

FS E NTV NON SUBIRANNO AUMENTI GRAZIE ALLO STOP DELL'AUTORITÀ DEI TRASPORTI

Alta velocità, fino al 2021 Rfi non potrà alzare le tariffe

MAURIZIO TROPEANO
TORINO

Chi si ricorda di Arenaways? Era il nome di una società che ha cercato di entrare sul mercato ferroviario a partire dal Piemonte e, in particolare, sulla Torino-Milano. I suoi treni hanno iniziato a viaggiare offrendo servizi innovativi per il passeggero (era anche previsto un servizio di lavanderia) ma alla fine è stata costretta, per le perdite e gli ostacoli di accesso ai binari, ad alzare bandiera bianca. I suoi ideatori oggi «avrebbero avuto la possibilità di fare scelte diverse da quelle prese nel passato», spiega il presidente dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, Andrea Camanzi. L'Art, infatti, ha stabilito nuovi criteri per la determinazione del pedaggio che i gestori del servizio devono pagare per accedere alle reti ferroviaria: per 5 anni le tariffe non potranno aumentare. Per le merci, il trasporto locale e l'alta velocità (cioè Frecciarossa e Italo) non dovranno superare le tariffe medie registrate nel 2015. Secondo l'Art così si garantisce «la sostenibilità del mercato».

L'Autorità punta a rendere sempre «più indipendente e autonoma la gestione di Rfi. La Rete ferroviaria italiana, infatti, fa parte della holding Fs che controlla anche Trenitalia diretta concorrente di Ntv sul mercato dell'alta velocità. «L'Autorità - spiega Camanzi - ha dato a Rfi tutti gli strumenti per valorizzare e massimizzare i suoi asset. L'abbiamo messa nelle condizioni di rendersi indipendente e autonoma e di farla diventare un'impresa che lavora nell'interesse generale del Paese».

Che cosa comporta questa

scelta? Se le tariffe di accesso che Trenitalia e Ntv pagano per far correre Frecciarossa e Italo sull'alta velocità restano congelate, Rfi potrà intervenire aumentando quelle che fa pagare per le Frece Argento e Bianca. Secondo l'Autorità, infatti, nelle tratte a lunga percorrenza e anche nel trasporto merci è possibile aumentare l'offerta, anche facendo entrare nuovi attori. Ancora Camanzi: «Il nostro obiettivo è di incrementare la produttività e l'efficienza del sistema ferroviario italiano. In questo modo è possibile pesare di meno sul bilancio pubblico».

Il provvedimento, infatti, impone una riduzione dei costi di gestione del 2% all'anno che può essere coperto attraverso la flessibilità delle tariffe. Oppure aprendo il mercato a nuovi operatori che «dovranno pagare un pedaggio adeguato ai servizi offerti».

Nel 2014 Rfi ha incassato dai pedaggi oltre un miliardo e la quota pagata dall'alta velocità è pari al 24% a fronte di un volume di traffico del 9%. Lo stesso volume di traffico è coperto dalle frecce Argento e Bianca che però pagano poco più di 77 milioni a fronte dei 231 di Italo e Frecciarossa.

La decisione dell'Autorità - la prima presa in Europa - sarà operativa a partire dal 1 gennaio 2017 e durerà per cinque anni dando «certezza alle imprese ferroviarie che i pedaggi pagati saranno orientati all'efficienza anche attraverso nuove regole di allocazione costi e separazione contabile». Di fatto si mette fine ad un sistema di fissazione dei pedaggi che risale al 2006 e che era «al limite della correttezza e dell'opportunità». In questo modo «evitiamo - conclude Camanzi - che vengano sottratte economie ed efficienza al sistema Italia».

