

STUDIO NTV SU SCORPORO RETE: DATI ERRATI E CONCLUSIONI CONTRARIE ALL'EVIDENZA

- il sistema ferroviario inglese nel suo complesso (gestore di infrastruttura e imprese ferroviarie), costa alla collettività, per passeggero chilometro, più del doppio di quello italiano
- il pedaggio applicato in Inghilterra alle società di trasporto è in media superiore del 37% rispetto a quello italiano
- lo Stato inglese paga corrispettivi al Gestore dell'infrastruttura nazionale, Network Rail, pari al doppio di quelli versati dallo Stato italiano a RFI
- i costi di esercizio inglesi, per singolo binario, sono circa il doppio di quelli di RFI
- i dati riferiti da NTV su RFI non corrispondono a quanto rappresentato nel Bilancio della Società (cfr. Bilancio 2009/2010 in cui sono stati applicati i principi contabili internazionali che garantiscono il corretto confronto tra i bilanci dei due Gestori)

Roma, 1 febbraio 2012

Analisi che guardano solo a metà della realtà e che si fondano su dati parziali e sbagliati, non possono che portare a conclusioni virtuali, di fatto opposte all'evidenza.

Ci rammarica dover ancora una volta, dati alla mano, confutare i risultati cui è giunto il "piccolo Ufficio Studi di NTV" (come ama definirsi) nel suo contributo offerto al dibattito sulla presunta necessità di una separazione proprietaria tra Rete Ferroviaria Italiana e Trenitalia.

Se il reale intento del *position paper* di NTV basato sul confronto tra il modello inglese e quello italiano è individuare quello più efficiente e vantaggioso, non può concentrarsi solo sui Gestori dell'infrastruttura ma deve prendere in considerazione tutti gli attori coinvolti: clienti, Stato, sicurezza e indotto industriale.

Prendendo in considerazione i tre grandi sistemi ferroviari più liberalizzati d'Europa la situazione è questa: in Italia e in Germania la separazione tra Gestore



dell'infrastruttura e Società di trasporto è già contabile, manageriale e societaria. In Inghilterra è anche proprietaria.

Ebbene, in Inghilterra questa separazione ha fatto lievitare in modo clamoroso i costi per tutti. Non è forse un caso che tale fondamentale conseguenza non venga rilevata nel *position paper* di NTV.

A dimostrazione di ciò riportiamo non solo opinioni o stime, ma fatti concreti:

- 1) **maggiori oneri per i clienti:** inchieste giornalistiche (l'ultima commissionata dalla BBC e pubblicata sul suo sito il 30 dicembre 2011) hanno evidenziato come nel trasporto regionale le tariffe inglesi siano superiori alle italiane anche di 10 volte.
- 2) **maggiori oneri per lo Stato e le Società di trasporto:** l'*Office of Rail Regulation* ha stimato la crescita dell'impegno finanziario del Governo inglese, e quindi dei cittadini britannici, verso il settore ferroviario, di oltre il 200% negli ultimi dieci anni, a prezzi costanti 2000.

I dati di Bilancio dei gestori dell'infrastruttura relativi al 2009 (quelli confrontabili perché redatti con gli stessi principi contabili internazionali) e il documento di contabilità regolatoria "2009 *Regulatory Financial Statement*" realizzato da Network Rail, mostrano che in Inghilterra il **Gestore dell'infrastruttura incassa circa il 37% in più dalle Società di trasporto** in termini di pedaggio unitario e **oltre il doppio dallo Stato** in termini di corrispettivi in conto economico. Inoltre, i **costi operativi unitari** di Network Rail risultano pari a circa il doppio **di quelli di RFI**.

I dati economici non lasciano quindi spazio ad alcun dubbio. E abbiamo tralasciato tutte le considerazioni sulla sicurezza della rete - da tempo ormai il sistema ferroviario della Gran Bretagna non fornisce dati all'UIC per le statistiche e le classifiche mondiali della sicurezza - e sull'efficienza dell'intero sistema ferroviario, duramente contestato e criticato oltre Manica, come conferma con autorevolezza il recente rapporto "*Realising the potential of GB rail (Mc Nulty Report)*", realizzato dal Ministero dei Trasporti e dal regolatore ferroviario inglese e facilmente consultabile sul web. Applicando la medesima metodologia, il **sistema ferroviario inglese nel suo complesso (gestore di infrastruttura e imprese ferroviarie), costa alla collettività, per passeggero chilometro, più del doppio di quello italiano.**

E, come se non bastasse, l'industria ferroviaria inglese, quindi tutta la filiera produttiva e dei fornitori anche di componenti e apparati, è pressoché sparita.

Infine, la dimostrazione più evidente per i cittadini dell'elevato grado di liberalizzazione oggi presente in Italia e del fatto di quanto questa sia del tutto indipendente dalla separazione proprietaria della rete è proprio l'esistenza di NTV



e il suo annunciato imminente avvio dell'operatività: non esiste infatti Paese al mondo dove ci sia più di un solo operatore di alta velocità.