

Riorganizzare le ferrovie verso la quotazione in borsa: brevi considerazioni introduttive

Marco Spinedi

Oggi in Italia, come nella maggior parte dei paesi europei, esiste sostanzialmente un'unica impresa ferroviaria, pubblica ed integrata verticalmente, che possiede la rete ferroviaria e le infrastrutture di nodo e che fornisce i servizi di trasporto con proprio materiale rotabile in condizioni di sostanziale monopolio. Completa il quadro del settore la presenza di altre imprese ferroviarie pubbliche su base regionale (ferrovie concesse) e private (nell'alta velocità e nel merci), che hanno accesso all'utilizzo della rete e dei nodi e che in qualche caso operano in concorrenza con il monopolista pubblico, in altri in collaborazione con esso, avendo vinto gare di assegnazione del servizio su scala regionale, come, ad esempio, in Emilia-Romagna. Come manifestato dallo stesso governo, l'intenzione di mettere sul mercato l'impresa monopolista si basa sulla necessità di: 1) fare cassa (eventualmente anche per utilizzare parte dei fondi ricavati per reinvestirli nel miglioramento dei servizi di trasporto ferroviario); 2) creare le condizioni atte a migliorare la qualità complessiva e l'efficienza dei servizi offerti dal gruppo nel trasporto dei passeggeri e delle merci. In questa sede, in considerazione della natura stessa di SiPoTra, Società Italiana di Politica dei Trasporti, si ritiene opportuno non entrare nel merito delle valutazioni relative al tema del "fare cassa", per concentrarsi maggiormente sul secondo punto, e cioè sulla necessità di trovare soluzioni atte a favorire un generale miglioramento di efficienza e di efficacia nella fornitura di servizi di trasporto ai cittadini. Tale miglioramento può essere conseguito favorendo la creazione di un nuovo assetto del settore ferroviario, maggiormente adeguato alle mutate caratteristiche dei mercati della mobilità passeggeri e merci che richiedono sempre maggiore efficienza, minori costi, in un quadro di maggiore concorrenza fra le imprese.

Tale nuovo assetto richiede in particolare di:

- Guardare soprattutto all'Europa in comparti come quello delle merci, visto che in tale ambito il trasporto ferroviario è competitivo soprattutto su lunghe distanze, che spesso travalicano i confini degli Stati, e per grandi quantità di merci, che richiedono economie di scala create dal consolidamento dei flussi su pochi nodi strategici, a partire dalle reti dei principali porti ed interporti;
- Creare condizioni atte a favorire la presenza di più operatori in concorrenza fra loro nei diversi segmenti (lunga percorrenza, trasporto regionale, merci), in modo da consentire al soggetto pubblico (Stato centrale e/o Enti regionali e locali) di minimizzare i trasferimenti nei servizi non a mercato;
- Creare le condizioni perché le varie componenti dell'impresa ferroviaria oggi esistente si riorganizzi su basi nuove, i cui confini siano definiti in primo luogo dalle esigenze dei diversi segmenti del mercato, non basandosi esclusivamente sull'esperienza passata.

Per raggiungere tali nuove condizioni di operatività, è in primo luogo necessario procedere alla separazione netta della proprietà e della gestione dell'infrastruttura da quella della produzione dei servizi: chi gestisce la prima deve avere poco (possibilmente niente) a che fare, dal punto di vista proprietario, con chi fa correre i treni, condizione necessaria a garantire trasparenza ed equità di accesso al mercato.

Da quanto emerge dalle tendenze in atto a livello europeo (così come anche negli USA), è ragionevole pensare che la complessità oggi richiesta nella produzione di servizi di trasporto ferroviario induca le imprese a specializzarsi, tendendo a distinguere, ad esempio, chi produce servizi di trasporto merci da chi produce servizi per i passeggeri. Gli esempi che possiamo trarre dal settore ferroviario di altri paesi europei fanno pensare che si stia andando verso questa direzione: imprese ferroviarie diverse, perché diversamente organizzate, con diverse professionalità, diverso materiale rotabile, ecc., che operano nel merci rispetto al passeggeri AV e nel passeggeri regionale e locale.

Analogamente, come dimostra la presenza in Europa di grandi imprese multinazionali di servizi di trasporto passeggeri sia ferroviario sia su gomma (autobus e pullman) o, come nel caso delle merci, nella logistica, può essere utile evitare di porre paletti/barriere al fatto di poter operare anche su mercati ove oggi la ferrovia tradizionale non è presente, per esempio nella gestione di servizi su ferro (metropolitane, tram, ecc.) e su gomma in grandi aree metropolitane.

La necessità di garantire condizioni di equo ingresso sul mercato a tutti i possibili contendenti, là dove non esiste la possibilità di esercitare la concorrenza direttamente sul mercato, implica il tassativo utilizzo dell'istituto della gara, a cui si aggiunge la necessità di definire lotti di mercato circoscritti, sia in termini geografici (per bacini di utenza) sia in termini di durata della concessione del servizio, tenendo conto della necessità o meno di effettuare investimenti, ad esempio nel materiale rotabile.