



UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI PADOVA
DIPARTIMENTO DI SCIENZE ECONOMICHE ED AZIENDALI
"M.FANNO"

CORSO DI LAUREA IN ECONOMIA

PROVA FINALE

**"LA LIBERALIZZAZIONE DEL SETTORE FERROVIARIO:
FERROVIE DELLO STATO E L'EFFETTO ITALO"**

RELATORE:

CH.MO PROF. LUCIANO GIOVANNI GRECO

LAUREANDO: DANIELE MAESTRUTTI

MATRICOLA N. 1113066

ANNO ACCADEMICO 2017 – 2018

SOMMARIO

Introduzione

Capitolo 1 – Il monopolio nel mercato

1.1.Introduzione

1.2.Il monopolio come imperfezione del mercato

1.3.Le cause del potere di mercato

1.4.Il monopolio naturale

1.5.Il monopolio statale

1.6.Conclusione

Capitolo 2 – Il processo di liberalizzazione

2.1.Introduzione

2.2.Il processo di liberalizzazione: l'intenzione dell'Europa

2.3.La direttiva comunitaria: il primo pacchetto di liberalizzazione

2.4.Il secondo pacchetto di liberalizzazione

2.5.Il terzo pacchetto

2.6.Ricezione delle direttive comunitarie da parte dello Stato italiano

2.7.Cosa dovrebbe essere fatto

2.8.Evoluzione del settore: il quarto pacchetto di liberalizzazione

2.9.Conclusione

Capitolo 3 – La situazione del trasporto ferroviario in Italia

3.1.Introduzione

3.2.Cenni storici sul gruppo FS

3.3.Quadro generale al 2012

3.4.Italo: primo competitor sull'alta velocità in Europa

3.5.Concorrenza sull'alta velocità: 2012-2017

3.6.Focus sulla concorrenza

3.7.Trenitalia guarda al futuro: piano industriale 2017-2026

3.8.Il futuro di Italo

3.9.Il settore unico europeo

3.10. Conclusione

Sitografia

Bibliografia

INTRODUZIONE

Il presente lavoro si prefissa lo scopo di esaminare il processo di liberalizzazione che ha condotto un settore altamente strategico, come quello delle infrastrutture e dei trasporti ferroviari, da un sistema economico fortemente statalizzato ad uno aperto alla libera concorrenza nazionale ed internazionale. L'oggetto è stato scelto in quanto risulta essere uno degli aspetti economici più rilevanti a livello continentale: capisaldi della politica economica della Comunità europea sin dalla sua fondazione, ripresi anche nei punti essenziali del Trattato fondativo dell'Unione Europea, i processi di liberalizzazione di settori nazionali dominati da un forte monopolista, talvolta statale, e la difesa della libera concorrenza sono politiche economiche intraprese alla ricerca di una maggiore efficienza con il fine di tutelare possibili imprese concorrenti e semplici cittadini europei. La liberalizzazione di un settore, nello specifico quello del servizio ferroviario, ha come principali finalità la riduzione del potere di mercato in mano ai monopolisti nazionali e la creazione di una rete sovranazionale con l'obiettivo di dare un nuovo impulso ad un settore considerato stagnante; in questa ottica, i benefici di imprese e cittadini privati di tutta Europa consistono nella riduzione dei prezzi e il miglioramento del servizio, risultato dell'aumento della concorrenza, e nella possibilità di usufruire di una rete unica europea efficiente per muoversi anche su lunghe distanze.

Nel decorso dei paragrafi, l'analisi prende in considerazione necessariamente sia dati normativi, quali direttive comunitarie e conseguenti applicazioni da parte degli Stati membri, che quantitativi, quali bilanci e piani industriali delle due società in esame, Trenitalia Spa e Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori. Questa, inoltre, si suddivide in tre capitoli muovendosi dal generale al particolare, nonché da una chiara evoluzione cronologica.

Nello specifico, il primo capitolo si occupa di introdurre dal punto di vista prettamente economico la definizione di monopolio, definendone l'oggetto e illustrandone le caratteristiche, e le ragioni che portano lo Stato ad intervenire in modo più o meno invasivo nel libero mercato.

Il secondo capitolo analizza nello specifico l'evoluzione normativa costituente il processo di liberalizzazione che il settore dei servizi di trasporto ferroviario sta vivendo dai primi anni Novanta: si considerano, dunque, le principali direttive comunitarie emanate dal 1991 al 2013 che hanno reso il mercato concorrenziale a livello europeo e le conseguenti applicazioni da parte del nostro Paese, soffermandosi anche su taluni aspetti che ne hanno ostacolato l'avanzamento.

Infine, il terzo capitolo descrive la particolare e delicata situazione italiana, nella quale primeggia un forte ex-monopolista come il gruppo Ferrovie dello Stato che ha subito vari scorpori e modifiche organizzative a seguito delle linee guida europee e del processo di

liberalizzazione del settore, ora costretta a fronteggiare l'avvento di nuovi competitor come Italo - NTV, prima impresa concorrente sul mercato dell'alta velocità a livello continentale e recentemente acquistata da un fondo statunitense che ne prevede un'ulteriore crescita. Il terzo capitolo, inoltre, pone l'attenzione al futuro delle due società prese in esame tramite le iniziative economiche già intraprese e i piani industriali futuri, i quali esplicitano interventi e obiettivi strategici anche a lungo termine e su scala continentale, come effetto dell'apertura del settore ferroviario unico europeo.

In conclusione, al termine di questo studio si potrà evincere il generale consolidamento del mercato domestico del settore ferroviario AV in seguito alla sua graduale apertura a iniziative economiche private, l'ottimo stato economico e finanziario delle due società considerate e le opportunità future dettate dalla liberalizzazione del settore e dalla creazione di una rete unica europea.

CAPITOLO PRIMO – IL MONOPOLIO NEL MERCATO

1.1.INTRODUZIONE

In questo primo capitolo verrà introdotta la definizione di monopolio di mercato, la quale può essere dettata da diverse ragioni e presentare varie caratteristiche.

Il percorso inizia da una rappresentanza grafica della situazione, dalla quale si nota l'imperfezione del mercato preso in esame, e prosegue con un'analisi più approfondita dei casi in cui il monopolio sia una condizione necessaria dettata dalla stessa natura del settore economico.

A questo punto, si analizzano le cause di intervento e regolamentazione a disposizione dello Stato, focalizzandosi sulla logica della creazione di un monopolio statale ai fini di mantenere sotto controllo pubblico alcuni aspetti dell'economia di interesse generale.

1.2.IL MONOPOLIO COME IMPERFEZIONE DEL MERCATO

“Il monopolio è una forma di mercato caratterizzata dall’accentramento dell’offerta o della domanda nelle mani di un solo venditore o di un solo compratore (m. unilaterale) o di entrambi (m. bilaterale) e di conseguente chiusura del mercato stesso.”

Dalla sopracitata definizione dell'enciclopedia online Treccani.it si evince come il monopolio sia una chiara imperfezione del mercato, in quanto viene violata la prima ipotesi di concorrenza perfetta che ne causa l'inefficienza, essendo il numero di soggetti economici limitato per ragioni che possono essere tecnologiche, economiche e/o giuridiche.

Se il numero di soggetti economici presenti sul mercato diminuisce, il potere di mercato di tali soggetti aumenta, in quanto dipende dalla quota di mercato dell'impresa, ossia dalla porzione della domanda di mercato soddisfatta da essa. La ragione dell'inefficienza (potenziale) dipende infatti dal comportamento strategico delle imprese: in un settore caratterizzato da una (monopolio) o poche imprese (oligopolio), l'impresa che detiene una quota rilevante del mercato può influenzare con le proprie scelte sia la quantità presente sul mercato che il prezzo con il quale questa viene offerta, pertanto utilizza questo potere con il solo fine di massimizzare il proprio profitto a discapito del benessere economico del cliente. Di conseguenza, questi soggetti monopolistici vengono definiti price makers, in quanto loro stessi sono in grado di influenzare o stabilire il prezzo di vendita, mentre i soggetti economici in condizioni di

concorrenza perfetta sono denominati price takers, in quanto il prezzo del bene viene individuato esclusivamente dall'incontro tra domanda e offerta.

L'equilibrio monopolistico è rappresentato dal seguente diagramma cartesiano:

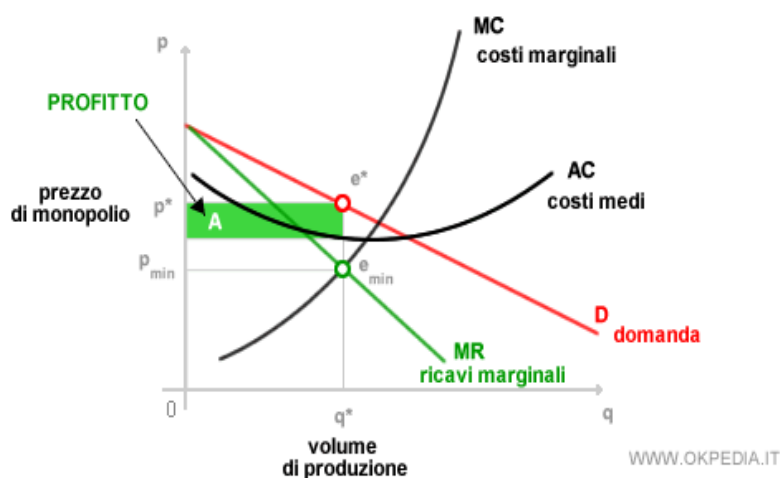


Grafico 1 – Situazione di monopolio

La condizione di equilibrio in una situazione di monopolio e/o oligopolio si ha nel punto di incontro tra i costi marginali (MC) e i ricavi marginali (MR), ossia quando il monopolista massimizza il profitto sfruttando il suo potere di mercato nei confronti degli altri soggetti economici. La condizione di massimizzazione del profitto è per l'appunto l'uguaglianza $MR=MC$.

Detto che l'impresa monopolistica massimizza il profitto nell'intersezione $e(\min)$ tra il costo marginale (MC) e il ricavo marginale (MR), tale punto determina il volume di produzione q^* del bene da parte dell'impresa monopolistica ed è evidente come questa sia una decisione arbitraria che non considera minimamente la domanda da parte del mercato, bensì si basa esclusivamente su costi e ricavi marginali dell'azienda medesima.

A fronte della produzione q^* la domanda di mercato, che per definizione determina quanto il mercato sia disposto a pagare per una certa quantità, individua il prezzo di monopolio p^* , il quale è superiore al prezzo di mercato eventualmente individuato.

Data la curva dei costi medi di produzione (AC) l'impresa monopolistica ottiene un profitto pari all'area verde A nel grafico, ossia la differenza tra il prezzo a cui il bene viene offerto al mercato (prezzo di monopolio) e il costo medio necessario per produrlo, per la quantità effettivamente prodotta.

In conclusione, il monopolista ha una certa arbitrarietà nelle decisioni della quantità di produzione e del prezzo di vendita, ad esempio per massimizzare il profitto il monopolista può ridurre la produzione del bene per aumentarne il prezzo di vendita e, in tal modo, ottenere un extra-profitto (rendita del monopolista) pari alla differenza tra il prezzo di vendita (p) e il

costo medio (AC) di produzione.

1.3.LE CAUSE DEL POTERE DI MERCATO

Come si è precedentemente detto, il monopolio è un'inefficienza del mercato in quanto non viene rispettata la condizione necessaria di concorrenza perfetta, ipotesi del Primo teorema dell'economia del benessere. La limitazione del numero di operatori economici, e quindi l'accentramento del potere di mercato, può essere causata da barriere che rendono l'ingresso di nuovi competitor nel settore complicato dal punto di vista legislativo o troppo oneroso.

Si possono individuare due diversi tipi di barriere all'ingresso:

- le barriere non-tecnologiche come limitazioni legali della concorrenza, alti standard quantitativi e/o qualitativi, accordi tra gli stessi operatori che limitano la concorrenza (cartelli) oppure un particolare assetto dei diritti di accesso alle risorse; queste, comunque, possono essere corrette attraverso politiche antitrust, ossia di difesa e promozione della concorrenza;
- le barriere tecnologiche (naturali) come economie di scale e/o di scopo in quanto la natura stessa del settore può implicare alti costi fissi, recuperabili o no, sostenibili soltanto da configurazioni di mercato con una (monopolio naturale, di cui parleremo in seguito) o poche imprese (oligopolio); in questo caso, non potendo essere eliminate, l'intervento pubblico correttivo si basa sulla regolamentazione del comportamento degli operatori economici (riguardo prezzi, produzione o altri aspetti).

1.4. IL MONOPOLIO NATURALE

Dunque, in alcuni settori la configurazione di mercato monopolistica (o oligopolistica) non è da considerare come un fallimento del mercato, bensì una conseguenza della natura stessa del settore economico industriale, in quanto questo è sottoposto ad una barriera naturale che ne impedisce l'ingresso a nuovi competitor; in questi casi il monopolio viene definito “naturale”.

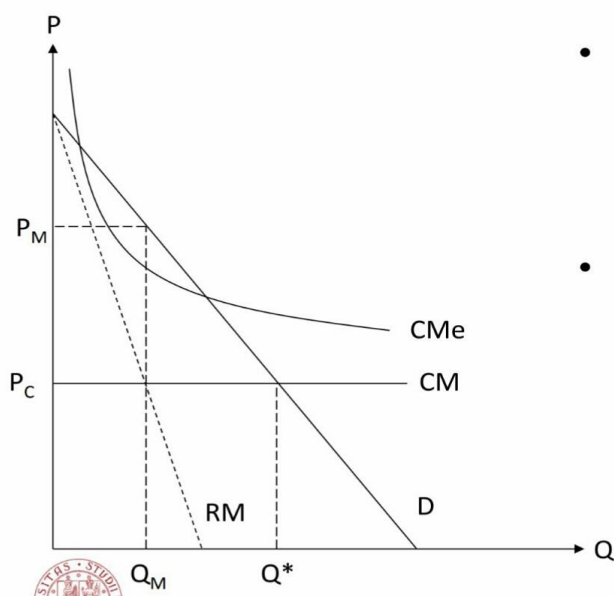
Il monopolio naturale è un regime di mercato particolarmente diffuso nel settore dell'offerta di servizi di pubblica utilità (energia, trasporti, telecomunicazioni, utenze varie, ecc.) e quelli destinati a soddisfare una domanda composta da una moltitudine di utenti. Infatti, per entrare in questi mercati, l'impresa deve disporre di impianti ad elevata capacità di produzione:: in alcuni casi, ad esempio, l'impresa deve realizzare o usufruire di un'infrastruttura nazionale

molto estesa ed onerosa da costruire e gestire (autostrade, linee ferroviarie, cavi telefonici, rete idrica, ecc.). Soltanto un'impresa di grandi dimensioni, con elevata scala di produzione, potrebbe gestire in modo ottimale, in termini esclusivamente di efficienza, questa situazione che viene definita industria a rete.

