

## Trasporto ferroviario

### Serve una riforma per settori

di Andrea Bozzi

#### *§1 Liberalizzazione reale dei servizi ferroviari in Italia: un miraggio forse lontano?*

Il livello di sviluppo di un Paese si evince dall'efficienza del suo sistema di trasporto pubblico. Nessun assunto fu mai più vero di questo nel mondo dei trasporti, e se si dovesse utilizzare come metro di paragone con gli altri Stati proprio l'efficienza della rete di trasporti pubblici, la situazione italiana non sarebbe rosea.

I servizi di autobus, treni e i mezzi pubblici, infatti, in genere in Italia non sono organizzati secondo un sistema concorrenziale come avviene in altri Paesi dell'Unione Europea.

Nel nostro Paese, a partire dal mese di luglio 2008, con la presentazione in *pompa magna* di *Nuovo Trasporto Viaggiatori*, la società di Montezemolo, Della Valle e Sciarone preposta all'esercizio di servizi ferroviari principalmente sulle linee ad Alta Velocità, la carta stampata ha dato un enorme risalto al concetto di concorrenza in ambito ferroviario.

Da più parti è stato sottolineato come in Italia un serio processo di Liberalizzazione dell'intero sistema ferroviario (inteso come infrastruttura e servizi ivi espletati) sia ancora di là da venire. Lo stesso Istituto Bruno Leoni, nel suo *Indice delle liberalizzazioni 2008*, ha fatto presente come il nostro sistema ferroviario sia liberalizzato al 49% rispetto a quelli di Svezia e Gran Bretagna,<sup>1</sup> considerati quelli con il massimo tasso di liberalizzazione. Tuttavia, vi sono ulteriori esempi, tra i quali spicca la Germania, che meritano una certa attenzione per l'espansione del peso del vettore ferroviario nel settore delle merci.

Il *Rail Liberalisation Index 2007*, uno studio condotto dall'IBM Global Research Services<sup>2</sup> e pubblicato a cadenza triennale, ha riscontrato che il sistema ferroviario italiano presenta un tasso di liberalizzazione insufficiente, cosa che ci ha portato a retrocedere nella classifica generale, ponendoci nel secondo gruppo tra i paesi meno virtuosi.

1 Il capitolo 7 di detto indice, curato da Andrea Giuricin, è liberamente scaricabile a questo indirizzo: <http://brunoleonimedia.servingfreedom.net/Papers/Index-2008-07-Ferrovie.pdf>

2 Questo studio, condotto in lingua inglese, è liberamente scaricabile all'indirizzo: [http://www.db.de/site/shared/en/file\\_attachments/position\\_papers/study\\_rail\\_liberalisation\\_index\\_2007\\_complete\\_version.pdf](http://www.db.de/site/shared/en/file_attachments/position_papers/study_rail_liberalisation_index_2007_complete_version.pdf)

#### KEY FINDINGS

- In Italia un serio processo di Liberalizzazione dell'intero sistema ferroviario è ancora di là da venire.
- Il principale ostacolo all'instaurazione di un regime concorrenziale nei trasporti è, nel nostro Paese, costituito dalla coincidenza di interessi tra RFI e Trenitalia.
- Il distacco di RFI da Trenitalia, primo operatore di treni passeggeri e merci nel nostro Paese, è avvenuto di diritto ma non di fatto.
- Il trasporto ferroviario nei due paesi europei più liberalizzati ha esibito una crescita continua nel tempo.
- Il primo passo che deve urgentemente essere effettuato è la separazione de facto di Trenitalia da RFI e la privatizzazione della holding Ferrovie dello Stato.
- I sussidi incrociati, che attualmente permettono la concorrenza sleale di Trenitalia Cargo, devono essere eliminati e questo è possibile solamente con la privatizzazione della stessa società.

*Andrea Bozzi è patrocinatore legale presso uno studio di Siena e cultore della materia nella facoltà di Giurisprudenza della medesima città.*

Tale studio pone a confronto le varie realtà ferroviarie comparandone l'efficienza, riunendo i vari paesi in tre gruppi distinti:

- ➔ i paesi che stanno realmente attuando una liberalizzazione del mercato delle tracce ferroviarie (“on schedule”);
- ➔ quelli che per molteplici motivi ne stanno posticipando gli effetti (“delayed”);
- ➔ paesi, in maggioranza appena entrati nell'Unione Europea, nei quali questo processo sta per avere inizio.

