

ANALISI MICRO E MACRO DEL SETTORE DEI TRASPORTI FERROVIARI

(A cura di) Alessandra Catoni

Tesi in Economia aziendale

Relatore: Fabrizio Di Lazzaro

Alessandra Catoni
Matricola n 139991

INDICE

Introduzione

Capitolo 1

1.1 Il settore dei servizi pubblici.....	5
1.1.1 Definizione di servizi pubblici.....	6
1.1.2 Classificazione dei servizi pubblici.....	8
1.1.3 Il peso dei servizi pubblici in Italia e relative forme di gestione.....	9
1.2 La domanda di servizi pubblici.....	10
1.2.1 Dimensioni del mercato.....	12
1.2.2 Sviluppo della domanda.....	12
1.3 L'offerta dei servizi pubblici.....	14
1.3.1 Forme di mercato.....	15
1.3.2 Modalità di offerta e di erogazione dei servizi pubblici.....	17
1.3.3 Struttura dell'offerta.....	19
1.3.4 Dal monopolio alla privatizzazione.....	19

Capitolo 2

2.1 Il settore trasporto ferroviario.....	21
2.1.1 Cenni storici sul trasporto ferroviario.....	21
2.1.2 I servizi ferroviari.....	23
2.2 La liberalizzazione del trasporto ferroviario.....	24
2.2.1 Premessa.....	24
2.2.2 Il quadro normativo comunitario.....	25

2.2.3	Evoluzione della disciplina.....	28
2.2.4	Primi ostacoli nel processo di liberalizzazione.....	30
2.2.5	Il primo pacchetto.....	31
2.2.6	Il secondo pacchetto.....	32
2.2.7	Il terzo pacchetto.....	33
2.2.8	La situazione italiana.....	35
2.2.9	Cosa dovrebbe essere fatto.....	37
2.3	Il mercato passeggeri e merci europeo.....	40
2.3.1	Un mercato eterogeneo.....	40
2.3.2	La concentrazione nel settore.....	44

Capitolo 3

3.1	Ferrovie dello Stato.....	46
3.1.1	Cenni storici sulle FS.....	46
3.1.2	Il gruppo FS.....	48
3.2	Quadro generale al 2008.....	50
3.2.1	Risultati consolidati.....	53
3.3	Risorse umane.....	55
3.4	Politica ambientale.....	57
3.5	Rapporti con i clienti.....	60
3.6	Quadro macroeconomico.....	62
3.6.1	Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale.....	63
3.6.2	Scenario europeo.....	64
3.7	Fattori di rischio.....	65
3.7.1	Gestione finanziaria.....	65
3.7.2	Rischi di mercato.....	66
3.7.3	Rischi operativi.....	67

3.8 Investimenti.....	69
3.9 Attività di ricerca e sviluppo.....	71
3.10 Evoluzione prevedibile della gestione del Gruppo dopo il 2008.....	72

INTRODUZIONE

Il presente lavoro ha lo scopo di analizzare le principali caratteristiche del settore del trasporto ferroviario a livello macroeconomico e microeconomico tramite l'analisi di dati normativi e quantitativi in riferimento alla situazione europea ed italiana. L'analisi si suddivide in tre capitoli muovendosi dal generale al particolare.

Nello specifico il primo capitolo si occupa di introdurre le caratteristiche del settore dei servizi pubblici, definendone l'oggetto e illustrando le caratteristiche delle relative domanda e offerta: viene posta l'attenzione sugli sviluppi della domanda e sulle varie forme di offerta che si presentano di volta in volta nel mercato, infine si introduce la possibilità di liberalizzazione del mercato di tali servizi.

Il secondo capitolo si focalizza sull'analisi dello specifico settore dei servizi di trasporto ferroviario ponendo la massima attenzione sul processo di liberalizzazione che si sta imponendo in questo settore in conseguenza delle direttive comunitarie: vengono analizzate le direttive generali imposte a livello europeo e viene visto nel dettaglio il recepimento dei singoli paesi interessati e le conseguenti modifiche intervenute negli sviluppi del mercato.

Infine, il terzo capitolo si occupa di un'analisi dettagliata della situazione del gruppo Ferrovie dello Stato tramite l'utilizzo dei dati rinvenuti nel più recente bilancio consolidato disponibile, ovvero quello del 2008.

CAPITOLO 1

1.1 Il settore dei servizi pubblici

1.1.1 Definizione di servizi pubblici

I bisogni dell'uomo sorgono da uno stato di disagio fisico, psicologico o sociale, che spinge gli individui ad agire per eliminarlo utilizzando beni o servizi acquistabili con il denaro (o con uno scambio). Tali bisogni spaziano da quelli di mera sussistenza a quelli più sofisticati che si sviluppano in proporzione al livello di progresso economico-politico-sociale raggiunto dal sistema di riferimento.

L'autorità pubblica di governo, seguendo una logica di accelerazione del ritmo di progresso della società, si propone obiettivi di allargamento della fascia dei bisogni fissando le regole per la prestazione o fruizione dei servizi e decidendo di affidarne la gestione direttamente ad organi di governo o ad enti di emanazione pubblica. In questo modo si sviluppa un vero e proprio controllo sull'erogazione del servizio nell'interesse della collettività.

Arriviamo così alla definizione di servizi pubblici:

“beni economici con contenuti immateriali e materiali, che la Pubblica Amministrazione (P. A.) riconosce di pubblica utilità in maniera esplicita (con provvedimenti legislativi) e ne assicura la realizzazione e il

controllo, nei modi e nelle forme ritenuti più opportuni; per garantire a tutti i cittadini ed altre utenze interessate, la possibilità di soddisfare i bisogni e le esigenze relativi, eliminando per quanto possibile tutti quegli ostacoli che possono impedire la migliore e più diffusa utilizzazione” (Mele, 1993).

Oppure:

“una prestazione eseguita a vantaggio di chi la richiede e messa in atto da soggetti che abbiano capacità sufficienti a soddisfare le richieste pervenute” (Anselmi, 1997).

1.1.2 Classificazione dei servizi pubblici

I servizi pubblici costituiscono un insieme eterogeneo pertanto possono essere classificati in vari modi a seconda delle necessità di analisi.

Riporto di seguito le più comuni classificazioni (Mele):

1) Modalità di fruizione del servizio.

Secondo questo aspetto i servizi pubblici sono classificabili in due categorie: servizi individuali e servizi collettivi. I primi comprendono tutte quelle attività che comportano l'erogazione di beni divisibili e caratterizzati da una domanda singolarmente individuabile. Di conseguenza l'individuo avrà a disposizione lo specifico servizio ma avrà la possibilità di scegliere se soddisfare i

propri bisogni rivolgendosi ad esso o ricorrendo a beni o servizi alternativi che sono offerti da privati.

I servizi pubblici collettivi sono invece costituiti da prestazioni indivisibili offerte alla collettività anche quando non si verifichi la fruizione del servizio stesso.

2) Modalità di copertura dei costi.

In questo senso i servizi pubblici vengono suddivisi a seconda di quale fonte di ricavi va a coprire la spesa sopportata per la loro messa a disposizione. Distinguiamo quindi tra copertura di costi da mercato, da trasferimenti dello Stato (tasse e imposte), e in forma mista.

3) Categorie di bisogni soddisfatti.

I pubblici servizi sono costituiti da attività volte al soddisfacimento di cinque categorie di bisogni:

- bisogni di mobilità (trasporti);
- bisogni di informazione di comunicazione (es. servizi postali);
- bisogni di informazione e svago (es. televisione);
- bisogni di energia (es. energia elettrica);
- bisogni di igiene e sanità (es. fognature).

4) Caratteri dei servizi pubblici.

Caratteristiche fisiche, tecniche, economiche ecc. dei beni economici oggetto delle attività sociali. Si può osservare come nella maggior parte dei paesi i servizi fondamentali siano considerati pubblici, prescindendo quindi dal contesto politico-sociale. Altra caratteristica tendenzialmente comune ai beni oggetto di servizi pubblici è l'immaterialità e intangibilità.

1.1.3 Il peso dei servizi pubblici in Italia e relative forme di gestione

In Italia e nei paesi industrializzati, negli anni 1950-70, assistiamo a un continuo sviluppo industriale e a un conseguente e contemporaneo miglioramento delle condizioni di vita della popolazione. Negli anni successivi, fino ad arrivare ai giorni nostri, i redditi pro-capite sono continuati ad aumentare intensificando i consumi di beni e di servizi. Abbiamo inoltre assistito al passaggio da un'economia fondata prevalentemente sulla produzione e trasformazione industriale a un'economia basata sui servizi e contenente una quota crescente di occupati nel settore terziario.

In questo contesto vanno a inserirsi le attività di servizi pubblici, che hanno contribuito in maniera consistente al miglioramento delle condizioni di vita della popolazione e allo sviluppo delle attività economiche.

La domanda di servizi, ed in particolare di servizi pubblici è andata crescendo, amplificando di conseguenza il peso di questo settore nell'economia.

Lo Stato ha quindi sviluppato un forte interesse verso questo settore individuando i servizi a cui i cittadini non possono rinunciare ed esercitando un potere di controllo sia sulle imprese impegnate nella produzione di tali servizi, sia tramite la gestione diretta di queste imprese.

Classifichiamo gli strumenti utilizzati dalla Pubblica Amministrazione per la gestione di attività di servizio pubblico (D'Anna):

- 1) Affidamento della produzione e/o dell'erogazione del servizio a soggetti privati che possiedono le capacità e i mezzi richiesti tramite concessione e appalto.
- 2) Esercizio in proprio del servizio per mano pubblica tramite istituzione di enti o organi di diretta amministrazione pubblica che operano o in modo esclusivo o in concorrenza con privati.
- 3) Forme di conduzione mista, ovvero pubblica e privata, tramite società per azioni a partecipazione comunale.

1.2 La domanda di servizi pubblici

Il lato della domanda dei servizi pubblici è composto dall'insieme delle richieste espresse dall'utenza, in un dato periodo ed in una certa area, per soddisfare un determinato bisogno.

La domanda di pubblici servizi può essere classificata in base a vari aspetti:

- bisogni da soddisfare;
- utenti destinatari;
- area mercato.

Per quanto riguarda i bisogni da soddisfare ci rifacciamo all'elenco presentato precedentemente che individua le varie categorie di bisogni che interessano il settore dei servizi pubblici (bisogni di mobilità, bisogni di comunicazione, bisogni di energia, bisogni di informazione, bisogni di igiene/sanità). Ciascuna di queste categorie comprende bisogni elementari che possono essere soddisfatti da uno o più servizi, in questo modo si viene a creare

una frammentazione del mercato di riferimento in tanti sub-mercati o segmenti confinanti e a volte sovrapposti.

Il settore dei servizi pubblici si rivolge a varie tipologie di utenza. Partendo dall'utenza individuale, si estende a quella familiare fino a quella industriale (utenza affari).

Riguardo infine l'area di mercato interessata questa si identifica con i servizi espletati e con la zona geografica in cui questi sono svolti e nella quale opera l'impresa.

1.2.1 Dimensioni del mercato

L'individuazione del mercato è necessaria per l'azienda per poterlo valutare e per poter generare un'offerta congrua alle esigenze del mercato stesso.

L'individuazione a livello descrittivo avviene attraverso l'impiego di tre elementi (Rimarko):

- 1) I bisogni-impieghi. Questi definiscono l'esigenza da soddisfare e la destinazione che poi l'utenza darà ai servizi utilizzati.
- 2) Gli utilizzatori. Modalità in cui vengono richiesti i servizi, ad esempio la frequenza, le quantità e la qualità delle prestazioni richieste.
- 3) Le tecnologie. Risposte dell'offerta ai bisogni individuati.

A questo punto è necessaria per l'azienda l'identificazione vera e propria delle dimensioni del mercato tenendo conto della domanda effettiva o reale, della domanda del settore dal lato dell'utente e delle aziende e della domanda potenziale.

La domanda effettiva o reale è data dalla somma di tutte le richieste da soddisfare in un dato periodo di tempo e in una determinata zona geografica. A questa domanda partecipano con la propria offerta tutte le imprese interessate alla produzione di un determinato servizio o di servizi sostitutivi.

La domanda di settore dal lato dell'utente è rappresentata dalla richiesta di un determinato servizio sommata alla richiesta degli altri beni e servizi in grado di soddisfare lo stesso bisogno. Dal lato delle aziende, invece, la domanda di settore è composta da quella soddisfatta dalla singola azienda sommata a quella soddisfatta da tutte le altre aziende che operano nel settore.

La domanda aziendale si identifica quindi con la parte di domanda che l'azienda riesce a soddisfare, è quindi interesse dell'azienda conoscere sia la domanda di settore sia la domanda aziendale per rendersi conto di quanta parte del mercato riesce a soddisfare (quota mercato). Obiettivo dell'impresa può essere, infatti, quello di estendere la quota di mercato posseduta.

Infine, per domanda potenziale di un periodo in una determinata area geografica si intende la somma delle esigenze ancora non soddisfatte dei soggetti destinatari di un determinato servizio. Molti consumatori non sono in grado di acquistare il bene o il servizio a causa ostacoli di varia natura, questi soggetti vengono definiti consumatori potenziali.

Possiamo quindi dividere i consumatori in due categorie:

- consumatori reali, ovvero coloro che provvedono all'acquisto del servizio;
- non consumatori relativi, che invece vorrebbero acquistare il servizio ma non lo fanno a causa di ostacoli. Questi

consumatori si trovano allora di fronte a una scelta: rinunciare a beneficiare del servizio oppure ricorrere a servizi alternativi per rispondere alle proprie esigenze.

Il mercato potenziale suscita non poco interesse nelle imprese che intravedono in esso la possibilità di sviluppi nelle vendite.

1.2.2 Sviluppo della domanda

L'evoluzione che compie la domanda dei servizi pubblici è influenzata sia dalla quantità di utenti (intesi come individui, famiglie o aziende), sia da una serie di fattori che incidono sulle esigenze e i bisogni provocando modificazioni nella richiesta dei servizi ad esempio spostando la domanda verso beni alternativi per la soddisfazione dello stesso bisogno.

Questi fattori di incidenza variano se parliamo di utenza domestica o di utenza affari.

Secondo la classificazione di Mele, per quanto riguarda l'utenza domestica abbiamo:

- variabili demografiche (composizione della popolazione);
- variabili socio-economiche (es. livello di cultura, indice dei prezzi, PIL, ecc.).