Con particolare riferimento al settore ferroviario, si assiste ad uno dei classici esempi di monopolio naturale. E' esattamente la gestione dell'infrastruttura, la rete ferroviaria, che, per la sua nazionale e periferica estensione e valore, determina una condizione di monopolio naturale che limita la possibilità di introdurre le regole del mercato libero nel settore delle in maniera diretta. In tutti i casi simili a quello appena descritto, dunque, l'utilizzo del diritto della concorrenza potrebbe essere non attrattivo da parte di eventuali concorrenti e alquanto controproducente; la new entry dovrebbe subire ingenti costi fissi iniziali destinati alla realizzazione di una rete propria, destinata esclusivamente alla propria attività commerciale.

In conclusione, piuttosto che avere più operatori che operano su diverse reti, è più efficiente assicurare ad una singola impresa il monopolio a condizione che esso sia regolato per quel che concerne i prezzi, la qualità, l'accesso alla rete delle zone più periferiche e altri aspetti di carattere pubblico.

Di seguito, un grafico mostra la situazione di monopolio naturale:



- **Caso**
 - costi fissi (K) e costo marginale costante (CM)
 - costi medi $CMe = K/Q + CM > CM$
- **Sul mercato**
 - può operare efficientemente soltanto un'impresa
 - se praticasse $p = CM$ andrebbe comunque in perdita

Grafico 2 – Situazione di monopolio naturale

L'elemento causante è la presenza di alti costi fissi K che determinano una curva dei costi medi (CMe) decrescente. Si noti come l'intersezione tra la domanda di mercato (D) e il costo

marginale (CM) individui una quantità Q , impossibile da produrre per qualsiasi impresa in quanto il prezzo di vendita P_c risulta essere inferiore al costo medio necessario per produrre tale quantità determinandone una perdita economica costante. In questo caso, solo un eventuale monopolista, esente da manovre concorrenziali, potrà produrre una quantità Q_m tale che il prezzo di monopolio (P_m) risulti essere superiore al costo medio.

1.5. IL MONOPOLIO STATALE

Come dimostrato, la forma di mercato del monopolio viene utilizzata anche dallo stesso operatore pubblico, il quale può riservare in via esclusiva ad un soggetto privato o ad un ente pubblico una particolare attività economica al fine di una più efficiente realizzazione dell'interesse generale o allo scopo di mantenere sotto l'aura pubblica alcuni settori altamente strategici: in questo caso si parla di monopolio pubblico o statale. Nella storia italiana sono stati sottoposti a monopoli il settore delle telecomunicazioni, la gestione delle ferrovie, la vendita del sale, ecc... mentre ora l'Agenzia delle dogane e dei monopoli gestisce il sistema doganale, il gioco d'azzardo e controlla la produzione, distribuzione e vendita dei tabacchi lavorati.

Questo sistema giuridico-economico viene regolato dalla Costituzione stessa negli articoli n. 41 e n. 43: il monopolio è una forma autoritativa ed eccezionale di intervento pubblico nell'economia sulla base di limiti e nel rispetto del principio dell'iniziativa economica privata (art. 41), in determinati settori economici, in particolare nella gestione di servizi pubblici essenziali, fonti di energia o situazioni di monopoli di fatto che abbiano preminente carattere di interesse generale (art. 43).

Inoltre, dal punto di vista economico-teorico, l'intervento dello Stato nell'economia è giustificato, in base ai teoremi dell'economia del benessere, da funzioni:

- allocative: lo Stato interviene con il solo fine di correggere delle caratteristiche del sistema economico in modo da garantire la maggiore efficienza dell'intero sistema;
- redistributive: correzione della distribuzione delle risorse motivata da obiettivi politici (cioè, distributivi);
- di stabilizzazione macroeconomica: correzione delle fluttuazioni delle variabili macroeconomiche, come PIL o inflazione;
- strategiche: lo Stato limita l'ingresso di competitor in settori altamente strategici sul piano economico-industriale nazionale e/o per il soddisfacimento di bisogni primari; in questa categoria rientrano l'erogazione di servizi pubblici come le utenze di gas e acqua, il monopolio statale sulla rete di telecomunicazioni o quello sulle ferrovie.

Di conseguenza, nella storia del nostro Paese si possono citare Telecom Italia, monopolista per decenni della rete telefonica, Enel, Ente Nazionale per l'Energia Elettrica, Amga, Agenzia municipalizzata Gas e Acqua dunque monopolista pubblica della rete delle utenze di gas e acqua, e così via... In questi casi una semplice politica di antitrust, a favore della concorrenza sarebbe inefficiente, poiché potrebbe causare la scomparsa del settore produttivo e/o la crescita del prezzo di mercato causando un ulteriore fallimento del mercato. In pratica, i servizi di pubblica utilità sono spesso gestiti direttamente da un'impresa pubblica oppure da un'impresa privata di grandi dimensioni che opera entro i limiti di un mercato regolamentato dallo Stato. Infatti, nonostante la presenza di una sola impresa sul mercato lo Stato è in possesso di alcuni strumenti legislativi ai fini di renderne efficace e “utile” in termini pubblici l'attività:

- l'introduzione di norme che stabiliscano alcune condizioni di servizio, quali l'applicazione di prezzi e tariffe minime, certi standard di alta qualità del servizio/prodotto e la realizzazione delle infrastrutture su tutto il territorio nazionale, anche per il collegamento delle utenze periferiche più onerose da realizzare e spesso meno profittevoli;
- un intervento diretto ai fini di portare i prezzi vicino ai costi marginali per incoraggiare il monopolista naturale ad espandere il suo output al livello che le condizioni di concorrenza avrebbero indotto;
- l'istituzione di aste pubbliche tra imprese private per l'assegnazione del diritto ad operare come monopolista in modo da garantire una logica concorrenziale indiretta e condizioni economiche meno svantaggiose per la comunità.

1.6. CONCLUSIONI

In questo primo capitolo volto alla sua conclusione si sono così descritte le principali logiche monopolistiche che possono alternativamente caratterizzare il settore economico di uno Stato: una condizione di monopolio dettata da un'imperfezione del mercato che provoca una perdita specialmente per il cliente finale oppure una situazione frutto della stessa natura dell'industria, con conseguenti logiche politiche e statali derivanti dalla sua gestione.

CAPITOLO 2 – IL PROCESSO DI LIBERALIZZAZIONE

2.1.INTRODUZIONE

Nel seguente capitolo dell'analisi ci si sofferma sugli aspetti normativi che hanno rivoluzionato gli ultimi 25 anni del settore ferroviario europeo. Infatti, dal 1991, seppur gli interventi ufficiali risultano successivi, la Comunità europea si è promessa di realizzare una rete unica a livello continentale, caratterizzata da libera concorrenza e interoperabilità delle reti nazionali, tramite l'emanazione di direttive raggruppabili in quattro pacchetti di liberalizzazione, descritti di seguito in ordine cronologico.

2.2.IL PROCESSO DI LIBERALIZZAZIONE: L'INTENZIONE DELL'EUROPA

L'Europa, intesa come Unione Europea, interviene nella regolamentazione della rete ferroviaria dei vari Stati membri sin dalla sua fondazione in quanto la politica europea sulla concorrenza rientra tra i punti essenziali e fondanti del Trattato; in particolare, la visione della libera concorrenza in Europa si articola attorno a quattro specifici settori:

- la repressione degli accordi restrittivi della concorrenza e degli abusi di posizione dominante;
- il controllo delle concentrazioni tra imprese cercando così di superare le logiche monopoliste, talvolta anche statali, specifiche di alcuni settori;
- la liberalizzazione e apertura dei settori economici a iniziative private;
- il controllo sugli aiuti di Stato ad aziende controllate o no.

Come citato precedentemente, in taluni casi i monopoli sono situazioni “naturali”, ossia determinati dalla stessa natura del settore, oppure giustificati da una missione d'interesse economico collettivo. Quest'ultimo caso è stato spiegato dalla Commissione europea con il fatto che il diritto di monopolio è controbilanciato dall'espletamento della missione riguardante il servizio pubblico. Il primo caso, invece, provoca solitamente dei prezzi di monopoli più elevati rispetto al prezzo normale di mercato o un servizio meno efficiente a causa della forma di mercato stessa, necessaria conseguenza dell'industria a rete. Così, la Commissione ha ritenuto indispensabile intervenire ai fini di correggere il fallimento di mercato nell'interesse di Stati membri e privati cittadini, individuando come obiettivi pratici il miglioramento della qualità del servizio e la riduzione del livello dei prezzi.

Questi monopoli naturali sono spesso caratterizzati, come introdotto precedentemente, da

un'industria a rete, quale la gestione dell'acqua, dei trasporti ferroviari o delle comunicazioni telefoniche, cioè un'industria caratterizzata da un'attività svolta usufruendo di una rete, rispettivamente idrica, ferroviaria e di telecomunicazioni, per giungere in maniera periferica ad una moltitudine di clienti. Il legislatore europeo si poneva così il problema di come risolvere questa gravosa situazione: essendo difficile creare una seconda infrastruttura concorrente per ragioni di investimento ed efficienza (il nuovo competitor dovrebbe sostenere ingenti costi fissi iniziali per la creazione di una seconda rete propria), si è stabilito di creare condizioni di concorrenza direttamente sull'attività commerciale svolta grazie alla rete. In pratica, l'idea consiste nel aver separato l'infrastruttura in sé sulla quale veniva svolta l'attività, la quale il più delle volte sotto la gestione di una società controllata dallo Stato, e il servizio offerto usufruendo dell'infrastruttura, da aprire alla concorrenza e ad iniziative economiche private.

2.3.LA DIRETTIVA COMUNITARIA: IL PRIMO PACCHETTO DI LIBERALIZZAZIONE

Il percorso inizia nei primi anni Novanta tramite le Direttive comunitarie n. 91/440/CEE, n. 95/18/CEE e n.95/19/CEE: primi interventi legislativi che propongono tre dei principali aspetti volti alla liberalizzazione del settore ferroviario europeo, ossia la separazione tra la gestione della rete e l'attività commerciale su di essa svolta, l'obbligo di istituire un organismo indipendente ai fini della regolazione della concorrenza, la completa liberalizzazione del trasporto europeo delle merci entro il 2008. Si tratta solo del primo passo di un lungo processo che muterà considerevolmente lo scenario di tutta Europa ma le linee guida sono ben evidenti. In seguito, la normativa appena esaminata è stata oggetto di un puntuale intervento legislativo che ha visto l'emanazione delle tre Direttive comunitarie n. 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE, noto come primo pacchetto di liberalizzazione, stabilendo che l'accesso alle reti ferroviarie nazionali degli Stati membri debba essere garantito in termine di equità a tutti gli operatori che ne vogliano sfruttare le opportunità economiche e di investimento.

2.4.IL SECONDO PACCHETTO DI LIBERALIZZAZIONE

Questo pacchetto di normative europee nasce nel 2002 dalla volontà della Commissione di accelerare il processo di liberalizzazione ed eliminarne ostacoli ancora esistenti, data anche la situazione economica stagnante dell'intero settore, battuto dalla concorrenza del trasporto aereo

low cost diffusosi negli ultimi anni Novanta. Il secondo pacchetto di liberalizzazione viene ufficialmente emanato nel 2004 tramite Direttive europee a favore di una maggiore interoperabilità dei sistemi ferroviari nazionali, un'ulteriore apertura delle reti e l'istituzione dell'Agenzia ferroviaria europea, un'autorità indipendente da imprese e Stati membri volta a garantire il regolare funzionamento del mercato concorrenziale. L'idea di fondo di questo pacchetto è sostanzialmente quello di dare un nuovo impulso al processo e attrarre nuovi investitori capaci di rivitalizzare l'intero settore.

2.5.IL TERZO PACCHETTO

Il terzo pacchetto di liberalizzazione non fa altro che proseguire sul solco tracciato dalle direttive precedenti completandole con tre principali aspetti relativi maggiormente al personale e alla clientela coinvolta:

- l'elaborazione e il rilascio delle certificazioni per i macchinisti in base a standard qualitativi e di competenze equi su scala europea;
- l'elaborazione, il rilascio e il controllo delle licenze da parte di un'autorità europea indipendente per l'attività sulle reti ferroviarie nazionali che consentano l'espletamento del servizio in base a requisiti di capacità finanziaria, competenze, livello del servizio, ecc...; in questo modo, questo organismo sovranazionale ed indipendente ha l'onere di valutare le imprese operanti e le possibili new entry nel settore in merito ad aspetti economici e qualitativi, assumendo un ruolo di garante e tutela di clienti e competitor;
- il terzo aspetto riguarda prettamente la tutela del passeggero in termini di qualità e sicurezza del servizio.

Le suddette direttive vengono approvate dal legislatore europeo nel 2007 ed entrano in vigore alla fine del 2009.

2.6.RICEZIONE DELLE DIRETTIVE EUROPEE DA PARTE DELLO STATO ITALIANO

Nell'ambito del diritto comunitario la direttiva europea è definita come una delle fonti del diritto dotata di efficacia vincolante; in particolare, questa viene adottata congiuntamente da Parlamento europeo e Consiglio dell'Unione europea perseguendo un'armonizzazione delle normative degli Stati membri tramite l'obbligo per essi del raggiungimento di un particolare

obiettivo. Infatti, gli Stati membri sono tenuti a sottostare alle linee guide stabilite dalla Comunità europea avendo la discrezione del percorso legislativo da intraprendere: questo processo prende il nome di ricezione e consiste nell'adozione di misure legislative con l'obiettivo di conformarsi ai risultati previsti. (Regolamenti, direttive e altri atti. Sito dell'Unione europea)

Lo Stato italiano recepì le direttive del primo pacchetto di liberalizzazione tramite il D.P.R n.277 del 1998, il quale stabilì la separazione contabile tra la gestione della rete e del servizio e l'apertura della rete alla concorrenza, seppur limitando questo principio alle imprese specializzate nel settore del trasporto passeggeri sulla rete AV. Da quanto detto, si può notare come questo primo intervento legislativo da parte dell'Italia fosse lacunoso: la principale problematica risiedeva nel fatto che la separazione stabilita riguardava esclusivamente l'ambito contabile, mentre non si era proceduto all'istituzione di una società ad hoc per lo svolgimento dell'attività commerciale.

