L'INCHIESTA/1: I TRENI DI MORETTI

© Mauro Moretti visto da Fontes

L'ANTITRUST SCAVA SULLE FS

::: ANTONIO CASTRO

■■■ L'accusa che l'Autorità garante della Concorrenza e del mercato ha raccolto è pesante: esisterebbe una strategia unitaria della società Ferrovie dello Stato S.p.A. e della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per cercare di ostacolare (o addirittura escludere) le imprese ferroviarie concorrenti di Trenitalia (gruppo FS) dal mercato della fornitura di servizi di trazione ferroviaria per il trasporto di merci. Tutto nasce da uno sconto (denominato "K2") applicato tra il 2004 e il 2005 alle imprese ferroviarie accreditate da Rfi, secondo quanto prevede la legge.

Uno sconto previsto, si legge nel testo del provvedimento dell'Authority n° 17327, «da applicarsi al canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, (...)

segue a pagina 5

::: *L'inchiesta/1*

«Concorrenza sleale delle Ferrovie»

Secondo l'Antitrust l'ostacolo ai privati messo in atto da Rfi consentirebbe una partita di giro con Trenitalia di 160 milioni. Le società, che ci rimetterebbero 2 milioni, promettono battaglia

La difficile convivenza con i privati, le finte liberalizzazioni, i bilanci traballanti, le scelte strategiche e la pioggia di risorse pubbliche. Con l'articolo sul contenzioso con l'Antitrust parte l'inchiesta di Libero Mercato sul gruppo guidato da Innocenzo Cipolletta e Mauro Moretti.

::: *segue dalla prima*

ANTONIO CASTRO

(...) in considerazione dell'arretratezza tecnologica e delle insufficienze regolamentari che caratterizzano il regime di utilizzo della rete che non consentirebbero la condotta dei convogli ferroviari ad "agente unico" (cioè utilizzando un unico macchinista)». Insomma, per le società private la legge prevede uno sconto perché la rete ferroviaria è vecchia e tecnologicamente arretrata. Rfi, che gestisce in monopolio la quasi totalità della rete nazionale, aveva 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. E fin qui tutto normale. Se non fosse che nel luglio scorso Rfi - forte di un decreto del ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi - aveva chiesto alle società private la restituzione dello sconto 2004/2005, pena la risoluzione del contratto. A dir il vero le imprese ferroviarie private si erano precedentemente autoridotte il canone, anche alla luce di alcune pronunce favorevoli del Tribunale amministrativo (Tar). Tra le altre cose il decreto emanato da Bianchi lo scorso luglio prevedeva la retrodatazione del canone senza sconto al 2006. Una scelta, quest'ultima, inedita e giuridicamente discutibile a detta dei trasportatori privati, bizzarria che trapela anche dall'istruttoria dell'Authority.

Ma le società private coinvolte - che effettuano prevalentemente servizio cargo dall'Italia verso il nord Europa - non hanno voluto incassare passivamente l'atto di forza del ministero. E così il 13 luglio scorso la Rail Traction Company ha segnalato all'Agenzia guidata da Antonio Catricalà che «la strategia escludente di Fs tramite Rfi appare capace di influenzare le condizioni finanziarie delle imprese concorrenti di Trenitalia, pregiudicandone il potenziale concorrenziale e potrebbe costituire un abuso di posizione dominante anche in ragione della speciale responsabilità che grava sull'impresa monopolista legale nella gestione della infrastruttura ferroviaria ed appartenente al medesimo gruppo societario di Trenitalia».

Il che tradotto dal burocratese vuol dire che le Ferrovie - cancellando lo sconto - costringono i gestori privati ai margini del mercato. E tutto questo alla vigilia della ventilata liberalizzazione del settore.

