

Liberalizzazione dei servizi ferroviari: *Tentativi, possibilità realistiche, alternative*

Giorgio Stagni



DASU - Politecnico di Milano, Scuola di Architettura e Società
Milano, 13.06.2013

Gli ambiti

■ **Il trasporto regionale:** concorrenza PER il mercato

- tanto rumore per nulla
(ma la Linea S5 qualcosa ha dimostrato...)

■ **La lunga percorrenza:** concorrenza NEL mercato

- l'URSF, le fermate intermedie, Arenaways, DB, NTV

■ **Il trasporto merci:** concorrenza NEL mercato

Non trattato in questa presentazione

- una liberalizzazione ragionevole e utile
(pur all'interno di un sistema in profondo declino)



Il trasporto regionale

**La messa a gara
(competizione per il mercato)**



Una riforma a metà

- Nel **2000** i servizi regionali sono “spacchettati” alle Regioni.
- Dal **2001** i **contratti di servizio** sono stipulati tra Regioni e Trenitalia.
- Le Regioni a statuto ordinario si dividono una torta di **1222 M€/anno**, che resta immutata fino al 2008.
- I **bilanci regionali** non aggiungono alcuna risorsa propria, salvo le eccezioni di Toscana, Lombardia e pochi altri casi minori.
- Il *framework* normativo non è stato pensato per una ferrovia “in divenire” e solo poche Regioni (Toscana, Lombardia, Alto Adige) provano realmente a **programmare i servizi**.
- Teoricamente i servizi andrebbero **messi a gara**, ma nessuno risolve la questione del **materiale rotabile** (*barriera all'ingresso* per i nuovi operatori).
- La scadenza per la messa a gara dei servizi è fissata via via al 31 dicembre **2003, 2004, 2005 e 2007**.
- Il mancato adeguamento delle risorse statali, l'orizzonte della messa a gara e il modesto apporto dei bilanci regionali contribuiscono a impoverire (drammaticamente) i bilanci Trenitalia.
- Trenitalia attua un progressivo e volontario deterioramento dei servizi regionali *impoverendo il sistema sussidiato*, a vantaggio di quello a lunga percorrenza.



Precariato ferroviario

- A **fine 2007** Trenitalia rivendica più risorse, introducendo un nuovo prezzario obbligatorio, il cosiddetto *Catalogo*.
- Per tutto il **2008**, si vive sotto la minaccia concreta dei **tagli al servizio**.
- Nel 2009, con tre leggi – il cosiddetto *pacchetto del monopolista* – lo Stato assicura a Trenitalia risorse non destinabili a nessun altro concorrente (L 2/2009), contratti da 6 anni (L 33/2009) e la cancellazione dell'obbligatorietà della gara (L 99/2009).
- Nel **2009**, ad una ad una, tutte le regioni accettano di firmare il contratto a catalogo.
- A **metà 2010** il D.L. 78/2010 taglia 4000 M€ alle Regioni e riporta la scure dei **tagli su tutto il TPL**.
- Il 2011-2012 è l'anno del crollo. **Vengono chiusi centinaia di km di ferrovia** dal Piemonte alla Puglia. **Regione Lombardia** è l'**unica** in Italia che a dicembre 2012 non solo non taglia nulla, ma continua a puntare sulla ferrovia
- Nel 2012 le **gare** tornano obbligatorie **per 6 mesi** prima di essere nuovamente **cancellate** dalla Corte Costituzionale
- **18 leggi e accordi** in 3 anni aggiungono un'indescrivibile **entropia** al TPL italiano, fino alla **ri-centralizzazione statale** delle risorse con la L 228/2012



La prima stagione delle gare (fino al 2009)

La **messa a gara** dei servizi non si è dimostrata una soluzione praticabile con efficacia:

- esistono forti **barriere all'ingresso** di nuovi operatori (soprattutto per il materiale rotabile)
- il monopolista attua strategie di **difesa** delle proprie posizioni
- la ferrovia è un "**monopolio naturale**"

Durante il periodo transitorio si sono svolte **4 gare** in Italia, con esiti non incoraggianti:

