

I positivi effetti della liberalizzazione ferroviaria ‘per caso’

Un'impresa ferroviaria privata e profittevole, operante in un segmento liberalizzato e in forte crescita del trasporto passeggeri, è stata ceduta a un multiplo elevato dei suoi margini a un soggetto economico esterno all'Unione Europea. Tutto questo si è verificato nel nostro paese ed è la prima volta che accade in Europa, ove è peraltro difficile che possa ripetersi in un futuro prossimo. Com'è possibile che l'Italia, paese poco propenso alle riforme nei servizi pubblici, si trovi ora all'avanguardia nel cambiamento? La risposta più verosimile è che tutto questo sia avvenuto per caso e non in conseguenza di scelte pubbliche organiche e deliberate.

Negli ultimi decenni del novecento il declino modale del trasporto ferroviario è stato contrastato nei maggiori paesi dell'Unione secondo due strategie differenti: da un lato la realizzazione di linee ad alta velocità, in grado di abbattere i tempi di trasporto e rendere il treno competitivo rispetto all'aereo sulle distanze medio-lunghe e rispetto all'auto su quelle medio-brevi; dall'altro lato la realizzazione di processi di liberalizzazione. Tuttavia i paesi che hanno scelto la prima strada hanno generalmente conservato il monopolio (Francia, Germania e Spagna) mentre i paesi che hanno adottato la seconda (Regno Unito, nella forma della concorrenza per il mercato, e Svezia, dal 2011 nella forma dell'open access) non hanno ritenuto di investire in linee dedicate ad alta velocità. In questo contesto l'Italia rappresenta un'eccezione dato che nella seconda metà del decennio scorso ha messo in esercizio le nuove linee ad alta velocità diversi anni dopo che il monopolio legale nel trasporto ferroviario era stato rimosso (con l'art. 131, comma 1, dalla legge 388/2000, la finanziaria per il 2001).

Questa doppia scelta, che è all'origine del caso Italo, non ha tuttavia rappresentato una strategia esplicita e deliberata. Chi ha liberalizzato nell'ormai lontano 2000 non aveva in mente l'arrivo effettivo di treni privati in concorrenza ma intendeva solo adottare una salvaguardia ai possibili effetti della deregolamentazione delle tariffe ferroviarie sulle lunghe distanze, richiesta dalle stesse FS per poter differenziare i prezzi e conseguire maggiori ricavi da mercato. Con la norma del 2000 il regime concessorio veniva pertanto circoscritto alla sola rete ferroviaria mentre nei servizi di trasporto era sostituito da un regime di autorizzazioni, a questo punto non più in esclusiva. Con la caduta della riserva legale venivano meno le tariffe regolamentate ma non era previsto anche l'arrivo di treni in concorrenza. Questa è la ragione per la quale alla 'liberalizzazione' italiana sono mancati per lungo tempo due tasselli fondamentali: l'istituzione di un regolatore indipendente del mercato, l'ART, operativa solo dalla fine del 2013, e una definizione con criteri trasparenti della tariffa di pedaggio per l'utilizzo della rete.

Nonostante i cancelli del campo da gioco siano stati aperti senza prima individuare un arbitro indipendente, e ancora prima di fissare il prezzo per l'uso del campo, nel 2006 è stato fondato Nuovo Trasporto Viaggiatori che nell'aprile 2012 ha iniziato il servizio passeggeri attraverso i nuovi treni Italo. È così nata la concorrenza per la prima e per ora anche unica volta in Europa su linee ad alta velocità. A distanza di sei anni quali sono i risultati conseguiti grazie al nuovo assetto del mercato? Purtroppo, e questo è piuttosto sorprendente considerando l'investimento pubblico di oltre 32 miliardi nelle nuove linee, non vi sono rilevazioni ufficiali separate, da parte dell'Istat, del Ministero dei trasporti o

dell'ART, del traffico ad alta velocità rispetto a quello tradizionale e dei due operatori solo Italo pubblica i propri dati di traffico assieme a una stima dell'intero mercato alta velocità, alla quale bisogna pertanto fare riferimento.

Graf. 1 – Il mercato passeggeri ad alta velocità (Mld. di passeggeri km)

Fonte: [Italo S.p.A.](#)

In base ai dati di Italo il mercato italiano dei servizi passeggeri ad alta velocità risulta cresciuto dagli otto miliardi di passeggeri km del 2010, primo anno in cui la rete AV era completamente in esercizio ma non ancora in concorrenza, sino ai 15 miliardi del 2017, dei quali il 35%, corrispondenti a poco più di 5 miliardi, trasportati da Italo e i restanti da Trenitalia. In sette anni il mercato risulta pertanto quasi raddoppiato e la sua crescita media annua dall'introduzione della concorrenza risulta di poco superiore al 10%. L'aumento delle dimensioni del mercato non ha creato beneficio solo a Italo ma anche a Trenitalia, il cui traffico ad alta velocità risulta accresciuto dagli 8 miliardi del 2010 sino ai quasi 10 del 2017, circa un quarto in più. **Quanto della crescita del mercato è merito della concorrenza, che ha abbassato i prezzi, e quanto delle nuove linee, che hanno aumentato la velocità? Difficile dirlo con precisione, tuttavia il Graf. 1 segnala un'accelerazione della crescita, sia per Italo che per il mercato, nel 2015, anno nel quale cambia la strategia di Italo, passando una concorrenza prevalentemente focalizzata sulla qualità del servizio a una focalizzata sui livelli di prezzo.**

Graf. 2 – Il mercato ferroviario passeggeri (Mld. di passeggeri km)

Fonte: Eurostat e Conto Nazionale dei Trasporti, stime per l'anno 2017 (1)

La concorrenza sull'alta velocità ha prodotto un'inversione della tendenza al declino, anche in termini assoluti e non solo come quota modale, dell'intero trasporto ferroviario passeggeri che si era manifestata nella seconda metà del decennio scorso. Dopo il valore di 50,2 miliardi di passeggeri km nel 2001, il mercato si era infatti ridotto a 46,8 miliardi nel 2011, anno di entrata di Italo, ed è successivamente risalito sino ai 53,5 miliardi che possiamo ragionevolmente stimare per l'anno da poco concluso. È il dato più elevato in tutta la storia delle ferrovie italiane. **Se in sei anni la concorrenza è riuscita a far crescere da 8 a 15 miliardi di passeggeri km il traffico dell'alta velocità, quali effetti potrebbe produrre sui restanti 40 miliardi di passeggeri km sui quali non ha potuto sinora manifestarsi?**

(1) Note. Il valore totale 2017 è stimato in base ai dati Eurostat dei primi tre trimestri e le sue tre componenti sono ottenute nel seguente modo: dato effettivo per Italo, ipotesi costante per gli altri operatori e valore residuale per Trenitalia. TreNord, costituita nel 2011 e partecipata al 50% da Trenitalia e al 50% da FNM, è inclusa, non essendo disponibili i dati specifici, tra gli altri operatori.