

FS: eliminare sovrapposizioni ferro-gomma. Le risposte all'inchiesta FerPress sul ruolo dell'Authority

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, principale impresa e principale operatore del sistema ferroviario italiano, ha fornito il contributo di risposte ai quesiti dell'inchiesta promossa tra gli stakeholder da FerPress in relazione al ruolo e alle aspettative della nuova Authority dei Trasporti.

Di seguito sono pubblicati i contributi provenienti dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane:

Quali ritiene debbano essere le priorità di intervento della nuova Authority dei Trasporti?

Regolamentazione TPL

Regolamentazione servizio universale

Contratti di Servizi

Regole su contrattazione e contratti di lavoro

Quali sono le aspettative per l'azione della nuova Authority?

Il ruolo dell'Autorità sarà fondamentale per dare ordine alla regolazione del settore e sviluppare le potenzialità inesprese del ferro. Per perseguire gli obiettivi di concorrenza, competitività e sviluppo, l'attività dell'Autorità non potrà però prescindere dalla risoluzione delle principali criticità del settore ferroviario relative in particolare a:

1. Cherry picking: l'Italia è l'unico paese con concorrenza nei servizi a maggiore redditività (AV). È necessario, quindi, prevedere meccanismi di cofinanziamento del servizio universale nazionale da applicare a tutte le imprese ferroviarie.

2. Sottocompensazione degli obblighi di servizio pubblico: le risorse per il Servizio Universale sono scarse ed incerte, i relativi contratti di durata limitata e recentemente ridotta ex lege; ciò pone seri problemi di sostenibilità economica di tali servizi.

3. Modal shift: la politica dei trasporti dovrebbe virare verso azioni a sostegno dello shift modale in favore del trasporto ferroviario in coerenza con gli indirizzi comunitari.

4. Asimmetria normativa tra i paesi dell'Unione Europea: tra gli stati membri dell'Unione Europea vi sono significative disomogeneità tra le discipline nazionali, con particolare riferimento alle regole in materia di accesso all'infrastruttura; tale asimmetria genera una distorsione della concorrenza.

5. Parità delle condizioni competitive tra tutti i players: le società a partecipazione pubblica italiana (e, in particolare, quelle non quotate) operano in uno scenario di appesantimento normativo, sovraccaricate dal legislatore di vincoli ulteriori e più stringenti rispetto a quelli previsti per le altre società, con effetti distorsivi sul funzionamento del mercato.

C'è chi ha detto che il compito che attende l'Authority è "ciclopico". Su chi e cosa puntare per favorire una positiva evoluzione del settore?

L'attività dell'Authority non potrà prescindere dall'interazione e dialogo con tutti gli stakeholders. In particolare, nel rispetto delle rispettive competenze e dell'indipendenza dell'Authority stessa, dovrà essere sviluppata una leale collaborazione con enti territoriali, anche tenuto conto delle competenze delle regioni in materia di trasporti. Dovrà inoltre essere perseguito l'obiettivo della better regulation attraverso: semplificazione, trasparenza e – soprattutto – adozione di strumenti di regolazione proporzionati agli obiettivi di interesse generale che si intendono perseguire.

Alla sola Authority non si può chiedere di risolvere gli innumerevoli problemi del settore. Quali riforme o provvedimenti degli organi di governo, centrali o locali, dovranno accompagnare l'azione dell'Authority?

La better regulation non è da sola in grado di superare i mali del settore del trasporto ferroviario.

La crisi del trasporto ferroviario va infatti ricondotta anche alla progressiva riduzione delle risorse pubbliche. In tale ambito resta l'urgenza di una politica complessiva che, nell'attuale difficile congiuntura economica, consenta di orientare meglio le risorse disponibili verso i servizi pubblici a maggiore domanda e di eliminare le sovrapposizioni tra ferro e gomma, anche in una logica di riequilibrio modale. Sono necessarie inoltre politiche di sostegno al trasporto di merci su ferro, coerenti con gli indirizzi comunitari, ed in vigore già da molti anni nei principali paesi dell'Unione Europea.

Non riveste invece rilevanza particolare – nonostante l'attenzione che gli viene riservata nel dibattito pubblico recente – il tema dell'unbundling (separazione proprietaria tra rete e servizi). L'esperienza anche di altre public utilities dimostra che non vi è infatti alcuna correlazione tra separazione e concorrenza. I sistemi ferroviari in cui sono state adottate scelte di separazione proprietaria (per esempio il Regno Unito) sono semmai più onerosi per la committenza pubblica e per il cittadino, per effetto dei maggiori costi di transazione (aumenta, ad esempio, il grado di litigiosità tra le parti coinvolte) e di coordinamento e per il costo opportunità connesso alla perdita di efficienza e disallineamento degli incentivi.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è tra le più grandi aziende del Paese, con il ruolo di principale operatore e principale impresa del sistema ferroviario italiano. Ogni giorno, circa 70.000 ferrovieri contribuiscono a far viaggiare più di 8 mila treni e a gestire una rete di 16.701 chilometri su cui viaggiano ogni anno circa 600 milioni di viaggiatori e 50 milioni di tonnellate di merci.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel 2011 ha fatto registrare un fatturato di oltre 8,3 miliardi di euro (8 miliardi nel 2010), un utile netto 285 milioni di euro (con un incremento più che doppio, 156 milioni di euro, rispetto al dato di chiusura del 2010), e risultati di bilancio ed operativi tutti in costante crescita o miglioramento.