Il secondo intervento ricettivo da citare è sicuramente quello consistente al decreto legislativo n. 188 del 2003 che stabiliva l'effettiva separazione e l'autonomia tra le imprese che gestiscono l'infrastruttura e il servizio al cliente. Questo intervento correttivo risulta molto più evidente ai sensi pratici, in quanto consistette nella riorganizzazione, in un primo momento interna e successivamente societaria, del Gruppo Ferrovie dello Stato tra divisione Infrastruttura, confluita nella società Rete Ferrovie Italiane, e divisione Passeggeri e divisione Servizio (Merci e Passeggeri), confluite nella Trenitalia Spa. In questo modo, agli inizi degli anni 2000, l'Italia diventava uno dei primi Paesi in Europa a recepire in modo quasi completo le direttive europee originali.

Infine nel 2009, l'Italia completò anche la ricezione delle direttive costituenti il terzo pacchetto di liberalizzazione in merito alla tutela e sicurezza dei passeggeri e la gestione di licenze e certificati rispettivamente per imprese e macchinisti.

2.7.COSA DOVREBBE ESSERE FATTO

Si è così descritto il processo di liberalizzazione sia da una prospettiva cronologica, dalle prime indicazioni nel 1991 agli ultimi interventi, che da quella discendente, dalle linee guida dettate da Bruxelles alle recezioni degli Stati membri come l'Italia. In ogni caso, il percorso non è sicuramente giunto alla sua conclusione: numerosi ostacoli, sia nell'ambito politico che economico, hanno rallentato la messa in pratica delle direttive europee nel corso degli anni, e numerosi passaggi mancano per raggiungere l'obiettivo di una rete ferroviaria unica europea

priva di soggetti monopolisti.

Uno degli aspetti delle direttive europee è l'istituzione di un Organismo indipendente di vigilanza del settore ferroviario, il quale, però, ha visto le sue funzioni di vigilanza e di sanzionamento notevolmente depotenziate al momento della ricezione da parte degli Stati membri. In molti Stati, la situazione di libera concorrenza è rimasta esclusivamente formale per anni in quanto la società che ha perso il diritto di monopolio nel settore detiene tutt'ora una posizione dominante in grado di condizionare le politiche di imprese concorrenti oppure gode ancora di “aiuti di Stato” sotto forma di sussidi, privilegi o esenzioni varie.

Un'ulteriore aspetto non completamente superato riguarda anche la stessa separazione tra la gestione della rete e delle attività commerciali: anche in Italia, la separazione societaria tra Rete Ferrovie dello Stato Spa e Trenitalia Spa non è stata accompagnata da una dissociazione anche dal punto di vista della proprietà, realizzabile esclusivamente con un processo di privatizzazione di quest'ultima.

Inoltre, la Comunità europea si propone di perseguire il processo di innovazione e di miglioramento dal punto di vista della sicurezza sia delle infrastrutture che dei mezzi, di agevolare sempre più l'accesso al settore ferroviario di ogni Stato membro da parte di imprese private e l'interoperabilità delle reti nazionali.

2.8.EVOLUZIONE DEL SETTORE: IL QUARTO PACCHETTO DI LIBERALIZZAZIONE

Dunque, cosa aspettarsi per il prossimo futuro? La Comunità europea è ulteriormente intervenuta il 30 gennaio 2013 tramite il così detto “Quarto pacchetto ferroviario – Completare lo spazio ferroviario europeo unico dell'alta velocità per favorire la competitività e la crescita europea”. Quest'ultima normativa si pone come obiettivo proprio il completamento di uno spazio ferroviario europeo unico caratterizzato da una totale interoperabilità tra le reti nazionali e un libero accesso al mercato da parte di tutte le imprese internazionali. Tra i tanti aspetti trattati in tale direttiva, Bruxelles si prefissa anche un limite temporale per la completa liberalizzazione, il 2020, e alcune previsioni economiche-finanziarie a lungo termine:

- la riduzione dei tempi di accesso al mercato per i possibili new entry dovrebbe raggiungere il 20%;
- secondo le stime europee, la de-burocratizzazione del processo potrebbe portare ad un risparmio complessivo per le imprese stimato in 500 milioni di euro per quanto riguarda il quinquennio 2020-2025

- il generale miglioramento in termini di efficienza e diversificazione del servizio offerto dovuto alla concorrenza garantirebbe 40 miliardi di euro di benefici finanziari complessivi per clienti ed imprese nel medesimo arco temporale.

2.9.CONCLUSIONE

In questo capitolo, dunque, si sono elencati i numerosi interventi legislativi di natura europea e nazionale in modo che sia chiarita l'evoluzione del settore ferroviario negli ultimi 25 anni: da settori nazionali, spesso dominati da monopolisti statali, ad una situazione di libera concorrenza e rete unica europea, seppur ancor in fase di completamento, possibile oggetto di investimenti da parte di imprese private e non.

CAPITOLO 3 – LA SITUAZIONE DEL TRASPORTO FERROVIARIO IN ITALIA

3.1.INTRODUZIONE

In un contesto europeo in netta evoluzione come quello descritto nel precedente capitolo, caratterizzata da un'imminente apertura a iniziative private derivanti anche dall'estero, è evidente come ad essere favorite siano le società che possono godere di una situazione economica-finanziaria chiara e consolidata e/o di un'esperienza passata in un mercato nazionale con un discreto livello di concorrenza.

Nel nostro Paese, come in tutti quelli europei, è presente un operatore del settore, in molti casi ex-monopolista, che è stato per decenni o che è tuttora sotto il controllo più o meno diretto dello Stato e che in questi anni di evoluzione ha dovuto fronteggiare la liberalizzazione del mercato e l'apertura di una rete ferroviaria europea unica. Nel nostro Paese questo operatore è il Gruppo Ferrovie dello Stato: in questo capitolo si ripercorrerà inizialmente la storia della società sin da primi anni del Novecento, in seguito si analizzerà la sua situazione organizzativa ed economica e come questa è stata adattata per fronteggiare al meglio il processo di liberalizzazione descritto precedentemente, in un terzo punto ci si focalizzerà sulle conseguenze di tale processo, a partire dalla presenza di un competitor come Italo, e, infine, si discuterà in merito alle possibilità di profitto su scala europea in un futuro prossimo.

3.2.CENNI STORICI

Ufficialmente l'istituzione dell'Amministrazione autonoma delle Ferrovie dello Stato avvenne il 1° luglio 1905 tramite l'acquisizione e il riordino delle differenti reti ferroviarie private di carattere regionale che caratterizzavano l'intera penisola; così, l'intera rete ferroviaria viene nazionalizzata e posta sotto il controllo di un'azienda amministrata dall'ingegnere Bianchi sotto la sovrintendenza del Ministero dei Lavori Pubblici.

Il periodo successivo in Italia è caratterizzato dall'avvento del fascismo che sin dal 1922 intervenne direttamente nella gestione organizzativa e progettuale del Gruppo FS: innanzitutto venne sciolto il Consiglio d'Amministrazione e l'intera azienda venne posta sotto l'autorità diretta del neo-Ministero delle Comunicazione; durante il ventennio fascista, l'intera rete ferroviaria godette di ingenti investimenti così che vennero perfezionati gli impianti fissi e i mezzi, e, allo stesso tempo, allungate le tratte di centinaia di chilometri.

L'immediato secondo dopoguerra trovava la rete ferroviaria distrutta al 60% dagli eventi bellici,

dunque lo Stato Italiano agì nuovamente nella progettualità delle tratte e nell'organizzazione dell'azienda: il piano Marshall permise una veloce ricostruzione e rinnovamento, mentre la società tornò ad essere denominata “Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato”, sempre sotto la giurisdizione del Ministero dei Trasporti che mantenne poteri di indirizzo politico e amministrativo.

Nel 1985, l'azienda autonoma si trasforma in un ente pubblico con l'istituzione dell'Ente Ferrovie dello Stato, dotato di personalità giuridica e autonomia patrimoniale, contabile e finanziaria.

Nel 1992, l'organizzazione e la gestione della rete ferroviaria deve misurarsi con le suddette Direttive europee, così l'Ente ferroviario viene trasformato in Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per azioni con unico azionista lo Stato, mentre le attività gestionali vengono trasferite in concessione ad una moltitudine di società tra cui possiamo citare la T.A.V. Spa, la ITALFERR-SIS-TAV Spa, la METROPOLIS Spa, ecc...

Dal punto di vista economico, il periodo 1986-1992 è stato uno dei più drammatici in quanto la società è costretta al dimezzamento dei dipendenti, alla creazione di nuove divisioni e società controllate con conseguenti rassegnazioni di personali e mezzi.

Il 2000 è l'anno di svolta dal punto di vista della struttura organizzativa in risposta alla direttiva europea in vigore dal 1 giugno: il gruppo viene rinominato Ferrovie dello Stato Holding Srl, costituito dalle divisioni dedicate esclusivamente al servizio di trasporto e da quella focalizzata sulla gestione delle infrastrutture, a costituire rispettivamente la società per azioni Trenitalia e la Rete Ferroviaria Italiana Spa.

3.3.QUADRO GENERALE AL 2012

Descritta la storia societaria del gruppo, ci si sofferma sulla situazione prettamente economico-finanziaria della nuova società Trenitalia Spa, esclusivamente all'ambito del servizio passeggeri, nel periodo appena antecedente al 2012.

I primi anni Duemila furono alquanto problematici per Trenitalia Spa, anni caratterizzati da dati economici-finanziari estremamente negativi: i risultati economici presentavano conti in negativo, oltre ad un margine operativo lordo in rosso per centinaia di milioni di euro. Qui di seguito si riportano stralci di una delibera del Consiglio di Amministrazione del 2008, la quale presenta con estrema chiarezza la situazione critica e le discussioni interne a riguardo, in conseguenza alle direttive europee in merito al processo di liberalizzazione e la divisione organizzativa tra Trenitalia Spa e RFI.

“In un momento di difficile situazione gestionale ed operativa, il Gruppo FS sta per subire l'impatto del completamento del processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario voluto dall'Unione Europea.”. Un altro aspetto problematico derivante dalla situazione storica della struttura proprietaria attuale si evince dalle seguenti parole: “Oltre che in ambito europeo, v'è anche un altro sotto il quale il modello organizzativo realizzato per il Gruppo FS con la ristrutturazione societaria, è messo ripetutamente e costantemente alla prova: è quello dei rapporti con lo Stato, la cui complessità e peculiarità si è venuta progressivamente accentuando, in particolare per la parte relativa a RFI Spa ed a Trenitalia Spa entrambe partecipate al 100% dallo Stato. Risulta evidente che, nella partecipazione ai ricordati atti, lo Stato si trova a svolgere una pluralità di ruoli di indubbia e difficile armonizzazione. - continua la delibera - In definitiva, l'utile svolgimento dei complessi rapporti tra lo Stato, la Pubblica Amministrazione e il Gruppo postula il rispetto vicendevole degli impegni, che è momento imprescindibile per prevenire ai risultati che si auspicavano con il complesso processo di societarizzazione e la gestione del Gruppo in un'ottica privatistica e di mercato. - e conclude - La privatizzazione e la societarizzazione vennero a suo tempo decise per pervenire ad una maggiore competitività delle Ferrovie ed invece si è arrivati, in pochi anni, ad una perdita di esercizio che supera i due miliardi di euro a livello di Gruppo” (Delibera annuale 40_2008 Relazione – Corte dei Conti) . Queste affermazioni fanno riferimento anche ai continui investimenti che sono stati elargiti dallo Stato o da altre istituzioni pubbliche a favore del gruppo Ferrovie dello Stato Spa e indirettamente di Trenitalia; dati evidenti nel successivo grafico ed oggetto di attenzione anche da parte della Commissione europea:

	Apporti per aumenti di capitale	Contributi da contratto di programma ricevuti dallo Stato	Contributi in c/investimento da Stato	Altri	Totale apporti e contributi
					In milioni di Euro
2004	2.664	1.304	182	164	4.314
2005	3.006	1.289	174	360	4.829
2006		902	4.477	416	5.795

Tabella 1 – Trasferimenti di risorse da parte dello Stato ed altre istituzioni pubbliche

Di seguito, la medesima delibera sostiene come le criticità siano riconducibili principalmente al servizio di trasporto passeggeri, il quale per il 2006 registra una perdita di esercizio all'incirca di due miliardi di euro, da confrontare con quella dell'esercizio precedente di poco superiore ai 600 milioni di euro.

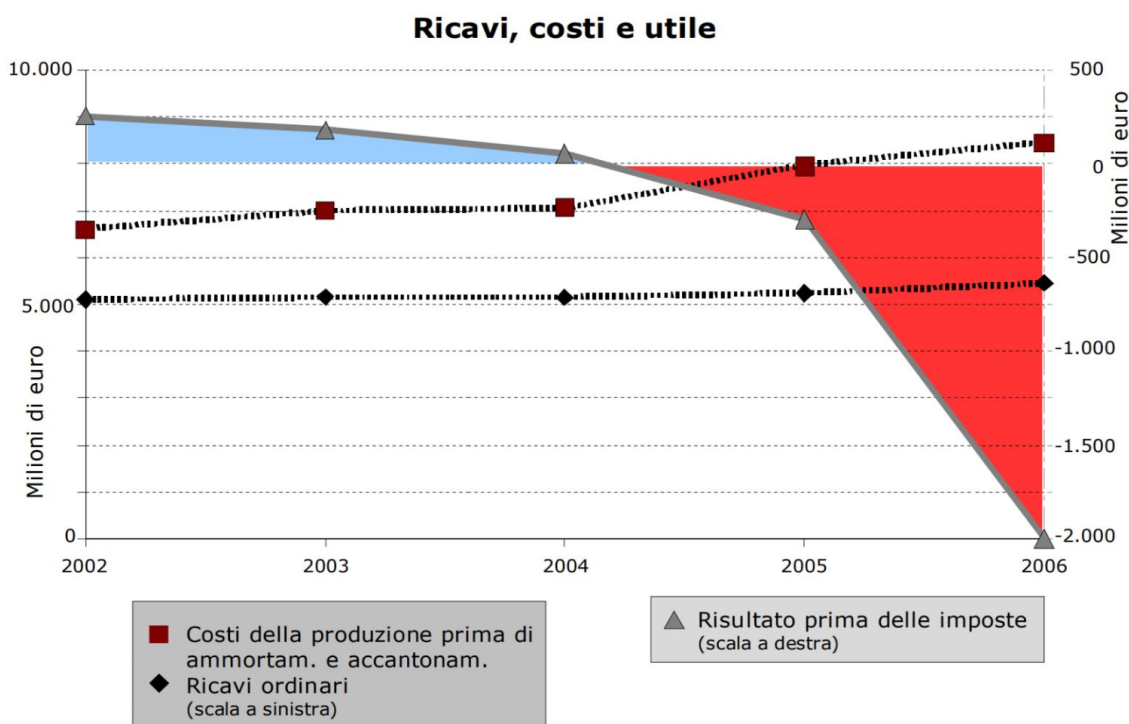


Grafico 3 – Ricavi, costi e utile nell'arco temporale 2002-2006

Inoltre, questa evidenza come la qualità del servizio in generale registrata alla fine del 2005 sia stata estremamente negativa, sottolineando come l'aumento dei costi sostenuti nell'esercizio non sia servito ad invertire il trend negativo né sotto il profilo quantitativo (cioè l'ampliamento dell'offerta sulle linee più trascurate) né sotto quello qualitativo.

