

*Il via libera alla direttiva di liberalizzazione delle imprese ferroviarie dato dal Parlamento Ue*

# Treni, si accelera sulle low cost

## Via i vincoli al trasporto internazionale e indennizzi sicuri

**DI SILVIO NOBILI**

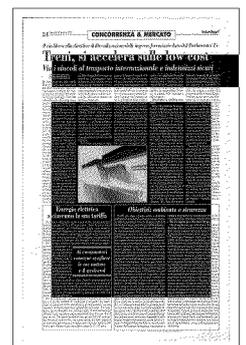
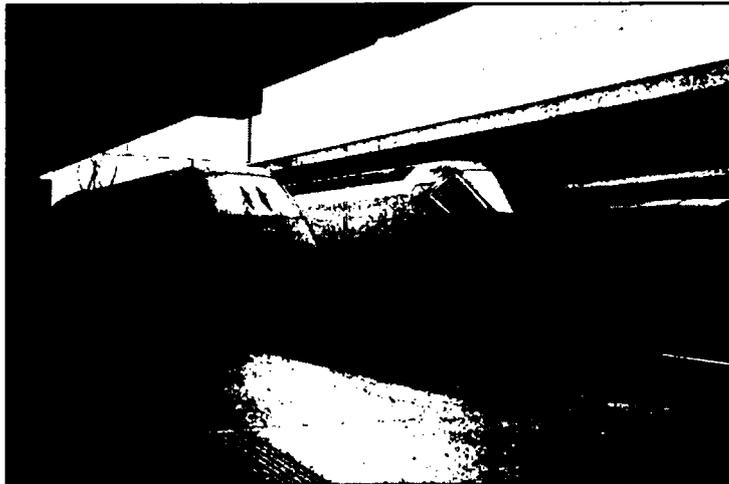
**L**iberalizzazione delle tratte ferroviarie internazionali dal 2010, indennizzi sicuri per i passeggeri e qualità dei viaggi minima per legge. Queste le novità principali approvate il 25 settembre a livello europeo per quanto riguarda il sistema ferroviario. Il Parlamento ha infatti dato il via libera a una direttiva di liberalizzazione che intende promuovere la concorrenza tra le imprese ferroviarie, anche quelle low cost. Approvato anche a un regolamento sui diritti fondamentali dei passeggeri. La direttiva prevede, prima di tutto, un obbligo da parte delle compagnie ferroviarie e dei rivenditori di informare i passeggeri dei nuovi obblighi che saranno in corso. In dettaglio, entro il 1° gennaio 2010 è previsto che un passeggero possa chiedere all'impresa ferroviaria un indennizzo in caso di ritardo tra il luogo di partenza e il luogo di destinazione indicati sul biglietto. I risarcimenti minimi ammonteranno al 25% del prezzo del biglietto in caso di ritardo compreso tra 60 e 119 minuti e al 50% in caso di ritardo che si sono protratti per oltre 120 minuti. Il risarcimento dovrà essere effettuato entro un mese dalla presentazione della domanda, mediante buoni e/o altri servizi oppure in denaro se così richiede il passeggero.

Non ci sarà diritto a risarcimenti se il passeggero sarà informato del ritardo prima dell'acquisto del biglietto o se il ritardo nell'ora di arrivo prevista proseguendo il viaggio su un servizio diverso o in base a itinerario alternativo rimane inferiore a 60 minuti.

Condizioni comparabili a quelle degli altri cittadini per i passeggeri disabili o a mobilità ridotta. Vietato rifiutare una prenotazione o emettere un biglietto per una persona con disabilità o a mobilità ridotta o chiedere che tale persona sia accompagnata da altri, a meno che ciò non sia strettamente necessario. Vietata, inoltre, qualsiasi maggiorazione sul prezzo del biglietto.

Sul fronte imprese, è stato

sancito il diritto di accesso alle ferrovie di tutti gli stati membri per l'esercizio di servizi di trasporto internazionale di passeggeri. Durante lo svolgimento di questo servizio, le imprese ferroviarie avranno anche il diritto di operare il cabotaggio, ossia la possibilità di far salire e scendere passeggeri in stazioni situate lungo il percorso internazionale, compreso in stazioni situate nel medesimo stato membro. Lo scopo è di garantire a questi servizi la possibilità di essere economicamente validi e di non mettere i potenziali concorrenti in una situazione sfavorevole rispetto agli operatori presenti sul mercato che già possono usufruire di questa possibilità. La direttiva prevede infine che le compagnie defini-



scano un regolamento sulla qualità minima del servizio su: informazioni e biglietti; puntualità dei treni; principi generali in caso di perturbazioni del traffico, la soppressione di treni, la pulizia delle carrozze e delle stazioni.

#### **Trenitalia a rischio sanzioni**

Abuso di posizione dominante di Fs e Rfi per agevolare Trenitalia. L'Autorità garante della concorrenza e del mercato, nella riunione del 18 settembre 2007, ha deciso di avviare un'istruttoria per abuso di posizione dominante nei confronti delle società Ferrovie dello stato spa e Rete ferroviaria italiana spa. Secondo l'Antitrust Fs e Rfi, con una strategia unitaria, cercherebbero di ostacolare o addirittura escludere le imprese ferroviarie concorrenti di Trenitalia (controllata da Fs) dal mercato della fornitura di servizi di trazione ferroviaria per il trasporto di merci. L'indagine è scattata grazie ad alcune segnalazioni arrivate dai concorrenti di Trenitalia ai quali Rfi non aveva più riconosciuto lo sconto (denominato «K2»), ovvero una riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, riconosciuto a causa dell'arretratezza tecnologica della rete e le insufficienze regolamentari che non consentono l'utilizzo di un unico macchinista. Rfi, Rete ferroviaria

italiana, impresa di proprietà del gruppo Ferrovie dello stato, ma societariamente separata, e che gestisce in monopolio la quasi totalità della rete nazionale, ha negato a partire dal giugno del 2004 lo sconto K2 sulle tratte su cui aveva già effettuato gli investimenti a terra, senza tenere conto che, proprio per mancanza delle norme tecniche che avrebbe dovuto emanare, i concorrenti di Trenitalia non avrebbero potuto condurre i treni con un solo macchinista. Lo scorso mese, inoltre, dopo che le imprese ferroviarie private si erano comunque autoridotte al canone, anche alla luce di alcune pronunce favorevoli del Tar, Rfi aveva chiesto la restituzione delle somme pena la risoluzione del contratto.

Secondo l'Antitrust la strategia escludente di Fs tramite Rfi sembra che si qualifichi come un abuso di posizione dominante, capace di influenzare le condizioni finanziarie delle imprese concorrenti di Trenitalia, pregiudicandone il potenziale concorrenziale. Ciò, a maggior ragione, data la particolare integrazione societaria in capo a Fs sia di Rfi sia di Trenitalia.

Le condotte poste in essere da Fs per il tramite di Rfi appaiono, inoltre, in grado di determinare un significativo danno per i consumatori (imprese e passeggeri). (riproduzione riservata)