

TRASPORTO FERROVIARIO

ACCORDO PARLAMENTO UE-CONSIGLIO SU 'QUARTO PACCHETTO'

BRUXELLES - Via libera alla rivoluzione del mercato ferroviario europeo:

- dal 2020 arriverà la liberalizzazione sulle tratte nazionali dell'alta velocità;
- dal 2023 si apriranno alla concorrenza anche le tratte di servizio pubblico, con eccezioni ma sotto condizione per quelle non remunerative.

I manager delle reti dovranno garantire una gestione indipendente dell'accesso alle infrastrutture, i cui conti dovranno restare separati da quelli delle società di servizi ferroviari, mentre per i viaggiatori arriverà il biglietto unico integrato per poter viaggiare ovunque in Europa utilizzando diverse compagnie. E' quanto prevede l'accordo tra le istituzioni Ue sul Quarto pacchetto ferroviario, un cantiere legislativo aperto sin dal 2013 quando la Commissione Ue presentò le sue proposte.

Piuttosto modificate da Europarlamento e stati membri, sono state suddivise in un 'pilastro tecnico', già adottato, per l'armonizzazione degli standard, e in **quello di 'mercato' il cui accordo di ieri deve ricevere ora il via libera formale dai 28**. La 'rivoluzione sui binari' punta ad aprire, dopo il terzo Pacchetto ferroviario che aveva aperto alla concorrenza le tratte internazionali, i mercati nazionali. Frecciarossa potrebbe per esempio fornire servizi in Francia tra Parigi e Marsiglia facendo concorrenza al Tgv, o la Deutsche Bahn potrebbe cominciare a fornire servizi sulla Milano-Roma. **Le Regioni italiane avranno l'obbligo di appalti di gara per le tratte di servizio pubblico**, ad eccezione di quelle non remunerative per cui però sussistono criteri di qualità e trasparenza.

ALTA VELOCITA': dal 2020 apertura alla concorrenza per tutte le tratte nazionali superiori ai 200km, per quelle inferiori verifica di compatibilità con gli obblighi di servizio pubblico. Le grandi imprese già attive nel settore potranno aiutare lo sviluppo dell'alta velocità in quei Paesi dove ancora non c'è.

SERVIZIO PUBBLICO: dal 2023 obbligo di gara per l'assegnazione del servizio, e dal 2033 fine di tutti i contratti oggi in essere. Permangono eccezioni nel caso di tratte a fallimento di mercato, dove però le autorità competenti (in Italia le Regioni) dovranno giustificare la 'scelta d'ufficio' che dovrà comunque rispettare criteri come qualità, frequenze, prezzi del servizio. Le società ferroviarie potranno contestare le decisioni delle autorità e chiedere una valutazione indipendente.

SEPARAZIONE INFRASTRUTTURE-SERVIZI. I manager delle infrastrutture dovranno garantire la propria indipendenza dalla società che fornisce i servizi e assicurare l'accesso alla rete ai competitor. Passo indietro rispetto al Terzo pacchetto dove l' unbundling era più netto e che complica i rapporti tra controllata e controllante rispetto al codice civile italiano, si aggiunge per le holding infrastrutture-servizi l'obbligo della separazione dei conti e quindi il divieto di spostare gli utili tra le società.

TUTELE LAVORATORI. Con l'obbligo dei bandi di gara per le tratte a servizio pubblico, **viene introdotta una 'clausola sociale' per salvaguardare il personale ferroviario**: le autorità competenti (in Italia le Regioni) potranno chiedere o fissare determinate tutele occupazionali per la società che fornirà il servizio.

BIGLIETTO UNICO. Le imprese ferroviarie s'impegnano a sviluppare un biglietto integrato che permetta ai passeggeri di pianificare viaggi attraverso l'Ue acquistando un solo biglietto. Per esempio, la tratta Roma-Londra con vari cambi potrà essere fatto con un unico biglietto, anche se il viaggiatore si servirà di differenti compagnie ferroviarie.

Bologna, 20-4-2016