

Nuovo Trasporto Viaggiatori

La vera concorrenza non è possibile senza che RFI riveda le tariffe di transito sull'Alta velocità

di Andrea Bozzi

§1 – L'alta velocità in Italia: per Trenitalia unica posta attiva nel bilancio.

Il settore del trasporto ferroviario in Italia presenta una situazione scarsamente liberalizzata, come puntualizzato da numerosi autori: il Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.a detiene il pacchetto maggioritario sia di Trenitalia, l'operatore maggioritario di trasporto passeggeri e merci nel nostro Paese, che di RFI, gestore dell'infrastruttura. Questa situazione, presente dall'anno 2000 nel nostro Paese, non consente l'instaurarsi di un vero e proprio regime concorrenziale.

Questo comporta che Trenitalia, al momento unico utilizzatore della rete ad alta velocità di RFI, abbia come principale posta attiva di bilancio proprio i servizi di rango, quali sono appunto quelli marchiati Eurostar ed Alta Velocità.

L'unico settore remunerativo del trasporto ferroviario in ambito Trenitalia serve a coprire parte delle perdite di esercizio degli altri (Cargo, TPL finanziato) che, secondo le più elementari logiche di mercato, dovrebbero essere devoluti ad operatori esterni.

Ciò comporta che i costi dei biglietti dei treni di livello siano sempre più elevati¹ e che gli utili dei servizi Eurostar servano a ripianare parte delle perdite di esercizio degli altri settori con l'aumento delle tariffe².

Il D.lgs. 188/2003, con il suo impianto normativo eccessivamente frammentato, non disciplina assolutamente il ricorso ai contributi percepiti dagli operatori che percorrono la rete in carico a RFI.

Sostanzialmente, secondo la lettera del succitato decreto legislativo, ci troviamo di fronte ad un pedaggio che, al pari degli autoveicoli nella rete autostradale, i treni corrispondono al gestore dell'infrastruttura a seconda delle linee percorse e delle loro caratteristiche secondo tabelle prestabilite.

Essendo L'Alta Velocità un settore estremamente redditizio per gli operatori ferroviari, tanto che è l'unico che non necessita di sussidi regionali, si prevede in elevata espansione³ come numero di operatori, anche a seguito della libera-

1 Sui rincari si veda l'articolo del *Corriere della Sera* leggibile qui: http://www.corriere.it/economia/08_gennaio_17/ferrovie_rincari_1883e502-c533-11dc-8929-0003ba99c667.shtml

2 Si veda in proposito A. Bozzi, *Una realtà scomoda: la concorrenza sleale di Trenitalia Cargo*, Focus 98 dell'Istituto Bruno Leoni, liberamente scaricabile in <http://www.brunoleoni.it/nex-tpage.aspx?codice=000000683>.

3 Sull'espansione dei servizi ad Alta Velocità sulla rete RFI si veda <http://iltempo.ilsole24ore>.

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

lizzazione prevista per il 2010 dalle normative europee, relativa al trasporto passeggeri a media/lunga percorrenza a carattere interno e transfrontaliero.

Nel nostro Paese, è presente allo stato poco più che embrionale una rete ad Alta Velocità, ove transitano esclusivamente i convogli di Trenitalia (i famosi Pendolini ed ETR 500), ma detta rete si presenta in continuo sviluppo, come vedremo nel proseguo del presente scritto.

§2 – La rete ad alta velocità attuale e i tempi previsti per l'intera realizzazione.

L'attuale rete ad alta velocità italiana attualmente in esercizio è composta dalle seguenti linee:

- Torino-Novara, aperta nel 2006 e lunga 86km, è parte del tronco Torino-Milano che aprirà completamente nel dicembre 2010;
- Roma-Napoli, aperta a fine 2005, è stata la prima linea italiana con standard 300km/h ed elettrificazione monofase;
- Direttissima Firenze-Roma, aperta a tratti dal 1977 al 1993, è stata la prima HSL europea ed ha un ruolo centrale nell'ossatura dei trasporti italiana. Tutta la lunga percorrenza nord-sud transita da questa linea che ha velocità massima consentita di 250 km/h, e vi transitano anche Regionali veloci per Arezzo. Costituisce un ottimo esempio di integrazione tra treni eterotachici⁴;
- Linea a monte del Vesuvio Napoli Afragola-Salerno, che ha lo standard costruttivo della suddetta Direttissima e consente una velocità massima di 250km/h.

Inoltre, sono in costruzione o quasi ultimati i seguenti tratti di linea AV:

- Milano-Bologna, che entrerà in esercizio a dicembre del 2008;
- Bologna-Firenze, che inizierà a funzionare nel tardo 2009;
- Milano-Novara, che completerà il tratto Torino-Milano, ed entrerà in esercizio a metà 2010.

Quando tutte queste linee saranno in esercizio, la dorsale Torino-Milano-Salerno sarà pronta a ricevere un transito di treni ad alta velocità di varie amministrazioni private, come NTV.

Questo aspetto è positivo, anche se presenta delle negatività che analizzeremo nel prosieguo.

