

Anche per le Fs meglio la separazione societaria. Attività di mercato distinte dal servizio pubblico

Il processo di liberalizzazione ferroviaria ha subito negli ultimi diciotto mesi una decisa flessione anche a seguito di diversi interventi normativi con i quali è stato superato l'obbligo di gara per l'affidamento del servizio universale sulla media e lunga percorrenza e si è indotta la quasi totalità delle Regioni a stipulare direttamente con Trenitalia - anche in questo caso, senza fare ricorso a gare - contratti di lunga durata per i servizi regionali. Il quadro che ne è derivato - omogeneo, peraltro, rispetto al nuovo regolamento comunitario - è caratterizzato dalla presenza di un operatore nazionale (Trenitalia) che, oltre a godere dei vantaggi propri dell'incumbent, opera contemporaneamente in due ambiti industriali: uno (la lunga percorrenza) «di mercato» e pienamente esposto alla concorrenza; l'altro (trasporto regionale e servizio universale) «di servizio pubblico», svolto in modo monopolistico e, nei fatti, sottratto a qualsiasi confronto concorrenziale, senza per di più rientrare nei limiti dell'in house providing. In questa situazione può accadere che: a) Trenitalia usufruisca di un effetto leva derivante dalla redditività implicita delle attività di servizio pubblico e acquisisca vantaggi rispetto ai concorrenti attuali e potenziali nel mercato; b) al contrario, che Trenitalia si appresti ad affrontare la fase caida della competizione sul mercato appesantita dagli oneri connessi alla gestione delle attività di servizio pubblico. Dovrebbe essere interesse di molti attori (Regioni, concorrenti attuali e potenziati, Trenitalia) rimuovere gli aspetti più negativi connessi a tale situazione. In questo senso, non appare astratta l'ipotesi di una separazione - contabile e societaria, fors'anche proprietaria - dei due ambiti industriali in modo da ottenere un maggior grado di accountability dell'incumbent e, allo stesso tempo, soddisfare alcune elementari condizioni di regolazione del mercato. La separazione è il modo migliore per porre termine alla querelle che vede da tempo impegnati Trenitalia e i suoi committenti pubblici (le Regioni, ma anche lo Stato) circa l'adeguatezza delle compensazioni rispetto ai costi e ai ricavi tariffari: mentre per questi ultimi vi è un'elevata trasparenza, per i primi risulta più complesso acquisire e valutare le informazioni che al più fanno riferimento - come nel trasporto regionale - a un'articolazione organizzativa e non al profilo societario. Per la regolazione non vi è dubbio che i concorrenti (ferroviari e non) sui segmenti di mercato di Trenitalia si trovano a fronteggiare un soggetto che dalle attività di servizio pubblico deriva una quota molto rilevante del volume d'affari (tra compensazioni e introiti tariffari, circa la metà) e che potrebbe da ciò ricavare altrettanto rilevanti vantaggi concorrenziali. La separazione societaria troverebbe già un riferimento nella normativa antitrust visto che questa all'articolo 8, comma 2-bis della legge 287/90 - impone l'obbligo di separazione societaria per un'azienda che svolge servizi pubblici e che voglia operare in mercati differenti e aperti alla concorrenza. È una norma la cui formulazione può essere oggetto di discussione per i mercati nei quali si realizzi un modello di concorrenza «per il mercato» (nei quali, cioè, i diritti di esclusiva sono assegnati attraverso procedure competitive); meno dubbia appare la sua piena applicabilità a un contesto di mercato come quello ferroviario nel quale ampie e significative porzioni di attività sono state sottratte alla concorrenza. Una volta individuato il punto di arrivo - la separazione societaria - va definita la strada per giungervi. Visti i tempi nei quali viene posta - a ridosso, cioè, dell'apertura piena del mercato passeggeri - e del suo rilievo economico e industriale, sarebbe bene che fosse sottratta alla spontanea iniziativa di Fs e ricondotta a criteri e regole chiari e trasparenti. Ecco i punti su cui intervenire: 1) occorre stabilire i criteri di definizione dei perimetri dei rami oggetto della separazione. In tale modo si agevola l'attribuzione di risorse utilizzate in ciascuno di essi, senza necessariamente seguire la traccia delle divisioni in cui oggi è organizzata Trenitalia e mirando a elaborare anche dopo rappresentazioni contabili di livello regionale; 2) va chiarito il regime dei rapporti tra le società originate dalla separazione: non è sufficiente delimitare i confini delle diverse entità ma è altrettanto indispensabile soprattutto dove non vi sia separazione

