

Monopolisti a loro insaputa/1: le ferrovie - U.Arrigo - chicago-blog.it - 19-10-11

SJ Ab (SJ) is wholly owned by the Swedish State and operates under market conditions and requirements

Così è scritto nel bilancio annuale dell'operatore pubblico che svolge il servizio ferroviario in Svezia. Si può dire altrettanto di FS? Anche l'azienda pubblica italiana è posseduta al 100% dallo Stato. Opera a condizioni di mercato? I lettori di Chicago-blog sanno che non è così mentre i lettori [dell'intervista dell'Ad di FS Mauro Moretti a Corriere Economia](#) di lunedì scorso potrebbero convincersi dell'opposto, a maggior ragione se non hanno occasione di viaggiare sui treni italiani. E' allora opportuno rileggere assieme l'intervista per commentarne alcuni passaggi.

L'Indice delle liberalizzazioni dell'Istituto Bruno Leoni, per i treni, è di 36 su 100. Dieci punti in meno del 2007 Mercato chiuso?

«Niente affatto, tant'è vero che a Bruxelles l'unico esponente privato presente era l'italiana Ntv di Montezemolo. Siamo l'unico Paese dove per il traffico passeggeri gli operatori stranieri non devono firmare accordi di reciprocità. I treni merci sono già completamente liberalizzati e quelli passeggeri arrivano a Milano dalla Francia con SnCF, a Bologna e Venezia dal Brennero con Deutsche Bahn e l'austriaca Obb. Siamo in quattro sul mercato: noi, francesi, tedeschi e austriaci.

Il mercato ferroviario italiano non è completamente chiuso ma è distante anni luce dal mercato ferroviario svedese, quello sì completamente liberalizzato:

1. In Svezia nell'aprile 2010 è stato introdotto un regime di "open access" per il quale qualunque operatore ferroviario titolare di licenza rilasciata da paesi comunitari può chiudere al gestore della rete qualunque traccia oraria.
2. In Svezia la rete ferroviaria è stata scorporata dal gestore del servizio ferroviario nel lontano 1988, diversi anni prima che le direttive comunitarie iniziassero a chiedere almeno la separazione contabile tra le due attività. Dal 1988 l'azienda pubblica per la gestione della rete, Banverket, è totalmente separata e indipendente dall'azienda pubblica SJ che gestisce il servizio. Nel 2010, inoltre, la rete ferroviaria è stata incorporata nel nuovo gestore unico delle reti di trasporto, Trafikverket, il quale ha competenza anche sulla rete stradale e su porti e aeroporti.
3. In Svezia vi è da molti anni un regolatore pubblico indipendente per l'intero settore dei trasporti: Transportstyrelsen.
4. In Svezia ogni servizio ferroviario che necessita di sovvenzione pubblica è da molti anni obbligatoriamente assegnato tramite gara, regola che ha aperto il mercato ad aziende diverse da SJ, riducendone in conseguenza considerevolmente la quota di mercato. Come si può leggere nella relazione di bilancio: "SJ is a customer-oriented, modern and profitable travel company that manages **55 percent of the total train traffic** in Sweden". 55% del traffico in capo a SJ implica che ve ne sia un altro 45% in capo a operatori diversi e concorrenti rispetto a SJ. Questa è la miglior prova che non solo il mercato svedese è pienamente liberalizzato da un punto di vista legale ma che è anche effettivamente aperto alla concorrenza.

E l'Italia? Nel 2009, come si può leggere nel più recente Conto Nazionale dei trasporti, hanno viaggiato sulla rete gestita da FS 323,4 milioni di treni-km dei quali 307,2 milioni, corrispondenti al 95% del totale, sono stati prodotti da Trenitalia. E' evidente che tra il 95% di Trenitalia e il 55% della svedese SJ passa un po' di differenza. Ancora più interessanti i dati relativi alle merci e ai viaggiatori trasportati in Italia: per quanto riguarda le merci nel 2009 Trenitalia ha trasportato 15,2 miliardi di tonnellate-km mentre gli operatori privati titolari di licenza altri 4,1 miliardi. Le corrispondenti quote di mercato sono state dunque del **78,6% per Trenitalia** e del **21,4% per gli operatori concorrenti**. Si può dire quindi che nel trasporto merci la concorrenza abbia prodotto risultati apprezzabili. E nel trasporto passeggeri? Nel 2009 hanno viaggiato con Trenitalia 44,4 miliardi di passeggeri-km mentre con operatori alternativi titolari di licenza hanno viaggiato solo 48 milioni. **La quota di mercato di Trenitalia è stata quindi del 99,9%!** Non male, trattandosi di un mercato nel quale i competitori risulterebbero ammessi. E' evidente che non bastano alcuni TGV inviati da SNCF a Milano o alcuni treni inviati da Deutsche Bahn nel Lombardo-Veneto, peraltro all'insaputa dei viaggiatori italiani, a fare di un mercato non del tutto chiuso un mercato sul serio liberalizzato.