- **Liguria**, annullata
- **Veneto** (circa metà dei servizi), aggiudicata a Trenitalia
- **Emilia** (tutti i servizi), aggiudicata a Trenitalia + operatori locali (nel 2013 se ne sta bandendo una nuova edizione, ma è difficile immaginare esiti significativamente diversi)
- **Linea S5 in Lombardia**, aggiudicata a un raggruppamento degli operatori esistenti: Trenitalia, LeNORD e ATM



Gli esiti delle gare ferroviarie - La linea S5

Linea S5 Varese - Milano Passante - Treviglio (2005)



- E' stata l'unica gara che ha risolto alla radice il problema del **materiale rotabile**: la Regione mette gratuitamente a disposizione dell'aggiudicatario **15 nuovi treni** (investimento di **108 mln €**)
- Ciò nonostante, l'unica offerta valida è stata il **cartello** degli operatori preesistenti (Trenitalia, LeNORD, ATM); l'unica altra offerta presentata (Connex, oggi Veolia) non è ammessa per un inspiegabile vizio di forma: manca il sigillo di ceralacca sulla busta(!)
- Il ribasso d'asta del **15%** e l'offerta di 2 treni aggiuntivi "gratis" dimostrano tuttavia che si era creata **aspettativa di concorrenza**: il monopolista temeva davvero di perdere!
- In *tutte* le altre gare per il TPL lombardo il ribasso ha avuto valori trascurabili, al limite dell'imbarazzante



Altre strade lombarde /1

TILO



Nel 2004-2005 **TILO** (subappaltatore partecipato da Trenitalia per i servizi Milano-Chiasso) dimostra che è anche possibile migliorare il servizio agli utenti con una **simulazione di concorrenza** (confronto tra operatori).

Il servizio è percepito assai favorevolmente dai viaggiatori, ma l'esperienza viene successivamente chiusa per scelta di Trenitalia (TILO continua a esercitare il trasporto regionale dal lato svizzero, in Cantone Ticino).

L'offerta delle Ferrovie Tedesche



Nel 2007-2008, la Regione ha ricevuto offerte dalle **Ferrovie Tedesche** (DB), per svolgere lotti del servizio lombardo a prezzi allineati a quelli della gara S5 (quindi molto buoni).

La cosa non si è concretizzata, per scelta politica della Regione, che ha poi deciso di puntare su Trenord.



Altre strade lombarde /2



TRENORD

- Nel 2009 la Regione ha scelto di creare un **nuovo operatore unico** (*Trenord*) partecipato al 50% da Trenitalia e da FNM, quale **via alternativa, realistica e pragmatica**, di fronte alla sostanziale impossibilità di eliminare il monopolio.
- Con Trenord diventa politicamente presentabile **aumentare i finanziamenti** per il servizio ferroviario lombardo: nascono così le Linee **S5** ed **S6** a Treviglio nel 2009, la **S1** a Lodi nel 2010, la **S13** a Pavia nel 2011 e altre ancora.
- I soldi vengono trovati *solo perché la Regione è nell'ottica di darli a una propria azienda*. Non si sarebbero mai trovati per darli a un'impresa "statale" come Trenitalia.
- Un servizio in forte crescita sulle linee principali **evita indirettamente qualunque taglio alle linee minori**, in netta controtendenza con tutte le altre Regioni.
- Questo non toglie che Trenord manifesti in seguito sensibili problemi industriali (soprattutto nella crisi di dicembre 2012).



Che cosa si potrebbe realisticamente fare?

Nel contesto italiano una gara realistica "contendibile" può essere solo **per lotti di medie dimensioni** (circa da 2 a 4 milioni di trenikm)

- gara pro-forma** (per confermare l'*incumbent*), sconsigliabile, i benefici non compensano la complessità del procedimento
- gara sulla qualità**, sconsigliabile; finirebbe per basarsi su promesse non verificabili
- gara sul management** per sostituire la dirigenza
- gara sul prezzo**, richiede di generare l'aspettativa di numerose offerte valide (almeno 3)
- gara** per massimizzare gli **investimenti**, si rivolge soprattutto ai grandi competitor internazionali
- gara integrata ferro-gomma**, sconsigliabile in quanto amplifica la complessità della gara senza vere economie di scala

E' anche possibile ottenere vantaggi **simili** a quelli di una gara (prezzo, investimenti, qualità) attraverso una forte **negoziatura contrattuale**, se si ha una forza tecnica e politica adeguata.