L'IBM Global Business Services ha posto l'Italia tra gli Stati che hanno iniziato il procedimento di liberalizzazione del trasporto ferroviario, e nel 2004 la inseriva nel gruppo dei Paesi virtuosi, forte dell'allora recente D.lgs. n.188/2003, forse per una valutazione superficiale che si è limitata all'analisi della normativa; il suddetto rapporto allo stato attuale rileva che l'Italia naviga nel secondo gruppo, visto che l'accesso degli operatori ferroviari al nostro mercato è “vincolato da norme burocratiche pressoché incomprensibili”.

Il quadro normativo per la gestione del comparto ferroviario è affidato al D.lgs. n.188/2003, il quale predispone un recepimento generale delle norme di cui alle direttive europee che a partire dal 1991 hanno tentato e sono riuscite in certi Paesi virtuosi come la Svezia e la Gran Bretagna, ma anche la Germania, a innovare e rendere più efficiente il servizio passeggeri e merci su ferro.

La normativa che attualmente regola la gestione della rete e la circolazione ferroviaria è costituita dal D.lgs. 188/2003, il quale ha recepito il contenuto delle Direttive Europee fino ad allora emanate.<sup>3</sup>

Secondo l'appena menzionato dettato normativo del D.lgs. 188/2003, il gestore monopolista della rete, RFI,<sup>4</sup> affida talune tracce d'orario alle Imprese Ferroviarie (d'ora in poi IF) che fanno richiesta di percorrere un determinato tratto di linea.

Il transito sui binari RFI è consentito alle IF dietro pagamento del cosiddetto pedaggio all'infrastruttura, ovvero un canone per percorrere i binari del gestore, di fatto alla stregua di quanto avviene con gli autoveicoli quando percorrono un tratto autostradale.

Il prezzo di tale tariffa è stabilito da RFI ed è commisurato alla tipologia di linea percorsa, alla distanza chilometrica e ai servizi accessori che RFI dovrebbe offrire alle IF.

Ad esempio, se un treno deve transitare su una linea ad Alta Velocità, il costo chilometrico del pedaggio sarà maggiore rispetto ad una linea fondamentale (ad esempio la Tirrenica), la cui percorrenza costerà di più rispetto ad una linea secondaria.

Tutte le imprese ferroviarie che percorrono un tratto di linea RFI pagano un prezzo al chilometro che non dovrebbe, secondo il dettato del D.lgs. 188/2003, essere discriminatorio tra gli operatori, e che quindi differisce soprattutto per i servizi accessori che il gestore fornisce (ad esempio, fornitura del gasolio per le locomotive, recupero convogli guasti, manovre, ecc).<sup>5</sup>

3 Esse sono la 91/440 e sue modificazioni seguenti, per una maggiore esplicazione di dette Direttive si consulti [http://brunoleonimedia.servingfreedom.net/BP/IBL\\_BP\\_37\\_Ferrovie.pdf](http://brunoleonimedia.servingfreedom.net/BP/IBL_BP_37_Ferrovie.pdf).

4 Acronimo di *Rete Ferroviaria Italiana*, interamente sotto il controllo di *Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.a.*, è l'unico gestore della rete ferrata italiana, fatte salve le vecchie *Concesse*.

5 Anche la stessa Trenitalia paga il canone richiesto, che tuttavia ritorna “in famiglia”, appartenendo detta impresa alla Holding *Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.a.*, che detiene anche il controllo di RFI.

Negli ultimi anni, nonostante gli *escamotage* anticoncorrenziali dell'accoppiata RFI+Trenitalia, si è vista una tendenza costante al rialzo del traffico privato all'interno della rete nazionale,<sup>6</sup> quasi esclusivamente sui binari del Centronord, ove circolano mezzi che hanno acquisito da RFI una traccia d'orario per l'effettuazione di un treno, in special modo nel comparto merci.<sup>7</sup>

Il principale ostacolo all'instaurazione di un regime concorrenziale nei trasporti è, nel nostro Paese, costituito dalla coincidenza di interessi tra RFI e Trenitalia, che sono rispettivamente il gestore della rete nazionale e il principale operatore di treni passeggeri e merci sul territorio nazionale. RFI, infatti, è controllata al 100% dal Gruppo Ferrovie dello Stato, che detiene a sua volta il 100 per cento delle azioni di Trenitalia.

