aveva già anticipato il ministro Corrado Passera: sulla separazione proprietaria di Rfi, la società per la rete ferroviaria, dalla holding Fs si deciderà in un secondo momento, dopo che la nuova Autorità per i trasporti - che si deve ancora costituire - avrà presentato al Governo una relazione dettagliata. Un rinvio che ha però il pregio di non archiviare la questione sollevata dal sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Antonio Catricalà. C'è stata forte tensione fra lui e Passera nei giorni scorsi e il rinvio senza archiviazione sembra ora soddisfare tutti. L'unica norma sul settore ferroviario che resta nella sua originaria forza è quella che azzera l'obbligo per tutte le imprese ferroviarie di adottare un contratto di lavoro di settore: piace certamente agli operatori privati come la Ntv di Montezemolo, Della Valle e Sciarrone, ma potrebbe piacere anche alle Fs. Non a caso ieri negli ambienti politici della Camera serpeggiava una certa preoccupazione per le conseguenze possibili della «privatizzazione» del contratto Fs. Si può ricordare che il contratto delle Ferrovie è scaduto dal 2006 e senza obbligo di firmarne un altro, non è escluso che l'amministratore delegato Mauro Moretti non decida di allinearsi agli altri operatori almeno nei settori più esposti alla concorrenza come l'Alta velocità (magari per ridiscutere radicalmente le intese). Uno dei capitoli fondamentali del decreto liberalizzazioni resta proprio quello dell'Autorità dei trasporti: le competenze regolatorie su ferrovie, autostrade, trasporto locale, taxi confluiranno nell'attuale Autorità per l'energia e per il gas, che assumerà il nuovo nome di «Autorità delle reti». Questo ora sembra deciso ed è un passo avanti. Partita un po' sottotono e con la concorrenza di varie agenzie ministeriali, l'Autorità indipendente per i trasporti prende una sua fisionomia e si va via via irrobustendo anche in termini di competenze. Resta il nodo della regolazione e della vigilanza sui concessionari autostradali per cui continua lo scontro politico anche in seno al Governo e alla maggioranza. Il ministro dello Sviluppo e delle Infrastrutture, Corrado Passera, è per la coesistenza fra le competenze dell'Autorità e quelle dell'Agenzia ministeriale chiamata a vigilare sul rispetto delle convenzioni. Il Pd e anche una buona parte del terzo polo (guidata da Linda Lanzillotta) vogliono l'abolizione dell'Agenzia e il trasferimento di tutti i poteri all'Autorità indipendente, anche sulle concessioni in essere. Una norma destinata a entrare nel decreto legge milleproroghe, attraverso uno degli emendamenti presentati ieri dal relatore, non aiuta a districare la matassa, ma sembra rafforzare il partito dell'Agenzia. Viene cancellato, infatti, l'articolo 5 del milleproroghe che prorogava al 31 marzo la data per la costituzione dell'Agenzia per le strade presso il ministero delle Infrastrutture. Viene cancellato così anche il nuovo termine perentorio del 31 marzo per la costituzione della nuova struttura: quella norma prevedeva che, qualora non si fosse riusciti per quella data ad approvare lo Statuto, l'Agenzia sarebbe stata cancellata.