§3 – Nuovo Trasporto Viaggiatori si pone come una entità privata in concorrenza con Trenitalia per il trasporto ad alta velocità.

In questo quadro, il 15 luglio 2008 a Roma, con una presentazione in grande stile, viene alla luce *Nuovo Trasporto Viaggiatori*, la prima compagnia che in Europa, a partire dal 2011, sfrutterà la liberalizzazione completa del trasporto passeggeri su ferro e che correrà sulla rete ad Alta Velocità del nostro Paese che per allora dovrebbe essere completata⁵.

com/2008/09/08/923941-moretti_treni_roma_milano_ogni_minuti.shtml.

4 Sul concetto di omotachia ed eterotachia delle ferrovie ad alta velocità si veda il redivivo www.miol.it/stagniweb.

5 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_veloce_ferrari_treno_concorrenza_foschi_e2f866b8-52fb-11dd-a364-00144f02aabc.shtml.

Tutto ciò avviene in ottemperanza alle prescrizioni del libro bianco sulla politica europea dei trasporti che fissa il 1 gennaio 2010 come data per la liberalizzazione del traffico nazionale ed internazionale di passeggeri⁶.

Tutto questo, finalmente, porta una ventata di concorrenza nel comparto dei treni passeggeri a lunga percorrenza, per cui un operatore come NTV è il benvenuto nell'annichilito panorama ferroviario italiano.

La *mission* della nuova compagnia di trasporto viaggiatori, infatti, è di effettuare servizi ad alta velocità sulla presente, ma soprattutto futura, rete nazionale di HSL⁷ e di acquisire nel giro di 2 anni una quota del 20% sul totale dei passeggeri dei treni a lunga percorrenza.

I servizi previsti da NTV copriranno tutta la dorsale Milano-Roma-Napoli con prolungamenti su Torino e Salerno, Roma-Venezia e, in un secondo momento, Roma-Bari, servizi questi ultimi effettuati anche su linee ferroviarie tradizionali.

Per fare ciò, la compagine amministrativa di *Nuovo Trasporto Viaggiatori* ha deciso di acquistare una flotta di modernissimi treni AGV⁸ di costruzione Alstom, da più parti sbandierati come i "Treni dei record di velocità" che hanno percorso la LGV est in Francia alla velocità di 574,9 km/h, battendo ogni record di velocità su rotaia.

La compagnia si presenta con una compagine societaria alquanto qualificata, tanto che nel gennaio 2008 Intesa San Paolo è entrata con una quota del 20% nel capitale e, ancora, un operatore ferroviario qualificato come SNCF⁹ il 9 ottobre è subentrato con una quota del 20% nel capitale sociale, che attualmente risulta così ripartito:

- Luca Cordero di Montezemolo (MDP Holding) 18,13%
- Diego Della Valle (MDP Holding) 18,13%
- Gianni Punzo (MDP Holding) 18,13%
- Imi Investimenti (Intesa San Paolo) 20,00%

6 Per vedere il testo della Risoluzione legislativa del Parlamento europeo relativa alla posizione comune del Consiglio in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (5895/2/2006 – C6-0309/2006 – 2004/0047(COD)) si veda <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2007-0003+0+DOC+XML+V0//IT&language=IT>. Qui un assaggio dei lavori preparatori: "...la Commissione ha annunciato di voler proseguire la realizzazione del mercato interno dei servizi ferroviari anche attraverso la proposta di aprire il mercato dei servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri. Già il primo e il secondo pacchetto ferroviario contengono disposizioni dettagliate sull'accesso all'infrastruttura, l'interoperabilità e la sicurezza ferroviaria a livello nazionale e europeo, fornendo un quadro che consentirà l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario di merci e di trasporto internazionale di passeggeri. Il Parlamento, in prima lettura, insisteva affinché il campo d'applicazione della direttiva fosse esteso ai servizi di trasporto nazionali, non limitandosi a quelli internazionali. Chiedeva inoltre che la liberalizzazione di questi ultimi fosse anticipata dal 2010 al 2008, prevedendo l'apertura delle tratte nazionali nel 2012. La relazione di Georg Jarzembowski (PPE/DE, DE), adottata oggi dal Parlamento propone di accettare la data del 1° gennaio 2010, sostenuta dal Consiglio, per la liberalizzazione del traffico internazionale di passeggeri...".

7 HSL è acronimo di *High Speed Line*, che contraddistingue le linee con velocità di esercizio superiore a 220 km/h.

8 *Automotrice a Gran Vitesse*, capace di velocità di esercizio fino a 360km/h.

9 Sull'ingresso della *Société Nationale des Chemins de fer Français* si veda l'articolo su *Il Sole 24 ore* del 9 ottobre 2008 leggibile in <http://www.ilsole24ore.com/art/SoleOnline4/Finanza%20e%20Mercati/2008/10/treni-alta-velcoita-ntv-sncf.shtml?uuid=88b8b642-95fb-11dd-90a6-de6808ab7dd1&DocRuesView=Libero>

- Assicurazioni Generali 15%
- Nuova Fourb 5%
- Reset 2000 (Sciarrone) 1,60%
- SNCF 20,00%.