È proprio questo legame con il gruppo Ferrovie dello Stato che rende impossibile l'instaurazione di un regime basato sulla concorrenza anche nel comparto ferroviario italiano, poiché il distacco di RFI da Trenitalia, primo operatore di treni passeggeri e merci nel nostro Paese, è avvenuto di diritto ma non di fatto. In Italia, infatti, l'esercizio di una IF implica il rilascio da parte di un organismo appositamente preposto, il CESIFER, del Certificato di Sicurezza, ovvero l'autorizzazione a circolare nella rete RFI per i mezzi di una IF, come vedremo nel §4 del presente studio.

Detto organismo prevede che siano effettuate prove continue su tutti gli impianti e richiesti standard di sicurezza e di manutenzione elevatissimi ed ha poteri discrezionali che vedremo nel §5 del presente scritto.

In questo quadro sinteticamente esposto, è opportuno focalizzarci sulle varie tipologie di treni che percorrono i binari della nostra rete. Il treno è, per così dire, un mezzo poliedrico, per la molteplicità di servizi effettuati che nello specifico sono:

- *Trasporto Pubblico Locale*, ovvero quell'insieme di servizi che riguardano la mobilità pendolare, che richiede per sua natura lavora in perdita (ma non necessariamente) e si può trovare in concorrenza diretta col vettore su gomma extraurbano;
- *Trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza*, categoria che racchiude varie tipologie di treni ad alta velocità, alta frequentazione, Espressi e Intercity8, alcuni di essi con un netto calo della domanda a favore dei vettori aeronautici a basso costo;
- *Trasporto merci*, che comprende i servizi cargo scalo-scalo e addirittura servizi porta a porta alle imprese raccordate, in evidente concorrenza col settore esterno del vettore gommato pesante.

Tutti queste tipologie di convogli in Italia sono soggette a vincoli di varia natura che falsano la reale concorrenza tra operatori: vediamoli nello specifico.

6 Si legga A. Bozzi, *Una realtà scomoda: la concorrenza sleale di Trenitalia Cargo*, Focus 98 dell'Istituto Bruno Leoni, in [http://brunoleonimedia.servingfreedom.net/Focus/IBL\\_Focus\\_98\\_Bozzi.pdf](http://brunoleonimedia.servingfreedom.net/Focus/IBL_Focus_98_Bozzi.pdf).

7 Questi operatori nazionali al momento possono anche esercitare un servizio passeggeri internazionale, e dal 2011 anche servizio a lunga percorrenza interno. Si veda il §3 del presente studio sui treni a lunga percorrenza.

8 La media percorrenza è considerata quella che rientra in distanze comprese tra 200 e 800km, mentre la lunga è oltre questa soglia, tuttavia in netto calo a causa della concorrenza di vettori aeronautici a basso costo.

## §2 Settore del TPL: un bollito misto di normative tra esse contrastanti.

TPL è acronimo per *Trasporto Pubblico Locale*: questo settore presenta la situazione più difficile, in quanto è quello che viene comunque finanziato in percentuale secondo i contratti di servizio, anche se il suo Trend è in diminuzione.<sup>9</sup>

Moretti tende a battere cassa presso le Regioni con insistenza sempre maggiore, vista la scarsa remuneratività di alcune fasce orarie. Non vi è quasi alcuna concorrenza nel settore, se non in un modestissimo caso, sempre se concorrenza può considerarsi, dove i servizi sono stati assegnati tramite gara d'appalto a più operatori.<sup>10</sup>

Sono possibili due meccanismi di concorrenza tra operatori in ambito ferroviario:

- ➔ La concorrenza nel mercato, sulla falsariga di quanto è avvenuto ed avviene nel trasporto merci, e quanto avvenuto in Gran Bretagna. Essa dovrebbe costituire l'obiettivo finale da raggiungere in questo settore, ma, come abbiamo sottolineato in uno studio di 2 anni fa,<sup>11</sup> non lo può essere sicuramente a breve termine nel settore del TPL, bensì appannaggio immediato della lunga percorrenza e delle merci transfrontaliere e non.
- ➔ La concorrenza per il mercato, cioè quella che viene verificata precedentemente all'ingresso nel mercato stesso, tramite gare di appalto: è certamente il modello a cui dobbiamo puntare ad arrivare nell'immediato nel nostro Paese, da applicarsi subito al trasporto regionale.

Quest'ultimo modello è stato adottato dal d.lgs. n. 422/1997,<sup>12</sup> norma base che attribuisce alle Regioni le competenze in materia di TPL.