Da quanto affermato e quanto è osservabile nei precedenti grafici è evidente come al 2006 ad emergere siano una serie di aspetti sui quali occorre operare rapidamente al fine di creare i presupposti per una stabile inversione di tendenza:

- il chiarimento e il rispetto degli impegni nei rapporti tra Stato e Gruppo FI;
- l'adozione immediata di un complesso di iniziative societarie che puntino ad un rapido superamento dell'emergenza ed al rispetto dei principi di economicità ed efficienza, così da poter sostenere l'impatto della imminente apertura del mercato per il trasporto passeggeri
- la perdita economica risulta sempre più pesante, come diretta conseguenza di investimenti e aumenti di costo di lavoro e accessori;
- il dato leggermente positivo rispetto l'ammontare dei ricavi, trainati anche da un leggero aumento del numero di passeggeri (+1%).

Nonostante la situazione negativa descritta, il 2006 risulta essere l'anno di svolta che gli stakeholder auspicavano: un fattore determinante è anche la nomina del nuovo amministratore

delegato Moretti, il quale successivamente affermò di aver ottenuto l'incarico in un momento decisivo della storia societaria, in quanto la situazione si presentava “catastrofica e sull'orlo del fallimento”.

Dal piano industriale 2007-2011 si può evincere qualche dato funzionale all'analisi e alle intenzioni societarie per tale periodo, ciò nonostante è essenziale tenere sempre conto da una parte la suddetta situazione critica aziendale e dall'altra la crisi economica che caratterizzò il sistema paese a partire dal biennio 2007-2008. L'intervento di Moretti fu sostanzialmente focalizzato su un netto taglio ai servizi senza profitto e sussidi, selezionando delle priorità tra tutte le attività commerciali intraprese, e ad una maggiore attenzione su importanti aspetti per il passeggero, quali la qualità e la sicurezza del servizio offerto. Un esempio di quanto affermato è il risparmio di circa 150 milioni di euro pianificato per il 2007 nell'ambito di un recupero di efficienza tramite tagli di sprechi e ottimizzazione dei costi: l'aspetto principale consiste nel riposizionamento competitivo nei collegamenti tra i grandi nodi metropolitani in logica AV/AC, ossia caratterizzati dalla presenza di alta velocità ed alta capacità, grazie anche a contributi quindicinali di 100 milioni elargiti nel 2006 e nel 2007 da parte dello Stato al Gruppo Ferrovie dello Stato Spa. In questo modo, la priorità viene posta su questa linea dell'alta velocità, in modo da aumentare la competitività intermodale sui corridori europei (anche sul trasporto merci) e sviluppare un'offerta di penetrazione nei nodi urbani integrando i vari servizi di mobilità delle aree metropolitane. Nel 2007, la linea dell'alta velocità pianificata riguardava la dorsale Torino-Milano-Roma-Napoli e il piano industriale quadriennale prevedeva un netto miglioramento di tale direttiva, miglioramento evidente in termini di durata con una riduzione del 30% del tempo di percorrenza dei 888 km tra Milano e Napoli.

In generale, l'intervento di Moretti nel triennio 2006-2009, focalizzato appunto sul riposizionamento dell'azienda sui servizi strategici, è considerato unanimemente positivo in quanto i dati successivi evidenziano come l'azienda sia migliorata in termini di ricavi e profittabilità, nonostante situazione critica e crisi economica.

Sintesi dei risultati 2006–2015 (Perimetro Costante)

(in M€)	2006 ITA	2007 ITA	2008 ITA	2009 IAS	2010 IAS	2011 IAS	2012 IAS	2013 IAS	2014 IAS	2015 IAS	Cagr % '15/'10
Ricavi	6.703	7.685	7.816	7.982	8.064	8.192	8.335	8.582	8.735	9.001	2,2%
EBITDA	-650	463	1.035	1.450	1.658	1.710	1.892	2.077	2.165	2.308	6,8%
EBIT	-1.928	-24	443	435	508	543	620	722	747	859	11,1%
Risultato Netto	-2.115	-409	16	54	129	163	181	213	230	302	18,5%

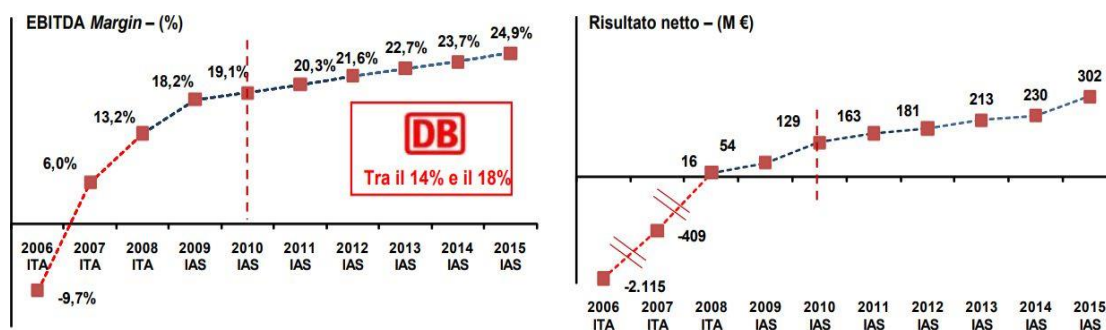


Grafico 4 – Sintesi dei risultati economici di Trenitalia

Il grafico 4 soprastante riassume i risultati economici nell'arco temporale 2006-2015 evidenziando l'inversione di tendenza avvenuta nel 2007: i ricavi incrementarono decisamente (+ 14%), soprattutto in relazione al 2006, merito anche dell'adeguamento delle tariffe del 10% su molte tratte a media lunga percorrenza; d'altra parte, i costi operativi si ridussero del 2% e i due indicatori economici, l'EBITDA e l'EBIT, svoltarono al segno positivo e aumentarono continuamente indicando il netto miglioramento della capacità dell'azienda di creare profitto dalla gestione operativa. Il dato maggiormente evidente è quello relativo al risultato d'esercizio: dai quasi due miliardi di euro di perdita del 2006 si è giunti ad un conto in negativo di circa 400 milioni.

Il 2008 e gli anni successivi d'altra parte confermano la bontà dell'iniziativa di risanamento e riposizionamento del gruppo ferroviario: ne è una conferma l'avvenuto turnaround nel 2008 che ha riportato l'azienda a segno positivo dopo diversi esercizi in negativo, EBIT e EBITDA mostrano risultati migliori rispetto ai diretti competitor europei; in questo modo il servizio ferroviario diventa un reale competitor a pari livello di quello aereo in termini di qualità e velocità, ecc...

In questo modo, la società, ma si può generalizzare il discorso all'intero gruppo societario, all'inizio nel 2012 si trova in una situazione estremamente diversa da quella analizzata precedentemente: i conti economici e il fatturato risultano consolidati a segno positivo e in continuo miglioramento grazie ad investimenti ed una buona gestione operativa. Infine, le previsioni in crescita dei successivi bilanci annuali non fanno altro che dimostrare il panorama

ottimista creatosi attorno l'azienda.

3.4.ITALO: PRIMO COMPETITOR SULL'ALTA VELOCITA IN EUROPA

In ogni caso, si è considerato il 2012 come punto di riferimento in quanto l'intero settore subì un cambiamento storico: la società privata Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori, fondata nel 2006 da Luca Cordero di Montezemolo, Diego Della Valle, Gianni Punzo e Giuseppe Sciarrone con l'intenzione di competere sulle linee italiane dell'alta velocità, inizia ufficialmente la sua attività commerciale il 28 aprile 2012 sulla linea Milano-Napoli.

Questa società fu la prima su scala europea a sfruttare il processo di liberalizzazione voluto dalla Comunità europea già nel 2006; nel 2008, NTV commissiona i primi treni ad Alstom, anche grazie all'evoluzione che interessò la stessa struttura proprietaria con l'ingresso di Intesa San Paolo, seguita pochi mesi dopo dalla francese Société Nationale des Chemins de fer Français con conseguenti nuovi investimenti in termini di mezzi Alstom. Come già affermato, l'attività commerciale poté così iniziare nell'aprile del 2012 e l'Italia divenne il primo sistema paese in Europa caratterizzato da una logica di concorrenza sul business dell'alta velocità, ossia quello più remunerativo.

3.5.LA CONCORRENZA SULL'ALTA VELOCITA

Dunque, la società Trenitalia Spa, ex-monopolista di proprietà dello Stato, dal 2012 si trova a dover fronteggiare la concorrenza di una società privata come Italo sul mercato AV. Così il nostro Paese risulta essere uno dei pochi su scala continentale a presentare una situazione concorrenziale nei settori del trasporto ferroviario, come illustrato nella seguente tabella diffusa nel piano industriale 2014-2017 della società:






	Trasporto merci	Trasporto passeggeri Internazionale	Trasporto passeggeri Nazionale	Trasporto passeggeri Regionale/locale
 EU	✓ Aperto	✓ Aperto	✗ Non Aperto	-----
 Francia	✓ Aperto	✗ Aperto solo formalmente ma non aperto nella realtà	✗ Non Aperto	✗ Non Aperto
 Germania	✓ Aperto	✓ Aperto	✓ Aperto	✓ Aperto
 UK	✓ Aperto	✓ Aperto	✓ Aperto	✓ Aperto
 Italia	✓ Aperto	✓ Aperto	✓ Aperto	✓ Aperto

Tabella 2 – Comparazione situazioni nazionali al 2014

Ciò nonostante, l'Italia presenta una situazione ulteriormente sviluppata rispetto a quella illustrata in quanto, come riportato dallo stesso piano, è stata la prima a presentare tale situazione riguardo il mercato più remunerativo dell'alta velocità, e in quanto si è raggiunto tale obiettivo senza “chiamare” i nuovi entranti a coprire, almeno parzialmente, gli oneri di servizio che, non trovando adeguata la copertura da parte del bilancio pubblico, gravano in via esclusiva sull'impresa incumbent; questo aspetto fa diretto riferimento alla situazione britannica, nella quale la macchina pubblica garantisce corrispettivi statali a quelle imprese che forniscono servizi non remunerativi, ma simultaneamente esige un contributo da parte dell'impresa che operano sui mercati redditizi. Per quanto riguarda i Paesi sopracitati, la Germania si è limitata a mettere parzialmente a gara il trasporto pubblico locale, lasciando a solo l'incumbent pubblico l'accesso nelle grandi aree metropolitane; in Francia, invece, il mercato del trasporto passeggeri è solo formalmente aperto in quanto la SNCF detiene il monopolio sia nel trasporto pubblico locale che nei servizi a mercato.

Trenitalia

Il 2013, oltre ad essere il primo anno in un mercato realmente concorrenziale, per Trenitalia è l'ultimo sotto la guida amministrativa del CEO Moretti (al secondo mandato) e risulta essere

uno dei migliori anni dal punto di vista economico-contabile:

- utile netto di 181 milioni, in crescita rispetto il 2012;
- ricavi operativi derivanti dal servizio di trasporto superano i 5.100 milioni di euro
- EBITDA per la prima volta superiore ai 1,4 miliardi di euro
- EBITDA Margin sfiora il 25%

Da questi dati, si nota il livello molto positivo ed efficiente raggiunto grazie ad un'ottima politica industriale e di investimento, al livello corporate pari a 3,9 miliardi di euro solo nel 2012, di cui 1,6 autofinanziati, nonostante le congetture economiche e la piena operabilità del competitor privato nel settore dell'alta velocità.

Trenitalia Spa, in seguito al risanamento avvenuto negli anni precedenti, ha elencato nel piano industriale 2014-2017 nuovi obiettivi strategici:

- mantenimento del portafoglio di servizi al 2017 e integrazione tra i servizi su gomma e su binario;
- recupero della quota nazionale e crescita internazionale per quanto riguarda il trasporto merci;
- progetto per la creazione di 500 nuove stazioni con conseguente miglioramento delle infrastrutture;
- crescita selettiva, ossia in servizi considerati prioritari;
- ingresso diretto in rotte estere ad alto valore aggiunto per quanto riguarda il trasporto passeggeri.

Tra questi, di seguito l'analisi si focalizza in maniera più dettagliata sugli obiettivi riguardanti il settore passeggeri nel business AV evidenziandone gli investimenti ed i conseguenti miglioramenti del servizio offerto.

Nel piano industriale si sottolineano i 24 miliardi di euro di investimenti a livello corporate, 6,5 destinati esclusivamente all'acquisto di nuovi treni, la maggiore parte dei quali destinati al trasporto non-regionale; in questo modo, parallelamente agli investimenti del Gruppo FS, Trenitalia investe su nuove tratte portando l'alta velocità lungo la tratta adriatica Bologna-Bari, la direttiva Venezia-Trieste nel nord-est e servendo la tratta Milano-Venezia con treni a velocità superiori ai 180 km/h.

Particolare attenzione viene posta alla tratta AV Milano-Roma, in merito specialmente alla comparazione con la medesima offerta da parte di operatori del traffico aereo domestico:

Il servizio ferroviario sta erodendo sempre più la market share del traffico aereo domestico

Market share servizi rail di Trenitalia

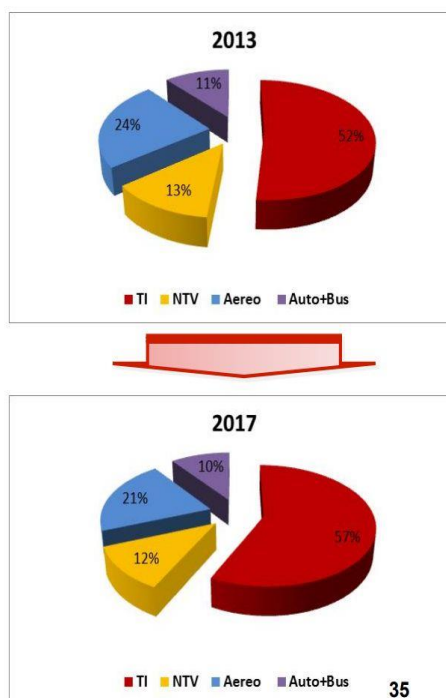
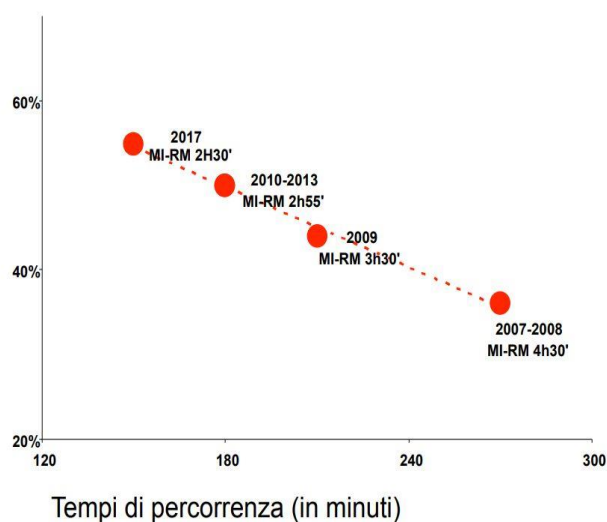


Grafico 5 – Aumento del market share di Trenitalia come effetto del miglioramento del servizio

I due grafici dimostrano come nell'arco di quattro anni il market share previsto dal CdA di Trenitalia sia in aumento sino al 57% erodendo sia quello di Italo che degli operatori di servizi sostitutivi come quelli aerei, e di come la drastica riduzione dei tempi di percorrenza del servizio rail rispetto alla durata stabile del trasporto aereo sia necessariamente un elemento causante.

