

Decreto liberalizzazioni - Fs: rinvio per la rete, gare per i pendolari. Autostrade: Price cap per il futuro, ora salvati i lavori

Tutto rinviato alla costituzione dell'Autorità per i trasporti nella partita sulla separazione proprietaria della rete ferroviaria dalla holding Fs. Difficilmente la decisione sarà presa prima di 6-9 mesi, considerando che l'Autorità deve essere costituita, poi deve esaminare il dossier separazione, presentare una relazione al Governo che poi dovrà decidere.

Non è detto che alla fine di questo percorso non si ripropongano le stesse divisioni nell'esecutivo che sono venute fuori ancora ieri durante il Consiglio dei ministri dopo dieci giorni di tensioni fra il sottosegretario alla presidenza del consiglio, Antonio Catricalà, e il ministro per le Infrastrutture e i trasporti, Corrado Passera. Il primo sostenitore della separazione fin dai tempi in cui era presidente dell'Antitrust, il secondo contrario all'operazione, sostenendo che l'attuale grado di separazione societaria è già sufficiente per garantire l'indipendenza di Rfi e la par condicio nell'accessibilità alla rete di tutti gli operatori privati e pubblici.

Alla fine è invece passata la norma che impone alle Regioni di fare una gara per scegliere l'impresa ferroviaria che deve svolgere i servizi pendolari ferroviari. Anche in questo caso l'effetto non è immediato visto che sono fatti salvi esplicitamente i contratti firmati dalle Regioni con Trenitalia per un periodo di sei anni. L'obbligo di gara scatterà solo alla scadenza del contratto. Finora le Regioni avevano soltanto la facoltà di convocare una gara, ma nessun obbligo.

Autostrade: Price cap per il futuro, ora salvati i lavori

Profonda rivoluzione per il mondo delle concessioni autostradali, ma riguarderà soltanto il futuro, non le concessioni già in essere. Tutta la materia viene trasferita alla competenza dell'Autorità di regolazione dei trasporti sia nella versione provvisoria dell'Autorità delle reti (con energia e acqua) sia in quella definitiva per il solo settore della mobilità. Al regolatore spetterà di definire le tariffe a base di price cap, di definire le regole e i bandi per le gare di assegnazione delle concessioni, di definire le regole per la realizzazione concorrenziale dei lavori.

Ma tutto questo riguarderà le concessioni future. Per le concessioni in essere si è preferito rispettare i patti sottoscritti dalle concessionarie e preservare gli investimenti per 18 miliardi che si sarebbero rimessi in discussione in caso di rottura di quei patti. Il Governo vuole anzi accelerarli nella convinzione che questo favorisca la crescita e l'occupazione in questo momento.

All'Autorità sarà lasciata comunque la possibilità di promuovere il nuovo meccanismo tariffario a base di price cap anche presso i concessionari attuali per capire se esistono i margini per una conversione, salvando l'equilibrio del piano economico-finanziario.

Per la vigilanza sulle concessioni vigenti restano i compiti affidati all'agenzia ministeriale sulle strade: un'altra vittoria di Passera, che ha difeso fortemente la struttura.