Tuttavia, la suddetta legge tratta sempre indistintamente i servizi ferroviari e il normale trasporto pubblico con autobus, quello noto in gergo come "TPL gomma".

Da una completa analisi dell'art. 18, riguardante l'Organizzazione dei servizi, si evince che la suddetta norma intende disciplinare "...servizi di trasporto pubblico regionale e locale, con qualsiasi modalità effettuati...".

La legge pone in capo a detta tipologia di operatori l'obbligo di stipulare "...contratti di servizio di durata non superiore a nove anni...", e per il loro affidamento le Regioni e gli enti locali garantiscono in particolare "...il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore del servizio...".<sup>13</sup>

Questo significa che debbono essere effettuate delle Regioni delle vere e proprie Gare di appalto "...allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità...", cosa che realmente in più occasioni è stata fatta, ma con esiti disastrosi, vista la solida predominanza di Trenitalia e la presenza di barriere all'ingresso.

9 Tale andamento discendente è riscontrabile nei grafici del seguente studio del Comune di Roma, liberamente scaricabile all'indirizzo [http://www.romaeconomia.it/attachment/8108865\\_2\\_5\\_3.pdf](http://www.romaeconomia.it/attachment/8108865_2_5_3.pdf)

10 Così G. Stagni, *La riforma delle ferrovie in Italia*, leggibile in <http://www.miol.it/stagniweb/>

11 Così A. Bozzi, *Uscire dal binario morto*, Briefing Paper n.37 dell'IBL, leggibile in [http://bruno-leonimedia.servingfreedom.net/BP/IBL\\_BP\\_37\\_Ferrovie.pdf](http://bruno-leonimedia.servingfreedom.net/BP/IBL_BP_37_Ferrovie.pdf)

12 Tale norma, avente carattere sostanzialmente programmatico, è leggibile integralmente all'indirizzo <http://www.litoralespa.it/engine/docs/12/d.lgs%20n%C3%82%C2%B0%20422-1997.pdf>

13 Così G. Stagni, *Gare nel trasporto regionale*, leggibile in <http://www.miol.it/stagniweb/>

Questa trattazione comune ha rappresentato un'importante elemento critico, perché è evidente che la ferrovia presenta vincoli, rigidità, e barriere all'ingresso assai più rilevanti e difficili da superare, rispetto a una qualunque rete di autolinee, in quanto la rete può essere fonte di monopolio naturale imperfetto.<sup>14</sup>

Secondo il D.lgs. n.400/1999, la *completa* messa a gara dei servizi di TPL avrebbe dovuto essere effettuata entro il termine perentorio del 31 dicembre 2003, termine prorogato una prima volta dalla L. 1 agosto 2002, n. 166 per un biennio. Successivamente il termine è stato esplicitamente prorogato al 31 dicembre 2005 con D-L 24 dicembre 2003, n. 355 (art. 23), al 31 dicembre 2006 con L 23 dicembre 2005, n. 266 (Finanziaria 2006, art. 1, comma 394) e al 31 dicembre 2007 con D-L 28 dicembre 2006, n. 300 (art. 6 comma 4-bis).

Al suddetto termine del 31 dicembre 2007, non vi è stata più alcuna proroga. La mancanza di proroga ha destato un certo scalpore, perché un'interpretazione letterale della legge non può che portare alla conclusione che *non è possibile sottoscrivere alcun contratto di servizio in affidamento diretto*, cioè senza gara. E sappiamo che, ad esempio, all'inizio del 2008 tutti i contratti tra le Regioni e Trenitalia erano già scaduti.<sup>15</sup>

Nel frattempo, proprio nell'autunno 2007, ad ulteriore complicazione della materia, è intervenuta l'Unione Europea emanando il Regolamento n.1370/2007<sup>16</sup> relativo ai "...servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia...", che e che tratta il tema delle gare all'art. 5 (Aggiudicazione di contratti di servizio pubblico). Purtroppo, questa norma acquisirà efficacia solo due anni dopo la sua pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea;

Contrariamente a quanto viene disposto dalla nostra legge nazionale, esso dà facoltà ai Paesi membri di "...far aggiudicare direttamente i contratti, a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale...", con durata dei contratti fino a 10 anni.

Peraltro di fatto, per adeguarsi all'obbligatorietà delle gare, detta normativa ha fissato, si spera in maniera perentoria, un termine di ben 10 anni per adeguarsi, cioè fino al 2019.

Con il nuovo regolamento, la scelta di fare o meno le gare viene ricondotta alla normativa nazionale, la quale, nel nostro caso, ne sostiene l'obbligatorietà.