Tale riduzione delle tempistiche per quanto riguarda la tratta Milano-Roma è dovuta per lo più dall'utilizzo del così detto Frecciarossa 1000 – ETR 1000, convoglio acquistato da Trenitalia dal 2015, capace di raggiungere i 400 km/h percorrendo tale tratta in 2h30min, in seguito all'autorizzazione dalla già citata Autorità indipendente nel 2017. La strategia riguardante l'utilizzo di questo convoglio è resa in modo chiaro all'interno del suddetto piano industriale: questi convogli di tale eccellenza, in numero di 50, vengono così utilizzati esclusivamente sulla dorsale Torino-Napoli, in quanto si è deciso l'utilizzo all'interno del business domestico e nella tratta definita a maggiore concorrenza, ai fini di un migliore livello di efficienza industriale e produttività della flotta.

Il secondo aspetto di cui si tratta è quello in riferimento all'internazionalità dell'azienda in quanto risulta essere una delle criticità interne e, simultaneamente, una delle prospettive di futuro investimento, considerato il processo di liberalizzazione europeo. I seguenti grafici

mostrano la situazione al 2012:

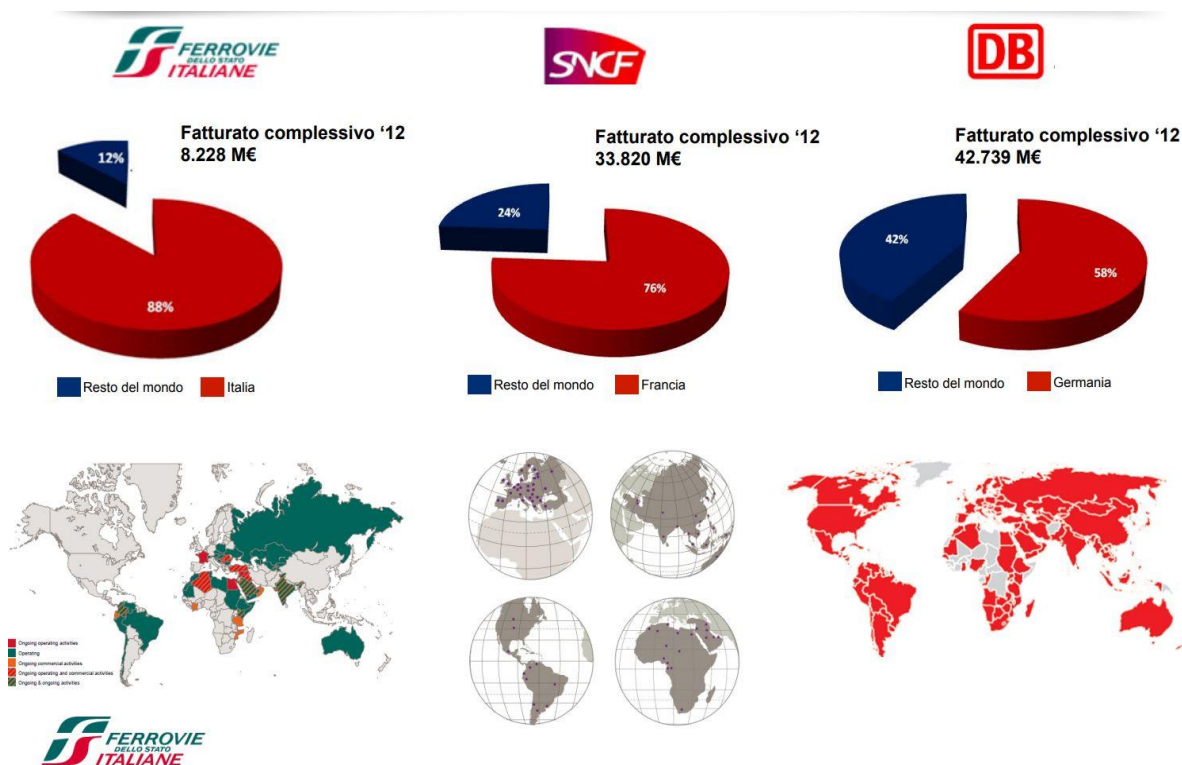


Grafico 6 – Livelli di internalizzazione di FSI, SNCF e DB al 2012

Si analizza la dimensione internazionale del Gruppo, la presenza risulta ancora molto locale e dimensionata al livello nazionale in quanto solo il 12% del fatturato aziendale è realizzato all'estero rispetto percentuali nettamente maggiori dei competitor europei identificati nella società tedesca DB e quella francese SNCF. L'ulteriore criticità è presentata dalla razionalizzazione del mercato tramite una serie di intelligenti fusioni ed acquisizioni da parte dei suddetti competitor in modo che la società nostrana risulti la terza a livello europeo sia nel trasporto passeggeri di lunga distanza che in quello locale regionale (Grafico 7)

crescita nel 2017”.

In cifre, Trenitalia Spa raggiunge dei traguardi storici per quanto riguarda i ricavi derivanti dalla gestione operativa che raggiungono i 5,318 miliardi di euro con un balzo positivo del 4,7% dal 2016 e per quanto consiste il risultato netto, più che raddoppiato da 117 a 276 milioni di euro (aumento del 135,9 %).

Italo

Da quanto detto, quello che si prospetta innanzi ad Italo – NTV è un panorama ferroviario italiano che dal 2012 appare notevolmente solido e in crescita ma allo stesso tempo dominato dalla società ex-monopolista controllante di buona parte del market share italiano e presente anche su quello estero.

L'arco temporale più difficoltoso per la nuova società è sicuramente il biennio successivo all'inizio ufficiale dell'attività commerciale. Da fonti ufficiali Italo – NTV si deducono i seguenti dati alquanto esemplificativi: il 2012, durante il quale l'impresa non è ancora del tutto operativa, si chiude, infatti, con una perdita netta di 77 milioni di euro a fronte di ricavi non superiori ai 103 milioni; conseguente all'inizio dell'attività e ai necessari investimenti, il debito finanziario netto è pari a quasi 600 milioni di euro.

L'anno successivo per l'operatore privato del settore risulta altrettanto negativo:

- perdita ulteriore di 76 milioni di euro
- i ricavi aumentano raggiungendo i 239 milioni di euro
- il debito finanziario netto aumenta sino ai 666 milioni di euro

In conclusione, l'avvio della attività societaria risulta assai difficoltoso visto lo strapotere della società ex-monopolista in una situazione di netta dominanza, di crescita e valorizzazione del loro servizio.

Il 2014 è caratterizzato dalla ricapitalizzazione sostanziale di 60 milioni di euro immediati e 40 successivi abbinata anche ad una ristrutturazione del debito con le banche interessate. D'altra parte, quest'anno è caratterizzato anche da un taglio di dipendenti con migliaia di esuberanti e costi conseguenti. Il bilancio a fine anno mostra una perdita in leggera diminuzione pari a 55 milioni di euro ed un fatturato in aumento pari a 265 milioni.

Il 2015 è da considerarsi realmente l'anno della svolta in quanto la società privata giunge al turnaround, ossia per la prima volta nella sua breve storia riesce a realizzare un risultato netto positivo, seppur minimo e pari a 1,8 milioni di euro. Questo risultato viene sottolineato dal nuovo amministratore delegato all'assemblea dei soci al momento dell'approvazione del bilancio con le seguenti parole: *“Il risultato è merito dei soci, delle persone e del sistema bancario che hanno continuato a sostenerci nei momenti difficili. È un grande risultato*

raggiunto ma c'è ancora molto da fare” (CEO Flavio Cattaneo, Milano) . L'utile è trainato specialmente dal notevole aumento del numero dei passeggeri, passato dai 6,6 milioni del 2014 ai 9,1 milioni del 2015 che si traducono in un aumento percentuale del 39,5%, dovuto ai nuovi investimenti in mezzi e l'inserimento di nodi metropolitani come Verona nel network dell'alta velocità NTV. I ricavi annuali così raggiungono i 308 milioni di euro mentre i costi operativi si fermano a quota 258 milioni. L'offerta complessiva cresce del 4,2% con un EBITDA operativo in positivo per 58 milioni.

In seguito al turnaround, il 2016 è caratterizzato da ulteriori investimenti netti di 1,2 miliardi di euro con l'obiettivo di migliorare il servizio offerto sia in termini di numero di convogli che in numero di chilometri percorsi dalla società tra cui:

- inserimento di Brescia nel network AV con quattro collegamenti giornalieri
- replicare modello intermodale ferro/gomma su più stazioni;
- ingresso di otto nuovi treni EVO nella flotta.

Il 2017 vede la continua crescita dell'azienda evidente in tutti i principali indicatori economici:

- il fatturato annuale tocca i 340 milioni di euro
- i passeggeri annuali che scelgono Italo – NTV raggiungono quota 11 milioni di euro continuando sulla scia di una crescita percentuale a doppia cifra
- il margine operativo lordo sfiora i 90 milioni
- l'utile netto è pari a 20 milioni

L'aspetto principale è l'ulteriore forte aumento del numero dei passeggeri (e le percentuali di riempimento) in quanto senza questo balzo in avanti dei ricavi, condito da un taglio dei costi che solo nel biennio 2014-2015 è stato di 20 milioni, risultava difficile veder spuntare l'utile netto, in quanto solo gli ammortamenti si portano via ogni anno 40 milioni e gli interessi sul debito pesavano nel 2014 per 32 milioni, dato il forte indebitamento che gravava su NTV fin dalla nascita.

Regolazione della concorrenza

In conclusione, si può affermare che la breve vita della società privata Italo – NTV sia stata alquanto caratterizzata da un'iniziale periodo di crisi dovuta a numerosi aspetti, tra i quali non si può non citare la posizione dominante dell'ex-monopolista e controllata statale Trenitalia. Tale posizione dominante può essere intesa sia come netto vantaggio in termini di ricavi operativi, fatturato e market share che in termini di asimmetrie informative e potere di mercato nettamente sbilanciato a favore dell'incumbent.

All'interno di questa logica si evince l'importanza dell'istituzione di un'Autorità indipendente sia dai competitor che dalle istituzioni nazionali, come emanato dalla stessa Comunità europea.

Il caso italiano è sicuramente esemplificativo: l'indipendenza dagli operatori permette la definizione di un quadro di regole certe per favorire la concorrenza, l'indipendenza dagli Stati nazionali fa sì che l'Autorità non sia in alcun modo influenzata da volontà politiche, talvolta strettamente connesse alle società ex-monopoliste presenti nel settore.

3.6.FOCUS SULLA CONCORRENZA

Il processo di liberalizzazione così iniziato negli anni Novanta ha avuto come principale conseguenza il naturale sviluppo di un nuovo competitor, a conduzione privata, il cui ingresso, come si è già analizzato, dapprima è stato problematico dal punto di vista economico ma nel corso degli anni ha raggiunto una sua stabilizzazione all'interno del settore AV.

In questo paragrafo si illustrano alcuni dati raccolti nel periodo successivo al 2012, ossia all'inizio dell'offerta del servizio da parte di NTV, sia in merito gli effetti su qualità e prezzi del servizio ferroviario stesso sia in relazione al servizio sostitutivo aereo per quanto riguarda le tratte domestiche.

Concorrenza Trenitalia-Italo

Si analizza il comportamento dei due operatori in termini sia di capacità che di politiche di prezzo; il primo esempio espone la situazione riguardante le tratte Roma-Milano, Roma-Torino e Roma-Venezia, con particolare attenzione alla prima di queste in quanto collegamento con il più alto numero di passeggeri in Europa, collegamento percorso per la prima volta dall'AV italiana tramite i Frecciarossa di Trenitalia nel 2008 e collegamento sul quale l'incumbent ha storicamente “testato” le sue politiche di servizio e prezzo.

Nello specifico, la seguente tabella esplicita l'intera offerta di Trenitalia (in ogni caso l'ex-monopolista gestisce più del 70% dei servizi AV su queste tratte) con la sua evoluzione nel quadriennio 2009-2013, e l'offerta Italo, il quale, invece, offre esclusivamente servizi AV e collegamenti tra stazioni secondarie.

Tavola 2: Offerta giornaliera di servizi ferroviari.

	Trenitalia						NTV		
	2009/2010		2011/2012		2013		2013		
	Collegamenti	Durata (h)	Collegamenti	Durata (h)	Collegamenti	Durata (h)	Collegamenti	Durata (h)	
ROMA-MILANO									
FrecciaRossa (no-stop)	16	3	17	3	17	2.55	ItaloNoStop	3	3.03
FrecciaRossa	14	3.30	19	3.30	21	3.20	Italo	13	3.30
FrecciArgento					1	4.15			
FrecciaBianca	1	6.40	2	6.40	1	6.40			
IntercityNight					2	7.30			
Intercity	5	6.40	4	6.40	3	6.40			
Espresso	3	7.10		7.10					
Totale	39		42		45			16	
ROMA-TORINO									
FrecciaRossa (meno fermate)	6	4.20	10	4.20	8	4.05	Italo (meno fermate)	3	4.10
FrecciaRossa					6	4.30	Italo	2	4.17
FrecciaBianca					1	6.45			
Intercity	3	7.10	2	7.10	1	7.15			
IntercityNight					1	10.04			
Espresso	4	8.00	1	8.00					
Totale	13		13		17			5	
ROMA-VENEZIA									
FrecciArgento	13	3.50	18	3.50	17	3.45	Italo	5	3.35
Intercity					2	6.05			
Totale	13		18		19			5	

Fonte: Nostre elaborazioni basate sulle *timetable* degli operatori.

