

FERROVIE & CO *L'Europa estende il modello dei regali alle autostrade*

di Marco Ponti

È stata da poco approvata una direttiva europea per le ferrovie, nota come Recast, che sembra un grande passo indietro. L'articolo 17 recita: "L'Autorità di regolazione dei trasporti definisce... tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico dello stesso... il canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria da parte del gestore". Cioè il gestore dell'infrastruttura ferroviaria non può perdere soldi e può far pagare tutte le sue inefficienze alle imprese che usano la ferrovia, quindi agli utenti. Questa logica estende all'infrastruttura ferroviaria il micidiale regime di remunerazione senza rischi delle concessioni autostradali. L'ingegner Castellucci, ad di Autostrade per l'Italia SpA e persona con la non comune dote della franchezza, ha ammesso che l'Italia per i concessionari autostradali è il Paese di Bengodi: anche con cali del traffico del 10% i concessionari hanno continuato a guadagnare.

Ora l'Europa tenta di estendere questo regime anche ad altre infrastrutture, iniziando dalle ferrovie, invece di intervenire per abolirlo a difesa dei consumatori e dei contribuenti. Perché i gestori di servizi pubblici non dovrebbero avere le stesse garanzie di redditività? Come si potrà dirgli di no?

A questo punto tutta l'architettura delle autorità indipendenti di regolazione rischierebbe di crollare, rendendo non più difendibili

utenti e contribuenti. Come già avvenuto per le autostrade, vi sarebbe un incentivo per i privati a investire in settori protetti da ogni rischio (e a basso contenuto tecnologico).

Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria potrà anche imporre canoni alle imprese ferroviarie "per garantire il servizio ferroviario universale". Indipendentemente dai costi? E questo principio perché non dovrebbe valere per tutti i modi di trasporto, per esempio per gli autobus di lunga

distanza, usati moltissimo dalle categorie a più basso reddito e che non sono sussidiati? O per i servizi aerei? Ma anche se si ponesse un problema di socialità per alcuni servizi ferroviari, non sarebbe il caso di metterli in gara per diminuire i sussidi necessari?

Poi vi sono le sanzioni per le ferrovie in caso di comportamenti anticoncorrenziali: al massimo un milione di euro! Cifra simbolica per le FS, che fatturano miliardi all'anno, soprattutto grazie ai trasfe-

rimenti pubblici. I danni agli utenti che potrebbe procurare con questi comportamenti, potrebbero essere multipli di tale cifra.

La direttiva dimostra la forza dalla lobby ferroviaria europea, che già aveva respinto un anno fa norme liberalizzatrici (il "quarto pacchetto ferroviario"). Sono imprese per la gran parte pubbliche, che gestiscono pacchetti di voti di addetti, e un enorme volume di affari per i fornitori, spesso anche loro operanti in contesti protetti.

