

Giorgio Santilli

Una decisione che può cambiare il mercato

La delibera sui pedaggi ferroviari approvata ieri dall'Autorità per i trasporti guidata da Andrea Camanzi conferma una verità generale che in Italia appare spesso scomoda e sottovalutata: la regolazione dei mercati - soprattutto quando è indipendente dal governo - può porre le condizioni per favorire lo sviluppo economico, l'allargamento della competizione a nuovi operatori, nuovi investimenti. La regolazione è, insomma, un pezzo non irrilevante della politica economica.

Nello specifico delle decisioni assunte dall'Autorità, si volta pagina su uno degli aspetti più delicati della regolazione ferroviaria: la determinazione dei pedaggi che le imprese ferroviarie pagano al gestore della rete per far correre i propri treni sui binari. Può sembrare un tema da addetti ai lavori, ma le sue implicazioni sono molto rilevanti, al punto che si può dire che l'Autorità, pur non sconfinando dalle sue competenze regolatorie, impatta con questa decisione sui livelli di competizione ferroviaria, sulla valorizzazione della rete ferroviaria e - da ultimo - anche sulle decisioni squisitamente politiche che il governo assumerà sulla privatizzazione di Fs o, per meglio dire, sul modello di privatizzazione del gruppo Fs.

È noto che in questo momento, dentro il governo ci sono due linee divergenti sulla materia e che questo ha prodotto una paralisi decisionale, rinviando i tempi dell'operazione. Da una parte c'è il ministero dell'Economia, che vuole una privatizzazione in blocco del gruppo Fs (l'ipotesi prevalente in questo campo è la quotazione in Borsa della holding Fs), dall'altra c'è il ministro delle Infrastrutture,

Graziano Delrio, che vede di buon occhio una separazione fra una rete che resti sotto il controllo pubblico e un'impresa ferroviaria aperta a capitali privati.

In che modo la decisione dell'Autorità di ieri impatta su queste decisioni?

La delibera è la premessa per la valorizzazione della rete e per il rafforzamento dell'autonomia di Rfi. Non solo perché ribadisce e rafforza gli obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile di Rfi dal gruppo Fs, con un più forte controllo sui costi che dovranno essere «pertinenti ed efficienti». Ma anche perché detta per la prima volta criteri per la definizione dei pedaggi e assicura che ci sarà un'attenta verifica sul rispetto di questi criteri. Più si rafforzano le "leggi" esterne al gruppo Fs che Rfi deve rispettare nella sua azione, più cresce l'autonomia dalla holding proprietaria.

Ma soprattutto Rfi ha la possibilità, con la maggiore

GLI EFFETTI

La delibera di Camanzi è la premessa per valorizzare le rete e rafforzare l'autonomia di Rfi

autonomia, di diventare un centro di profitto senza più essere solo un centro di servizi. La flessibilizzazione dei pedaggi, con la possibilità di aumentare i canoni sui treni alunga percorrenza diversi dall'alta velocità e sui treni dei pendolari, può fluidificare il traffico (per esempio con pedaggi diversi in fasce orarie diverse), può contribuire alla saturazione della rete (a cosa altro dovrebbe mirare il gestore di una rete?), può favorire, nel lungo periodo, l'ingresso di nuovi soggetti, confortati proprio da una regolazione "forte".

Una società della rete più autonoma e più profittevole è il miglior modo per porre le condizioni di una separazione dei suoi destini da quelli del gruppo Fs. Poi spetterà al governo se arrivare alla separazione proprietaria o meno. Ma intanto ci saranno le condizioni per scelte di efficienza e di concorrenza.