Tabella 3 – Offerta giornaliera di servizi ferroviari Trenitalia e NTV

In aggiunta, il seguente grafico rappresenta le corrispondenti quote di mercato dei competitor Trenitalia e NTV sulle tratte dell'alta velocità sopra citate, calcolate al termine del periodo preso precedentemente in esame (settembre 2013):

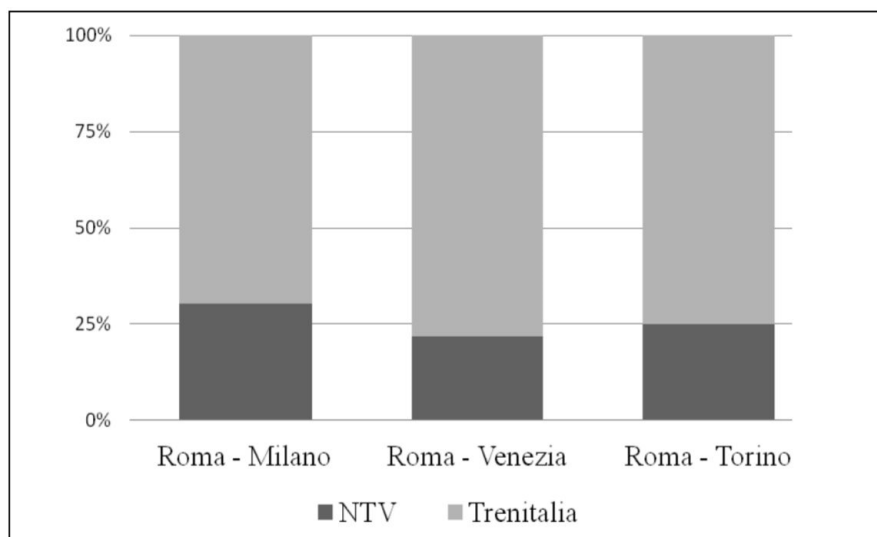


Grafico 8 - Quote di mercato NTV e Trenitalia sulle principali tratte

italiane

Riassumendo i dati elencati, si noti come l'offerta Trenitalia sul servizio Roma-Milano sia

aumentato significativamente (+56,4%), specialmente limitando la considerazione al segmento AV (+80%); ciò nonostante NTV è stata in grado a raggiungere una quota di mercato vicina al 30% in solo 16 mesi di effettivo servizio. Le altre tratte considerate non fanno che riaffermare quanto già evidenziato: NTV in circa un anno di esercizio è riuscito ad affermarsi sulla scena nazionale acquisendo circa il 25% del market share seppure offrendo il servizio a minore frequenza.

Un'ulteriore elemento soggetto di analisi riguarda esclusivamente le tariffe ai quali il servizio AV sulle medesime tratte è offerto; si consideri che entrambe le aziende attuano una politica di differenziazione del servizio concorrendo sia in termini di prezzo sia di caratteristiche del prodotto: il risultato è un numeroso mix di offerte che variano in termini di flessibilità, comfort e servizi offerti durante il viaggio, numero di cambi, stazioni principali e/o secondarie a prezzi conseguentemente variabili. La seguente tabella si focalizza sulle politiche di prezzo comparando esclusivamente quello medio includendo la moltitudine di combinazioni offerte, quello minimo e quello massimo con la conseguente deviazione standard per le medesime tratte AV:

<i>Collegamento</i>	<i>Operatore</i>	<i>Media</i>	<i>Dev. Std.</i>	<i>Min</i>	<i>Max</i>
Roma – Milano	Trenitalia	64.55	7.03	53.86	83.01
	NTV	50.86	7.67	45.12	79.96
Roma – Venezia	Trenitalia	58.14	8.71	49.00	77.42
	NTV	44.55	7.86	38.83	75.50
Roma – Torino	Trenitalia	66.29	11.62	53.58	90.00
	NTV	43.31	6.01	38.00	50.00

Tabella 4 – Comparazione prezzo medio, minimo, massimo e deviazione standard tra i prezzi Trenitalia e NTV

Si noti la generale economicità del competitor privato NTV: le tratte che collegano la capitale con Venezia e Milano risultano più basse all'incirca del 30%, mentre il prezzo della tratta Roma-Torino servita da NTV è pari circa al 65% di quella Trenitalia.

In conclusione, questa politica di prezzo molto aggressiva attuata da NTV è un fattore fondamentale nella ricerca delle cause che hanno portato il nuovo competitor a raggiungere una quota di mercato rilevante in un arco temporale così ristretto e fronteggiando un ex-monopolista in posizione di certo dominante.

Effetto Italo sui prezzi

L'effetto principale della concorrenza del settore, in quanto più evidente al cliente finale, è sicuramente quello diretto sui prezzi del servizio; meno evidente è l'effetto sulla domanda del medesimo, la quale ha subito un notevole incremento non registrato nemmeno nel settore aereo in seguito alla liberalizzazione degli anni Novanta, dovuto al miglioramento del servizio in termini di frequenza, velocità e standard qualitativi (incremento a discapito del settore aereo, come si vedrà in seguito). Entrambi gli effetti descritti sono da ricondurre all'ingresso nel panorama ferroviario italiano di un concorrente privato come Italo – NTV, si parla così di “effetto Italo”.

I due grafici seguenti mostrano per l'appunto gli andamenti dei diversi indicatori economici:

- un aumento di circa 79 punti percentuali della domanda nel quinquennio 2011-2016, nonostante la riduzione del 3% del PIL nazionale, in corrispondenza di una drastica riduzione dei prezzi dovuta necessariamente al superamento della situazione monopolistica (Grafico 9);

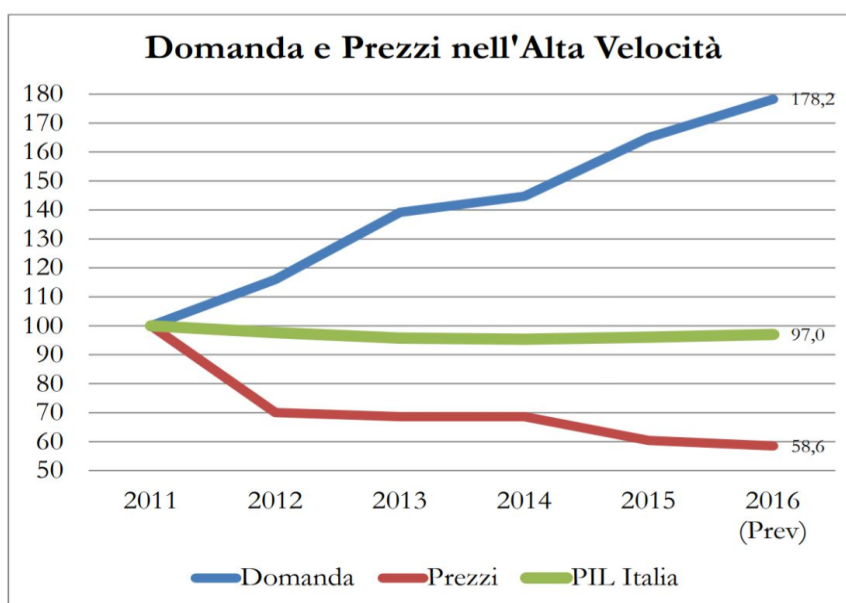


Grafico 9 – Domanda, prezzi nell'AV tra il 2011 e il 2016

- il grafico 10 mostra il risparmio in milioni di euro per il cliente finale derivante dall'effetto della libera concorrenza sui prezzi dal 2012, cioè da quando il passeggero ha l'opportunità di scegliere tra due aziende di trasporto in concorrenza tra loro.

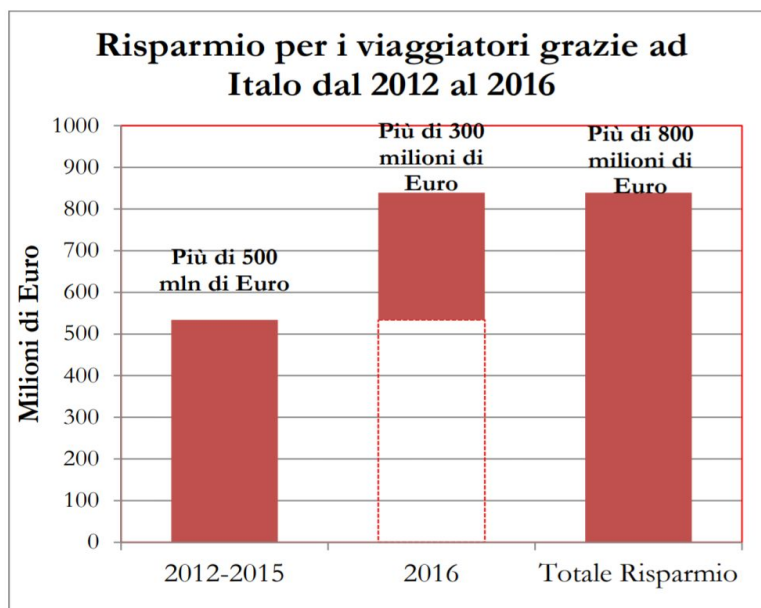


Grafico 10 – Risparmio netto per viaggiatori su binario grazie all'effetto Italo

Un'ulteriore “effetto Italo” non immediatamente evidente al consumatore finale consiste nell'entrata fiscale dello Stato derivante dall'utilizzo dell'infrastruttura pubblica anche da parte di un operatore privato (Grafico 11 sottostante). Infatti, questo è uno degli aspetti fondanti e sino ad ora non del tutto analizzati rappresentato dalla divisione tra gestione dell'infrastruttura e dell'attività commerciale consistente nel servizio vero e proprio, stabilito sin dal “primo pacchetto di liberalizzazione”. Questa separazione fa sì che il diritto all'utilizzo dell'infrastruttura, rimasta sotto la gestione pubblica, debba essere pagato sia dall'ex-monopolista, in quanto gestore esclusivamente dell'attività commerciale, che da tutti i competitor new entry nel settore. Il grafico si focalizza sull'ammontare dei ricavi derivanti dal diritto di accesso alla rete concesso alla società Italo nel periodo 2012-2016, i quali in seguito possono essere gestiti al meglio dalla controllata pubblica in termini di investimenti sull'ampliamento della rete stessa, la sua messa in sicurezza, la manutenzione, etc...

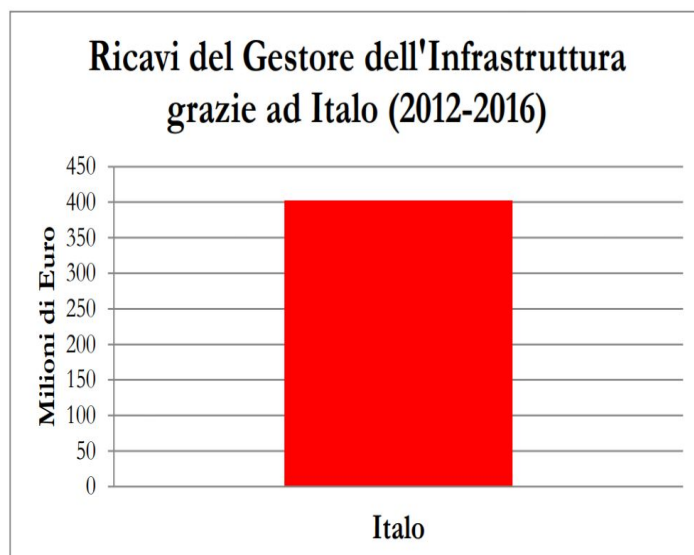


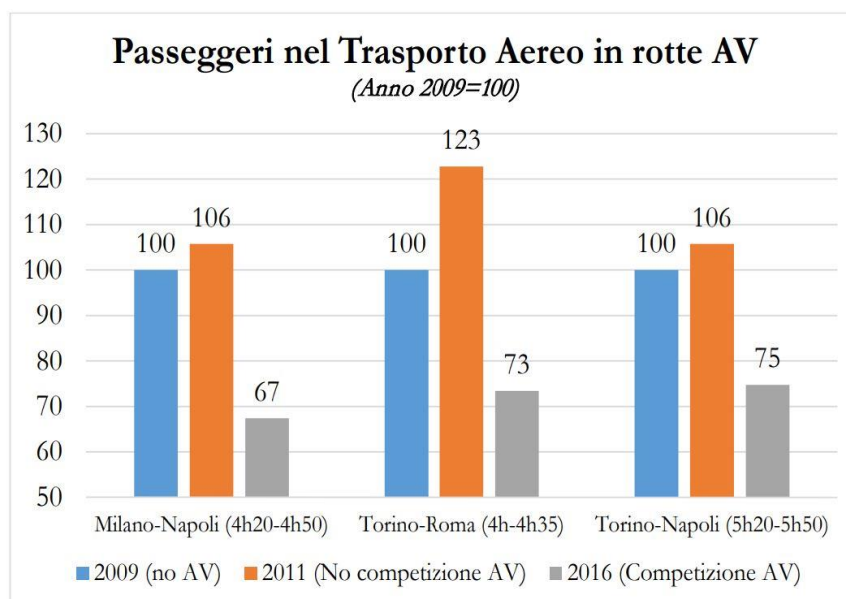
Grafico 11 – Ricavi del Gestore dell'infrastruttura derivanti da Italo tra il 2012 e il 2016

Concorrenza intermodale

Invece, i seguenti risultati si propongono di descrivere l'effettività della competizione intermodale verificando l'effetto della presenza di servizi AV nella determinazione dei prezzi nell'industria aerea.

Un primo studio empirico (Bergantino, A.S., Capozza, C. - 2012 - “The impact of market structure and price discrimination strategies in the airline sector”), si concentra sull'incidenza delle quote di mercato delle singole imprese in esame e dimostra come la competizione intermodale tra di esse esercita una pressione negativa sui prezzi praticati dalle compagnie aeree: nello specifico, un aumento della quota del mercato del trasporto su ferro del 10% determina una riduzione delle tariffe aeree pari al 15,5% e al 29% rispettivamente per i collegamenti Roma-Milano Linate e Roma-Milano Malpensa (e viceversa), mentre traducendo questi risultati in risparmio netto per il cliente si ha una diminuzione del prezzo rispettivamente di 13,26 e 9,90 euro per le due tratte.