Nel caso di utenza affari troviamo invece:

- variabili economiche (prezzi, andamento della produzione ecc.);
- condizioni e sviluppo della tecnologia.

La composizione della popolazione rappresenta una variabile fondamentale perché modificazioni di questa comportano diverse esigenze e bisogni e quindi modificazioni nella componente della

domanda. Ad esempio, se osserviamo la realtà attuale dei paesi più sviluppati, possiamo notare come la tendenza demografica sia quella dell'invecchiamento della popolazione. Questo ci fa supporre che si tenderà ad avere modificazioni nella domanda nel settore della sanità, soprattutto riguardo alla tipologia dei servizi richiesti ed alla modalità di espletamento degli stessi.

Il fattore prezzo, invece, assume una notevole rilevanza in quanto è un fattore di incidenza a prescindere dal bacino di utenza analizzato. Esso rappresenta per l'utente domestico un fattore determinante, il soggetto infatti può decidere se usufruire o meno del servizio eventualmente rinunciandovi o ricorrendo a servizi sostitutivi. Tale discorso, invece, non può essere fatto in riferimento a un bacino di utenza affari. Il servizio rappresenta per le imprese un fattore di produzione, quindi la decisione di usufruire del servizio è obbligata se non si vuole sospendere l'attività produttiva.

Le imprese produttrici del servizio per valutare le ripercussioni del prezzo sulla propria domanda devono porlo in relazione con i prezzi di eventuali prodotti sostitutivi, che verrebbero preferiti dall'utente nel caso fossero offerti a prezzi inferiori. Tendenza, questa, che va attenuandosi con gli anni a causa della tendenza dei consumatori ad osservare e a dare un peso sempre maggiore a caratteristiche come qualità, efficienza ed efficacia del servizio (Stefani).

Nell'analisi finora condotta sullo sviluppo della domanda è d'obbligo inserire il fattore variazione della domanda rispetto al reddito. Variazioni nel reddito pro-capite comportano variazioni nelle risorse disponibili dell'utente andando ad incidere sulla domanda complessiva secondo due modalità diverse:

- variazione del numero di utenti che usufruiscono del servizio;

- variazione nelle unità del servizio richieste da ogni utente.

Più in generale si può dire che la domanda può essere rigida o elastica rispetto al reddito. Tendenzialmente la domanda di servizi pubblici si classifica come rigida perché nella maggior parte dei casi si tratta di servizi indispensabili di cui l'utente ha comunque bisogno a prescindere dal suo stato economico.

Generalmente, però, un aumento di reddito comporta una maggiore domanda in quanto aumentano le disponibilità dell'utente. Quando, però, tale aumento di ricchezza supera una determinata soglia, si può osservare una diminuzione nella domanda dello specifico servizio dovuta allo spostamento delle preferenze verso mezzi alternativi (es. dal trasporto pubblico all'automobile).

Nel caso dell'utenza affari il volume della domanda oltre che dal prezzo è influenzato anche dal fattore di utilizzo. Questo vuol dire che, a parità di tecnologia, se aumenta la quantità prodotta dall'impresa aumenta anche la quantità di servizi richiesta. Nel caso invece di presenza di innovazioni tecnologiche che generano miglioramenti nei rendimenti di utilizzazione dei fattori immessi, a parità di produzione la domanda di servizi subirà una contrazione.

1.3 L'offerta dei servizi pubblici

L'offerta di servizi pubblici è fortemente influenzata da cambiamenti "culturali" e "ambientali", in particolare osserviamo fenomeni per cui determinate tipologie di servizi, dopo aver raggiunto la loro massima espansione, si ritrovano di fronte a problemi di revisione che se non superati causano la loro

dismissione. Inoltre dal lato dell'offerta varia nel tempo anche la tipologia di gestione delle imprese fornitrici di servizi pubblici, ad esempio appaiono aziende a conduzione mista, ci si avvicina alla privatizzazione di alcuni settori, o ci si ritrova di fronte a società a gestione privata sottoposte a controllo pubblico (Anselmi).

La situazione si fa, quindi, sempre più complessa a causa di una serie di fattori di cambiamento strutturale tra cui (Anselmi) :

- L'accelerazione del cambiamento tecnologico;
- La globalizzazione dell'economia (confronto competitivo tra sistemi-Paese);
- La crescente variabilità della domanda che deve essere continuamente monitorata.

1.3.1 Forme di mercato

Per forme di mercato si intendono l'insieme di relazioni che si stabiliscono tra le imprese che concorrono alla produzione e alla vendita sul mercato dei servizi.

Nel settore dei servizi pubblici la gestione monopolistica sotto il controllo della Pubblica Amministrazione deriva da una scelta in qualche modo obbligata partendo dal presupposto che il mercato non è in grado di garantire un'efficiente allocazione delle risorse dal punto di vista dell'interesse collettivo.

Secondo Mele, tra i fattori che hanno condotto alla scelta di un sistema monopolistico è importante ricordare:

- La distribuzione dei servizi pubblici;
- L'organizzazione produttiva delle imprese.

Riguardo la distribuzione dei servizi pubblici è necessaria una connessione fisica struttura-utente in modo tale che questo possa accedere al servizio. La costruzione degli impianti necessari, a causa dell'imponenza degli stessi, rappresenta un limite per la presenza di una molteplicità di imprese operanti nello stesso settore. Altro fattore deterrente alla compresenza di più imprese è la necessità di una struttura a rete, ovvero di un sistema di facile collegamento nel trasporto di beni o persone tra punti di partenza e di arrivo sempre più distanti o variegati.

Dal punto di vista organizzativo delle imprese produttrici di servizi pubblici queste si distinguono per un'elevata specializzazione. Essendo ognuna di esse interessata all'attività di produzione di un singolo servizio pubblico, tali imprese riscontrano dei limiti notevoli nello sviluppo diversificato, sia a causa delle tecnologie utilizzate, sia per il sistema di autorizzazioni che grava su di esse, di conseguenza le uniche politiche che queste mettono in atto sono di ampliamento della gamma attraverso lo sviluppo del servizio principale.

Per quanto riguarda le scelte di localizzazione, invece, oltre da vincoli autorizzativi, queste sono influenzate dall'ubicazione degli utenti. Siccome si tratta di servizi con elevata frequenza di acquisto, è necessario che vi sia una vicinanza tra impianti di erogazione e soggetti utenti altrimenti questi potrebbero essere spinti a rivolgersi verso prodotti sostitutivi.

1.3.2 Modalità di offerta e di erogazione dei servizi pubblici

La Pubblica Amministrazione ha interesse affinché vengano tutelate le esigenze della collettività, di conseguenza la scelta monopolistica rimane la migliore possibile perché in grado di controllare:

- estensione del servizio;
- qualità del servizio;
- definizione delle tariffe.

Per quanto riguarda l'estensione del servizio è ovvio che l'impresa deve garantire disponibilità per la massima diffusione del servizio alle utenze sviluppando programmi volti a coprire le esigenze dell'utenza complessiva di una determinata area.

È inoltre necessario che l'azienda produttrice assicuri determinati livelli di qualità del servizio offerto. Dovranno essere costruiti impianti in grado di soddisfare i picchi della domanda senza problemi, con lo svantaggio che nei periodi in cui la domanda si assesterà su livelli più bassi gran parte della struttura rimarrà inutilizzata. La compresenza di diverse imprese comporterebbe un moltiplicarsi dello spreco delle risorse riducendo l'efficienza del sistema nel suo complesso.

Riguardo il concetto di qualità possiamo distinguere tra qualità dal punto di vista dell'impresa e qualità dal punto di vista dell'utente (Baccarini).

Dal punto di vista dell'impresa ci riferiamo a un livello fissato di qualità standard connessa ai contenuti della prestazione. La qualità vista da parte dell'utente è invece frutto di un processo dinamico di attese sempre più elevate sul prodotto. Tale processo va così a incentivare l'impresa a migliorare continuamente il livello di qualità

standard inizialmente prefissato per essere costantemente in grado di soddisfare il consumatore finale.

In questo ragionamento non si può dimenticare che la qualità come viene intesa dall'utente non si riferisce solamente alle caratteristiche tecniche della prestazione, ma anche ai rapporti che si vengono a creare nel contatto diretto tra azienda e utente.

Gronroos a seguito di ricerche empiriche individua sei criteri per una buona qualità del servizio:

- 1) Professionalità e competenza. L'utente deve percepire che le risorse umane e fisiche hanno le competenze necessarie per risolvere eventuali problemi in modo professionale.
- 2) Atteggiamento e comportamento. Il personale di contatto deve far sentire all'utente che è interessato a lui e a risolvere i suoi problemi in modo amichevole.
- 3) Accessibilità e flessibilità. Il cliente deve sentire che il servizio è stato impostato in modo che sia facile accedervi e che si possa adattare alle richieste specifiche del singolo utente.
- 4) Affidabilità e fiducia. La prestazione si prefigge sempre di salvaguardare gli interessi del cliente.
- 5) Capacità di rimediare. I clienti sono coscienti che, nel caso si verificano problemi, il fornitore si impegnerà per risolverli il prima possibile trovando una soluzione che accontenti entrambe le parti.
- 6) Reputazione e credibilità. Gli utenti sono convinti che ci si possa fidare dell'opera del fornitore del servizio.

Infine per quanto riguarda la definizione e il controllo delle tariffe da parte della Pubblica Amministrazione, la gestione monopolistica è sicuramente la più adatta a creare meno problemi.

1.3.3 Struttura dell'offerta

Dal punto di vista territoriale l'offerta di servizi può assumere varie forme, dalla massima concentrazione a forme di decentramento e polverizzazione:

- offerta accentrata: servizi pubblici nazionali;
- offerta decentrata: servizi pubblici regionali e provinciali;
- offerta polverizzata: servizi pubblici municipali.

L'offerta accentrata è quella che troviamo nei servizi che sono espletati da una sola azienda su tutto il territorio nazionale. In questi settori, però, a volte sono presenti in alcune zone un certo numero di piccole imprese che operano parallelamente.

Esempi di offerta decentrata, ancora poco sviluppata, possono essere gli acquedotti e i trasporti interurbani.

Infine, l'offerta polverizzata riguarda quei servizi offerti a livello comunale come trasporto urbano, gas, nettezza urbana ecc.

1.3.4 Dal monopolio alla privatizzazione

Finora abbiamo parlato di come, nel settore dei servizi pubblici per molti anni, è stata forte la convinzione che la forma di mercato migliore sia il monopolio.

I servizi pubblici rappresentano, però, una realtà dell'ordinamento giuridico in continua evoluzione.

La Costituzione indica una “riserva originaria” con la quale priva della legittimazione a diventare imprenditore in determinati settori indicati dalla legge.

A fronte di tale atto di esclusione si presentano tre possibilità.

La prima è che lo Stato o enti pubblici assumano direttamente la gestione del servizio. La seconda è che il servizio venga affidato in concessione a privati, istituto che mantiene la sovranità dello Stato in quanto a carattere discrezionale, revocabile e oneroso. La terza via possibile è, infine, la concessione a società con partecipazione statale tramite la quale lo Stato obbliga la società a rimanere sotto il controllo prevalente dell’ente pubblico.

Il sistema italiano ha prediletto la prima e la terza opzione applicando la concessione a privati solamente per i trasporti su strada e per la radiotelevisione.

Questa situazione ha innestato inconvenienti economici e politici. Dal punto di vista economico il problema principale è che i servizi in gestione pubblica sono generalmente offerti a prezzi bassi. Vengono quindi pagati in parte dagli utenti ed in parte dal Tesoro, producendo così squilibri perché anche chi non usufruisce del servizio lo paga in parte (Cassese).

Inconveniente politici derivano, invece, dalle cariche di amministrazione che vengono spesso affidate a fedeli dei partiti di governo che spesso non hanno le competenze necessarie per svolgere i compiti a cui sono chiamati.

Infine lo stesso disegno europeo di libera circolazione e di concorrenza trova ostacoli nella presenza di monopoli legali costituiti dagli Stati.

CAPITOLO 2

2.1 Il settore trasporto ferroviario

2.1.1 Cenni storici sul trasporto ferroviario

La ferrovia nasce in Inghilterra agli inizi del diciannovesimo secolo, e andando a sostituire i più antichi mezzi di trasporto a trazione animale e i canali navigabili sviluppati alla fine del Settecento, trova una rapida espansione in tutta l'Europa industriale. Successivamente, lo sviluppo ferroviario viene esportato anche nei paesi coloniali per il trasporto di materie prime, ed agli Stati Uniti per diverse logiche economiche.

Il progresso tecnico è rapido a causa del fatto che, in quei tempi, la ferrovia generava ampi profitti e attirava capitali da parte di numerosi investitori privati. L'intera struttura industriale si iniziava quindi a organizzare intorno al trasporto ferroviario.

Le prime, brevi, linee collegavano le città principali con le zone di villeggiatura e avevano funzione principalmente "pubblicitaria". Contemporaneamente sorgevano le prime linee commerciali a servizio di aree e di città industriali. Inizialmente, quindi, le ferrovie si irradiavano dalle città verso le zone limitrofe, e solamente nella seconda metà dell'Ottocento le varie reti iniziano a connettersi fra di loro fino a portare, ai primi del Novecento, all'attuale configurazione delle linee Europee. Ad esclusione dell'Inghilterra, in tutti i paesi europei gli investimenti e la pianificazione degli

stessi vennero decisi con piani nazionali ed effettuati con capitali, a seconda dei casi, privati e pubblici.

Con l'inizio del ventesimo secolo, il trasporto ferroviario, fino ad allora dominante, inizia a passare in secondo piano a causa della crescente concorrenza di trasporti alternativi come quello stradale. Grazie al trasporto stradale vengono eliminati i problemi causati dalle "rotture di carico", viene ovvero reso possibile un servizio porta a porta. Si viene così a creare un trade-off tra i due tipi di trasporto, in quanto il ferroviario era caratterizzato da costi di infrastruttura e di rottura di carico maggiori, mentre lo stradale da costi energetici maggiori, anche se a vantaggio dello stradale operavano anche l'abbondante disponibilità di energia di origine fossile e il continuo progresso dei motori a scoppio.

