l'Unità

Quotidiano

Data 29-04-2016
Pagina 14
Foglio 1

# Un treno "libero" viaggerà per l'Europa

**David Sassoli**
VICEPRESIDENTE DEL PE E RELATORE DELLA RIFORMA FERROVIARIA EUROPEA



L'Europa ha alzato la paletta e ha dato il via libera alla riforma ferroviaria che cambierà il sistema continentale.

Roma, Parigi, Berlino, Londra saranno più vicine e i cittadini avranno offerte maggiori e prezzi più concorrenziali. Anche le compagnie potranno godere di un mercato libero e non sarà più tabù viaggiare con ferrovie francesi, spagnole o italiane in un altro paese. Reti pubbliche e servizi a gara, dunque, in un mercato dell'alta velocità liberalizzato e controllato da regolatori nazionali indipendenti. Mentre alcuni pensano ad alzare muri, la riforma voluta tenacemente dal Parlamento europeo e sostenuta dalle presidenze di turno lussemburghese e olandese è riuscita a superare molte diffidenze. La prima riguardava l'uso delle reti per gli obblighi di servizio pubblico. Era un tema sensibile, ad alto impatto sociale. Siamo riusciti dove sembrava impossibile, conciliando l'uso delle reti sia per consentire un'offerta più ampia sia per garantire obblighi di trasporto pubblico.

Ieri l'accordo sulla riforma, raggiunto la scorsa settimana tra il Parlamento, Consiglio e Commissione europea, ha avuto il via libera da parte dei 28 Stati membri.

La liberalizzazione dei servizi ferroviari in Europa arriva con 20 anni di ritardo rispetto al settore dell'aviazione. Ricordate come si volava fino agli anni Novanta del secolo scorso? Quali erano le offerte e le compagnie che decollavano dai nostri aeroporti? Bene, anche il mercato ferroviario avrà la possibilità di aprirsi, attirare investimenti, impegnare le nostre compagnie ad una concorrenza regolata senza rinunciare a garantire servizi essenziali. Un esempio? La linea Ashford-Londra è ad alta velocità, ma è molto usata da pendolari che vanno e vengono dalla capitale. Gli obblighi di servizio pubblico, se le autorità nazionali e il regolatore lo valuteranno, potranno essere prevalenti nell'ambito di tratte di 200 chilometri sulla messa a gara di servizi equivalenti. La filosofia, dunque, è quella di aprire il mercato a patto che gli investimenti pubblici e i servizi non vengano compromessi. La riforma, infatti, ha definito il ruolo del regolatore nazionale, un'autorità neutra, imparziale, indipendente che avrà il compito di verificare di volta in volta se l'ingresso di un nuovo operatore in un mercato nazionale possa creare dei problemi rispetto a contratti di servizio pubblico presenti sulla linea in questione. Nello stesso tempo, però, il ruolo del regolatore non preclude il potere d'intervento alle autorità politiche nazionali.

Anche sulla trasparenza finanziaria è stato fatto un grande lavoro per fare in modo che non ci sia un uso distorto dei fondi da parte delle compagnie ferroviarie, evitando per esempio l'uso di finanziamenti pubblici per attività di natura commerciale o la distribuzione di dividendi generati da investimenti pubblici. Molto tempo ha impegnato anche una nuova definizione di conflitto di interessi.

Infine, una delle grandi sfide rilanciate dall'accordo: il biglietto unico. Le imprese ferroviarie s'impegnano a contribuire allo sviluppo di un biglietto integrato che permetta ai passeggeri di pianificare e prenotare i propri viaggi all'interno dell'Unione. Per semplificare, in un viaggio da Roma a Londra, che preveda vari cambi, potrà essere fatto un solo biglietto, anche se il passeggero si servirà di differenti compagnie ferroviarie.

Con questa riforma le istituzioni europee hanno dato dimostrazione di grande collaborazione compiendo decisamente un altro passo in avanti verso la costruzione europea.

Attualmente l'alta velocità riguarda 7 paesi: Spagna, Francia, Italia, Germania, Olanda, Belgio e Gran Bretagna. In questo settore operano imprese di grande tradizione, prestigio internazionale, con un know how in grado di competere nei mercati internazionali. Consentire a tanti Stati membri di sviluppare servizi e infrastrutture sarà una grande occasione anche per permettere al sistema ferroviario europeo di integrarsi e di essere protagonista nei mercati internazionali.

Non dimentichiamo che l'alta velocità nel mondo è presente solo in Cina, Corea e Giappone. Anche gli Stati Uniti, storicamente identificati con le ferrovie, non l'hanno ancora sviluppata.


Dialoghi

Caro Saviano, c'è anche un altro Sud

Un treno "libero" viaggerà per l'Europa

Codice abbonamento: 045688

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.