



## Premessa

La presente riflessione costituisce un tentativo di inquadrare la regolazione ferroviaria all'interno della disciplina regolatoria.

Il modello che qui si propone può essere valutato come "troppo avanzato" solo in relazione all'arretratissimo contesto regolatorio in cui si trovano le ferrovie italiane.

In realtà non contiene nulla di rivoluzionario, e il ruolo pubblico rimane dominante: proprietà dell'infrastruttura, investimenti, e attività regolatoria.

Ha anche la caratteristica, irrinunciabile, di rendere la regolazione ferroviaria il più possibile omogenea rispetto alle altre infrastrutture e servizi di trasporto.

## 1. Una sommaria diagnosi

Le ferrovie dello stato oggi in Italia (ed in Europa) sopravvivono solo grazie ad ingentissimi trasferimenti pubblici, in conto investimento, esercizio, servizi sociali, e un fondo pensioni molto particolare. Sono verticalmente integrate, controllano il 90% del mercato ferroviario (dominanza assoluta), servono circa il 10% della mobilità, ma assai meno in termini di valore della produzione rispetto ad altri modi. Godono di forti rendite informative. L'infrastruttura è un monopolio naturale, i servizi non lo sono (Cfr. AV e merci), anche se presentano rilevanti barriere tecniche all'ingresso.

## 2. Un campione nazionale?

Essendo una società di servizi, non sembra possibile definirla un "campione nazionale", se non per dimensioni (e per voti), non esprimendo contenuti tecnologici particolari. Acquista inoltre beni e servizi quasi solo da imprese italiane (monopsonio), per molti miliardi all'anno.

## 3. L'infrastruttura

Si tratta di un monopolio naturale, per sua natura non esponibile direttamente al mercato. Il suo capitale dal punto di vista dell'efficienza allocativa non dovrebbe essere remunerato (perdita di surplus), e lo stesso dovrebbe avvenire per tutte le infrastrutture. In analogia a queste, la gestione deve essere affidata con gare periodiche, con criteri di "minima dimensione efficiente", per aumentarne la contendibilità, e consentire "yardstick competition" tra i concessionari. In sintesi, occorre unificare i criteri di regolazione del settore.

## 4. Più gestori

Occorrono verifiche per le economie di scala, ma una "quadriripartizione" tra rete del nord, del centro, del sud e delle isole sembra in prima ipotesi ragionevole.

I gestori avranno due livelli di regolazione che difenderà gli utenti da rendite: la gara stessa, e la "yardstick competition" prima citata. L'accesso alle loro reti sarà ovviamente regolato dall'Autorità competente, e le tariffe saranno tali da pagare tutti (e soli) i costi del gestori, compresi i loro investimenti fatti senza aumenti di tariffe. I servizi locali per semplicità gestionale potranno essere pianificati in base alle reti sovraregionali prima definite.

## 4. Gli investimenti infrastrutturali

Notoriamente il maggior bisogno di investimenti concerne il miglioramento delle reti locali e dei nodi. Non è necessario né tecnicamente possibile che tali investimenti, né quelli nazionali, siano remunerati (cfr. sopra). Le risorse saranno chieste dai gestori allo stato centrale ed alle regioni in base ad analisi economiche e finanziarie terze e comparative, inclusive degli aspetti ambientali, dando così luogo ad un "tournament" tra gestori, e le regioni disveleranno il loro reale interesse a realizzarli (l'operazione dovrebbe riguardare tutti i modi di trasporto): "Put your money where your mouth is...". Gli eventuali investimenti di scala nazionale saranno invece decisi e finanziati solo dal centro, in coordinamento con i gestori.

## 5. Servizi a mercato

Saranno privatizzati, controllando con cura di non consentire dominanze non giustificate (anche per i servizi vale il principio della "dimensione minima efficiente"). Non saranno consentite integrazioni verticali (bus di lunga distanza, servizi aerei).

## 6. Servizi non a mercato

Innanzitutto è necessaria una accurata verifica degli impatti ambientali e/o distributivi che ne giustifichino il sussidio, con particolare riguardo a modalità alternative o sussidi diretti all'utenza più debole, o interventi diretti sulle esternalità del modo stradale ("congestion charging", tasse internalizzanti. Cfr. la ricerca IMF). Notoriamente interventi diretti sulle esternalità sono molto più equi ed allocativamente efficienti di quelli indiretti.

Definiti i livelli e le modalità di sussidio, i servizi relativi saranno affidati mediante gare periodiche, anche qui minimizzando la dimensioni dei lotti (cfr. il bando piemontese, o il caso tedesco).

Non saranno consentite integrazioni verticali (servizi di autobus, locali), se non quando emergano con assoluta chiarezza i benefici per gli utenti o i contribuenti.

Si potrà valutare nel breve periodo la costituzione di strutture di tipo "roscoes", in assenza di mercati secondari per il materiale rotabile.



*Thanks for your attention*