In Europa assistiamo, così, a un progressivo declino della redditività del settore ferroviario contemporaneo ad una crescente e forte presenza pubblica, arrivando così alla nazionalizzazione di gran parte delle reti e dei servizi europei. Mentre negli Stati Uniti il settore rimane costantemente privato.

Nel corso del Novecento i servizi passeggeri tendono quasi a scomparire a causa della concorrenza dei servizi aerei e di autobus a lunga distanza.

È il trasporto di merci che, invece, rimane molto consistente e redditizio superando anche quello su strada.

Dalla seconda metà del Novecento fino ai giorni nostri gli impegni del settore si sono rivolti principalmente ai progetti di sviluppo di reti ad alta velocità nazionale, come voluto dalla pianificazione europea sotto il nome di TEN (Trans European Network).

2.1.2 I servizi ferroviari

Le tipologie fondamentali dei servizi offerti nel settore ferroviario sono tre:

- servizi passeggeri di lunga distanza;
- servizi locali;
- servizi merci.

Per quanto riguarda i servizi passeggeri, se parliamo di lunga distanza troviamo varie tipologie di servizi offerti che puntano maggiormente sulla velocità del trasporto, a tal proposito osserviamo negli anni in corso lo sviluppo di linee ad alta velocità che collegano le principali città.

Riguardo i servizi di trasporto locale, ovvero volti a coprire distanze tipiche dell'utenza pendolare (circa 50 km al massimo), si possono trovare squilibri tra aree metropolitane, dove i servizi sono spesso sovraffollati e dove il livello di domanda è estremamente differenziato, e aree rurali, dove spesso si assiste a un sottoutilizzo delle reti dedicate al servizio dato lo scarso traffico. In tali aree potrebbe essere conveniente per una riduzione della spesa pubblica sostituire il servizio ferroviario a uno di autobus da offrirsi a parità di tariffe e con meno impatto ambientale.

Il trasporto merci, dalle origini fino al secondo dopoguerra, veniva effettuato attraverso le modalità del “carro singolo” e del trasporto di “collettame”. Ovvero le singole spedizioni erano trasportate in treni singoli o in singoli carri utilizzati per trasportare, contemporaneamente, anche altre merci con diverse origini e/o destinazioni. Questo tipo di organizzazione era assolutamente poco efficiente in quanto era necessario un continuo spostamento di

singole partite di merci ed era necessario togliere e inserire dai treni singoli carri. Tutto ciò conduceva ad una modalità gestionale particolarmente lenta e costosa e poco adattabile alla meccanizzazione.

Negli ultimi trenta anni il sistema appena descritto è stato sostituito da uno più veloce e meno costoso che sfrutta nuove modalità di spedizione che sono:

- treno completo: treno composto da carri aventi stessa origine e stessa destinazione;
- Treno porta container: che permette tempi ridotti di composizione e scomposizione dei treni;
- Autostrada viaggiante: carico di veicoli merci stradali completi (inclusa la motrice) su appositi carri ferroviari.

2.2 La liberalizzazione del trasporto ferroviario

2.2.1 Premessa

Il legislatore comunitario, soprattutto nei tempi recenti, si è imposto come artefice delle maggiori riforme in tema di trasporti.

Esso, tramite una serie di atti, ha generato un vero e proprio sistema di regole volto alla completa attuazione dei principi contenuti nel Trattato di Roma del 1957, ovvero la reale concorrenza tra imprese e l'efficace gestione dei servizi di interesse economico generale.

Prima dell'intervento del legislatore comunitario è importante sottolineare che, in molti settori del trasporto, il mercato era

caratterizzato dalla presenza di un unico operatore che agiva in condizioni di monopolio.

Per quanto riguarda il settore ferroviario, il primo risultato raggiunto dal legislatore comunitario è stata la separazione tra la gestione dell'infrastruttura ferroviaria e la gestione del servizio offerto tramite la stessa.

Dal punto di vista formale, lo Stato italiano si è mostrato molto aperto nel recepire le direttive comunitarie riuscendo a completare un processo di liberalizzazione. Sotto un aspetto sostanziale, invece, possiamo osservare come il recepimento delle direttive non sia stato in realtà all'altezza delle aspettative, in quanto non si è verificata una vera e propria apertura del mercato connesso al trasporto ferroviario tale da rispettare gli auspici del legislatore comunitario.

La situazione ha sicuramente visto un'evoluzione, ma permangono tuttora alcune barriere all'ingresso di natura tecnica ed economica che rendono il mercato non pienamente contendibile.

2.2.2 Il quadro normativo comunitario

Il legislatore europeo si è mosso principalmente in riferimento alla regolazione di quattro classi di condotte tipiche poste in essere dalle imprese operanti nel settore ferroviario:

- controllo delle concentrazioni tra imprese;
- repressione di abusi di posizione dominante;
- liberalizzazione dei settori economici soggetti a monopolio;
- controllo sugli aiuti di Stato.

Nello svolgimento di questo operato la Commissione europea ha spiegato che i diritti speciali di cui sono titolari le imprese

pubbliche o private che svolgono una missione di interesse economico generale costituiscono una contropartita agli oneri connessi all'espletamento dell'offerta del servizio. Di conseguenza, se tali diritti vanno al di là di quanto è necessario per l'adempimento della missione, si generano situazioni restrittive della concorrenza.

Tale posizione presa dalla Commissione europea trova riscontro e giustificazione se si osserva ciò che accade nelle situazioni di monopoli non giustificati da una missione di interesse economico generale: prezzi elevati, servizi poco efficienti e ritardi in termini di innovazione e di investimenti.

I mercati caratterizzati da regime di monopolio si sono sviluppati soprattutto in settori caratterizzati da una struttura cosiddetta a rete, ovvero composta da due elementi ognuno in funzione dell'altro. Ad esempio si può ricordare lo stesso settore del trasporto ferroviario, in cui principalmente a causa di costi altissimi non è possibile creare una seconda infrastruttura concorrente. In tale settore è però possibile creare condizioni di concorrenza tra i servizi offerti.

A fronte di tale situazione il legislatore europeo ha adottato il criterio di separazione tra la struttura e la mera attività commerciale. L'infrastruttura rimane oggetto di un diritto di proprietà esclusivo nelle mani dell'impresa monopolista, ma nello stesso tempo tale impresa è obbligata a consentire l'accesso a terzi intenzionati ad esercitare in concorrenza i servizi offerti sulla propria rete.

Per realizzare l'apertura di mercati soggetti a monopolio la Commissione europea opera secondo tre diversi criteri:

- totale abrogazione dei diritti considerati come speciali o esclusivi che permettono all'impresa monopolista di sfruttare abusivamente la propria posizione dominante;
- perseguimento di una cosiddetta “liberalizzazione amministrativa”, ovvero emanare norme volte a semplificare quelle regole relative agli adempimenti amministrativi e contabili che diventano ostacoli all'accesso al mercato da parte di nuovi operatori;
- “regolazione asimmetrica”: partendo dal presupposto dell'esistenza di una situazione di disparità nelle condizioni commerciali ed economiche di partenza, viene promossa la concorrenza attraverso l'emanazione di regole volte a disciplinare i rapporti tra soggetti operanti all'interno dello stesso tipo di mercato.

Tramite queste tipologie di attività, la Commissione europea ha varato una serie di fonti che hanno ridimensionato il settore ferroviario.

A partire dal 1992, il legislatore comunitario ha disciplinato la concorrenza riferita al settore dei trasporti tramite vari strumenti, dai più tradizionali, quali le norme contenute nel Trattato, i regolamenti e le direttive, ad altri decisamente innovativi, ovvero i “libri bianchi”. Questi atti non rappresentano fonti normative in senso proprio, ma hanno comunque una notevole rilevanza politica, normativa e gestionale, in quanto contengono le proposte della Commissione europea relative al determinato settore e rappresentano lo strumento di avvio per la loro realizzazione.

Le aspettative auspiccate dai libri bianchi non sono state rispettate per quanto riguarda il settore del trasporto ferroviario, infatti ancora

oggi tale settore non ha raggiunto una situazione di concorrenza definibile soddisfacente. Soprattutto per quanto riguarda il trasporto passeggeri, siamo ancora molto lontani da un regime di piena concorrenza. Nel caso, invece, del settore merci, le imprese che intendono operare in questo specifico comparto possono utilizzare l'infrastruttura ferroviaria gestita da un unico soggetto.

2.2.3 Evoluzione della disciplina

L'approccio della comunità europea verso il settore del trasporto ferroviario è stato caratterizzato da una sempre più incisiva introduzione di elementi di regolamentazione finalizzati al raggiungimento di elevati standard competitivi all'interno del settore in modo tale da renderlo competitivo rispetto agli altri metodi di trasporto.

Un primo intervento in questo senso appare nel 1969, quando la Comunità europea riconosce la penalizzazione economica subita dalle imprese ferroviarie nei confronti delle altre imprese di trasporto a causa dei costi di produzione superiori ed a causa delle esternalità positive non godute. Il provvedimento mirava a un meccanismo di normalizzazione dei conti, in modo da individuare quelle compensazioni economiche che rendevano possibile la parità di trattamento con gli altri modi di trasporto.

L'intervento successivo del legislatore comunitario risale al 1991. Ancora una volta si vuole arginare il declino del settore sempre più superato dalle modalità di trasporto alternative, situazione resa evidente dalla continua riduzione delle quote di mercato riferite al trasporto ferroviario e dal crescente ricorso a trasferimenti

economici pubblici operati con lo scopo di coprire i disavanzi delle imprese di trasporto. Il provvedimento legislativo del 1991 è molto importante anche per l'introduzione di una sostanziale novità che aprirà la strada a un mercato liberalizzato. Viene, infatti, disposta la separazione tra la gestione dell'infrastruttura e la gestione dei servizi di trasporto, separazione che però rimaneva obbligatoria solamente sul piano contabile e facoltativa sul piano organizzativo. Un successivo intervento legislativo appare nel 1995. Questo intervento va a regolare l'innovazione di sistema introdotta nel '91 tramite varie disposizioni. Innanzi tutto vi è un processo di regolazione e assegnazione dei diritti di accesso alla rete ferroviaria da parte delle imprese tramite l'obbligo per gli Stati membri di disciplinare il rilascio, la proroga e la modifica delle licenze destinate alle imprese ferroviarie. Inoltre ogni Stato deve individuare un soggetto o un'Autorità che si occupi della ripartizione della capacità ferroviaria secondo principi di equità, non discriminazione, efficacia ed efficienza. Altra disposizione significativa è quella riguardante l'individuazione dei requisiti necessari per configurare determinate aziende come imprese ferroviarie e delle modalità da utilizzare per l'assegnazione delle tracce da parte del gestore della rete. La novità più importante introdotta nel '95 riguarda la regolazione del regime dei canoni di accesso alla rete. Affinché vi sia efficienza nel sistema, tale regime deve rispettare diversi obiettivi: non vi devono essere discriminazioni tra gli operatori, le condizioni di mercato devono essere profittevoli per chi vi opera, si deve permettere al gestore della rete ferroviaria di coprire almeno una parte dei costi di

gestione in modo tale da diminuire l'ammontare dei sussidi statali stanziati ogni anno a favore della gestione.

2.2.4 Primi ostacoli nel processo di liberalizzazione

La normativa analizzata finora ha rappresentato un notevole punto di svolta nel settore ferroviario ma vi sono stati diversi impedimenti che hanno causato il non raggiungimento degli obiettivi inizialmente prefissati.

In primo luogo vi sono stati ostacoli causati da cronici ritardi nel recepimento delle direttive presso i singoli Stati membri causati dalle diverse organizzazioni logistiche e gestionali. Si presenta, infatti, un insieme assolutamente disomogeneo di modelli organizzativi classificabili principalmente secondo due modelli:

- modello francese: presenza Statale molto forte nel settore, l'unico imprenditore presente è controllato direttamente dallo Stato che gestisce sia la rete ferroviaria che l'operatore monopolista. In questa situazione lo Stato investe ingenti somme di denaro pubblico;
- modello inglese: grande liberalizzazione del mercato dove diversi operatori sono in concorrenza tra di loro senza la presenza di un soggetto monopolista. Lo spesa statale è molto ridotta rispetto al modello francese.

Altri ostacoli per il raggiungimento degli obiettivi prefissati si trovano nei limiti intrinseci alla normativa europea individuabili con "l'eccessiva ampiezza concessa a talune forbici di opzione e l'eccessiva prudenza in relazione a scelte fondamentali".

2.2.5 Il primo pacchetto

Con il fine di riorganizzare le normative precedentemente emesse, il legislatore comunitario ha emanato nel 2001 il “primo pacchetto ferroviario”.

Obiettivo primario del pacchetto era la creazione di un mercato veramente concorrenziale nel trasporto su rotaia e l’accelerazione del processo di liberalizzazione, il tutto ribadendo il principio fondamentale e originario di separazione tra gestione dell’infrastruttura ferroviaria nelle mani di un unico soggetto monopolista e attività di trasporto svolta da imprese ferroviarie in concorrenza tra di loro.

La data di recepimento di questa direttiva era fissata all’8 luglio 2003 e lo Stato italiano pochi mesi dopo dava attuazione all’intero pacchetto.

Le novità introdotte sullo scenario ferroviario furono:

- liberalizzazione del traffico ferroviario internazionale di merci con l’obiettivo di completa liberalizzazione entro marzo 2008;
- limitazione della liberalizzazione del traffico ferroviario internazionale di persone. Fino al 2010 la liberalizzazione deve intervenire solamente per il segmento realizzato da associazioni internazionali di imprese, delineando una limitazione controllata della fase di apertura alla concorrenza;
- separazione tra attività di infrastruttura e attività di trasporto;
- divieto per il soggetto incaricato del rilascio delle licenze, dell’assegnazione delle tracce e dell’imposizione dei pedaggi, di esercitare attività di trasporto;

- istituzione da parte di ogni Stato membro di un organismo per la regolazione della concorrenza nel settore dei servizi ferroviari.

2.2.6 Il secondo pacchetto

A circa tre anni dall'emanazione del pacchetto diversi Stati membri non avevano ancora adottato misure di recepimento, di conseguenza il legislatore comunitario, per risolvere le criticità esistenti, decide di emanare un ulteriore gruppo di norme: il "secondo pacchetto".

Questo pacchetto nasce da una proposta della Commissione europea avanzata nel 2002 per accelerare il processo di liberalizzazione del settore ferroviario relativo alle merci, aprendolo alla concorrenza anche nei mercati nazionali in modo tale da assorbire nuovi operatori.

