



# Ferrovie.it

da *Brevi ferroviarie* del 16 settembre 2014

## "Non è vero che...": NTV risponde a FS

### Comunicato stampa NTV

A pochi giorni dall'uscita del documento pubblicato da Ferrovie dello Stato Italiane "Non è vero che...": luoghi comuni da sfatare su liberalizzazione trasporto ferroviario (vedi [www.fsnews.it](http://www.fsnews.it)...), arriva oggi la replica di NTV che con un position paper risponde al Gruppo FS.

Di seguito il comunicato NTV

#### I veri conti sul pedaggio italiano

##### Non è vero che...

Sul trasporto ferroviario in fatto di pedaggi si dicono tante cose che non risultano del tutto vere, quando invece l'unica incontrovertibile realtà è che l'Italia sull'Alta Velocità applica alle imprese canoni tra i più alti d'Europa. Ed NTV non riesce a spiegarsi il perché. Tanto che per avere chiarezza ha presentato un esposto all'Autorità dei Trasporti. In attesa della risposta, NTV ci tiene a offrire ai suoi Viaggiatori qualche "pillola" di sana contro-verità.

##### Non è vero che:

##### **RFI abbia in "pancia" il debito per l'infrastruttura ad Alta Velocità**

Il gestore della rete, RFI, non sopporta più gli oneri dei grandi investimenti serviti per la costruzione della rete alta velocità, in quanto con la Finanziaria 2007 lo Stato li ha avocati a sé e li ha pagati nel corso degli anni. Ben altri importi devono sopportare le altre aziende europee per la costruzione dell'alta velocità. In Francia i debiti sono superiori a 35 miliardi di euro per RFF (il gestore della rete francese) e in Spagna sono superiori ai 13 miliardi di euro per ADIF (il gestore della rete spagnolo).

Di conseguenza, non è altrettanto vero che ogni eventuale abbassamento dei pedaggi debba essere compensato da una riduzione dei costi o da nuovi trasferimenti dello Stato. In conclusione, non ci sono quindi ragioni che giustifichino l'alto costo del canone italiano per l'AV.

##### Non è vero che:

##### **Le mele possano essere addizionate alle pere**

Non è possibile comparare una linea alta velocità di seconda categoria, quale la Roma-Firenze, con una linea alta velocità di prima categoria, quale la Milano - Firenze il cui pedaggio è pari a 12,56 euro per treno km-.

In Europa le linee alta velocità di seconda categoria (definizione dell'Unione Internazionale delle Ferrovie) vedono pedaggi per treno chilometro compresi tra 1 euro nei paesi nordici e quattro euro.

La Roma - Firenze, AV di seconda categoria, ha dunque un pedaggio leggermente superiore a quanto è fissato negli altri paesi dove è presente questa tipologia di rete.

Il pedaggio per le linee AV di seconda categoria in Europa è variabile:

- In Svezia è pari a 1,1 euro per treno km
- In Norvegia è pari a 3,8 euro per treno km
- In Finlandia è pari a 3,8 euro per treno km
- Nel Regno Unito è pari a 4,1 euro per treno km\*

Le linee alta velocità di prima categoria italiane vedono invece pedaggi in linea di massima superiori a quelli europei, con delle eccezioni per la Parigi - Lione (che sopporta un grande traffico) e l'Eurotunnel (per evidenti ragioni di ammortamento dei massicci investimenti).

##### Non è vero che:

##### **Il pedaggio AV italiano sia in linea con l'Europa**

Se si prende ad esempio la Roma - Napoli, linea AV di prima categoria, e la si confronta con il caso francese e spagnolo si può ben vedere quale sia alto il livello sopportato da Italo per il pedaggio.

Confrontando una linea con traffico non elevato come la Roma - Napoli, con linee di primaria importanza come la Parigi - Metz (la parte AV di 1° categoria della Parigi - Strasburgo) e la Madrid - Valencia, risulta evidente come il pedaggio italiano sia molto elevato.

Fatto 100 il livello medio sulla Parigi - Metz, dove si è battuto il record del mondo di velocità del treno AGV Alstom (la casa produttrice di Italo) nel 2007, il pedaggio pagato da Italo sulla Roma - Napoli è del 40 per cento superiore.

Quindi: il pedaggio italiano è tra i più cari in Europa, nonostante RFI non debba ripagare i costi dell'infrastruttura.

##### Non è vero che:

##### **Il pedaggio debba essere uguale per tutti**

Un treno che "consuma" meno la rete dovrebbe pagare meno perché comporta dei costi di manutenzione inferiori. Come giustamente ricorda il gruppo FS, la manutenzione è pagata dal contribuente italiano.

È logico che se Italo pesa il 30 per cento in meno rispetto ad un treno FrecciaRossa, dovrebbe pagare meno. Italo costa meno al contribuente e non si comprende perché questo vantaggio debba andare anche a chi "consuma" di più la rete.

##### Non è vero che:

##### **In Europa non esistano pedaggi AV differenziati**

In Spagna i treni AV con meno passeggeri pagano meno rispetto ai treni più capienti.

Se si adottasse un "sistema" spagnolo, dove parte del pedaggio è legato alla grandezza di un treno (banalmente quanti posti sono offerti in un treno), Italo avrebbe un risparmio rispetto al FrecciaRossa di almeno il 15 per cento. Forse ancora poco rispetto ai minori costi che Italo comporta per la manutenzione della rete e dunque al contribuente italiano.

Lo stesso esiste nel mercato aereo, dove un jumbo non paga lo stesso rispetto ad un piccolo piper per l'utilizzo dell'infrastruttura aeroportuale.

##### E' invece vero che:

##### **I pedaggi nel regionale sono di fatto un aiuto quasi invisibile**

Analizzando i bilanci delle maggiori ferrovie europee risulta che il ricavo medio al netto del pedaggio di Trenitalia nel trasporto regionale è del 54 per cento superiore a quello tedesco per treno chilometro.

Non è corretto confrontare i contributi in base ai passeggeri chilometro (la domanda), perché questi, vengono concessi in funzione dei treni chilometro (l'offerta). Dunque la comparazione esatta è quella effettuata per i contributi concessi rispetto ai treni chilometri offerti e non i passeggeri chilometro. Banalmente se un treno è sovraffollato, i contributi per passeggero sono bassi, ma quelli per treno chilometro risulteranno invece elevati.

Prendendo in esame invece l'intero mercato passeggeri, l'Italia registra un ricavo medio al netto dei pedaggi per treno chilometro superiore del 36 per cento rispetto alla Gran Bretagna, del 43 per cento della Svezia e addirittura del 67 per cento rispetto alla Germania.

Come è possibile questo? Bisogna far notare che in Italia i sussidi nel trasporto regionale sono molto cresciuti negli ultimi anni, così come i prezzi dei

biglietti.

Esiste inoltre un aiuto invisibile che è il pedaggio molto basso in confronto agli altri Paesi per il trasporto tradizionale e quello regionale (non nel mercato alta velocità dove invece è ai livelli massimi in Europa).



Nuovo Trasporto Viaggiatori risponde ai "Non è vero che..." di Ferrovie dello Stato Italiane. (Foto Manuel Paa)

Comunicato stampa NTV - 16 settembre 2014

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

---

**Ferrovie.it** è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie.](#)

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003