Tuttavia, l'attuale governo, col decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito nella L. 133/2008, all'Art. 23-bis ha inteso trattare la questione delle modalità di affidamento di tutti i servizi pubblici locali, quindi *inclusi ferrovie e TPL*, e le sue disposizioni "...prevengono sulle relative discipline di settore con esse incompatibili...".

Il testo del suddetto articolo prevede che "...per situazioni che, a causa di peculiari caratteristiche economiche, sociali, ambientali e geomorfologiche del contesto territoriale di riferimento, non permettono un efficace e utile ricorso al mercato, l'affidamento può avvenire nel rispetto dei principi della disciplina comunitaria...", prevedendo inoltre che là dove le gare sono obbligatorie, occorra procedervi entro il 31 dicembre 2010, dilazionandone ulteriormente la loro applicazione.<sup>17</sup>

14 Così G. Stagni, *Gare nel trasporto regionale*, leggibile in <http://www.miol.it/stagniweb/>

15 Così G. Stagni, *Gare nel trasporto regionale*, leggibile in <http://www.miol.it/stagniweb/>

16 Esso abroga i Regolamenti n. 1191/69 e n. 1107/70 sulla materia dei servizi pubblici per trasporto passeggeri.

17 Così G. Stagni, *Gare nel trasporto regionale*, leggibile in <http://www.miol.it/stagniweb/>.

La ferrovia ricade quindi in quest'ultima ipotesi: la legge italiana prescrive che occorre rispettare la disciplina comunitaria, e quest'ultima sancisce l'eventuale obbligatorietà delle gare alla legislazione nazionale. Siamo di fronte ad una pericolosa norma di chiusura che consente in qualunque situazione di poter evitare la procedura di messa a gara dei trasporti ferroviari, di fatto chiudendo la porta alla concorrenza tra operatori di TPL.

Non essendovi, pertanto, un contesto normativo trasparente, al momento è indispensabile un'opera di armonizzazione immediata della disciplina del TPL che consenta un ingresso di più operatori e che riesca a consentire una sempre minore elargizione di denaro pubblico per l'esercizio del servizio ferroviario regionale, per poi preparare la strada ad un regime di concorrenza perfetta minimamente finanziato anche nel settore del TPL.

### §3 Settore dei passeggeri a lunga percorrenza: la svolta è in corso, ma la vera concorrenza è lontana.

Il settore dei treni a media/lunga percorrenza si compone di numerose categorie di convogli che espletano servizi tra sé piuttosto disparati:

- *Treni ad Alta Velocità/Servizio Eurostar*, ovvero dei treni da più di 250km/h che percorrono linee convenzionali ma soprattutto le HSL.<sup>18</sup> In questo settore, nel nostro Paese, vige un monopolio di Trenitalia con i servizi Eurostar.
- *Treni Intercity*, ovvero treni con fermate nei capoluoghi che effettuano un servizio di ottimo livello su linee esclusivamente tradizionali. In questo settore vige un assoluto monopolio di Trenitalia.
- *Treni Espressi notturni internazionali e lunga percorrenza internazionale*, ovvero treni di cuccette, vagoni letto o altri servizi transfrontalieri. Qui vige un quasi monopolio di Trenitalia, anche se per i servizi con la Svizzera, la società Cisalpino, il cui capitale è detenuto al 50% da Trenitalia e al 50% dalle SBB, le ferrovie svizzere.
- *Servizio notturno nazionale*, un settore in calo pauroso di consensi, abbattuto dalle compagnie aeree *low cost*, appannaggio di Trenitalia.

La normativa europea prevede una completa liberalizzazione sul modello di concorrenza perfetta dei settori summenzionati. Il settore dell'Alta Velocità ha una redditività intrinseca per i suoi operatori: in Italia infatti nel 2011 avremo il primo operatore privato europeo di servizi ad Alta velocità, *Nuovo Trasporto Viaggiatori*.<sup>19</sup> Attualmente vige su questo settore un monopolio di Trenitalia, che forte del suo bilancio consolidato, utilizza il servizio Eurostar come collettore di guadagni per coprire parte delle perdite del settore Cargo.

I costi per la costruzione delle linee sono chiaramente finanziati da denaro pubblico, in quanto esse sono infrastrutture fondamentali per lo sviluppo economico del Paese. L'elevata redditività della rete Alta Velocità pertanto, dovrebbe essere compensata da una adeguata corresponsione dei costi di rete all'operatore che ha costruito la rete.

