

Ferrovie, un tetto per i pedaggi

L'obiettivo è un riequilibrio complessivo dei canoni d'accesso all'infrastruttura

Filomena Greco

TORINO

Un intervento che recepisce e applica in Italia, primo paese in Europa, la direttiva 34 con cui l'Ue istituisce «lo spazio unico europeo», e che interviene nel settore del trasporto ferroviario su due direttrici: collegare i pedaggi che le imprese pagano al gestore della rete Rfi a costi di gestione «pertinenti ed efficienti» e imporre al gestore stesso un taglio dei costi del 2% all'anno dal 2017 al 2021.

La delibera dell'Autorità di regolamentazione dei Trasporti è una decisione «attesa – così la definisce il presidente Andrea Camanzi – da imprese ferroviarie e gestore». Perché fissa criteri di riferimento che molto hanno a che fare con i temi dell'accesso al mercato, alle infrastrutture ferroviarie da parte degli operatori economici, dell'efficienza dei servizi, della sostenibilità dei costi. In sostanza l'Autorità istituita nel 2013 mette nero su bianco i criteri che il gestore deve utilizzare per determinare i canoni di accesso e utilizzo della infrastruttura ferroviaria; riclassifica la rete introducendo ad esempio quella «a servizio elevato», che comprende l'alta velocità e anche le linee con velocità massima anche superiore a 200 chilometri all'ora (ad esempio le frecce bianche e argento), accanto a rete metropolitana, rete a livello di servizio medio e rete a servizio base; Fissa alcuni paletti, a cominciare dal tetto imposto ai

comparti merci, regionali e reti «a servizio elevato», tetto che prevede che nei prossimi anni le tariffe medie di segmento non potranno essere superiori a quelle del 2015.

Uno schema che cambia profondamente il sistema attuale. Sistema che vede sulle tratte dell'Alta velocità pedaggi di 8,2 euro a treno/chilometro – ad eccezione della Roma-Firenze – e sul resto della rete pedaggi medio sui 2,5-3 euro a treno/chilometro. In prospettiva il gestore, grazie alla nuova classi-

IL CASO ITALIANO

L'Alta velocità (Frecciarossa e Italo) rappresenta solo il 9% di traffico sulla rete pur determinando per Rfi il 24% dei ricavi complessivi

ificazione della rete, potrà ad esempio agire «al rialzo» sulle tratte delle Freccie, ma non potrà ulteriormente incidere sui pedaggi applicati agli operatori dell'Alta Velocità, dunque Trenitalia e Ntv. Né potrà farlo su servizi merci e regionali. Così come sarà possibile per Rfi utilizzare la leva della flessibilità tariffaria per attrarre nuovi investitori, ad esempio sulle tratte a lunga percorrenza. «La rete ferroviaria – spiega Camanzi – conta circa 330 milioni di treno/chilometri all'anno e ha margini di ampliamento che dovranno essere i soggetti economici a sviluppa-

re anche grazie a queste nuove regole». Guardando la «torta» che disegna le tipologie del traffico nel 2014, emerge come il 58% sia rappresentato dai servizi regionali, le merci pesano per il 12%, l'Alta velocità per il 9% mentre traffico non Ave lunga percorrenza (in sostanza le Freccie) rappresentano insieme il 18%. È in questo comparto che si registrano le maggiori potenzialità di sviluppo dei servizi in futuro. Ed è sempre in questo spicchio di traffico che probabilmente Rfi potrà pescare risorse visto che facendo il confronto con la «torta» dei ricavi ottenuti dai pedaggi – un totale di oltre un miliardo di euro – i servizi non Ave lunga percorrenza versano «soltanto» il 15% contro il 24 che arriva dall'Alta velocità. Un settore, pare suggerire il quadro disegnato dall'Autorità, che ha già dato tanto.

I maggiori margini per aumentare l'efficienza, poi, ci sono nel trasporto regionale, «che i cittadini pagano – sottolinea Camanzi – attraverso due canali, il biglietto e i contributi regionali e statali per il servizio». L'intervento dell'Autorità, ripete Camanzi, «rafforza l'autonomia del gestore rispetto a imprese e Stato, puntando su obblighi di contabilità regolatoria e separazione contabile, fissa le tariffe in base alla tipologia del servizio e non della rete e lascia autonomia gestionale a Rfi nell'utilizzare la flessibilità tariffaria per stimolare la crescita del traffico».