I regolamenti e le direttive relativi sono datati al 2004 e riguardano:

- istituzione dell'Agenzia ferroviaria europea;
- sicurezza delle ferrovie;
- interoperabilità del sistema ferroviario trans europeo convenzionale;
- ulteriore apertura del mercato del trasporto ferroviario delle merci tramite l'estensione dei diritti di accesso alla rete a tutti i tipi di servizi di trasporto ferroviario di merci a decorrere da gennaio 2007.

L'aspetto fondamentale del secondo pacchetto risiede, però, nel miglioramento in termini di efficienza del trasporto ferroviario

rispetto agli altri modi di trasporto, con la conseguenza di attirare nuovi capitali e nuove imprese all'interno del mercato.

2.2.7 Il terzo pacchetto

L'attività legislativa svolta con l'emanazione dei primi due pacchetti ha permesso l'apertura della rete ferroviaria a una pluralità di imprese. Questo importante risultato non tocca però lo spinoso problema del trasporto riferito esclusivamente ai passeggeri, ciò a causa, anche, dell'ostilità mostrata da alcuni paesi verso tale apertura delle reti nazionali. L'unica disposizione presente a riguardo era la fissazione di una data obiettivo, 1 gennaio 2010, come momento di liberalizzazione del comparto passeggeri. Ovviamente questa direttiva non era sufficiente ad assicurare l'effettiva realizzazione di una liberalizzazione del settore in esame.

In tale clima di incertezza il legislatore ha deciso di intervenire con la stesura di un "terzo pacchetto", approvato nel 2007.

Obiettivo del pacchetto era di "favorire l'apertura del mercato dei servizi ferroviari internazionali di trasporto passeggeri all'interno della Comunità", traguardo impossibile da raggiungere senza un'adeguata disciplina volta a regolare il quadro delle modalità di accesso all'infrastruttura e in mancanza di un deciso progresso nel settore dell'interoperabilità.

Primo argomento trattato in questo pacchetto è la liberalizzazione del servizio passeggeri. Si prospettava di attuarla da gennaio 2010, da tale anno le imprese ferroviarie possono operare servizi di

trasporto passeggeri internazionali all'interno del territorio comunitario.

Attualmente per svolgere il servizio trasporto merci e persone le imprese devono possedere diversi requisiti:

- uno status indipendente con riferimento alla gestione, all'amministrazione e al controllo interno amministrativo economico e contabile;
- una licenza: ovvero le imprese devono essere titolari di un'autorizzazione valida su tutto il territorio dell'Unione che consente l'espletamento di servizi internazionali di trasporto, sia merci che persone. Tale licenza è rilasciata da un'Autorità indipendente dello Stato membro in cui l'impresa è stabilita, prima del rilascio l'Autorità deve verificare la presenza di requisiti di onorabilità, capacità finanziaria, competenza professionale, nonché che l'impresa abbia provveduto alla copertura della propria responsabilità civile secondo la normativa di ciascun singolo Stato membro;
- un certificato di sicurezza: il sistema di attestazione di tale certificato risulta essere in contrasto con un regime di piena concorrenza, infatti viene rilasciato dal gestore dell'infrastruttura che ha in questo modo il potere di governare in modo discrezionale gli accessi al mercato;
- accordi amministrativi, tecnici e finanziari tra l'impresa ferroviaria e il gestore dell'infrastruttura.

La seconda direttiva del pacchetto in esame si occupa della certificazione dei macchinisti.

Lo scopo del legislatore è quello di creare un meccanismo armonizzato a livello europeo di certificazione delle competenze e

delle responsabilità dei macchinisti in materia di formazione, valutazione e riconoscimento delle qualifiche, facilitando in questo modo la libera circolazione dei lavoratori all'interno del mercato comunitario.

Infine il terzo aspetto regolato dal pacchetto è composto da una serie di norme a tutela dei passeggeri. Facendo un esempio, si possono trovare norme che regolano la disciplina di rimborso del biglietto in caso di ritardo del treno e norme che tutelano la qualità del servizio offerto.

La disciplina che nasce da queste direttive è applicabile a tutti i servizi di trasporto, non solo transfrontalieri, a partire dalla fine del 2009.

2.2.8 La situazione italiana

Il processo di riforma attualmente in corso mira a disegnare nuove strutture di mercato dove una molteplicità di soggetti si confrontano nell'offerta di quei servizi generali tradizionalmente affidati ad imprese pubbliche in un regime di monopolio legale.

A tal proposito, negli ultimi anni, l'Italia ha posto in essere numerosi processi di privatizzazione nei settori delle cosiddette public utilities, ma il settore in cui si possono riscontrare maggiori ritardi è quello del trasporto ferroviario. Tali difficoltà sono comuni a vari paesi che si pongono, così, in contrasto con le nazioni dove la liberalizzazione è già completata.

Il legislatore italiano ha perseguito lo scopo di porre in essere una razionalizzazione del settore e una riorganizzazione del principale operatore pubblico costituito dalla società Ferrovie dello Stato. Tale

manovra è stata dettata dalle prescrizioni comunitarie che impongono di emanare le misure necessarie per garantire l'accesso di nuovi operatori alle infrastrutture ferroviarie.

Ripercorrendo il processo storico ed economico compiuto dall'Italia verso la liberalizzazione ricordiamo un primo passo nel 1985, quando le FS acquisiscono lo status di ente pubblico economico. Fattore principale di cambiamento fu che la struttura assunse così un'autonomia gestionale che la obbligava a rispettare i dettami imposti dal legislatore comunitario.

Nel 1992 FS si trasforma di nuovo assumendo la veste di società per azioni. Tale trasformazione, però, operò solamente a livello formale in quanto la partecipazione sociale rimase totalmente pubblica essendo stato assegnato l'intero capitale al Ministero del Tesoro. Si parlò così di "privatizzazione fredda". Nonostante il progresso non sia stato decisivo si poté lo stesso iniziare a parlare di autonomia dell'azienda sotto il profilo dell'elaborazione di nuovi progetti di risanamento aziendale.

Nel 1998 è stata recepita la direttiva comunitaria del '91, sono stati così introdotti il principio di separazione contabile tra la gestione della rete e l'esercizio del trasporto ed il principio del libero accesso alla rete. Parallelamente a questo processo FS attraversò una divisione interna, con la creazione di una "Holding FS" posta a capo di un grande e multifunzionale gruppo.

Tutte le regole successivamente emanate vengono riorganizzate e revisionate nel decreto legislativo del 2003 che ribadisce e rafforza i due principi cardine del processo di liberalizzazione: l'autonomia tra le imprese che gestiscono l'infrastruttura ferroviaria e quelle che svolgono l'attività di trasporto e il diritto di queste di accedere

all'infrastruttura a condizioni non discriminatorie. Il provvedimento ha esteso la liberalizzazione anche ai trasporti nazionali per quanto riguarda l'intera rete ferroviaria italiana, ha creato l'Organismo di Regolazione in seno al Ministero dei Trasporti, ha fissato dei principi e delle linee guida per la fornitura dei servizi alle imprese ferroviarie e ha introdotto la figura del "richiedente autorizzato".

2.2.9 Cosa dovrebbe essere fatto

Un mercato basato su una piena concorrenza può generare il raggiungimento di obiettivi chiave per lo sviluppo economico di un paese in quanto comporta:

- accelerazione dell'innovazione, sia tecnologica che economica;
- stimolo ad abbassare i prezzi;
- standard elevati in tema di tutela dei consumatori.

In Italia, l'attuazione delle regole comunitarie in tema di liberalizzazione del settore ferroviario è stata portata avanti con diligenza, ci si trova, però, ancora davanti a un sistema dotato di un basso livello di libera concorrenza. Tale situazione è dovuta sia dalla presenza di un soggetto ex monopolista ancora in grado di occupare una posizione dominante, sia al perdurare di barriere all'entrata.

Si proverà ora a proporre delle soluzioni per aumentare il livello di liberalizzazione del settore trasporto ferroviario.

Per quanto riguarda il problema della presenza preponderante dell'ex monopolista, questo è causato dal controllo esercitato ancora al 100% da parte di FS su società formalmente diverse e con

compiti diversi come RFI Spa e Trenitalia Spa. La separazione societaria, chiaramente, non si è accompagnata a una separazione proprietaria, da realizzarsi attraverso un processo di privatizzazione, che dovrebbe essere attuato sulla totalità dell'azienda o quantomeno su una quota di maggioranza in modo da far venire meno la gestione statale.

La stessa Autorità antitrust italiana si è espressa dicendo “ la società Holding FS risulta ancora in grado di condizionare le politiche di impresa delle società appartenenti al medesimo gruppo, in virtù dei rapporti di controllo e degli interessi economici in comune con le imprese RFI, cui è affidata la gestione dell'infrastruttura ferroviaria, e Trenitalia”.

Se venisse creata un'apposita Autorità indipendente per i trasporti, capace di sanzionare i comportamenti anticoncorrenziali e di predisporre delle efficaci misure asimmetriche, certamente sarebbero sventati i rischi di abusi da parte dell'impresa dominante.

La direttiva comunitaria del 2001, che prevede l'istituzione dell'Organismo di Regolazione con il potere di vigilare sulla concorrenza nei mercati dei servizi ferroviari, è stata recepita in Italia grazie al decreto legislativo del 2003, ma i compiti di tale organismo sono stati limitati alle decisioni da adottarsi su condotte che abbiano dato luogo a trattamenti “ingiusti, discriminatori, o comunque pregiudizievoli per altri operatori ferroviari”.

Il problema delle barriere all'entrata del mercato rimane anch'esso importantissimo e rappresenta un fattore che, se ci si vuole incamminare verso una piena liberalizzazione, deve essere eliminato.

Tali barriere sono composte da una serie di accadimenti che possono essere messi in atto da soggetti già presenti nel mercato o che possono essere presenti intrinsecamente nelle caratteristiche del mercato stesso.

Nel concreto le circostanze più critiche rilevabili sono:

- elevati costi di avviamento;
- innalzamento dei costi assolutamente non recuperabili (quantomeno all'inizio dell'attività);
- asimmetrie informative;
- esistenza di un solo unico mercato primario dove non c'è praticamente spazio per introdurre prestazioni innovative;
- dinamica di mercato sensibile alle oscillazioni congiunturali dei sistemi economici nazionali;
- operatori dominanti frequentemente sussidiati a prezzi al di sotto dei costi unitari;
- struttura intrinseca del mercato: quasi sempre sono presenti operatori dominanti di proprietà pubblica.

La risoluzione di tali situazioni può avvenire solamente tramite l'emanazione di misure studiate ad hoc ed applicate solo a determinati operatori in concorrenza con altri (misure asimmetriche). Questi provvedimenti sarebbero in grado di abbattere in concreto il potere di mercato di alcuni soggetti favorendo così l'ingresso nel settore di altre aziende. In questo modo si incrementerebbe l'offerta verso l'utenza e di conseguenza il grado di concorrenza.

Infine c'è da riconoscere che la cultura della concorrenza, applicata anche ad ambiti economicamente cruciali, non è propria dell'esperienza italiana, e questo appare oggi come il vero ostacolo

che impedisce al contesto italiano di organizzare e di gestire dei mercati veramente concorrenziali.

2.3 Il mercato passeggeri e merci europeo

2.3.1 Un mercato eterogeneo

Il mercato europeo del settore trasporto ferroviario ha conosciuto un lungo periodo di stagnazione a partire dalla fine degli anni '70 a causa della progressiva sostituzione delle ferrovie con mezzi alternativi come l'automobile o il trasporto aereo.

Solo a partire dagli anni '90, quando alcuni governi europei hanno dato inizio al processo di liberalizzazione, tale trend si è arrestato.

I paesi europei hanno elaborato diverse strategie. Alcuni, come la Francia, leader nel trasporto ferroviario, si sono concentrati sul trasporto passeggeri a discapito di quello merci, il tutto rimanendo fortemente legati ai sussidi statali. Altri paesi, come la Gran Bretagna e la Svezia (paesi benchmark), hanno invece indirizzato il proprio mercato verso un regime concorrenziale pieno o comunque abbastanza soddisfacente.

Analizzando il caso specifico della Svezia, grazie al lavoro compiuto dal legislatore svedese, si può oggi affermare che vi è la presenza di un libero accesso al mercato sia per quanto riguarda il settore merci che per quello di persone. La proprietà e la gestione della rete sono completamente sganciati da qualunque potere esercitabile dagli operatori ferroviari. L'impianto svedese è incentrato principalmente sulla figura di un'Autorità indipendente

chiamata Bankverket che è la sola responsabile dell'infrastruttura e dell'intero settore ferroviario. Questa svolge un'ampissima gamma di poteri, dalla completa gestione della logistica riferita ai terminals, alla manutenzione completa della rete ferroviaria. Per accedere all'infrastruttura ed esercitare l'attività di trasporto è necessaria una licenza ferroviaria, ma la procedura per ottenerla è molto più agile che in altri paesi (come l'Italia).

Altro mercato particolarmente virtuoso nel settore ferroviario è quello della Gran Bretagna, con una pluralità di compagnie attive nel settore, tale risultato è stato ottenuto dai governi inglesi da più di quindici anni. Infatti, già dal 1993, era attiva la separazione tra la rete e gli operatori. Come in Svezia opera la Bankverket, in Inghilterra si trova l'Office of Rail Regulation, con i compiti di gestione dell'accesso all'infrastruttura, rilascio delle licenze e allocazione della capacità.

La situazione italiana è stata presentata nei paragrafi precedenti, ed è sufficiente ricordare che, nonostante la ricezione degli ordinamenti comunitari, si è ancora lontani da una piena liberalizzazione.

Si andranno ora ad analizzare alcuni dati relativi al periodo 1995-2005 per osservare come le direttive riguardanti la liberalizzazione abbiano avuto incidenza in alcuni paesi comunitari.

La tabella successiva riporta l'evoluzione del trasporto ferroviario passeggeri dal 1995, anno in cui la Gran Bretagna ha completamente liberalizzato il mercato, al 2005.