<sup>18</sup> Acronimo di *High Speed Line*, che per la normativa europea è una qualunque linea non tradizionale da oltre 220km/h.

<sup>19</sup> Un articolo sulla presentazione in *pompa magna* dei collegamenti di NTV è leggibile sul sito del *Corriere della Sera* all'indirizzo [http://www.corriere.it/cronache/08\\_luglio\\_16/rosso\\_vice\\_ferrari\\_treno\\_concorrenza\\_foschi\\_e2f866b8-52fb-11dd-a364-00144f02aabc.shtml](http://www.corriere.it/cronache/08_luglio_16/rosso_vice_ferrari_treno_concorrenza_foschi_e2f866b8-52fb-11dd-a364-00144f02aabc.shtml).



Di fatto, quindi, NTV percepisce indirettamente un finanziamento pubblico in quanto l'infrastruttura è un'opera pubblica alla cui costruzione più soggetti - a capitale privato come NTV o statale come TI - dovrebbero concorrere per offrire servizi sempre migliori.

L'apertura del mercato a nuove entità operative dovrebbe essere subordinato allo spezzettamento di RFI e la liberalizzazione dei servizi a lunga percorrenza dovrebbe essere, pertanto, supportata da una privatizzazione nella costruzione e gestione delle linee, commissionate dall'iniziativa economica privata, con Project Financing. Solo in questa maniera si potrebbe garantire uno sviluppo concorrenziale della rete e soprattutto dei convogli che la percorrono, al pari di quanto avviene in Svezia.

#### §4 *Trasporto merci: la concorrenza sleale di Trenitalia Cargo.*

A fronte di una completa liberalizzazione effettuata a livello europeo del settore, che ha consentito a numerosi Paesi di implementare un efficiente sistema di trasporti su ferro,<sup>20</sup> nel trasporto merci vige un vero e proprio quasi monopolio di TI Cargo nel servizio interno, che di concerto con RFI provvede, a effettuare servizi in perdita.<sup>21</sup> Nonostante la tanto agognata apertura ad operatori esteri, il trasporto merci interno è ancora di fatto sotto il controllo di Trenitalia Cargo.

Esistono, sì, numerose compagnie di trasporti che effettuano servizio merci nel nostro Paese su rete RFI, come *RTC*, *Nord Cargo*, e altri operatori. Tuttavia, una vera concorrenza nel settore stenta ad imporsi, sia per i vincoli elencati nel paragrafo precedente, che per la politica tariffaria che Trenitalia Cargo pratica, forte della sua posizione di monopolio consolidato.

I treni merci gestiti dal principale operatore nazionale sono offerti alle imprese ad un prezzo oscillante tra 7 e 8 euro per treno-chilometri, mentre le imprese ferroviarie private, come Rail Traction Company, Sbb Cargo, NordCargo, ecc. richiedono una cifra pari a 11 euro a parità di condizioni. Tuttavia, sul fronte dei costi di produzione c'è una netta differenza tra TI Cargo e gli operatori privati.

I costi di produzione dei privati si attestano tra i 9 e gli 11 euro per treni-chilometri, mentre quelli che sostiene Trenitalia Cargo sono pari a 18 euro a parità di condizioni.<sup>22</sup>

La tabella alla pagina seguente evidenzia le perdite accertate dalla stessa FS per il settore cargo.

La tabella evidenzia come nel 2006 il risultato netto di Trenitalia Cargo sia stato negativo per circa 900 milioni di euro, con un fatturato di poco superiore ai 950 milioni di euro.

<sup>20</sup> In Germania, con 114,6 miliardi di tonnellate/chilometri trasportate nel 2007, la ferrovia ha registrato nel 2007 un nuovo record ed un incremento rispetto all'anno precedente del 7,1 per cento come si evince dai dati dell'Ufficio di Statistica sul traffico merci. Dal 2003, in effetti, la quota del traffico merci su ferrovia è in costante aumento a scapito della strada, come sostiene A. Roveta, *Germania, traffico merci da record*, in «Ferrovie On Line» di Marzo 2008, leggibile in <http://www.ferrovie.it/ferrovie.vis/timdettvp.php?id=2451>.