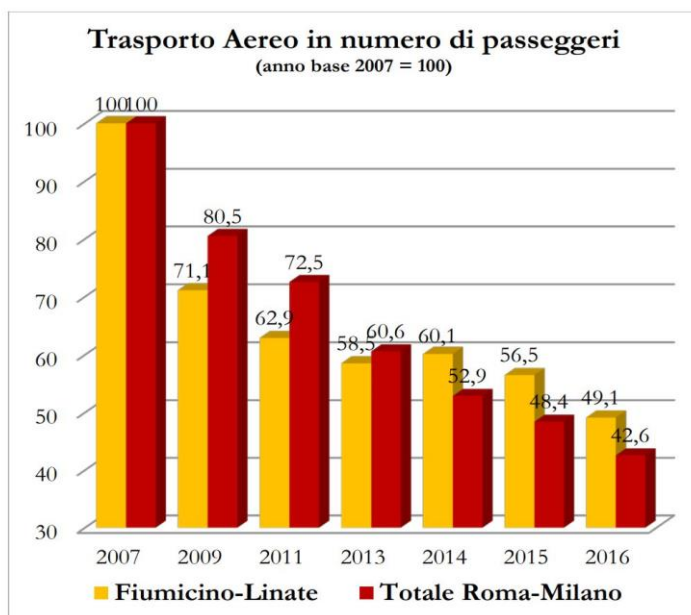
Un secondo studio, invece, si incentra sull'erosione della quota di mercato delle imprese operanti nel settore del trasporto aereo da parte delle imprese che offrono il servizio sulla rete AV, prendendo in esame i collegamenti Roma-Milano, Torino-Roma e Torino-Napoli durante un arco temporale tra il 2009 e il 2016 (si ricordi che uno degli obiettivi del processo di liberalizzazione europea consisteva per l'appunto nella rivitalizzazione del settore ferroviario rispetto ad altri sistemi di mobilità, con particolare attenzione al trasporto aereo low cost)



Fonte: elaborazione dati Assaeroporti

Grafico 12 – Comparazione passeggeri nel trasporto aereo nel 2009, 2011 e 2016 sulle principali tratte AV

- analizzando la rotta Torino-Napoli si nota come nel biennio 2009-2011 caratterizzato dal completamento della tratta ad AV ci sia stato un incremento del 6% del numero dei passeggeri che scelgono il trasporto aereo, mentre nel periodo successivo all'ingresso del competitor privato nel mercato tale percentuale si è considerevolmente ridotta (-39%); quest'ultimo dato denota in maniera molto esplicita gli effetti della concorrenza del settore ferroviario su quello aereo;
- Torino-Roma, invece, ha subito un aumento del 23% nel biennio 2009-2011, mentre l'effetto della liberalizzazione del settore consiste in una drastica riduzione di 50 punti percentuale del trasporto aereo
- La tratta Torino-Napoli, seppure quella caratterizzata dalla maggiore durata del trasporto ferroviario, presenta un leggero aumento percentuale a favore del trasporto aereo nel primo periodo considerato ed una notevole riduzione (-31%) nel periodo successivo al 2012.



Fonte: elaborazione dati ENAC

superato dalla Roma-Catania).

Dati più specifici sono stati raccolti nel seguente grafico per quanto riguarda la tratta aerea Roma-Milano, già precedentemente indicata come il più importante collegamento ferroviario d'Europa e ad allora quello più importante del business aereo domestico (ora

Grafico 13 – Trasporto aereo sulla tratta Roma - Milano

Nell'analisi si tenga conto che il 2009 è l'anno di completamento della linea di alta velocità Roma-Milano mentre il 2012 è entrato nel mercato Italo. Nello specifico, si sottolineano i seguenti risultati:

- un drastico calo percentuale del numero di passeggeri a preferire il trasporto aereo si ha nel 2009 (19,5%), ciò nonostante si è già evidenziato l'aumento a discapito di quello ferroviario;
- l'arco temporale 2013-2016 è invece caratterizzato dal così detto “effetto Italo” sul mercato, consistente in un ampliamento dell'offerta e riduzione delle tariffe, che si è tradotto in un continuo calo del trasporto aereo a discapito di quello su ferro.

In conclusione, si evince come si sia creata una nuova ripartizione modale dove tre quarti del mercato domestico sia stato acquisito dal trasporto ferroviario, specialmente a vantaggio di quello aereo, da una parte grazie al completamento della rete AV e dall'altra grazie all'ingresso di Italo nel settore.

3.7.TRENITALIA GUARDA AL FUTURO: PIANO INDUSTRIALE 2017 -2026

Precedentemente si è definito l'anno contabile 2017 come il migliore della storia della società

ex-monopolista che, come si è analizzato in seguito, è stato frutto di un aumento del numero di passeggeri che ha preferito il trasporto ferroviario a quello aereo e un aumento delle opportunità economiche, risultato del processo di liberalizzazione.

Ciò nonostante, il piano industriale 2017 – 2026 prospetta i numerosi obiettivi strategici a lungo termine posti da Trenitalia e il Gruppo FS in generale, tra i quali si può elencare:

- fronteggiare la <<vorticosa>> evoluzione del settore del trasporto e della mobilità legata allo sviluppo di tecnologie, quali l'IT, l'automatizzazione del lavoro e varie innovazioni nel campo energetico (green economy su tutte), nonché nuovi competitor caratterizzati da innovativi business model quali Uber, Blablacar e Moovit, in crescita a percentuali anche a tripla cifra;
- continuo miglioramento dei principali indicatori qualitativi riguardo il servizio offerto: aumento della sicurezza per dipendenti e passeggeri, sviluppo della cultura dell'inclusione sociale, miglioramento del Digital & Customer Centricity per integrare servizi di mobilità, razionalizzazione nell'utilizzo della flotta ai fini del miglioramento delle frequenze e della puntualità del servizio...
- sviluppo dell'infrastruttura integrata tramite “Busitalia” come protagonista della crescita sul TPL, logica stazioni-HUB della mobilità, integrazione con ANAS (Ente nazionale per le strade che gestisce 25.500 km di strade sul suolo nazionale)
- incremento del fatturato a lungo termine tramite un aumento degli investimenti, specialmente auto-finanziati, e un miglioramento dei principali indicatori finanziari
- sviluppo infrastrutture su scala europea tramite i così detti corridoi europei e sfruttamento le opportunità economiche in Europa offerte dal completamento del processo di liberalizzazione.

In particolare, la seguente analisi si focalizza su quest'ultimi due punti, cioè la crescita del business ferroviario e l'incremento del grado di internazionalizzazione della società.

Crescita del business del trasporto ferroviario

Innanzitutto, il seguente grafico illustra la situazione al 2016, la previsione a medio termine del 2021 e quella a lungo termine del 2026 per quanto riguarda l'ammontare dei ricavi del Gruppo FS e i due principali indici di profittabilità della società in valori assoluto e percentuale.



Tabella 5 – Proiezione indicatori economici a Piano (Fonte: Piano industriale 2017 - 2026)

Per completezza, si sottolinea che le cifre indicate nella tabella 5 fanno riferimento ai risultati economici del Gruppo FS, controllante dell'azienda Trenitalia, soggetto della nostra analisi; d'altra parte, nel 2016 i ricavi operativi della controllata raggiungono quota 5.087,7 milioni di euro rappresentando l'56,5% dell'ammontare dei ricavi del Gruppo; l'EBITDA di Trenitalia al 31 dicembre 2016 era pari a 1394,5 milioni di euro pesando per il 60,5% all'EBITDA della corporate; infine, l'EBIT di 332,5 milioni risultava pari al 34,75% di quello corporate.

Nello specifico, si noti la previsione alquanto rosea fatta dal CdA del gruppo consistente in un aumento del 174% dei ricavi derivanti dalla gestione operativa, un incremento del 137% e del 126% dei principali indicatori di profittabilità, escludendo dal calcolo le previsioni economiche derivanti dall'inglobamento dell'ANAS.

Un secondo grafico (Tabella 6 sottostante) attua, invece, una sintesi dei principali indicatori finanziari riguardanti la profittabilità e la redditività del capitale investito e del capitale equity, espressi in termini percentuali.

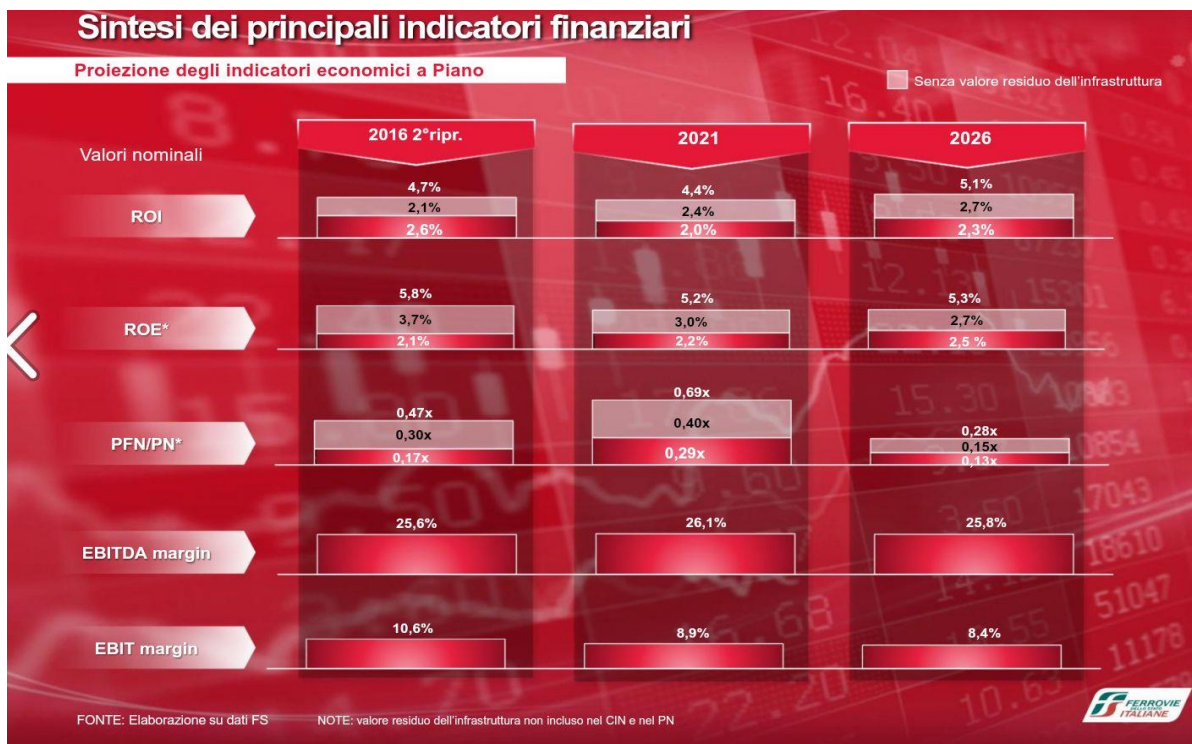


Tabella 6 – Previsione principali indicatori finanziari a Piano (Fonte: Piano industriale 2017 - 2026)

Il seguente grafico 14 , infine, si focalizza sull'ammontare degli investimenti, totali ed autofinanziati, previsti durante il medesimo arco temporale.

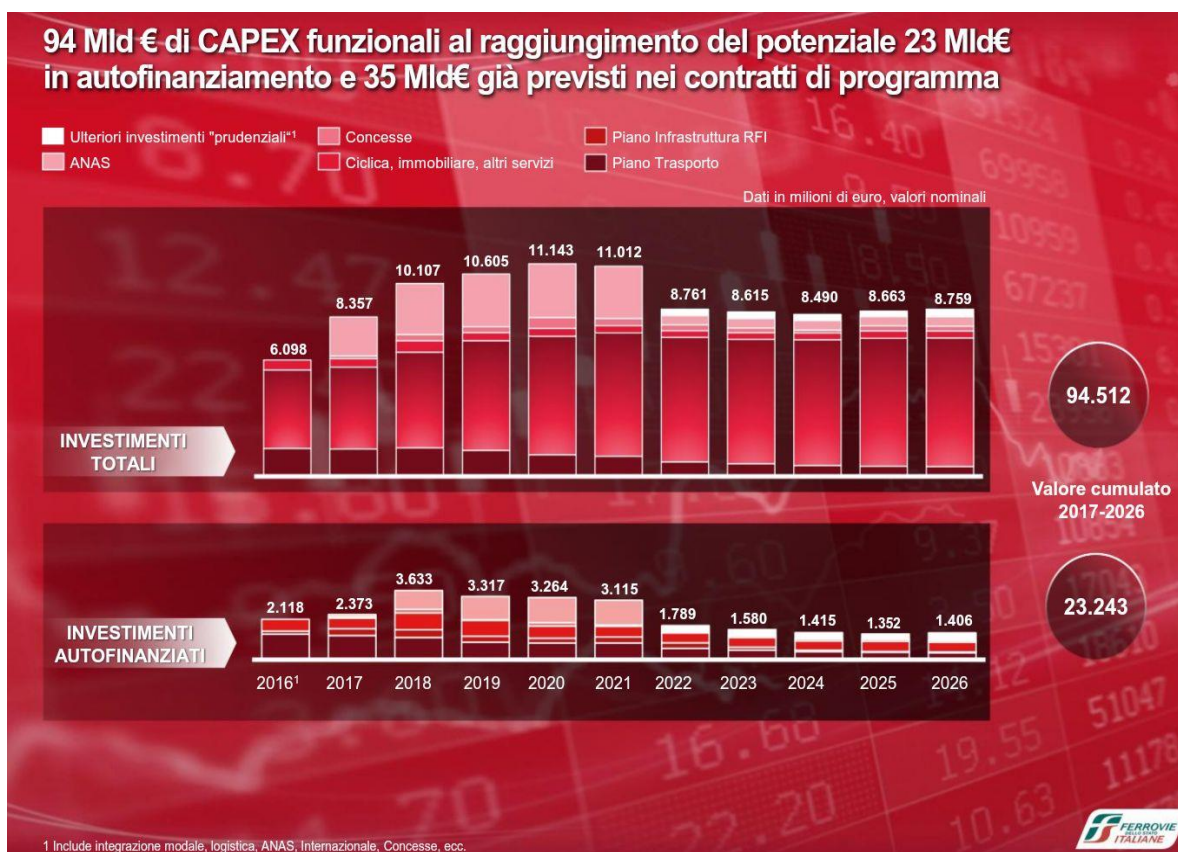


Grafico 14 – Livello investimenti a Piano (Fonte: Piano industriale 2017 - 2026)

Anche in questo caso, per completezza si tenga presente che i dati si riferiscono al Gruppo FS. Tralasciando un'analisi specifica sulle cifre, si evidenzia (Grafico 14) come la maggioranza degli investimenti siano destinati allo sviluppo e alla gestione della rete infrastrutturale e siano quindi derivanti dalla controllante Gruppo FS di partecipazione statale; d'altra parte, si noti come nella categoria in riferimento agli investimenti autofinanziati l'ammontare più consistente sia destinata alle ferrovie concesse, cioè un insieme di linee la cui costruzione ed esercizio erano concessi ad imprese private, e all'effettivo servizio di trasporto dimostrando la logica aziendale di continuo miglioramento dell'offerta e la necessità di svincolarsi da investimenti esclusivamente da parte della corporate statale.