Tabella 1. Evoluzione trasporto ferroviario 1995-2005 (Dati: Milioni Passaggeri Chilometri)

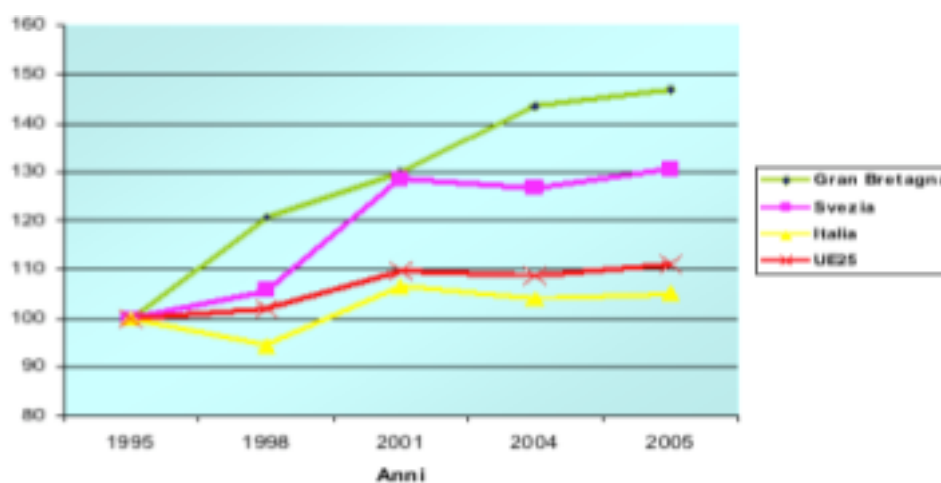
Paese	Anno				
	1995	1998	2001	2004	2005
Gran Bretagna	30251	36517	39327	43349	44416
Svezia	6839	7230	8792	8657	8922
Italia	43859	41392	46752	45578	46145
UE25	322395	328341	354027	349847	357463

Fonte: Elaborazioni dati Eurostat

I dati mostrano come la Gran Bretagna, che partiva da un valore pari ai due terzi di quello italiano nel 1995, a seguito della liberalizzazione arriva nel 2005 pressoché allo stesso livello.

Per mostrare in modo più chiaro l'evoluzione avvenuta si può porre pari a 100 l'anno base, il 1995, e proporre il seguente grafico che mostra l'andamento del traffico ferroviario passeggeri.

Grafico 1. Evoluzione trasporto passeggeri 1995-2005



Fonte: Elaborazioni dati Eurostat

Come si può osservare, l'Italia è protagonista di una crescita molto modesta e addirittura inferiore alla media europea, è chiaro che la liberalizzazione avvenuta a livello normativo, non andando a modificare nitevolmente la situazione reale di mercato, danneggia fortemente la crescita italiana. Anche la media europea cresce a

ritmi relativamente bassi se paragonati alla contemporanea crescita di altri tipi di trasporto.

I due paesi benchmark, invece, hanno una crescita molto elevata nonostante il contemporaneo sviluppo del trasporto aereo e la nascita dei vettori low cost.

Per quanto riguarda il trasporto merci, componente molto importante del trasporto ferroviario, viene ora presentata la situazione dei paesi precedentemente analizzati e della Francia.

Tabella 2. Evoluzione Trasporto Ferroviario Merci 1995-2005 (Dati: Milioni Tonnellate Chilometri)

Paese	Anno				
	1995	2000	2002	2004	2005
Gran Bretagna	13300	18100	18700	22552	22322
Svezia	18921	19475	19197	20856	21675
Italia	21689	22817	20679	22183	22761
Francia	46355	55282	49977	45121	40701

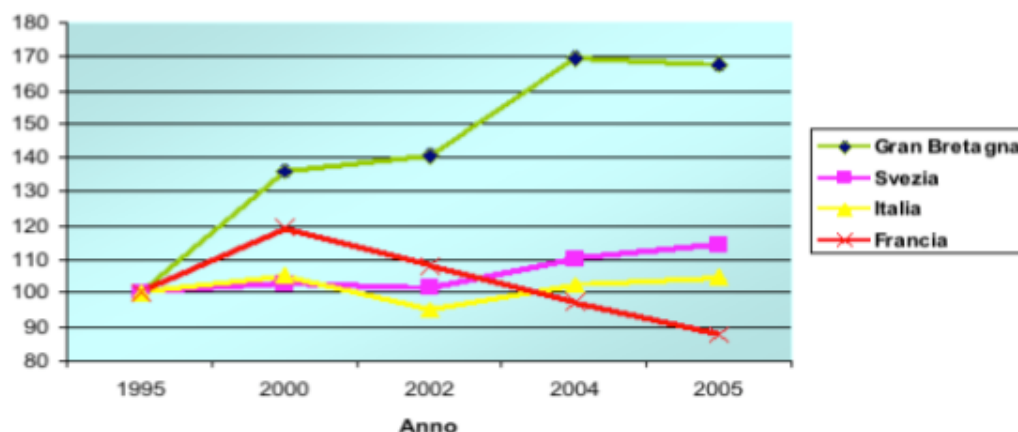
Fonte: Elaborazioni Dati Eurostat

Si osservi come, anche in questo campo, la Gran Bretagna post liberalizzazione abbia fortemente sviluppato questa forma di trasporto partendo da un valore pari circa al 30% di quello francese, per arrivare quasi al 55% rispetto sempre alla Francia.

In Italia è chiaramente presente, invece, una vera e propria stagnazione dovuta alla mancata concorrenza nel settore, comportandosi in modo non molto diverso dalla maggior parte dei paesi europei.

Ancora una volta l'utilizzo di un grafico che illustri l'evoluzione del trasporto ferroviario merci ponendo come anno base il 1995, può rendere più immediata l'analisi della situazione.

Grafico 2. Evoluzione trasporto merci 1995-2005



Fonte: Elaborazioni dati Eurostat

Gran Bretagna e Svezia vedono entrambe una, più o meno, marcata crescita. La Francia è il paese maggiormente penalizzato in quanto la forte concentrazione delle risorse nel settore passeggeri e la mancata liberalizzazione provocano una forte penalizzazione del mercato. Per quanto riguarda l'Italia, invece, come già detto in precedenza, è evidente una vera e propria stagnazione con un punto di minimo toccato nel 2002.

2.3.2 La concentrazione nel settore

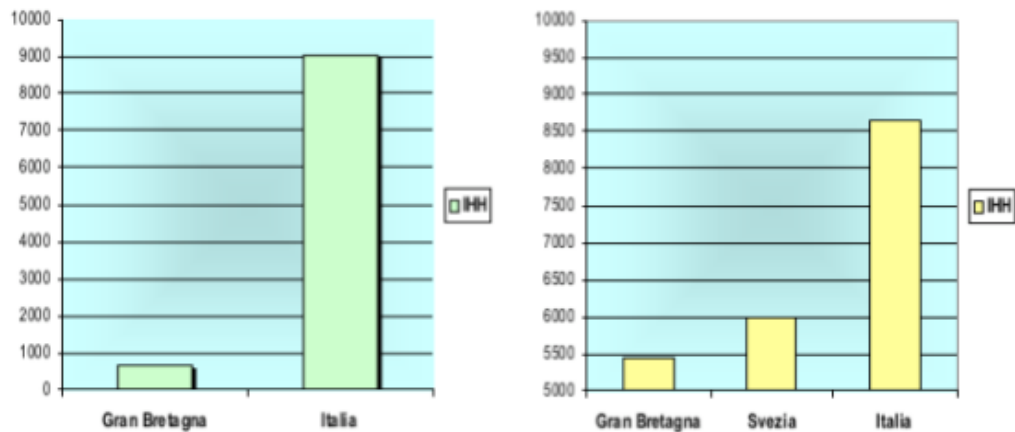
La concorrenza nel mercato è un indice importante della riuscita della liberalizzazione del settore.

Di seguito vengono riportati dei dati significativi che indicano il livello di concentrazione sia del mercato del trasporto passeggeri sia di quello merci nel 2005.

Per quanto riguarda il trasporto merci i dati disponibili si riferiscono agli operatori italiani e britannici, nel settore trasporto persone, invece, sono illustrati anche i dati riferiti alla Svezia.

Viene utilizzato per spiegare i dati l'indice di Herfindahl, che assume il massimo valore di 10000 in un mercato monopolistico ed un valore inferiore a 1000 punti in un mercato molto concorrenziale.

Grafico 3. Concentrazione operatori trasporto Passeggeri (Sinistra) e Merci (Destra)



Fonte: Elaborazioni dati Eurostat

Dai precedenti grafici è ancora una volta evidente come l'Italia si trovi nettamente indietro nel processo di liberalizzazione avviato negli anni '90 e come il trasporto merci sia meno competitivo in tutti i paesi analizzati rispetto al trasporto persone.

CAPITOLO 3

3.1 Ferrovie dello Stato

3.1.1 Cenni storici sulle FS

La prima ferrovia italiana nasce nel 1839 quando la piccola locomotiva Bayard percorre la linea Napoli-Portici per portare la corte di Ferdinando II fuori città. Il successo fu tale da innescare un processo di costruzione e di apertura di sempre nuove tratte. Le compagnie che gestivano all'epoca le ferrovie erano private ed erano frequenti episodi di disservizi causati da condizioni di viaggio poco sostenibili facendo sì che il malcontento della clientela aumentasse continuamente.

Nel 1905 viene quindi presentato un disegno di legge di nazionalizzazione della rete ferroviaria, che approvato dal capo del governo Fortis, provoca la nascita delle Ferrovie dello Stato, affidando la gestione a un'azienda di Stato sotto la sovrintendenza del Ministero dei Lavori Pubblici.

La crescita della nuova azienda è esponenziale a causa della sempre maggiore velocità che riescono ad acquisire i treni. Tuttavia, la popolazione continuava a preferire il trasporto via mare o su cavalli per il trasferimento di merci, tendenza, questa, che andrà scomparendo solo sotto il regime fascista dove il treno diventa simbolo del progresso e dove assume il compito di trasportare le truppe al fronte.

Come già spiegato nel capitolo precedente, una svolta nel sistema si ha nel 1985, quando le FS si trasformano da azienda autonoma a ente pubblico con l'istituzione dell'Ente Ferrovie dello Stato, dotato di personalità giuridica e di autonomia patrimoniale, contabile e finanziaria e posto sotto la sorveglianza del Ministro dei Trasporti che ha poteri di indirizzo politico ed è determinante nella nomina dei vertici della struttura.

Nel 1992 avviene un altro processo di trasformazione dell'Ente FS con la costituzione di alcune società:

- la T.A.V. Spa;
- la ITALFERR-SIS-TAV Spa;
- la METROPOLIS Spa.

Inoltre, il 29 gennaio 1992 viene approvata una legge per la trasformazione degli enti pubblici economici, così l'Ente FS si trasforma in società per azioni.

La FS Spa ha per oggetto:

- la gestione di tutte le attività, da esercitare anche in regime di concessione, e di tutte le partecipazioni già di pertinenza dell'Ente Ferrovie dello Stato;
- la produzione, attuazione e gestione di iniziative e servizi nel campo dei trasporti;
- la promozione, attuazione, gestione di iniziative volte alla valorizzazione del proprio patrimonio.

Riguardo ai poteri ministeriali sull'attività dell'impresa, sono sottoposti alla vigilanza del Ministro:

- il rispetto delle norme che scaturiscono dalla concessione;
- la sicurezza e la regolarità dell'esercizio;

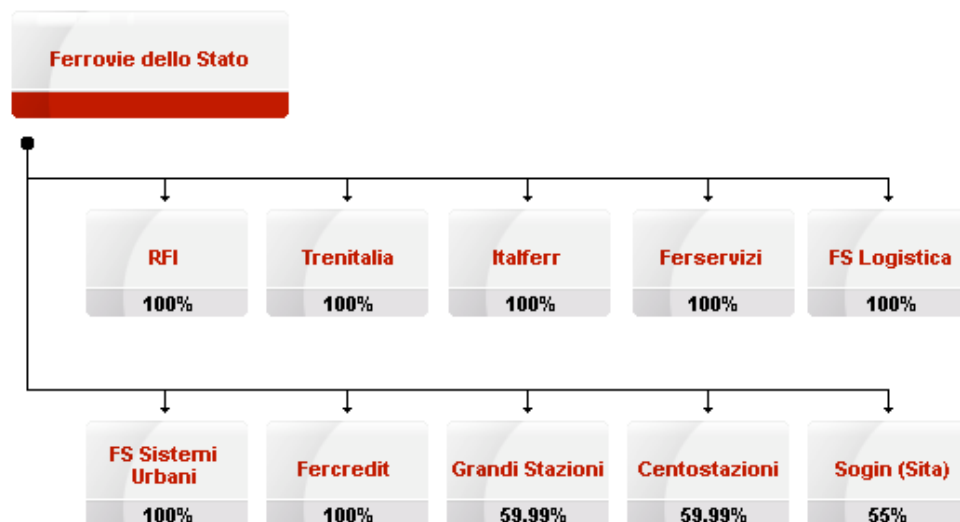
- il regolare esercizio delle funzioni esercitate e dei servizi dati in concessione;
- gli investimenti diretti al potenziamento e allo sviluppo della rete, degli impianti e del materiale rotabile.

Nel corso degli anni successivi, nel conseguimento dell'obiettivo di seguire le direttive comunitarie nascono poi altre società portando a compimento il processo di riorganizzazione del gruppo.

3.1.2 Il gruppo FS

Volendo presentare la struttura attuale del gruppo Ferrovie dello Stato, è bene inserire un organigramma chiarificatore delle partecipazioni del gruppo:

Grafico 4 Organigramma Ferrovie dello Stato



Fonte: sito internet Ferrovie dello Stato

Ciascuna di queste società ha un compito specifico all'interno del gruppo:

- Trenitalia Spa: gestione dell'attività di trasporto passeggeri e di logistica.
- RFI (Rete Ferroviaria Italiana): ruolo pubblico di Gestore dell'Infrastruttura, ovvero garantisce alle diverse imprese ferroviarie l'accesso alla rete italiana, assicura la manutenzione e la circolazione in sicurezza sull'intera infrastruttura, gestisce gli investimenti per il potenziamento e per lo sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari e sviluppa la tecnologia dei sistemi e dei materiali. Inoltre, sul fronte internazionale, promuove l'integrazione dell'infrastruttura italiana nella Rete Ferroviaria Europea.
- Italferr: operare sul mercato italiano e internazionale nel campo dell'ingegneria dei trasporti ferroviari.
- Ferservizi: creare valore e benefici economici al Gruppo migliorando l'efficienza dei processi e la qualità dei risultati nella gestione delle attività di supporto per tutte le società del Gruppo.
- FS logistica: gestione della logistica ferroviaria per il sistema nazionale delle merci.
- FS Sistemi Urbani: valorizzazione del patrimonio del Gruppo non funzionale all'esercizio ferroviario e svolgimento di servizi integrati urbani in una prospettiva di business.
- Fercredit Spa: società di Servizi Finanziari.
- Grandi Stazioni Spa: riqualificazione e gestione del network delle tredici principali stazioni italiane.

