

Il Governo di Monti si 'scorda' di liberalizzare gli impianti ferroviari

La riscrittura della Direttiva del 7 luglio 2009 potrebbe dare un segnale importante di chiarezza al settore, cui anelano le 'battaglie' innescate da Fercargo

Fra le misure rivolte a migliorare le condizioni di apertura del mercato ferroviario in Italia, di cui nelle ultime settimane si è molto parlato e che in parte sono effettivamente state adottate o predisposte, il Governo Monti sembra averne dimenticata una che, a nostro parere, può invece avere un'applicazione immediata ed effetti importanti.

Si tratta della controversa questione

dell'autorizzazione data a RFI, attraverso una Direttiva del Presidente del Consiglio in data 07/07/2009, a procedere al trasferimento/assegnazione della maggior parte degli impianti merci e degli impianti di manutenzione del materiale rotabile in capo ad altre società del Gruppo FS – Trenitalia tra queste – nell'ambito di operazioni di riorganizzazione ed anche di capitalizzazione o patrimonializzazione.

La motivazione formale di questo atto di indirizzo era la riduzione di oneri di manutenzione ed esercizio che, attraverso RFI, venivano indicati come a totale carico dello Stato.

Secondo la visione dagli operatori del cargo ferroviario italiano invece è subito risultata evidente una stretta corrispondenza di questa Direttiva con il progetto di "snellimento" del comparto merci portato avanti dall'AD Moretti parallelamente ad un piano di risanamento economico del Gruppo FS fondato più sulla riduzione dei servizi di trasporto e sulla cessione di beni immobili che non sul recupero di efficienza. Infatti in un elenco allegato alla Direttiva sono stati indicati soltanto 71 scali dei quali RFI deve mantenere la proprietà e di cui quindi è garantita l'accessibilità a tutte le Imprese Ferroviarie.

Oggi, in un momento in cui sembrano aprirsi, sia a livello nazionale che comunitario, nuove possibilità per raggiungere uno stadio di maggior compiutezza nel processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario in Italia e in Europa, ci sembra necessario riportare l'attenzione su questo provvedimento, tuttora vigente, la cui formulazione frettolosa e sommaria può portare ad un grave ed irreversibile impoverimento dell'infrastruttura ferroviaria pubblica proprio nei punti di accesso fondamentali al servizio di trasporto delle merci, come già più volte sottolineato.

Così com'è stato scritto, il dispositivo della Direttiva non sembra tanto indirizzato a perseguire gli obiettivi di sviluppo del sistema ferroviario, integrazione e riequilibrio modale, che pure vengono esplicitamente richiamati nelle premesse,



Foto di stagione o il futuro del merci su ferro in Italia?

quanto a permettere a Trenitalia di acquisire un asset patrimoniale da introdurre nel suo pencolante Bilancio.

Ci si domanda infatti perché, se il problema da risolvere era togliere allo Stato l'onere di mantenere attivi gli scali merci a basso traffico, si è deciso di trasferirne la proprietà ad un'altra Società che è ugualmente di proprietà dello Stato, al quale quindi toccherebbe in ogni caso accollarsi i relativi costi, senza considerare la possibilità di assegnare gli scali, mediante procedura aperta, in gestione a soggetti terzi.

Non era inverosimile pensare allora che gli scali esclusi dall'elenco perché ritenuti "non funzionali" e trasferiti a Trenitalia potessero in gran parte essere via via alienati sulla base di destinazioni d'uso più redditizie per capitalizzarne il massimo valore – come è stato fatto per numerosi immobili ed aree dismessi negli anni – ed essere quindi per sempre sottratti alle

necessità dell'esercizio ferroviario.

Oppure che una parte di essi, ad esempio alcune localizzazioni legate a insediamenti dell'industria siderurgica, a nostro parere tutt'altro che "non funzionali" ma non compresi nell'elenco, una volta assegnati a Trenitalia potessero essere gestiti in modo esclusivo, di fatto tagliando fuori le altre Imprese Ferroviarie da ogni possibile competizione sui traffici correlati.

