

**PRIVATIZZAZIONI E LIBERO MERCATO:
risparmio reale per i consumatori ?**

TORINO, 17.12.2013

Teatro Vittoria – Torino, Via Gramsci n. 4

PREMESSA

Nel corso dell'ultimo decennio ogni Paese dell'Unione Europea ha dovuto attuare profonde riforme nel proprio settore ferroviario, per adeguarlo alle nuove direttive comunitarie del settore dei trasporti e tali riforme hanno avviato un graduale processo di liberalizzazione. In alcuni Paesi le riforme sono state radicali ed impegnative, in altri più gradualali e spesso condizionate dal substrato economico e politico del periodo. Unico comune denominatore di tali processi è stata la netta separazione, anche di tipo proprietario, tra il gestore della rete ferroviaria e l'operatore dei servizi di trasporto.

1. LA SEPARAZIONE DELLE RETI FERROVIARIE

Nell'ambito europeo i due modelli di liberalizzazione nel settore del trasporto ferroviario, che tra tutti si sono distinti ed hanno fatto scuola, sono sicuramente la Svezia e la Gran Bretagna, che sin dagli anni Ottanta (Svezia) e a metà degli anni Novanta (Gran Bretagna) hanno profondamente riformato il settore dei servizi di trasporto.

Pur con peculiarità differenti nei modelli di concorrenza prescelti Svezia e Gran Bretagna hanno adottato nelle loro riforme quattro identiche scelte fondamentali:

- hanno affidato il compito di regolare il mercato a organismi pubblici indipendenti;
- hanno adottato il maggior grado di separazione tra il gestore dell'infrastruttura e l'operatore del trasporto ferroviario;
- hanno attuato una disgregazione delle differenti attività di trasporto;
- hanno adottato il principio di "concorrenza per il mercato", consistente nello svolgimento obbligatorio di gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto che necessitano di sovvenzioni pubbliche.

Grazie a tali scelte i due Paesi in esame hanno conseguito esiti positivi molto simili dai due processi di riforma, e ciò a prescindere dalle notevoli differenze comunque presenti nei percorsi di riforma seguiti. Tra i principali vantaggi si evidenzia:

- un notevole incremento nella domanda di trasporto passeggeri;
- un notevole incremento della domanda anche nel trasporto merci;
- una stabilizzazione dell'occupazione nel settore ferroviario;
- una stabilizzazione delle tariffe in termini reali e una qualità sempre crescente dei servizi, anche dopo il completamento della riforma.

E' necessario ricordare come anche l'Italia, a partire dalla metà degli anni Novanta, abbia intrapreso tutte queste riforme, salvo poi successivamente annullarle o accantonarle.

Più precisamente durante il governo tecnico Dini la L.481/95, nel suo disegno originale, introduceva la creazione di Autorità indipendenti nei principali settori delle *utilities*, tra cui i trasporti. Delle quattro Autorità originariamente previste ne veniva compiutamente costituita solo una, per l'Energia elettrica ed il gas, mentre per le comunicazioni si rendeva necessario un successivo provvedimento normativo, mai emanato.

Si è dovuto attendere l'arrivo di un altro governo tecnico, il governo Monti, per completare il disegno di legge lasciato in sospeso e vedere l'istituzione dell'Autorità per la regolazione dei trasporti con il compito di “ *garantire secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali*” (...).

Sempre nella metà degli anni Novanta il legislatore ha vanificato un'altra importante riforma del settore, ovvero quella del trasporto pubblico locale (TPL): in quel periodo, infatti, era stata intrapresa una riforma di tale settore a seguito di alcune *performance* negative, connotate da una domanda in continuo calo e oneri crescenti per la finanza pubblica. La riforma attuata con leggi delega introduceva in sostanza l'obbligo di istituire gare per i servizi sussidiati, al fine di creare la cosiddetta “concorrenza per il mercato”. I due provvedimenti richiedevano un lungo processo di adeguamento, svoltosi lentamente con il recepimento di norme regionali, che trova una sua concreta applicazione solo recentemente nel corso del 2009, con alcuni disposti normativi volti a introdurre fattivamente il concetto di concorrenza nel trasporto ferroviario regionale.

Infine, per quanto riguarda il tema della scissione delle imprese ferroviarie pubbliche monopoliste, finalizzata ad incrementare l'efficienza e a favorire la concorrenza, risulta opportuno un richiamo alla cosiddetta Direttiva Prodi, del 1997, dettata dall'opportunità di recepire le normative comunitarie. Tale documento si basava su una linea guida molto semplice: dividere il monopolista FS in quattro aziende separate, ovvero il gestore dell'infrastruttura, il servizio passeggeri a lunga distanza, il servizio di trasporto regionale e il trasporto merci. Tale scissione era condizione necessaria per due passaggi successivi, la liberalizzazione del mercato con l'apertura della rete alla concorrenza e la privatizzazione del settore del trasporto passeggeri per lunghe tratte e merci.

