

# Authority Trasporti scende in campo nel mirino Ferrovie e concorrenza

*Saranno modificate le regole su pedaggi della rete e biglietti*

**Il caso**

**Il procedimento verificherà se l'ex monopolista ha ostacolato il lavoro di privati come Ntv**

**LUCIO CILLIS**

ROMA — È il primo, forte atto dell'Autorità di regolazione dei trasporti verso la completa liberalizzazione del settore ferroviario. Nel corso degli ultimi anni lo scontro tra Ferrovie e Ntv ha fatto emergere i limiti delle norme che regolano il comparto. Per questo il Garante cercherà di individuare, e nel caso rimuovere, quei paletti che ancora frenano la concorrenza. Ieri, con l'avvio del procedimento sull'"accesso equo e non discriminatorio" alle infrastrutture su ferro, è iniziato un cammino che potrebbe portare presto a grosse novità (alimentando altre

polemiche) per aziende e passeggeri.

L'Art, l'Authority guidata da Andrea Camanzi, muove il primo passo in direzione delle ferrovie, di Fsi e del gestore della rete Rfi, spesso accusato di non essere un soggetto super partes quando la concorrenza bussa alla porta per chiedere una riduzione delle tariffe di attraversamento delle linee o se si tratta di aprire biglietterie nelle stazioni. L'attenzione del Garante si focalizzerà da qui ai prossimi sei mesi, tempo massimo di apertura del procedimento, verso le regole di accesso al complesso universo delle rotaie, agli spazi concessi dalle Ferrovie dello Stato e da Rfi sia per entrare sulle

tratte dell'alta velocità, sia per pubblicizzare i propri servizi. Tutte questioni che secondo l'Art vanno corrette al più presto ma anche discusse senza pregiudizi con gli interessati, prima di apportare delle modifiche.

Diverse le criticità da "sistemare" entro settembre e messe in risalto dal lavoro svolto dall'inizio dell'anno dai tecnici. Si va da questioni di interesse generale (emolte sentite dai passeggeri) come una maggiore facilità di accesso ai treni da parte dei passeggeri con mobilità ridotta, alle modalità di acquisto dei biglietti di aziende concorrenti di Fsi, fino all'accesso alla rete ferroviaria da parte di nuovi entranti o società estere già presenti in Italia nel trasporto passeggeri e merci come Sncf o Deutsche Bahn — già protagonisti assoluti e dominatori del proprio mercato — interessate a sbarcare in pompa magna anche nel nostro Paese. Scendendo più nel dettaglio, Camanzi e suoi tecnici andranno ad approfondire il tema

della separazione contabile di Rfi da Fsi, verificando se esistono le condizioni per "isolare" del tutto il gestore della rete e i propri bilanci da quelli del gruppo.

Nel mirino entra pure il documento di riferimento per ogni attività ferroviaria italiana, chiamata *Pir*. Una sorta di libro mastro redatto dal gestore della rete Rfi, che contiene procedure tecniche e contrattuali volte a regolare il lavoro dei soggetti grandi e piccoli. Il *Pir* è stato più volte messo sotto accusa proprio dai privati che per alcune estreme rigidità e cavilli.

«Da queste attività sono emerse delle criticità, sulle condizioni che regolano l'utilizzo della rete e le sue infrastrutture, tali da mettere a rischio il principio di un accesso equo e non discriminatorio, con effetti negativi sui servizi di trasporto ferroviario passeggeri e merci» scrive l'Authority. Il procedimento, infine, prima di assumere qualunque decisione «prevede una consultazione pubblica sulle misure che verranno adottate».