- Centostazioni: valorizzazione, riqualificazione e gestione di 103 immobili ferroviari distribuiti sul territorio nazionale.
- Sita Sogin: collegamenti extraurbani con autobus.

3.2 Quadro generale al 2008

Il Presidente di FS, Innocenzo Cipolletta, introducendo la relazione sulla gestione, scrive una lettera indirizzata agli azionisti del gruppo in modo da illustrare a grandi linee le condizioni in cui si trova il gruppo stesso.

Volendo dare, quindi, un quadro generale della situazione di FS si possono trarre informazioni importanti rifacendosi proprio a tale documento.

Gli obiettivi primari realizzati nel corso del 2008 da FS sono stati due:

- risanamento della gestione economica;
- avvio del nuovo servizio di Alta Velocità denominato Frecciarossa.

Il riequilibrio della gestione era stato programmato come obiettivo da raggiungere nel 2009, e l'anticipazione del raggiungimento del risultato atteso dimostra il grande sforzo operato da tutte le componenti del Gruppo. Inoltre, l'avvio della Gestione del 2006 si trovava di fronte una situazione di enorme disavanzo, già nel 2007 era stato possibile portare in attivo il margine operativo lordo e ridurre il disavanzo del risultato netto, nel 2008, invece, anche il risultato netto è tornato in positivo.

Tutto ciò è stato reso possibile grazie a un contemporaneo aumento dei ricavi operativi (+1,7%) e una riduzione dei costi operativi (-6,1%) tra il 2007 e il 2008. Il contenimento dei costi è avvenuto in riferimento sia ai materiali ed ai servizi acquistati dal Gruppo, sia al personale, sceso del 4,9% tra il 2007 e il 2008. La riduzione del personale ha permesso di aumentare la produttività del Gruppo (+5%) in termini di unità di traffico per addetto.

L'aumento dei ricavi è stato possibile grazie a una razionalizzazione dei servizi di trasporto, comportando la riduzione dei servizi in perdita economica e lo spostamento mirato di parte del materiale rotabile su servizi economicamente attivi.

Il risanamento della gestione economica finora analizzato ha contribuito al miglioramento degli indicatori di qualità del servizio, soprattutto in relazione alla puntualità dei treni, anche se rimangono ancora ampie aree di miglioramento.

Anche sul fronte della sicurezza i dati offrono una situazione sempre più positiva, con una riduzione degli incidenti tipici per milione di treni km.

Come precedentemente detto, al riequilibrio della gestione si è accompagnato l'avvio del servizio ad Alta Velocità. Esso ha immediatamente riscosso un'ottima accoglienza tenendo anche conto della necessità di apprendimento da parte della domanda. Il numero di viaggiatori sulle tratte di Alta Velocità è andato continuamente aumentando fino a rovesciare la percentuale di persone che scelgono il treno al posto dell'aereo per le tratte servite. Prima dell'avvento di Frecciarossa, in relazione alla tratta Milano - Roma, il treno trasportava il 36% dei viaggiatori, l'aereo il 51% e la strada il 13%. Con i primi dati del 2009 la percentuale relativa al

treno è aumentata al 48%, quella dell'aereo è scesa al 42% e quella della strada al 10% (consentendo anche guadagni dal punto di vista ambientale come la minor congestione stradale e il minore inquinamento e consumo di energia).

Il Gruppo ha, inoltre, portato avanti nel 2008 il progetto del tunnel ferroviario del Brennero iniziando gli scavi necessari nell'attesa che le autorità austriache completino le procedure per l'avvio dell'analogo scavo dalla parte Nord.

Finora sono stati illustrati i risultati positivi raggiunti, ma vi è anche un'ingente presenza di aspetti ancora da risolvere per eliminare le debolezze del Gruppo.

Innanzitutto, il risanamento di cui si è parlato è stato avviato correttamente ma è necessario che venga consolidato per dare gli elementi di certezza e di stabilità necessari all'azienda per crescere e fornire servizi adeguati alla clientela.

In particolare vi è ancora un'importante situazione debitoria a carico del Gruppo, che, anche se limitata rispetto al patrimonio totale, diventa particolarmente ingente in relazione alle singole società facenti parte del Gruppo. Ad esempio il debito di Trenitalia è pari a 5.811 milioni di euro, che rappresentano una cifra esorbitante rispetto al patrimonio della società pari a 1.169 milioni di euro.

Sono tre le operazioni avviate per il consolidamento di Trenitalia:

- adeguamento del capitale della società;
- accelerazione della ristrutturazione della Divisione Cargo, colpita significativamente dalla crisi economica con una riduzione dei volumi di merci trasportati del 30% tra la prima parte del 2009 e lo stesso periodo del 2008;

- revisione dei contratti di servizio regionali nel campo del trasporto locale passeggeri. Il fine è quello di adeguarli, in volume e qualità, alle effettive disponibilità finanziarie che le regioni intendono destinare a questi servizi. Inoltre, l'imposizione di una durata non inferiore a sei anni con rinnovabilità permette una stabilità contrattuale tale da consentire l'avvio di gare per l'acquisto di nuovo materiale rotabile destinato a migliorare il servizio prestato.

Il servizio ferroviario locale è, ad oggi, incapace di rispondere alle esigenze dei viaggiatori e alla crescente domanda di mobilità.

Ulteriori problematiche del Gruppo emergono in relazione ai servizi universali di trasporto di media/lunga percorrenza, manca ancora una piena copertura finanziaria per il trasporto merci e per il servizio di messa in disponibilità dell'infrastruttura.

A fronte di queste considerazioni è possibile affermare che il Gruppo FS si sta inserendo in un contesto di sempre maggiore liberalizzazione ponendosi apertamente di fronte a nuove sfide e aprendosi a prospettive di competizione che, per produrre effetti positivi, deve essere leale e simmetrica.

3.2.1 Risultati consolidati

Tramite l'utilizzo di alcuni grafici vengono ora illustrati i risultati consolidati raggiunti nel 2008:

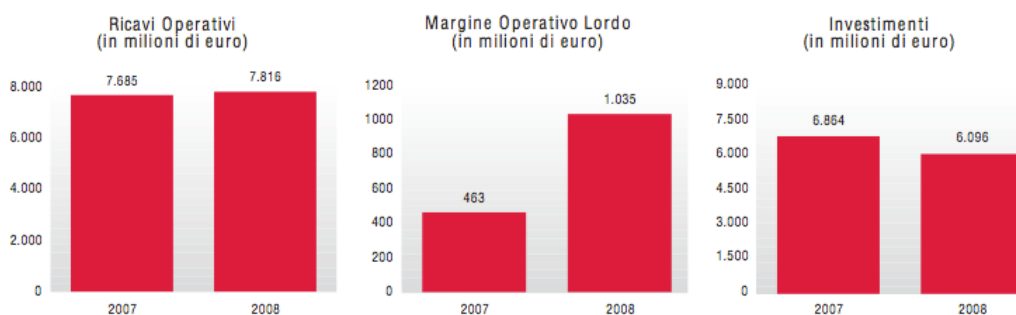
Tabella 3. Risultati consolidati 2008

	2008	2007	%
Principali dati economici, patrimoniali e finanziari			
Ricavi operativi	7.816	7.685	1,7%
Costi operativi	6.781	7.222	(6,1%)
Margine operativo lordo	1.035	463	123,5%
Risultato operativo	106	(575)	118,4%
Risultato netto	16	(409)	103,9%
Capitale investito netto	45.420	42.757	6,2%
Patrimonio netto	36.210	36.016	0,5%
Indebitamento finanziario netto	9.210	6.741	36,6%
Debt/Equity	0,25	0,19	n.a.
Investimenti tecnici del periodo	6.096	6.864	(11,2%)
Flusso di cassa generato da attività di esercizio	197	1.415	(86,1%)

valori in milioni di euro

Fonte: Bilancio consolidato FS (2008)

Grafico 5. Risultati consolidati 2008



Fonte: Bilancio consolidato FS (2008)

Tabella 4. Risultati consolidati 2008

	2008	2007
Principali indicatori economici		
Margine operativo lordo/Ricavi operativi	13,24%	6,02%
ROS (Risultato Operativo/Ricavi operativi)	1,36%	(7,48%)
Costo del lavoro/Ricavi operativi	(58,23%)	(61,38%)

Fonte: Bilancio consolidato FS (2008)

Grafico 6. Evoluzione dei parametri aziendali (n.i. 2000=100)



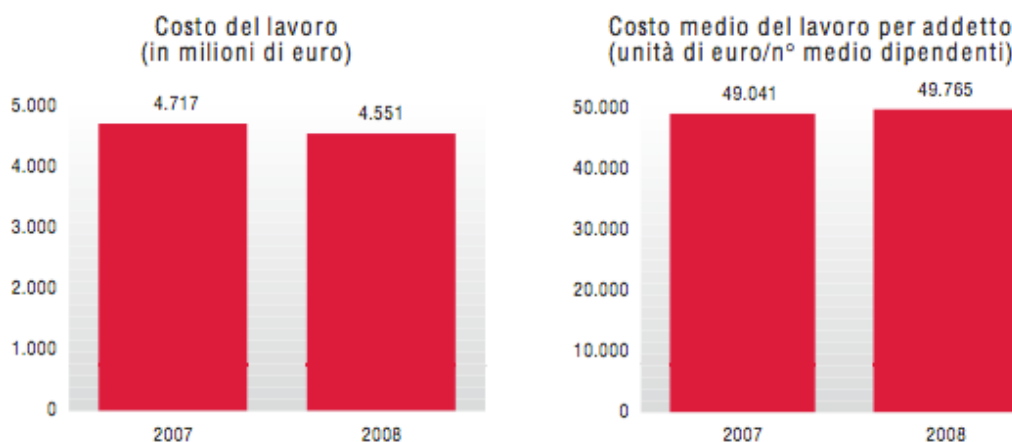
Fonte: Bilancio consolidato FS (2008)

3.3 Risorse umane

Tra il 31 dicembre 2007 e il 31 dicembre 2008 il numero dei dipendenti del Gruppo è passato da 93.573 a 89.431 vedendo una diminuzione di 4.142 unità.

Volendo illustrare le dinamiche di costo intervenute a seguito di tale modifica osserviamo i seguenti grafici:

Grafico 7. Risultati relativi alle risorse umane



Fonte: Bilancio consolidato FS (2008)

Per quanto riguarda le relazioni industriali e i rapporti con i sindacati, gli eventi di maggiore rilevanza riscontrati nel 2008 sono:

- 1) La ripresa nel mese di novembre del negoziato presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti tra le Associazioni Datoriali e le Organizzazioni Sindacali per la definizione del nuovo Contratto Collettivo Nazionale del Lavoro unico della Mobilità;
- 2) La definizione delle modalità procedurali per l'applicazione della nuova disciplina legale (2008) riguardante la malattia e i diversi congedi, tra cui quelli di maternità e paternità.

Per quanto riguarda il processo di razionalizzazione nella gestione e nell'organizzazione del Gruppo, come visto in precedenza, questo ha portato a un significativo decremento della consistenza del personale nell'obiettivo di recupero della produttività. Inoltre sono stati portati avanti interventi di sviluppo del personale focalizzandosi su rilevazione delle competenze e revisione di modelli e sistemi di monitoraggio e sviluppo delle competenze del gruppo. Sono, inoltre, state concluse le attività di progettazione di corsi di formazione rivolti a dirigenti, quadri e neo laureati del Gruppo con lo scopo di fornire una visione sistemica del know how ferroviario e di dare un'informazione di base sui principali processi produttivi.

Dal punto di vista della sicurezza e della salute sul lavoro, a seguito delle direttive legislative in materia è stato avviato un riesame complessivo della gestione della sicurezza del lavoro nelle varie società. Sono stati, inoltre, avviati una serie di interventi interni a livello normativo, formativo e di aggiornamento sulle norme di

prevenzione tramite, anche, una campagna straordinaria di formazione e informazione rivolta a tutto il personale delle società.

3.4 Politica ambientale

La tutela dell'ambiente è una caratteristica intrinseca al settore ferroviario in quanto tale modalità di trasporto è riconosciuta come la più eco-compatibile.

Il gruppo FS ha reso questa caratteristica un punto di forza e una delle principali leve di vantaggio competitivo del treno. La gestione ambientale responsabile si è focalizzata su diversi obiettivi specifici:

- efficienza energetica e riduzione delle emissioni di anidride carbonica;
- ricerca di opportunità per l'impiego di energia prodotta da fonti rinnovabili;
- razionalizzazione e minimizzazione dell'utilizzo delle risorse naturali e dell'uso del territorio;
- rispetto di tutte le matrici ambientali, sia nell'esercizio ferroviario sia nella realizzazione delle infrastrutture.

L'impegno del Gruppo nella riduzione dell'impatto ambientale è molto forte ed è strettamente connesso all'impiego di materie prime nei processi produttivi. In particolare viene praticato il riutilizzo dei materiali di risulta in modo da risparmiare sulle materie prime non rinnovabili e da ridurre le emissioni di CO2 e i consumi energetici connessi ai cicli produttivi e di estrazione di tali materie prime.

Inoltre, i consumi totali di energia sono costantemente tenuti sotto controllo. Grazie all'impiego di mezzi sempre più efficienti, i consumi specifici, intesi come energia per unità di traffico, relativi all'attività di trasporto restano invariati pur in presenza di un aumento dei servizi offerti.

Questo risultato è stato reso possibile seguendo un articolato programma di sostenibilità che ha coinvolto tutti i settori di attività.

Un progetto importante in questo senso è la guida efficiente, ovvero la progettazione e lo sviluppo di uno strumento in grado di supportare i macchinisti senza penalizzare i tempi di percorrenza, tramite questo strumento sarebbe possibile minimizzare le accelerazioni e le frenate tra due fermate permettendo sia la riduzione dei consumi energetici, sia una minore usura del sistema frenante.

