

Mazzata sulle Fs, l'autorità taglia il "pedaggio" sull'Alta Velocità

Roma - L'Autorità dei Trasporti mette mano alle tariffe sul pedaggio dell'Alta Velocità, tagliando in modo significativo la remunerazione della rete per Rete Ferroviaria Italiana, controllata di Fs.

Come conseguenza più diretta, un'impatto sulla concorrenza con Ntv: la decisione del Garante presieduto da Andrea Camanzi, pubblicata dopo 11 mesi di indagini e che comporta anche un taglio di circa il 37% del pedaggio per l'Alta Velocità, produrrà infatti un vantaggio economico per il gruppo guidato da Antonello Perricone, quantificabile in poco meno di 40 milioni.

Ntv, nel dettaglio, avrebbe dovuto versare 105 milioni di euro per i pedaggi sul 2014-2015: con la decisione odierna andrebbe a pagarne circa 66. Sulla base dei criteri indicati dall'Authority, il gestore della rete ferroviaria italiana, cioè Rfi (Rete Ferroviaria Italiana controllata al 100% da Ferrovie dello Stato), dovrà ridurre il pedaggio per l'uso della sua rete Alta Velocità con auspicabili vantaggi per la concorrenza. «Ora - ha detto Camanzi - il settore ha un sistema regolatorio robusto per favorire gli investimenti nel settore».

A partire dalla pubblicazione della delibera, cioè da oggi, il costo del pedaggio sarà di 8,2 euro per treno/km cioè per ogni chilometro percorso da ciascun treno, con un taglio del 36% rispetto ai 12,8 euro, chiesti a Ntv per il 2014 e del 37,2% rispetto ai 13,1 euro treno/chilometro preventivato per il 2015.

Questa tariffa sarà valida fino alla fine del prossimo anno e sarà poi aggiornata da Rfi a partire dal 2016 sulla base dei nuovi criteri indicati dall'authority. Il vantaggio riguarderà Ntv ma anche Trenitalia, la società del gruppo Fs che gestisce il trasporto ferroviario di passeggeri e merci, e qualunque altra impresa ferroviaria voglia entrare nell'Alta Velocità.

Tutt'altra storia per Rfi che invece avrà un calo di entrate e un effetto sul debito. «Dovremo allungare i tempi e rivedere la curva di restituzione del debito che andremo a contrarre e vedere quanto ci costerà» ha detto l'a.d del Gruppo Fs Michele Elia commentato da Bruxelles la decisione dell'autorità. Il debito di cui parla Elia è quello contratto per realizzare gli 8,5 miliardi di investimenti in autofinanziamento previsti dal Piano industriale, metà dei quali (4,2 miliardi) riguardano proprio l'Alta Velocità.

Nessun investimento è a rischio ma il debito contratto - fanno sapere da Fs - e le modalità di restituzione dovranno essere rivisti con le banche. «Dobbiamo vedere quanto questo ci costerà» ha detto Elia. A creare gli effetti più negativi sui bilanci di Rfi sono, paradossalmente, le minori entrate provenienti dalla consorella Trenitalia che sulle linee dell'alta velocità ha molti più Frecciarossa degli Italo di Ntv.

Le due controllate Fs hanno bilanci e contabilità separate e non si possono immaginare trasferimenti o partite di giro. Ora Rfi dovrà contabilizzare queste minori entrate e rielaborarle nel piano industriale. Resta da vedere se questo potrà avere effetti sulla quotazione in borsa sulla quale il gruppo sta lavorando, «un obiettivo - ha detto Elia - da raggiungere nel biennio 2015-2016».

Per Ntv, che ha salutato la delibera come il «primo, indispensabile e positivo passo di un percorso ancora lungo», il calo del pedaggio potrebbe contribuire a risolvere una situazione ancora incerta che prevede una manovra di ristrutturazione del debito da 680 milioni con un aumento di capitale in vista mentre sul fronte

occupazionale Ntv ha messo in campo un piano da 248 esuberi.