La Direttiva Prodi subì uno stallo ed in particolare, per quanto riguarda la separazione delle attività, non si può dire che siano stati compiuti passi importanti verso il recepimento delle normative comunitarie, considerato che, come risulta ancora oggi, la rete è affidata a RFI, azienda totalmente partecipata da FS, e i servizi di trasporto vedono come principale società proprio Trenitalia, facente parte del Gruppo Ferrovie dello Stato. Recentemente la Corte di Giustizia Europea con una recente sentenza si è espressa proprio su tale tema, statuendo che l'Italia non garantisce un sufficiente grado di indipendenza del gestore dell'infrastruttura ferroviaria.

2. DA ARENAWAYS A NTV IDEE PER IL LIBERO MERCATO

L'analisi effettuata nel paragrafo precedente sui principali e più significativi processi di liberalizzazione del settore del trasporto ferroviario a livello europeo e sugli effetti di tali riforme in termini di sviluppo della concorrenza e maggiori benefici per l'utenza finale può essere osservata, in Italia con riferimento a due importanti esempi di privatizzazione nel settore del trasporto ferroviario, Arenaways S.p.A. e N.T.V. S.p.A.

A prescindere dall'esito palesemente differente delle due iniziative imprenditoriali tali realtà hanno identificato il concretizzarsi del principio di libera concorrenza in un settore storicamente monopolista, rafforzando le criticità e le lacune del mancato conseguimento delle riforme attuate nel resto dell'Europa.

Il progetto di Arenaways nasce, infatti, con l'intento di fornire ai fruitori del trasporto su rotaia una offerta di servizi più ampia: vagoni nuovi, servizi aggiuntivi al solo trasporto, tratte chiuse dal concorrente Trenitalia poiché considerate antieconomiche, intensificazione dei trasporti nelle fasce orarie di punta.

Ben presto gli ingenti investimenti ed i tempi lunghi necessari alla fase di start up dell'attività si presentano problematici e il contesto di assoluto monopolio del servizio e della gestione delle infrastrutture da parte dello stesso soggetto concorrente si manifesta con tutte le sue criticità.

Saranno, infatti, proprio queste le ragioni principali che hanno condotto al fallimento della società.

Dall'esito del tutto differente, seppure ispirata dai medesimi intenti, si presenta, per contro, l'iniziativa di N.T.V. Costituita nel 2006 consolida la sua posizione nel settore del trasporto ferroviario ad alta velocità, offrendo ben resto agli utenti finali una valida alternativa al Frecciarossa con il treno a tutti noto con il nome Italo.

La sfida raccolta da tali realtà aziendali totalmente private ha dimostrato come sia possibile, pur con la necessità di ingenti investimenti, confermare un principio economico fondamentale, ovvero che la miglior difesa dell'occupazione è realizzata dalla domanda, dalla disponibilità del consumatore finale a richiedere il servizio.

I numeri che si possono estrapolare a consuntivo dopo un anno di attività di N.T.V. confermano proprio che gli effetti della liberalizzazione sul trasporto ferroviario si sostanziano su quattro punti chiave:

- 1) l'aumento dell'offerta e la quantità dei servizi a disposizione dei consumatori finali (raddoppiata con N.T.V.);
- 2) il miglioramento della qualità dei servizi, in un reciproco stimolo innescato tra il nuovo entrante e l'*incumbent* storico a fare sempre meglio (nell'interesse dei viaggiatori);
- 3) la riduzione dei prezzi, che nel 2012 rispetto all'anno precedente sono scesi in media del 30-35%;
- 4) l'aumento della domanda di trasporto ferroviario che rafforza sempre più il ruolo del treno, a discapito di mezzi di spostamento più inquinanti e meno sicuri: in un anno di grande crisi economica, quale il 2012, il numero dei passeggeri è aumentato del 16%, con Italo che ne ha trasportati nei suoi primi otto mesi di vita oltre 2 milioni, e il Frecciarossa che non ha perso traffico ma, anzi, l'ha aumentato del 6-7%.

Tra il 2009 e il 2012 l'Alta velocità ha registrato sette milioni in più di viaggiatori e di questi, circa 3,1 milioni (pari al 44%) costituiscono una domanda proveniente da altre modalità di trasporto (di cui 2,2 milioni dall'aereo); 1,7 milioni sono viaggiatori che prima utilizzavano altri servizi ferroviari di lunga e media percorrenza (soprattutto Intercity); i restanti 2,2 milioni, sono passeggeri che prima dell'avvio dell'Alta Velocità non viaggiavano, e che grazie ai minori tempi di spostamento hanno modificato il proprio stile di vita.