Una grande attenzione del Gruppo è rivolta anche al contenimento dei consumi idrici e allo sviluppo di tecniche per l'ottimizzazione del trattamento delle acque reflue. Sono stati effettuati interventi sugli impianti per migliorare la depurazione e, grazie al recupero delle acque mediante sistemi chiusi, per conseguire un risparmio in termini di quantità di acqua prelevata dalle reti idriche e dalle falde acquifere.

Per quanto riguarda le emissioni atmosferiche, in linea di principio l'aumento dei consumi energetici per trazione dovuto al maggior traffico ferroviario ha come conseguenza un incremento delle emissioni stesse. Tale incremento diventa, però, poco rilevante se si verificano le prospettive di tendenza alla sostituzione di altre tipologie di trasporto con il trasporto ferroviario. Come visto in precedenza, si può osservare che per quanto riguarda le tratte

coperte dall'Alta Velocità il treno ha superato l'aereo e la strada come percentuale di viaggi. Per quanto riguarda il trasporto delle merci, progetti come l'Autostrada viaggiante, ovvero il carico di camion su speciali carri ferroviari, permettono di evitare grandi emissioni di CO₂ e di migliorare nel complesso la concentrazione di inquinanti atmosferici.

L'attenzione del Gruppo si rivolge, inoltre, all'utilizzo di fonti energetiche alternative come i pannelli fotovoltaici collocati sui propri siti, contribuendo così ad abbassare l'emissione di gas serra e ad utilizzare energia pulita per usi diversi da quelli tradizionali.

Relativamente all'attuazione del protocollo di Kyoto, il Gruppo si sta muovendo in diverse direzioni:

- possibile incremento dell'utilizzo del "gasolio emulsionato" anche per l'alimentazione delle centrali termiche presso gli impianti, oltre che come combustibile ad uso trazione con benefici ambientali in termini di riduzione di emissioni di azoto;
- progressiva conversione a metano delle centrali termiche ad uso civile ed industriale che servono i nodi logistici e tecnici a servizio della rete;
- avanzamento del programma di elettrificazione della rete ferroviaria italiana;
- riforestazione, durante le fasi di realizzazione delle linee ad Alta Velocità, delle aree interessate per creare un polmone verde che favorisce il processo di assorbimento della CO₂ emessa.

Nell'ambito del processo di gestione dei rifiuti, i crescenti investimenti effettuati in infrastrutture hanno provocato un aumento

della produzione complessiva dei rifiuti. È però necessario ricordare che a questo processo si contrappone una riduzione dei rifiuti pericolosi e che il 65% dei rifiuti prodotti è avviato a processi di recupero.

Infine rimane da analizzare la problematica del rumore. Negli ultimi anni questo problema ha assunto rilevanza sempre maggiore con:

- l'ampliamento dell'infrastruttura;
- l'aumento della velocità media dei treni;
- la progressiva urbanizzazione delle zone limitrofe all'infrastruttura stessa.

La mitigazione degli impatti acustici è continuamente sottoposta a intervento tramite programmi di risanamento acustico delle linee esistenti e tramite valutazione di altre tipologie di intervento che potrebbero venire poste in essere.

3.5 Rapporti con i clienti

Nel corso del 2008 è continuato l'impegno della Società Trenitalia nella realizzazione di iniziative volte alla maggiore soddisfazione della clientela.

Per quanto riguarda l'offerta dei servizi, nel 2008, si è osservato un forte incremento del mercato con l'attivazione delle linee ad Alta Velocità che hanno immediatamente riscontrato risposte positive da parte dei clienti. Inoltre, è stato creato un nuovo network di relazioni Eurostar Fast per collegare alcune tra le principali località

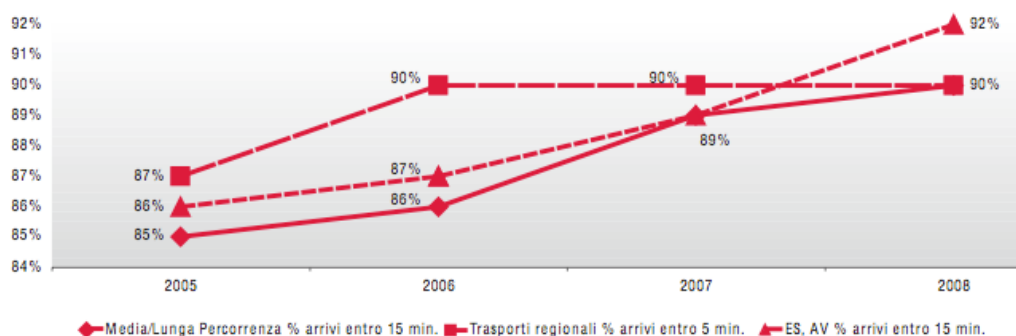
italiane e altre migliorie sono state apportate a tutta la gamma di treni e di servizi offerti.

Nell'ambito del trasporto regionale si è registrato un incremento complessivo dell'offerta dei treni km pari circa all'1% rispetto al 2007 e sono stati rinnovati i contratti di servizio con le Regioni a statuto ordinario scaduti il 31 dicembre 2007. I corrispettivi per i servizi offerti sono stati fissati da Trenitalia per la prima volta secondo una logica di "catalogo del servizio", evidenziando in questo modo come nei contratti precedenti fossero stati fissati stanziamenti insufficienti per una congrua remunerazione dei fattori della produzione, tra cui il capitale investito autonomamente da Trenitalia per il rinnovo del materiale rotabile. Tale insufficienza di stanziamenti finanziari ha determinato una moratoria protrattasi per l'intero 2008.

Infine, relativamente al settore Cargo, sono state poste in essere importanti attività rivolte alla sua riorganizzazione ed alla selezione dei suoi mercati di riferimento.

Non bisogna dimenticare che uno degli elementi principali che determinano la soddisfazione del cliente è la puntualità nell'arrivo dei treni. A tal proposito osserviamo tramite un semplice grafico i miglioramenti apportati sotto questo punto di vista dal 2005 al 2008.

Grafico 8. Puntualità Treni Passeggeri



Fonte: Bilancio consolidato FS (2008)

I complessivi progressi ottenuti nel corso dell'esercizio sono stati permessi da una continua attività di monitoraggio sulla soddisfazione del cliente che ha anche permesso di verificare l'efficacia dei provvedimenti posti in essere.

3.6 Quadro macroeconomico

Volendo inserire la situazione di FS in un quadro macroeconomico, l'elemento che deve essere preso immediatamente in considerazione è la crisi del mercato del credito, delle banche e dei mercati finanziari che ha determinato nel 2008 un simultaneo arresto delle aspettative di crescita dell'economia mondiale dando avvio ad una fase di recessione.

Le Banche Centrali, nel corso del 2008, hanno intensificato l'attività di sostegno al sistema finanziario con il fine di scongiurare il rischio di crisi di liquidità. I governi dei maggiori paesi industrializzati e dei paesi emergenti sono intervenuti con

approvazioni di piani di nazionalizzazione del rischio del credito per evitare il fallimento dei maggiori istituti finanziari.

Gli “effetti ricchezza” negativi generati da questo clima di tensione si riassumono nel calo dei prezzi degli immobili e in un peggioramento delle condizioni del mercato del lavoro. Tutto questo ha condotto ad una crisi di sfiducia da parte delle famiglie e delle imprese che ha generato una forte contrazione dei consumi e degli investimenti.

In Italia tutti gli indicatori hanno evidenziato un generale peggioramento dell’attività economica che, ovviamente, si è ripercosso anche sul settore ferroviario.

3.6.1 Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale

Gli effetti depressivi della crisi economica sulla domanda di mobilità complessiva hanno comportato un calo dei volumi sia nel traffico passeggeri che nel traffico merci.

Nell’ambito del settore merci i dati riportano flessioni in tutte le modalità di trasporto a causa della contrazione degli scambi commerciali. Il trasporto aereo ha visto una diminuzione del 10% rispettivamente alle tonnellate movimentate, il traffico autostradale ha assistito a una diminuzione dell’1,8% in termini di veicoli km pesanti e dell’8,8% per quanto riguarda l’immatricolazione di veicoli commerciali, infine anche il settore marittimo si è trovato ad affrontare non poche difficoltà.

Nel settore passeggeri ci sono stati risultati differenti a seconda della modalità di trasporto in esame. La modalità aerea ha

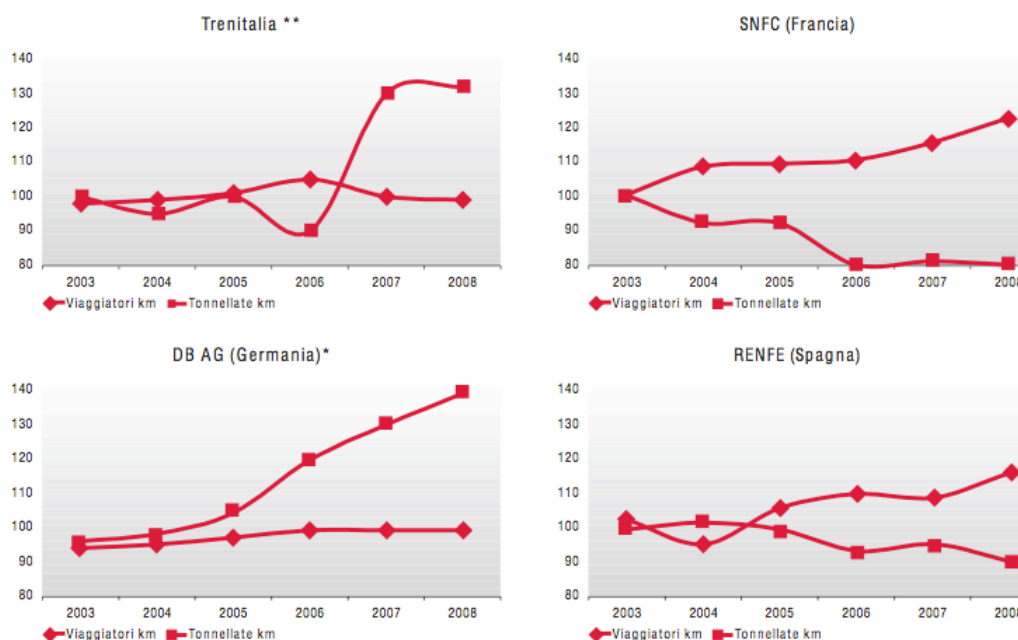
riscontrato un calo complessivo dell'1,8% in termini di passeggeri trasportati con una flessione più incidente nel campo specifico dei viaggi con destinazione nazionale. Il trasporto stradale ha trovato notevoli difficoltà legate sia all'incremento del prezzo del carburante, sia all'avvento della crisi economica. L'unico settore che ha realizzato tassi di crescita di circa il 4% in termini di viaggiatori trasportati è stato il trasporto marittimo.

Nello specifico del trasporto ferroviario osserviamo: per il settore passeggeri vi è stato un incremento della domanda dei servizi dovuto soprattutto all'introduzione delle linee Frecciarossa che, come visto in precedenza, hanno permesso il superamento, a livello di percentuali di viaggi, del trasporto ferroviario rispetto a quello aereo. Per quanto riguarda il settore merci i risultati conseguiti hanno mostrato segnali differenti nel corso dell'anno: ad un andamento positivo nel primo semestre è seguita, in concomitanza con la crisi, una forte contrazione dei volumi trasportati nel secondo semestre. Ciononostante, complessivamente, il Gruppo ha visto un leggero aumento rispetto ai risultati dell'anno precedente con un volume di oltre 28 miliardi di unità di traffico. I risultati ottenuti riflettono la strategia di specializzazione e di sviluppo internazionale lungo gli assi, i valichi e le principali direttrici europee.

3.6.2 Scenario europeo

Vengono ora riportati alcuni grafici chiarificatori dell'evoluzione del traffico viaggiatori e merci nelle principali imprese ferroviarie europee:

Grafico 9. Evoluzione del traffico viaggiatori e merci nelle principali imprese ferroviarie europee (n.i. 2001=100)



Fonte: Bilancio consolidato FS (2008)

3.7 Fattori di rischio

3.7.1 Gestione finanziaria

Gli strumenti finanziari del Gruppo FS, diversi dai derivati, comprendono mutui e prestiti obbligazionari e sono utilizzati per reperire le risorse necessarie agli investimenti ed allo sviluppo del Gruppo stesso.

Nel corso del 2008 il Gruppo ha posto in essere due operazioni (entrambe a luglio) per la provvista di mezzi finanziari:

- un prestito obbligazionario per 600 milioni di euro volto a coprire gli investimenti in materiale rotabile di Trenitalia Spa.
- un contratto di prestito per un importo massimo di 800 milioni di euro con l'utilizzo progressivo del credito attraverso erogazioni su base mensile fino a febbraio 2009. Le somme rivenienti da tale finanziamento sono state utilizzate da FS per la concessione di prestiti intercompany rispetto a RFI Spa e TAV Spa.

Inoltre la Capogruppo ha dato seguito all'attività di supporto e consulenza iniziata nel corso del 2007 a favore di alcune società controllate nell'ambito dell'attività di negoziazione e strutturazione di operazioni finanziarie.

Per quanto riguarda la gestione dei rischi finanziari, FS ha avviato, nel corso del 2006, i servizi di financial risk management per la controllata Trenitalia Spa. L'obiettivo della strategia consiste nella predeterminazione di una significativa parte degli oneri finanziari prospettici, in coerenza con l'orizzonte temporale espresso dalla struttura del portafoglio di debito, il quale a sua volta deve essere correlato con la struttura e la composizione degli asset e dei futuri cash flow. A tale scopo è stato previsto l'utilizzo di strumenti derivati tradizionali e di tipo strutturato.

3.7.2 Rischi di mercato

Per quanto riguarda il settore trasporto passeggeri, in cui il Gruppo svolge la sua attività preponderante sul mercato, con l'introduzione

delle linee ad Alta Velocità è sorta un'elevata competizione modale con gli altri operatori in grado di fornire servizi alternativi, ad esempio tramite il trasporto aereo e auto. Fattore critico per il successo del sistema ferroviario è la qualità del servizio offerto, a tal proposito FS ha portato avanti una serie di operazioni volte a rispondere sempre meglio alle esigenze dei clienti.