Il presidente Giuseppe Sciarrone ha notevole esperienza nel settore del trasporto ferroviario in Italia. La sua *Rail Traction Company* ha assunto un ruolo di primo piano nel trasporto merci internazionale e interno, ed opera con una moderna flotta di locomotive numerosi servizi¹⁰ merci sulla rete RFI e transfrontalieri.

In questo quadro sicuramente positivo per la concorrenza, è però opportuno fare delle precisazioni sulla natura del servizio espletato da NTV: sarà principalmente un servizio a carattere Business, in diretta concorrenza con le prime classi di Trenitalia, ma soprattutto con il servizio aereo, vista anche l'enorme mole di servizi offerti dai treni ad Alta Velocità di NTV.

Il convoglio ordinato dalla nuova impresa ferroviaria, poi, non è, come sbandierato in *pompa magna* dalla stampa, esattamente quello che ha fatto il record di velocità precedentemente menzionato, ma di fatto è una evoluzione del TGV che in Francia circola dal 1978¹¹, peraltro con ottimi risultati in termini di affidabilità, tariffe e successo di pubblico.

§4 – La mancata separazione tra RFI e Trenitalia fa ricadere i costi della costruzione delle linee esclusivamente sulle tasche dei contribuenti italiani.

L'AV costa agli Italiani una cifra spropositata: il discorso "grandi opere" si propone di estendere la rete considerevolmente, ma ciò ha un elevato costo. La costruzione di linee AV costa agli italiani esattamente 44 milioni di € a chilometro¹², contro i 16 spagnoli. Tutto questo viene chiaramente finanziato da denaro pubblico, in quanto esse sono state definite infrastrutture fondamentali per lo sviluppo economico del Paese da parte della classe politica.

Nuovo Trasporto Viaggiatori, pertanto, si troverà a correre sui binari RFI delle nuove linee pagando il pedaggio per i chilometri percorsi sulle linee AV al pari di Trenitalia.

La suddetta struttura della rete determina in modo fondamentale le possibilità che ha un'impresa ferroviaria di operare: in questo senso la rete non è affatto una struttura "neutra" ai possibili servizi e il fatto che RFI e TI siano due società dello stesso gruppo costituisce anche essa una violazione delle regole basilari della concorrenza tra vettori.

Questo comporta che RFI faccia pagare a Trenitalia, forte di una posizione comune nella Holding Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.a., dei pedaggi di transito tra i più bassi in Europa, come rileva anche il *Rail Liberalization Index* sopra citato. Questo comporta che, dovendo essere posti in posizione di parità tutti i concorrenti, tutte le Imprese Ferroviarie che percorrono un tratto di linea RFI corrispondono un canone di transito troppo basso e non sufficiente a ripagare i costi di costruzione e gestione di una sofisticata Linea ad Alta Velocità. Pertanto, detti costi ricadono tuttora e ricadranno a maggior ragione dal 2010, sulle tasche dei contribuenti italiani. Pertanto RFI dovrebbe, con l'aumento

¹⁰ Si veda www.rtc.it come portale della Società.

¹¹ *Train à Grand Vitesse*, detentore di numerosi record di velocità, per maggiori informazioni su questo treno si veda <http://en.wikipedia.org/wiki/TGV>.

¹² Sui costi dell'AV in Italia e sui loro aumenti rispetto agli iniziali preventivi di spesa si veda http://lade-riva.corriere.it/2008/07/i_costi_dellalta_velocita_ferr.html.

dei pedaggi, riuscire a coprire una larga parte dei costi devoluti nella costruzione e manutenzione delle linee ferroviarie che attualmente sono a carico dei contribuenti.

§5 – Considerazioni conclusive.

La liberalizzazione del trasporto ferroviario nel nostro Paese è ancora una realtà lontana. Nonostante l'impianto legislativo approvato nel 2003 con il suddetto D.lgs. n.188 si sia posto all'avanguardia, l'applicazione fattuale di tale decreto non è stata tale da garantire una vera e propria scissione dell'infrastruttura dalla compagine di Trenitalia.

L'apertura del mercato a nuove entità operative dovrebbe essere subordinato allo spezzettamento di RFI. 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. 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 e Gran Bretagna.

L'elevata redditività della rete Alta Velocità pertanto, dovrebbe essere compensata da una adeguata corresponsione da parte delle IF dei costi di rete all'operatore che ha costruito la rete, in modo tale da non gravare sulle tasche dei contribuenti.

La rete stessa dovrebbe essere in ogni caso privatizzata, in maniera tale da far ricadere i costi di costruzione sui pedaggi che pagano i convogli, cosa che consente di non gravare sulle tasche dei cittadini italiani e di avere un servizio migliore per i passeggeri. Il mercato è, quindi, la soluzione dei problemi per tutti i servizi su ferro a lunga percorrenza, e consente di porre tutti i concorrenti sullo stesso piano, cosa che al momento, a nostro parere, nel nostro Paese non è vicina a venire.

IBL Focus

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.