La lunga percorrenza

I servizi liberalizzati (competizione nel mercato)



La lunga percorrenza /1



Arenaways

- servizio di tipo **IC** Milano-Torino (novembre 2010-estate 2011)
- l'ufficio ministeriale dell'**URSF** negale **fermate intermedie**, con un decreto che pare scritto sotto dettatura del monopolista
- il servizio non è sostenibile e Arenaways **fallisce**
- probabilmente sarebbe fallito in ogni caso, ma la democrazia italiana tocca un nuovo triste primato
- nel 2012, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato condanna Trenitalia e RFI a 300.000 euro di multa per il reiterato ostruzionismo praticato contro Arenaways



La lunga percorrenza /2

Eurocity del Brennero (DB-ÖBB)



- è un servizio internazionale di tipo **Eurocity** Verona-Monaco (da dicembre 2010)
- l'URSF tenta di negare le fermate intermedie ma poi deve tornare sui suoi passi
- il servizio perde qualche pezzo importante (lo storico collegamento Milano-Monaco) ma sopravvive
- inizialmente è boicottato da Trenitalia e non compare nei suoi orari, ma poi viene accettato un accordo commerciale
- oggi (2013) si effettuano 5 coppie di treni tra Verona e Monaco, di cui tre prolungate a Venezia/Bologna



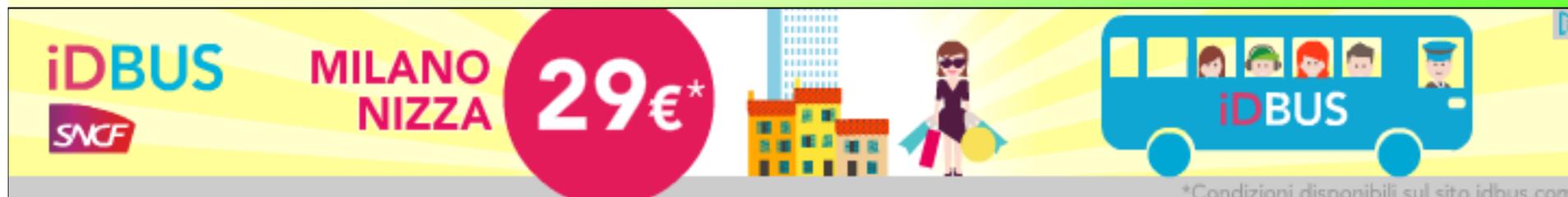
La lunga percorrenza /3



.italo di Nuovo Trasporto Viaggiatori

- servizio di tipo **Alta Velocità** To-Mi-Rm-Na da aprile 2012
- un rotabile non bellissimo (arredo spartano, sedili mal disposti rispetto ai finestrini) ma un servizio decoroso ed efficace
- una battaglia commerciale prima di tutto sul **prezzo**, con le tariffe "low cost" realmente acquistabili (ad esempio Milano-Roma facilmente acquistabile a **61 Euro** contro gli 86 di Trenitalia)

E intanto ai nostri confini...



I servizi internazionali crollano uno dopo l'altro come scelta strategica di **dismissione**, creando una **"cortina di ferro"** senza precedenti:

- **frequenza dimezzata** sul Sempione e sul Gottardo (oggi ogni 2 h)
- **scomparsi** i valichi di Villa Opicina e di Modane (eccetto i TGV)
- a Tarvisio e Ventimiglia si passa... in **bus** (gestiti dalle ferrovie austriache e francesi, in sostituzione di precedenti treni soppressi). *Un servizio internazionale per Ventimiglia dovrebbe ripartire nel 2014*
- tagliati quasi tutti i **servizi notturni**
- più nessun collegamento né diurno né notturno con la **Germania**

Il treno rinuncia progressivamente a interi segmenti di mercato. Quasi tutti, tranne l'Alta Velocità.

In questo contesto, chi avrà il coraggio di puntare al trasporto regionale?



Grazie dell'attenzione e... **buon viaggio!**

Per saperne di più:



www.stagniweb.it