Un'attenzione particolare deve essere dedicata al settore trasporto regionale, dove i nuovi contratti pluriennali di servizio con le Regioni consentono di programmare la produzione e gli eventuali investimenti in nuovo materiale rotabile. In questo contesto, un intervento finanziario da parte del committente può migliorare l'offerta laddove sono oggi presenti le maggiori criticità per il sovraffollamento dei treni mettendo a disposizione le risorse necessarie per un massiccio piano di rinnovamento del materiale rotabile.

Nel settore Cargo, invece, in rischi di mercato sono particolarmente evidenti in quanto, oltre ad un'esigenza di ristrutturazione dell'organizzazione si sta palesando una severa contrazione del mercato. I maggiori problemi del settore si trovano nella rigidità dell'utilizzo delle risorse umane, che rende difficile la competizione con le modalità di trasporto alternative, e i costi di produzione influenzabili da fattori difficilmente controllabili, come ad esempio i costi dell'energia per trazione.

3.7.3 Rischi operativi

Uno dei principali rischi operativi in cui incorre il settore ferroviario risiede nella criticità derivante dalla mancata

rispondenza tra le specifiche funzionali richieste al costruttore di materiale rotabile e le effettive caratteristiche del suddetto materiale una volta consegnato. Tutto ciò porta, evidentemente, a notevoli disservizi che creano difficoltà operative. Per risolvere questo problema sono state seguite principalmente due vie:

- intraprendere azioni severe nei confronti dei fornitori;
- coinvolgere gli stessi fornitori nella messa in esercizio del materiale rotabile per lunghi periodi di prova senza la presa in consegna del rotabile stesso.

Un altro elemento di rischio operativo è connesso ai rapporti che intercorrono tra FS e Pubblica Amministrazione. L'assunzione di impegni pluriennali nei confronti di terzi fornitori rende necessario che lo Stato assicuri la sincronia finanziaria tra lo stanziamento e l'erogazione dei contributi necessari per il pagamento degli investimenti.

Infine, come per tutti gli altri settori, esistono rischi tipici legati all'esercizio dell'attività di impresa che possono essere collegati al personale, all'ambiente, al reperimento delle risorse necessarie per finanziare gli investimenti, per la loro progettazione e realizzazione.

3.8 Investimenti

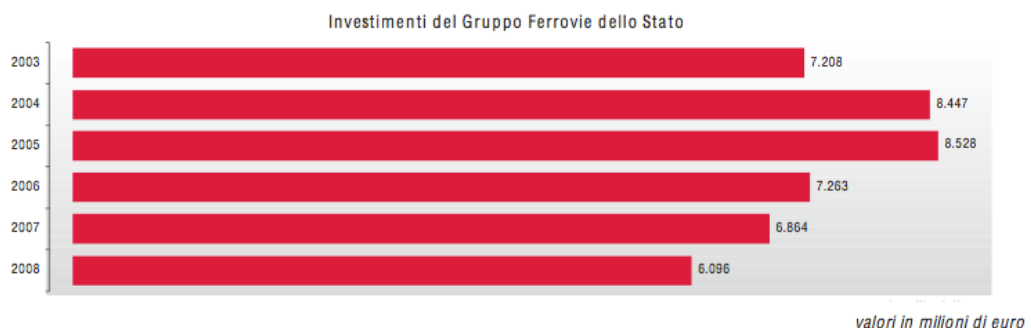
Gli investimenti realizzati nel corso del 2008 risultano pari a 6.096 milioni di euro e mostrano una flessione dell'11,2% rispetto al volume di contabilizzazioni realizzato nel 2007. Il livello di spesa è stato, inoltre, inferiore rispetto alle previsioni di budget (-29%).

Tale ammontare corrisponde al totale degli investimenti tecnici del periodo iscritti nei bilanci delle società del Gruppo (compresa la Holding), al lordo dei contributi in conto impianti ricevuti, così rettificato:

- sono esclusi gli anticipi erogati a fronte delle opere da realizzare;
- sono compresi:
 - 1) gli anticipi recuperati in quanto corrispondenti ad opere ormai realizzate;
 - 2) le rettifiche per adeguamento delle modalità di rilevazione contabile del leasing al principio internazionale IAS 17 (iscrizione dei beni acquisiti dal Gruppo in leasing fra le immobilizzazioni dello stato patrimoniale);
 - 3) altre rettifiche di consolidamento.

Il seguente grafico illustra gli andamenti delle cifre utilizzate per investimenti nel periodo compreso tra il 2003 ed il 2008.

Grafico 10. Investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato



Fonte: Bilancio consolidato FS (2008)

Gli investimenti effettuati nell'infrastruttura risultano complessivamente pari a 5.073 milioni di euro suddivisi tra RFI (3.456 milioni di euro) e TAV Spa (1.617 milioni di euro).

Nello specifico RFI ha destinato:

- il 59% della spesa al mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ed alle tecnologie;
- il 41% della spesa alla realizzazione di opere relative ai grandi progetti di sviluppo infrastrutturale.

La tabella seguente indica i volumi delle attivazioni 2008 distinti per tipologia di opera e confrontati con gli analoghi valori dei due anni precedenti.

Tabella 5. Volumi delle attivazioni 2008

		2006	2007	2008
RETE AV/AC				
Nuove linee	km	108	12	202
RETE CONVENZIONALE				
Nuove infrastrutture	km	115	138	80
Nuove linee	km	42	51	13
Raddoppi	km	67	87	67
Varianti	km	6	-	-
Ammodernamento linee	km	644	804	502
Elettrificazioni	km	33	20	-
Blocchi	km	611	784	502
Tecnologie di sicurezza	km	4.082	4.966	2.690
SCMT	km	2.751	1.939	965
SSC	km	1.168	2.394	1.416
SCC/CTC	km	163	633	309
Apparati di stazione	n.	34	50	43
ACEI	n.	24	39	33
ACS	n.	3	-	-
ACC	n.	7	11	10
Soppressione passaggi a livello	n.	94	128	98
Automazione passaggi a livello	n.	14	16	11

Fonte: Bilancio consolidato FS (2008)

3.9 Attività di ricerca e sviluppo

Il volume di spesa del Gruppo in attività di ricerca e sviluppo è stato, nel 2008, pari a 30 milioni di euro, di cui 29 diretti a RFI e 1 a Trenitalia.

La tabella seguente indica come l'ammontare della spesa è stato ripartito tra le principali aree di investimento:

Tabella 6. Ripartizione tra aree di investimento

Ricerca e sviluppo	2006			2007			2008			D 2008 vs 2007		
	RFI	Trenitalia	Tot	RFI	Trenitalia	Tot	RFI	Trenitalia	Tot	RFI	Trenitalia	Tot
Tecnologie per la sicurezza	85,7	2,7	88,4	41,3	1,7	43,0	17,2	0,2	17,4	(24,1)	(1,5)	(25,6)
Diagnostica innovativa	44,2	0,4	44,6	21,0	0,3	21,3	10,1	0,5	10,6	(10,9)	0,2	(10,7)
Studi e sperimentazioni di nuovi componenti e sistemi	3,8	0,1	3,9	2,1	0,1	2,2	1,6	0,1	1,7	(0,5)	0,0	(0,5)
Eco-compatibilità ambientale	-	1,0	1,0	-	0,8	0,8	-	0,2	0,2	0,0	(0,6)	(0,6)
Altro	-	1,0	1,0	-	-	-	-	0,10	0,10	0,0	0,1	0,1
TOTALE	133,7	5,2	138,9	64,4	2,9	67,3	28,9	1,1	30,0	(35,5)	(1,8)	(37,3)

valori in milioni di euro

Fonte: Bilancio consolidato FS (2008)

3.10 Evoluzione prevedibile della gestione del Gruppo dopo il 2008

In continuità con i risultati ottenuti nel 2007, il percorso attuato nel 2008 conferma un pieno allineamento con gli obiettivi strategici e gestionali definiti nel Piano d'Impresa 2007-2011.

L'andamento economico, patrimoniale e finanziario di fine periodo è risultato addirittura migliore delle attese, anticipando (come detto in precedenza) di un anno il ritorno del Gruppo ad un risultato netto consolidato positivo.

L'attuazione del Piano d'Impresa e del percorso ad esso connesso risulta quindi a buon punto in quanto il Gruppo è riuscito a raccogliere gli elementi necessari per il raggiungimento degli obiettivi prefissati. Tra questi ricordiamo:

- riassetto organizzativo societario e ristrutturazione industriale del business;
- sviluppo di business con maggiore ritorno economico e conseguente razionalizzazione complessiva dei servizi offerti;
- recupero della dinamica tariffaria;
- recupero di redditività e produttività attraverso una continua attività di contenimento dei costi di gestione;
- nuova impostazione dei contratti verso la Pubblica Amministrazione con la definizione di chiari rapporti di prestazione tra le parti basati su profili pluriennali di contrattazione;

- consuntivazione dei primi risultati di miglioramento della qualità del servizio;
- puntuale mantenimento degli impegni altamente sfidanti sul fronte degli investimenti, riferendosi nello specifico alla realizzazione della rete infrastrutturale Alta Velocità.

Sul fronte dell'avviato percorso di recupero della redditività del Gruppo, sono ancora persistenti alcuni aspetti critici dovuti al generale scenario di crisi e alla conseguente scarsità di risorse finanziarie pubbliche.

In particolare per Trenitalia sono oggetto di particolare attenzione problemi relativi a:

- esigenza di ricapitalizzazione della società;
- necessità di reperire finanziamenti atti a sostenere gli investimenti in nuovo materiale rotabile del trasporto regionale.

Per RFI Spa, invece, il problema principale è rappresentato dal rilevante taglio nelle risorse pubbliche rispetto all'anno 2008, sia per la gestione ordinaria che per gli investimenti.

La problematica della scarsità delle risorse finanziarie pubbliche necessarie per il proseguimento del piano di investimenti del Gestore della rete ferroviaria così come contrattato nel Contratto di Programma 2007-2011 con lo Stato, nonché per il finanziamento dei servizi di infrastruttura che lo stesso Gestore presta allo Stato, è ancora un nodo centrale e condiziona fortemente l'evoluzione del Gruppo nel suo complesso.

Per quanto riguarda il finanziamento del progetto Alta Velocità, i fondi che non potranno essere rinvenuti tramite l'apporto statale verranno procurati facendo ricorso al mercato per consentire il

compimento di tutte le operazioni necessarie per portare a termine il progetto.

In conclusione, nel corso dell'anno dovranno essere massimizzati gli sforzi volti ad ottenere maggiori risorse possibili dallo Stato sia per la gestione corrente, sia per l'attività di investimento.

Allo stesso tempo vi è una necessità di portare avanti sul fronte interno il cammino intrapreso verso il recupero di produttività e di efficienza.

Il tutto volto al raggiungimento degli obiettivi previsti per il 2009 dal Piano d'Impresa di Gruppo.

BIBLIOGRAFIA:

ANSELMINI L. (1997), I servizi pubblici di interesse nazionale in un contesto competitivo, *Azienda pubblica*.

ARRIGO U. (2000), *Il trasporto ferroviario: la convergenza europea nel settore pubblico*.

BACCARINI C. (1995), *Qualità ed aziende di pubblici servizi: la carta dell'utente*, CEDAM, Padova.

BECCARELLO M. (2000), *Il trasporto ferroviario: la convergenza europea nel settore pubblico*.

BILANCIO CONSOLIDATO FS (2008).

BOITANI A. (2002), Liberalizzazione e regolazione dei servizi ferroviari, *Economia pubblica*.

BUSTI S. (2003), Profili innovativi nella disciplina comunitaria del trasporto ferroviario, *Diritto dei trasporti*.

CASSETTI F. (2003), Concorrenza e competitività nelle ferrovie alla luce della recente normativa, *Amministrazione ferroviaria*.

CASSESE S. (1996), La trasformazione dei servizi pubblici in Italia, *Economia pubblica*.

CELLI E. (2006), *La liberalizzazione del trasporto ferroviario*.

CESARINI A. (2005), *Ferrovie e mercato: la normativa comunitaria del trasporto ferroviario*.

CESARINI A. (2006), I ministri dei Trasporti trovano l'accordo: UE, il percorso del "terzo pacchetto ferroviario", *Fermerci*.

D'ANNA R. (1990), *I problemi della direzione strategica delle imprese di pubblici servizi*, Giappichelli editore, Torino.

DENTATO A. (2003), Liberalizzazione del trasporto internazionale per la ferrovia, *Amministrazione ferroviaria*.

Elaborazioni dati EUROSTAT.

GIURICIN A. (2007), *Trasporto ferroviario*.

GRONROOS (1994), *Management e Marketing dei servizi*, ISEDI.

GUGLIELMI G. (2006), I ministri dei Trasporti trovano l'accordo: UE, il percorso del "terzo pacchetto ferroviario", *Fermerci*.

LIBERATI D. (2005), Il trasporto come servizio di interesse economico generale, *Amministrazione ferroviaria*.

MAGGI S. (2005), *Storia dei trasporti in Italia*.

MASTRANDREA G. (2004), Trasporti e globalizzazione: materiali per una ricerca, *Il sistema dei trasporti tra organizzazione e mercato*.

MELE R. (1993), *Strategie e politiche di marketing nelle imprese di pubblici servizi*, CEDAM, Padova.

NEWBERY L. (2003), Il servizio ferroviario nell'esperienza britannica e internazionale.

PETTINARI L. (2006), *La liberalizzazione del trasporto ferroviario*.

PIAZZA R. (2006), *La liberalizzazione del trasporto ferroviario*.

PICCIANO I. (2004), *I confini interpretativi della dottrina dell'essential facility e sua applicazione al mercato del trasporto ferroviario in Italia: problemi e limiti*, in *Diritto commerciale degli scambi internazionali*.

RIMARKO (1988), *Il mercato potenziale delle attività culturali, hobby, evasione ecc.*

SALTARI L. (2002), Gli obblighi di servizio pubblico nel trasporto ferroviario, *Rivista della Giurisprudenza Trasportistica*.

STEFANI G. (1983), L'elasticità della domanda di trasporto urbano. *L'impresa pubblica - Municipalizzazione*.

VIOTTO A. (2008), La liberalizzazione del trasporto ferroviario.

SITOGRAFIA:

www.ferroviedellostato.it