Proprio per prevenire che scenari come quelli descritti si avverassero, FerCargo, l'associazione che riunisce i maggiori operatori privati del cargo ferroviario italiano, ha già nell'autunno 2009 iniziato una dura battaglia per ottenere l'annullamento della Direttiva, dapprima con un ricorso al Presidente della Repubblica di fronte al Consiglio di Stato e con numerose azioni mediatiche ed istituzionali per evidenziare l'esistenza

di punti di vista sul futuro delle merci in ferrovia diversi da quelli dell'AD del Gruppo FS.

Con una sentenza emessa nell'Aprile 2011 il Consiglio di Stato ha dichiarato inammissibile il ricorso, ma è interessante notare che fra le motivazioni compare anche il fatto che nel Prospetto Informativo della Rete dell'annata successiva all'emanazione della Direttiva il numero delle strutture di servizio merci, compresi i raccordi verso privati, disponibili per la generalità degli operatori era rimasto sostanzialmente invariato in 267 impianti. Il PIR 2011 ne riporta ancora 242, avendo estromesso alcuni siti origine di raccordi,

soprattutto al Sud.

Si può forse dire che l'intervento di FerCargo ha indotto il Gruppo FS ad agire con maggior cautela in pendenza del giudizio, ed ha contribuito al mantenimento nella pubblica disponibilità della quasi totalità delle localizzazioni di servizio merci finora sfuggite al processo di "razionalizzazione" avviato da FS dal 2006.

Inoltre è ancora pendente di fronte alla Commissione Europea un altro ricorso, anch'esso ad opera di FerCargo, relativo al fatto che con il trasferimento diretto e senza gara della proprietà a Trenitalia, la monetizzazione di un patrimonio



Milano Smistamento resta uno dei nodi della Rete italiana

infrastrutturale sottratto all'uso comune viene incamerata da uno solo degli operatori del servizio, configurando un aiuto di Stato non ammesso dalla legislazione comunitaria.

Già nel bilancio di esercizio 2009 di RFI si trovava infatti un riferimento all'assegnazione a Trenitalia di impianti di manutenzione rotabili e di aree, per un totale patrimoniale di oltre 600 milioni di Euro.

Ma la possibilità, che la Direttiva non ostacola, per il Gruppo FS di riavviare e condurre in modo del tutto interno alle logiche aziendali una procedura di smantellamento del sistema infrastrutturale per le merci diffuso sul territorio, pende tuttora sul futuro del cargo ferroviario italiano.

Si può osservare che anche in questo caso le Imprese Ferroviarie che ritenessero di essere danneggiate dalle azioni del Gruppo FS potranno fare opposizione presso l'Ufficio Regolazione Servizi Ferroviari, o meglio ancora la nascente Authority, ma questo non farebbe che innescare un sempre più vasto contenzioso, con inutile dispendio di energie e denaro e con l'unico effetto di ostacolare quella forte crescita del trasporto su ferro di cui l'Italia ha bisogno.

Ci sembra invece tutto sommato

relativamente semplice ed assai coerente con la linea del Governo Monti (liberalizzazione, crescita, semplificazione) provvedere ad una riscrittura della Direttiva, con l'obiettivo di assicurare prima di tutto la conservazione fisica delle strutture destinate al servizio merci ed alla manutenzione dei rotabili, quindi garantire esplicitamente la loro fruibilità da parte di tutti gli operatori in regime di concorrenza e a tariffe di mercato, e infine rimuovere ogni possibilità di incertezza interpretativa. Anche l'aspetto finanziario del trasferimento di valore all'interno del Gruppo FS fra Gestore dell'Infrastruttura e Società operative, che ci sembra abbia costituito un deciso passo indietro persino rispetto al livello parziale di separazione finora attuato in Italia, dovrebbe essere urgentemente rivisto, se si vuole continuare

a sostenere che la separazione proprietaria integrale non è necessaria per avere un mercato ferroviario realmente aperto e non discriminatorio.

Dopo la delusione per la poca incisività con cui il Decreto Sviluppo ha affrontato il nodo delle Ferrovie, questa potrebbe essere una buona occasione, per la Presidenza del Consiglio e il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, per intervenire in tempi brevi con un nuovo atto di indirizzo politico alla Concessionaria RFI, che metta le basi per garantire la massima disponibilità dell'infrastruttura e la totale trasparenza dei processi di gestione nei confronti di tutti gli operatori, e dia un segnale che comunque si intende procedere nella direzione giusta.

Fulvio Quattrocchio