Sviluppo internazionale

Trenitalia, al pari delle maggiori imprese operanti nel settore del trasporto ferroviario su scala europea, ha predisposto uno sviluppo continentale a fronte del pieno completamento del processo di liberalizzazione e dell'interoperabilità dei settori ferroviari nazionali. L'ex-monopolista italiano nel suddetto piano ha individuato alcuni pilastri strategici riguardo:

- crescita su servizi di trasporto su ferro su scala internazionale;
- crescita nel TPL in paesi esteri, ossia il trasporto locale estero ancora sotto l'autorità

pubblica degli Stati esteri;

- la partecipazione a progetti infrastrutturali internazionali anche in termini di General Contractor e servizi di O&M (Operation & Maintenance).

Dunque, il primo aspetto si focalizza sulla crescita dei servizi di trasporto all'estero tramite il rafforzamento delle relazioni esistenti e un nuovo focus sui corridoi europei più attrattivi, sia nella logica estero-estero che quella Italia-estero (e viceversa).



Figura 1 – Focus su tratte europee a Piano (Fonte: Piano industriale 2017 – 2026)

La figura 1 soprastante mostra in maniera semplificativa le maggiori direttive su scala continentale che, a liberalizzazione completata, possono offrire buone opportunità di investimento e di reddito; nello specifico, si individuano le tratte maggiormente redditizie:

- la Parigi-Bruxelles, attualmente offerta da Thays, azienda controllata dai due principali competitor europei di Trenitalia, ossia DB e SNCF;
- la Colonia-Amburgo, fulcro ferroviario di una delle regioni più industrializzate d'Europa e servizio attualmente offerto da DB;
- la Londra-Edimburgo, offerta attualmente da Virgin, seppur Trenitalia sia ben presente in Gran Bretagna tramite la partecipata al 100% Trenitalia UK;
- ...

Invece, per quanto riguarda la logica estero-Italia e viceversa, le attenzioni del CdA Trenitalia sono poste sull'integrazione con imprese competitor (in una logica di co-opetizione), quale OB,

specialmente per quanto riguarda la rotta Italia-Austria via Udine e via Brennero, oppure sulla creazione di joint-venture partecipate anche al 100%, quale la società Thello, operante nel collegamento Italia-Francia (e viceversa) tramite Genova-Nizza.

Il secondo pilastro strategico individuato da Trenitalia per lo sviluppo futuro a livello internazionale riguarda le opportunità in merito al TPL estero: in questo caso il CdA prevede l'ingresso in questo settore, il quale risulta però il meno profittevole, tramite acquisizione da parte del Gruppo FS di imprese già localizzate nell'aree metropolitane locali.

Il terzo aspetto, infine, riguarda per l'appunto lo sviluppo dei grandi progetti lungo i corridoi europei (illustrati nella Figura 1) nella logica della realizzazione infrastrutturale, la quale consiste nella costruzione delle linee ferroviarie, delle stazioni e conseguenti. Si tenga presente che gli investimenti diretti per la realizzazione della rete, di seguito elencati considerando un arco temporale anche a lunghissimo termine, vengono destinati direttamente dal gruppo controllante, d'altra parte è evidente come Trenitalia sia indirettamente responsabile del servizio ferroviario che verrà offerto usufruendo della maggior parte di tali direttive.



Tabella 7 – Investimenti sulla rete europea a Piano (Fonte: Piano industriale 2017 - 2026)

Un'ultima tabella, invece, esplicita la presenza e la previsione di crescita a livello internazionale del Gruppo FS in veste di General Contractor e offerente di servizi di O&M (Operation & Maintenance), il quale risulta essere una forma di investimento all'estero tramite offerta di

servizi accessori all'effettivo trasporto ferroviario:

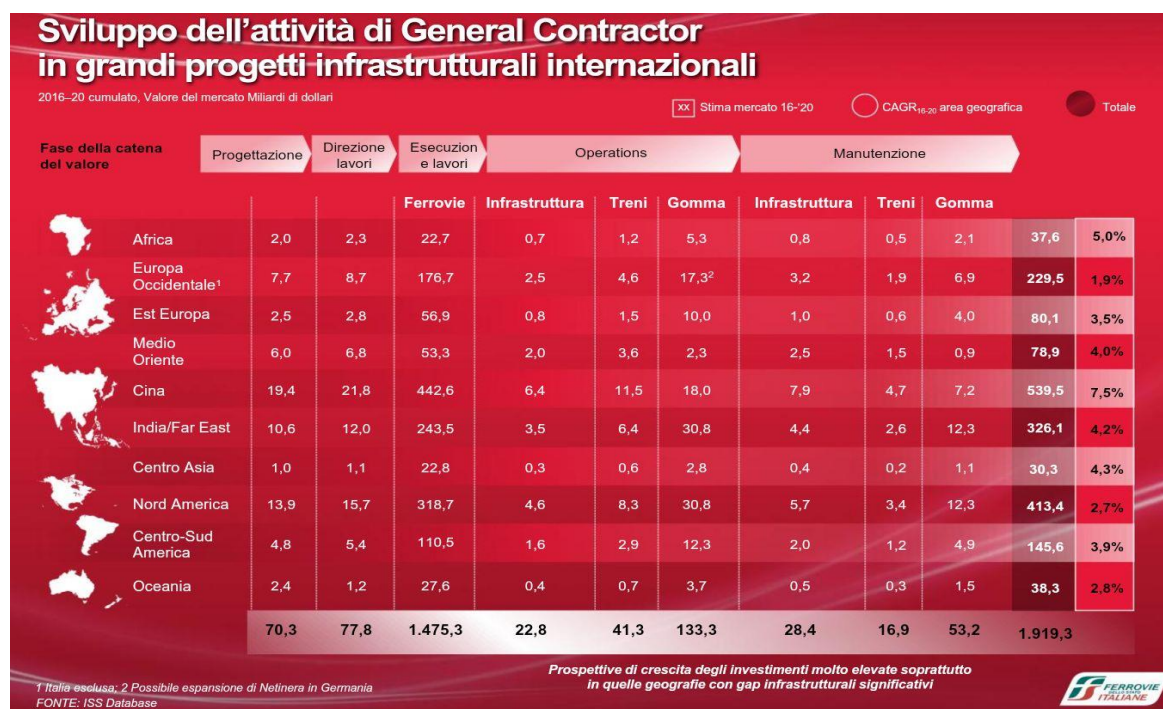


Tabella 8 – Investimenti in termini di General Contractor a Piano (Fonte: Piano industriale 2017 - 2026)

3.8.IL FUTURO DI ITALO

Questo paragrafo si concentra sulla prospettiva di una futura crescita per Italo - NTV, società che, come già analizzato, dopo un difficoltoso inserimento nel settore, ha avuto un netto miglioramento nelle performance economiche e di servizio, sino al 2018, anno certamente di svolta per la sua evoluzione.

Il 2018 per Italo doveva essere l'anno della definitiva consacrazione tramite la quotazione in borsa a Piazza Affari, se non fosse che a inizio anno sia stata presentata un offerta di acquisto dall'ammontare di circa due miliardi di euro (a cui vanno aggiunti i 400 milioni di euro di debito a carico) da parte del fondo di investimento statunitense Global Infrastructure Partners, successivamente accettata dal CdA riunitosi a inizio febbraio. Questo fondo di investimento è un fondo completamente dedicato alle infrastrutture con tre direttrici principali, quali trasporti, energia e gestione di acqua e rifiuti, e che può vantare entrate annuali superiori a 5 miliardi di dollari e presenze ben consolidate in Europa tramite controllate.

Nel Paese, le reazioni mediatiche a questo capovolgimento imprenditoriale sono state molteplici: chi sostiene come questo sia da considerarsi un investimento estero, frutto di una buona attività commerciale svoltasi negli anni precedenti, e chi sostiene che sia una mera

operazione di speculazione finanziaria da parte di un investitore estero. Non vi è dubbio riguardo l'intenzione di GIP di continuare il processo di crescita e sviluppo di Italo: l'obiettivo, per quanto affermato dal fondo americano, è sfruttare al massimo le opportunità offerte dal processo di liberalizzazione del settore e dalla completa apertura dei mercati nazionali nella prospettiva di un'area metropolitana dell'intera Europa dove viaggi e spostamenti sull'AV cresceranno sempre più nella domanda.

Come Trenitalia, anche la società fondata nel 2008 da quattro imprenditori italiani è un modello esportabile all'estero : si vedrà l'impronta strategica che il fondo americano garantirà alla società NTV in risposta all'evoluzione del sistema di trasporto europeo.

3.9.IL SETTORE UNICO EUROPEO

Considerando così il futuro del settore europeo dell'AV si può liberamente affermare come il mercato italiano si sia dimostrato un prezioso “campo di allenamento” per le due maggiori imprese ferroviarie operanti sul suolo nazionale, in previsione dell'apertura alla concorrenza a livello europeo. Trenitalia e Italo negli ultimi anni sono stati in grado di raggiungere una posizione ben consolidata dal punto di vista economico-finanziario: la prima superando un periodo di risultati negativi causati anche dal termine del controllo pubblico è riuscita a proporsi come dominatrice del mercato nazionale e ottimo competitor su suolo internazionale, nonostante crisi economica del 2008 e nuovi competitor; la seconda, d'altra parte, ha acquisito una quota di mercato rilevante pari al 25-30% in pochi anni seppur la presenza di un incumbent che monopolizzava il settore sin dalla sua fondazione. Le due società in questo modo sono giunte nella migliore condizione economico-finanziaria possibile al 2020, indicato come termine per la realizzazione del mercato unico europeo, avendo anche già sperimentato una forte concorrenza interna che altri incumbent europei (quali DB e SNCF) non hanno mai conosciuto nella loro storia.

Finora, l'analisi si è soffermata all'ambito della concorrenza europea sul settore del trasporto ferroviario dell'alta velocità, ciò nonostante, questo risulta come una parte dell'opera di liberalizzazione che la Comunità europea prevede per il settore ferroviario in generale. Infatti, se si è tralasciato il discorso in merito al trasporto merci su ferro, il quale, invece, è stato soggetto a liberalizzazione già da diversi anni (2008), il prossimo passo del processo riguarderà la completa apertura del settore ferroviario locale ad imprese private ed internazionali.

Se l'AV risulta essere il mercato più remunerativo del settore, il trasporto locale è certamente

quello più radicalizzato nel territorio nazionale e soggetto di maggiori attenzioni da parte dell'operatore pubblico: si pensi all'importanza del conoscere il territorio regionale nell'identificazione delle tratte più "sensibili" oppure l'importanza per lo Stato di garantire un'offerta costante e ben ramificata sul territorio discostandosi talvolta da una logica puramente economico-contabile.

L'Europa ha emanato una serie di "pacchetti per la liberalizzazione" per il trasporto locale su binari seguendo il percorso intrapreso per l'AV individuando il termine ultimo per il completamento di un mercato aperto a investimenti privati nel 2035.

3.10 CONCLUSIONE

In conclusione di questo capitolo risulta evidente come la liberalizzazione del settore e il conseguente accesso al mercato ha permesso di ridurre i prezzi dei biglietti e di incrementare sensibilmente il numero dei collegamenti sull'intero sistema AV e il servizio in generale. Il mercato italiano è così considerato unanimemente una palestra formidabile per i due competitor considerati in questo studio che in vista del 2020, anno in cui diverrà vigente in tutta Europa il modello di concorrenza in linea con quello già attuato nel nostro Paese, potrebbero trovarsi in pole position per conquistare le linee più pregiate. Tramite le politiche esplicitate nel decorso dei paragrafi, Tranitalia e NTV hanno raggiunto un risultato estremamente positivo e consolidato sul business domestico e risultano preparate al meglio alla completa apertura della rete europea unica.

D'altra parte, la situazione è evidentemente in divenire, a partire dai prossimi pacchetti di liberalizzazione che interesseranno il trasporto ferroviario locale e si prospetta un'agguerrita concorrenza tra società di tutta Europa, volta a mutare lo scenario a cui si è stati abituati finora.

SITOGRAFIA

CORTE DEI CONTI, 2008. Delibera n.40/2008 Relazione Corte dei Conti. Disponibile su <http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/_documenti/controllo/sez_controllo_enti/2008/delibera_40_2008_relazione.pdf> [Data di accesso: 31/05/2018]

FERPRESS, 2018. FSI: numeri record bilancio 2017 5.625 mln investimenti e 100mila posti lavoro, l'anno prossimo saranno di più. Disponibile su <<https://www.ferpress.it/fsi-numeri-record-bilancio-2017-5-625-mln-investimenti-100mila-posti-lavoro-lanno-prossimo-saranno-piu/>>. [Data di accesso: 30/05/2018]

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA, 2011. Piano industriale 2011-2015 – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Disponibile su <http://www.senato.it/documenti/repository/commissioni/comm08/documenti_acquisiti/Slides_Moretti.pdf>. [Data di accesso: 28/05/2018]

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA, 2014. Piano industriale 2014-2017 – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Disponibile su <http://www.fsnews.it/cms-file/allegati/fsnews/25_03_2014_slide_Piano_industriale.pdf>. [Data di accesso: 30/05/2018]

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA, 2017. Piano industriale 2017-2026 – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Disponibile su <https://www.slideshare.net/FSNews_it/ferrovie-dello-stato-italiane-piano-industriale-2017-2026>. [Data di accesso: 1/06/2018]

GIURICIN, A. Concorrenza tra aereo e treno a cura di TRA Consulting. Disponibile su <https://italospa.italotreno.it/static/upload/_con/concorrenza-tra-treno-e-aereo.pdf> [Data di accesso: 24/05/2018]

Definizione di monopolio. Disponibile su <<http://www.treccani.it/enciclopedia/monopolio/>> [Data di accesso: 3/06/2018]

Regolamenti, direttive e altri atti. Disponibile su <https://europa.eu/european-union/eu-law/legal-acts_it> [Data di accesso: 3/06/2018]

RISTUCCIA, B., 2007. Liberalizzazione e regolazione del mercato dei trasporti ferroviari in Italia. Disponibile su <<https://www.diritto.it/liberalizzazione-e-regolazione-del-mercato-dei-trasporti-ferroviari-in-italia/>> [Data di accesso: 15/05/2018]

BIBLIOGRAFIA

BERGANTINO A., CAPOZZA C., CAPURSO M., 2013. L'effetto della liberalizzazione sulle politiche di prezzo delle compagnie aeree e ferroviarie. Evidenze preliminari sui principali collegamenti ad Alta Velocità in Italia. Rivista di economia e politica dei trasporti, n°3, articolo 6.

GIURICIN, A., 2015. I benefici della concorrenza nel settore ferroviario.