<sup>21</sup> Per una visione completa del settore del trasporto merci in Italia, si veda A. Bozzi, *Una realtà scomoda: la concorrenza sleale di Trenitalia Cargo*, Focus n. 98 dell'Istituto Bruno Leoni, liberamente scaricabile all'indirizzo [http://brunoleonimedia.servingfreedom.net/Focus/IBL\\_Focus\\_98\\_Bozzi.pdf](http://brunoleonimedia.servingfreedom.net/Focus/IBL_Focus_98_Bozzi.pdf).

<sup>22</sup> Fonte: *Rail Liberalization Index 2007* leggibile in [http://www.db.de/site/shared/en/file\\_attachments/position\\_papers/study\\_rail\\_liberalisation\\_index\\_2007\\_complete\\_version.pdf](http://www.db.de/site/shared/en/file_attachments/position_papers/study_rail_liberalisation_index_2007_complete_version.pdf).

**TABELLA 1****Settore Cargo di Trenitalia***Dati: in milioni di euro*

Dati	Anno					
	2006	2007 (p)	2008 (p)	2009 (p)	2010 (p)	2011 (p)
Ricavi Operativi	953	882	973	1037	1179	1264
Costi Operativi	-1285	-1246	-1193	-1107	-1082	-1080
MOL	-332	-364	-219	-69	97	184
Risultato Operativo	-487	-479	-336	-197	-44	32
Risultato Netto	-899	-539	-391	-229	-69	0

(p) Previsione dello stesso gruppo Ferrovie dello Stato

*Fonte: Elaborazione Andrea Giuricin da Gruppo Ferrovie dello Stato*

Le previsioni del piano industriale rimangono negative per diversi anni ed è evidente come la società, se fosse realmente in un mercato concorrenziale e senza sussidi incrociati, sarebbe già fallita.

Inoltre, Trenitalia si macchia di numerosi atti di concorrenza sleale nei confronti degli operatori ferroviari di concerto con RFI come la dismissione degli scali merci non appena TI vi sospende il servizio, e la vendita come terreni edificabili, ne impedisce il loro utilizzo da parte di altri operatori.

Per questo motivo, sarebbe necessaria una norma che impone la comunicazione da parte dell'operatore che dismette lo scalo, al pari della prelazione artistica e agraria, a tutti gli altri operatori Cargo certificati, e a RFI che provvederà a richiederne le tariffe per l'utilizzo, dando la possibilità agli interessati di poterli utilizzare nuovamente quale base o hub merci, consentendo uno sviluppo del mercato di tipo concorrenziale.

Uno sviluppo del trasporto su ferro, alla stregua di quanto è avvenuto in Germania, può consentire l'instaurazione della concorrenza tra vettori, togliendo numerosi camion dalle strade e consentendo alle imprese di scegliere di quale mezzo di trasporto servirsi, risparmiando tempo e denaro per l'handling delle proprie merci.

**§5 Eliminazione dei vincoli amministrativi alla certificazione di nuovi rotabili.**

L'Ufficio regolamentazione del servizio ferroviario (Ursf) è preposto alla tutela della concorrenza nel settore dei trasporti ferroviari, per quanto riguarda gli ambiti del trasporto merci e passeggeri a lunga percorrenza.

Chi intende entrare nel mercato italiano del trasporto ferroviario, deve comunque sottoporre i propri mezzi di trazione a delle verifiche tecniche previste dalle procedure di rilascio del certificato di sicurezza del CESIFER. Detto organismo ha anche la facoltà di ridurre o moderare le prestazioni originarie di una locomotiva nel territorio italiano a seconda di parametri discrezionali.

Ad esempio, una locomotiva che in Germania è omologata per 220 km/h, in Italia può essere certificata anche per velocità minori.

Il CESIFER appartiene al Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.a., al pari di RFI. Pertanto, certe sue pratiche operative possono costituire una barriera all'ingresso degli operatori che utilizzano materiale rotabile che deve ancora essere omologato.



Pertanto, è necessario prevedere l'eliminazione del CESIFER, per giungere ad un sistema europeo di certificazione delle macchine che ne consente il libero accesso nei vari Paesi, senza dover rifare le prove nelle singole nazioni. Questo è indispensabile al fine di far circolare locomotive "europeizzate" delle società di leasing, senza porre lacci e laccioli al loro utilizzo.

Il problema che si pone, tuttavia, riguarda anche un sistema di segnalamento europeo che sia condiviso da almeno un certo numero di Paesi.

Sarebbe opportuno, pertanto, a livello europeo, rendere universali certe tipologie di segnalamento, rendendo interoperabili senza nessun vincolo amministrativo dettato da alcun intento anticoncorrenziale.