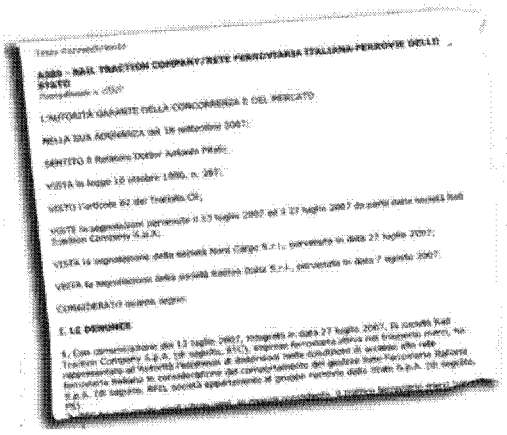
Alla segnalazione della Rail Traction Company hanno fatto seguito anche gli esposti della Nord Cargo Srl (del 27 luglio) e quello della Railion Italia Srl (7 agosto 2007). Per le imprese, riporta sempre l'Autorità nell'istruttoria al comma 35, il mancato riconoscimento dello sconto si traduce, secondo fonti non ufficiali, in una perdita di circa 3 milioni di euro. Ma non basta. «Da informazioni non ufficiali acquisite dall'Ursf (l'Ufficio per la Regolamentazione dei Servizi Ferroviari, ndr), l'entità dello sconto K2 non riconosciuto da Rfi ammonterebbe per Trenitalia a circa 160 milioni di euro l'anno, mentre per gli operatori privati si tratterebbe di una voce che varrebbe circa 2 milioni di euro l'anno». Insomma, una partita di giro contabile da Trenitalia a Rfi. E così i treni delle ferrovie pagano al gestore della rete (e quindi sempre allo stesso gruppo) 160 milioni in più.

Formalmente nulla da eccepire se non fosse che la cancellazione dello sconto si trasforma per Ferrovie in una partita di giro, mentre per i privati in un costo extra che rende ancora meno conveniente il trasporto su ferro rispetto a quello su gomma.

A questo punto l'Agcm avrà tempo fino al 30 settembre 2008 per esprimersi. Ma nel frattempo c'è un altro procedimento a colpi di carte bollate che va avanti. Lo scorso 8 novembre il Tar del Lazio ha respinto il ricorso contro Ferrovie dello Stato e i ministeri competenti, proposto dalle imprese ferroviarie private, che avevano chiesto il ripristino dello sconto sul canone di accesso all'infrastruttura, connesso agli extra costi conseguenti all'utilizzo del doppio macchinista. Ma i trasportatori privati non si arrendono e promettono di proseguire nella battaglia. Quello del Tar, puntualizzano, «è un pronunciamento che riguarda solo la sospensiva del decreto di Bianchi». E così i privati adesso attendono il giudizio di merito che il Tar dovrà fissare per i primi mesi del 2008, quando verranno giudicati i contenuti delle obiezioni. Soprattutto sulla retroattività del decreto Bianchi che, oltre all'esborso economico, che prevede anche problemi pratici visto che lo sconto K2 è stato iscritto nei bilancio degli anni passati.

antonio.castro@liberomercato.eu

ALLA GUIDA *Mauro Moretti, amministratore delegato delle Fs (image)*



Tribunale amministrativo

RAIL TRACTION COMPANY/RETE FERROVIARIA ITALIANA-FERROVIE DELLO STATO

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 19 settembre 2007;

SENTITO il Relatore Dottor Antonio Pilato;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTO l'articolo 82 del Trattato CE;

VISTE le segnalazioni pervenute il 13 luglio 2007 ed il 27 luglio 2007 da parte della società Rail Traction Company S.p.A.;

VISTA la segnalazione della società Nord Cargo S.r.l., pervenuta in data 27 luglio 2007;

VISTA la segnalazione della società Railion Italia S.r.l., pervenuta in data 7 agosto 2007;

CONSIDERATO quanto segue:

E LE DENUNCE

4. Con comunicazione del 13 luglio 2007, integrata in data 27 luglio 2007, la società Rail Traction Company S.p.A. (di seguito, RTC), impresa ferroviaria attiva nel trasporto merci, ha rappresentato all'Autorità l'adozione da parte dell'incumbent del gestore della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito, RFI), società appartenente al gruppo societario delle Ferrovie dello Stato S.p.A. (di seguito, FS), [illegible]

Argomento: **Trasporto ferroviario**