

Cosa manca per una vera liberalizzazione della rotaia italiana

Nell'Indagine Conoscitiva del Parlamento sul settore ferroviario tra gli obiettivi principali per l'attuazione del processo viene individuato lo scorporo della Rete

Se è vero che il nuovo Governo Monti nasce con l'obiettivo di riallineare l'Italia alle migliori pratiche gestionali operanti in Europa, il neo Ministro allo Sviluppo Economico, Infrastrutture e Trasporti dovrà anche affrontare rapidamente la questione della effettiva liberalizzazione del mercato ferroviario, che soprattutto nel settore delle merci può contribuire in misura importante alla riduzione dei costi complessivi della produzione industriale e aumentare la competitività del Paese. Nella storia professionale del Ministro Corrado Passera non mancano esperienze nel campo della trasformazione di un mercato monopolistico in libera concorrenza, con la definizione di chiare regole di accesso e la introduzione di una efficace autorità di controllo. Inoltre, la sua azione di "tecnico" potrà contare sul supporto "politico" del rapporto appena pubblicato relativo alla Indagine Conoscitiva sul Settore del Trasporto Ferroviario promossa dalla Commissione IX del Parlamento Italiano, che il Presidente Mario Valducci ha fortemente voluto venisse conclusa e resa pubblica prima di una possibile fine anticipata della Legislatura, e che ora viene messa sul tavolo del nuovo Governo. L'indagine, che è stata molto approfondita e ha coinvolto molti soggetti, portatori di differenti punti di vista, ha analizzato le



criticità fondamentali che determinano le carenze nella quasi totalità del sistema ferroviario italiano (praticamente tutto tranne forse l'Alta Velocità) e le difficoltà nel processo di apertura del mercato dei servizi ai nuovi operatori in regime di libera concorrenza. La sintesi propositiva contenuta nelle conclusioni ci sembra particolarmente interessante, perché indica una deviazione da una visione che già in altre occasioni abbiamo definito "FS-centrica" e che ha caratterizzato in molte occasioni le azioni dello Stato.

Viene infatti messo in chiara evidenza

che "il processo di liberalizzazione presenta ancora notevoli aspetti di criticità", indicando due aspetti su cui la Commissione propone di intervenire. Il primo riguarda l'appartenenza di RFI (gestore della Rete) e di Trenitalia (principale operatore dei servizi di trasporto), attraverso la Holding Ferrovie dello Stato, al Ministero dell'Economia e Finanze. Il documento prende nettamente posizione a favore della indipendenza giuridica ed economica del Gestore della Rete rispetto alle imprese di trasporto, che è "essenziale per il pieno sviluppo della concorrenza, al fine di escludere eventuali dubbi di parzialità nel comportamento del gestore della rete". Il secondo individua la necessità che il Regolatore del Mercato, oggi l'Ufficio Regolazione Servizi Ferroviari istituito all'interno del Ministero delle Infrastrutture, sia istituito come autorità del tutto indipendente dalle strutture ministeriali. Da notare ci pare la specificazione che l'Autorità indipendente dovrebbe operare "a monte"

nel fissare le condizioni (come avvenuto con le privatizzazioni nei settori energia e telecomunicazioni), e non "a valle" per sanare eventuali irregolarità (come ad esempio nel caso dell'Antitrust) rispetto a norme stabilite da soggetti non indipendenti. Un'azione da intraprendere subito e a favore dello sviluppo del mercato italiano, senza dover attendere una futura Autorità Europea.

Molto meno convincente appare invece la soluzione proposta per la attuazione della separazione di RFI dal gruppo FS: una vendita del pacchetto azionario di RFI a privati, destinando i proventi al

rafforzamento del gruppo FS stesso, ovvero infine alle società operative come Trenitalia. Riteniamo che sarebbe più coerente agire all'inverso: la concessionaria di gestione RFI dovrebbe rimanere di proprietà dello Stato, come la Rete stessa che costituisce un cosiddetto "monopolio naturale", e le società operative che sono invece soggetti di mercato dovrebbero essere messe in vendita, destinando i proventi al rafforzamento della Rete e quindi a vantaggio dell'intero comparto e non di un solo operatore.

Fulvio Quattrocchio

Separazione fra RFI e Trenitalia auspicata anche dal 'recast' parlamentare europeo

Il Parlamento Europeo ha approvato la scorsa settimana in prima lettura il cosiddetto 'recast ferroviario', cioè il rapporto che modifica e aggiorna la legislazione sul mercato ferroviario unico europeo.

"Il punto fondamentale che caratterizza il rapporto approvato oggi è la creazione di un'Autorità autonoma e indipendente, che avrà il compito di monitorare il mercato ferroviario garantendo a tutti gli operatori l'accesso ai servizi ferroviari. Una misura che si tradurrà per i cittadini in tariffe più basse e più efficienza del servizio. Il recast ferroviario, inoltre, ha rispettato le norme sul diritto del lavoro, lasciando intatte le norme sul diritto di sciopero, garantendo misure rigorose sulla sicurezza sul luogo di lavoro e, aprendo anche prospettive di cambiamento di un mercato ferroviario ancora asfittico, profilandosi come un volano per l'economia e l'occupazione. Anche gli aspetti connessi alla sicurezza dei passeggeri sono stati tenuti in considerazione, chiarendo ulteriormente che la responsabilità ultima in caso di incidenti è delle compagnie di trasporto ferroviario. Inoltre chiediamo un forte e



Deborah Serracchiani

indipendente regolatore nazionale (come avviene per l'energia), trasparenza e separazione nella contabilità da parte del gestore o della holding, accesso aperto e libero ai servizi connessi all'attività ferroviaria (manutenzioni, stazioni merci e passeggeri, rete elettrica, ecc.) e investimenti nel sistema di gestione del traffico ferroviario europeo (ERTMS, European Rail Traffic Management System) attraverso un sistema bounsmalus" ha commentato Deborah Serracchiani, deputato europeo, coordinatrice del gruppo di lavoro e relatrice del provvedimento.