### *§6 Considerazioni conclusive*

Il trasporto ferroviario nei due paesi europei più liberalizzati, Svezia e Gran Bretagna, ha palesato un livello di crescita nell'ultimo biennio pari al +10,8 per cento e +7,9 per cento, e nei primi sei mesi dell'anno, +9,4 per cento e +9,7 per cento. La crescita di questi due mercati è continua nel tempo.<sup>23</sup> La liberalizzazione dunque, oltre ad avere permesso una maggiore concorrenza per quanto riguarda gli operatori presenti sul mercato inglese, ha permesso uno sviluppo del mercato del trasporto ferroviario con un sussidio relativamente basso. La sicurezza raggiunta dal trasporto ferroviario inglese, secondo gli ultimi dati Eurostat è la migliore insieme a quella svedese, superando sia la Germania che la Francia, Paese che fa dello statalismo nei trasporti la propria bandiera. In questo panorama europeo, dove si confrontano due modelli, la Commissione Europea sembra avere scelto quello anglo-svedese, andando verso una maggiore liberalizzazione del trasporto ferroviario. Il nostro Paese deve quindi uniformarsi a quei Paesi che hanno raggiunto standard elevati di liberalizzazione, quali la Germania e la Svezia. Ma in un sistema così rigidamente controllato e di fatto statalizzato, vi sono delle grosse difficoltà di attuazione della riforma sopra proposta.

Il primo passo che deve urgentemente essere effettuato è la separazione de facto di Trenitalia da RFI, con annessa privatizzazione effettiva e dissoluzione della holding Ferrovie dello Stato, che controlla entrambe le entità summenzionate. Questo garantirebbe i vantaggi che ho elencato prima, e da questi cambiamenti discenderebbero eventuali evoluzioni della normativa attuale, improntate ad una maggiore apertura al mercato del settore.

I sussidi incrociati, che attualmente permettono la concorrenza sleale di Trenitalia Cargo, devono essere eliminati e questo è possibile solamente con la privatizzazione della stessa società.

L'Italia deve scegliere se l'obiettivo è finanziare continuamente un'azienda inefficiente o permettere uno sviluppo di tutto il settore tramite una maggiore concorrenza.

---

<sup>23</sup> Così A.Giuricin, *Liberalizzare le ferrovie: gli esempi europei e il ritardo italiano*, leggibile in [http://brunoleonimedia.servingfreedom.net/BP/IBL\\_BP\\_49\\_Ferrovie.pdf](http://brunoleonimedia.servingfreedom.net/BP/IBL_BP_49_Ferrovie.pdf).

## IBL Briefing Paper

### *CHI SIAMO*

L'Istituto Bruno Leoni (IBL), intitolato al grande giurista e filosofo torinese, nasce con l'ambizione di stimolare il dibattito pubblico, in Italia, promuovendo in modo puntuale e rigoroso un punto di vista autenticamente liberale. L'IBL intende studiare, promuovere e diffondere gli ideali del mercato, della proprietà privata, e della libertà di scambio. Attraverso la pubblicazione di libri (sia di taglio accademico, sia divulgativi), l'organizzazione di convegni, la diffusione di articoli sulla stampa nazionale e internazionale, l'elaborazione di brevi studi e briefing papers, l'IBL mira ad orientare il processo decisionale, ad informare al meglio la pubblica opinione, a crescere una nuova generazione di intellettuali e studiosi sensibili alle ragioni della libertà.

### *COSA VOGLIAMO*

La nostra filosofia è conosciuta sotto molte etichette: "liberale", "liberista", "individualista", "libertaria". I nomi non contano. Ciò che importa è che a orientare la nostra azione è la fedeltà a quello che Lord Acton ha definito "il fine politico supremo": la libertà individuale. In un'epoca nella quale i nemici della libertà sembrano acquistare nuovo vigore, l'IBL vuole promuovere le ragioni della libertà attraverso studi e ricerche puntuali e rigorosi, ma al contempo scevri da ogni tecnicismo.

### *I BRIEFING PAPER*

I "Briefing Papers" dell'Istituto Bruno Leoni vogliono mettere a disposizione di tutti, e in particolare dei professionisti dell'informazione, un punto di vista originale e coerentemente liberale su questioni d'attualità di sicuro interesse. I Briefing Papers vengono pubblicati e divulgati ogni mese. Essi sono liberamente scaricabili dal sito [www.brunoleoni.it](http://www.brunoleoni.it).