Altre due domande di Alessandra Puato a Mauro Moretti:

Avete due società in Germania, 7x Logistik e il gruppo Netinera.

«E vanno bene. Tx Logistik, che porta merci dal Nord al Sud, ha redditività netta del 7%. E con Netinera, che fattura 500 milioni, facciamo servizio universale fino a Praga. In Germania poi abbiamo appena vinto due gare, una sulla rete Heudekreuz da 300 milioni e una a Ostbayern da oltre mezzo miliardo».

Dopo la rottura con SnCF, socia di Ntv, in Francia vi siete invece alleati con Veolia, la rivale. Vendetta?

«Necessità. L'11 dicembre partiamo con il Venezia-Parigi. Non lo facciamo più con Sncf, abbiamo dovuto scegliere un altro. Ma il mercato francese resta bloccato. Abbiamo chiesto di fare il Bruxelles-Parigi e il Milano-Parigi sull'Alta Velocità, non ce li danno».

Queste risposte sono interessanti per diversi motivi: 1) In Germania FS fa trasporto merci e guadagna. Perché allora in Italia registra sulle merci perdite consistenti che gravano sul contribuente/azionista forzato di FS? 2) In Germania FS fa servizio universale sovvenzionato e vince gare al riguardo. Potrebbe Deutsche Bahn far lo stesso in Italia? Ovviamente no: il servizio regionale sovvenzionato in Italia è prerogativa di FS. Perché allora Moretti quando chiede reciprocità a SNCF sul mercato francese non la offre per il trasporto regionale italiano? Ulteriori domande: i) FS in Germania adotta lo stesso contratto di lavoro di Deutsche Bahn? ii) FS trae vantaggio dal mercato ferroviario tedesco liberalizzato, perché allora i consumatori italiani, quelli del trasporto regionale in particolare, non possono trarre vantaggio da un mercato italiano egualmente liberalizzato?

Per concludere. Vi sono da un lato mercati legalmente e solo apparentemente liberalizzati e dall'altro lato mercati legalmente ed effettivamente liberalizzati: Svezia, Germania e, ovviamente, Gran Bretagna appartengono al secondo gruppo, l'Italia per ora appartiene ancora al primo: in Svezia il 45% dei treni è offerto da operatori diversi dall'incumbent, in Germania il 20,3%, in Italia solo il 5% e le regole attuali non sono tali da favorirne un rapido incremento. Anche se noi guardiamo alle liberalizzazioni con ottica deontologica, osservandole come un bene in sé perché accrescono le libertà per tutti i soggetti economici anziché riservarle solo ad alcuni, non dobbiamo trascurarne le conseguenze che sono, ovunque le liberalizzazioni siano state realizzate, di segno positivo e di entità consistente. Un breve confronto ferroviario tra tre paesi:

1) UK: totale privatizzazione degli operatori ferroviari (1995), regolazione indipendente del mercato, assegnazione tramite gare per tutti i servizi sovvenzionati. Risultati: aumento dell'85% del traffico passeggeri tra il 1995 e il 2010; aumento della quota modale del treno dal 4,8 del 1997 al 6,8% del 2009.

2) SVEZIA: imprese ferroviarie a totale controllo pubblico ma separazione netta tra rete e trasporto già nel 1988, graduale liberalizzazione del mercato nel tempo completata nel 2010 (qualsiasi operatore può chiedere ora qualunque traccia) e gare per l'assegnazione di tutti i servizi sovvenzionati, regolazione indipendente del mercato. Risultati: traffico passeggeri +65% tra il 1995 e il 2009; quota modale del treno dal 5,7% del 1997 al 9,3% del 2009, quota di mercato dell'operatore ferroviario pubblico al 55% nel 2009.

3) ITALIA: separazione effettiva rete/trasporto NO, gare per i trasporti sovvenzionati NO, regolazione indipendente NO. Risultati: traffico passeggeri invariato tra il 1995 e il 2010 (46,7 miliardi di pax-km nel 1995, 48,1 nel 2010) a fronte di un aumento superiore al 30% per l'UE-15; quota modale del treno scesa dal 6,3% del 1997 al 5,6% del 2009 mentre nell'UE-15 è aumentata nello stesso periodo dal 6 al 7,2%, quota di mercato dell'incumbent al 95%.

Val la pena sacrificare il mercato ferroviario per difendere il monopolio (inconsapevole) dell'incumbent?