proprietaria - regolare i casi in cui si ritiene che scambi di natura finanziaria, operativa o commerciale tra i Anche per le Fs meglio la separazione societaria Attività di mercato distinte dal servizio pubblico Marcello Marino* * Partner Lem Consulting a curva del processo di liberalizzazione ferroviaria ha subito negli ultimi diciotto mesi una decisa flessione anche a seguito di diversi interventi normativi con i quali è stato superato l'obbligo di gara per l'affidamento del servizio universale sulla media e lunga percorrenza e si è indotta la quasi totalità delle Regioni a stipulare direttamente con Trenitalia - anche in questo caso, senza fare ricorso a gare - contratti di lunga durata per i servizi regionali. Il quadro che ne è derivato - omogeneo, peraltro, rispetto al nuovo regolamento comunitario - è caratterizzato dalla presenza di un operatore nazionale (Trenitalia) che, oltre a godere dei vantaggi propri dell'incumbent, opera contemporaneamente in due ambiti industriali: uno (la lunga percorrenza) «di mercato» e pienamente esposto alla concorrenza; l'altro (trasporto regionale e servizio universale) «di servizio pubblico», svolto in modo monopolistico e, nei fatti, sottratto a qualsiasi confronto concorrenziale, senza per di più rientrare nei limiti dell'in house providing. In questa situazione può accadere che: a) Trenitalia usufruisca di un effetto leva derivante dalla redditività implicita delle attività di servizio pubblico e acquisisca vantaggi rispetto ai concorrenti attuali e potenziali nel mercato; b) al contrario, che Trenitalia si appresti ad affrontare la fase caida della competizione sul mercato appesantita dagli oneri connessi alla gestione delle attività di servizio pubblico. Dovrebbe essere interesse di molti attori (Regioni, concorrenti attuali e potenziati, Trenitalia) rimuovere gli aspetti più negativi connessi a tale situazione. In questo senso, non appare astratta l'ipotesi di una separazione - contabile e societaria, fors'anche proprietaria - dei due ambiti industriali in modo da ottenere un maggior grado di accountability dell'incumbent e, allo stesso tempo, soddisfare alcune elementari condizioni di regolazione del mercato. La separazione è il modo migliore per porre termine alla querelle che vede da tempo impegnati Trenitalia e i suoi committenti pubblici (le Regioni, ma anche lo Stato) circa l'adeguatezza delle compensazioni rispetto ai costi e ai ricavi tariffari: mentre per questi ultimi vi è un'elevata trasparenza, per i primi risulta più complesso acquisire e valutare le informazioni che al più fanno riferimento - come nel trasporto regionale - a un'articolazione organizzativa e non al profilo societario. Per la regolazione non vi è dubbio che i concorrenti (ferroviari e non) sui segmenti di mercato di Trenitalia si trovano a fronteggiare un soggetto che dalle attività di servizio pubblico deriva una quota molto rilevante del volume d'affari (tra compensazioni e introiti tariffari, circa la metà) e che potrebbe da ciò ricavare altrettanto rilevanti vantaggi concorrenziali. La separazione societaria troverebbe già un riferimento nella normativa antitrust visto che questa all'articolo 8, comma 2-bis della legge 287/90 - impone l'obbligo di separazione societaria per un'azienda che svolge servizi pubblici e che voglia operare in mercati differenti e aperti alla concorrenza. È una norma la cui formulazione può essere oggetto di discussione per i mercati nei quali si realizzi un modello di concorrenza «per il mercato» (nei quali, cioè, i diritti di esclusiva sono assegnati attraverso procedure competitive); meno dubbia appare la sua piena applicabilità a un contesto di mercato come quello ferroviario nel quale ampie e significative porzioni di attività sono state sottratte alla concorrenza. Una volta individuato il punto di arrivo - la separazione societaria - va definita la strada per giungervi. Visti i tempi nei quali viene posta - a ridosso, cioè, dell'apertura piena del mercato passeggeri - e del suo rilievo economico e industriale, sarebbe bene che fosse sottratta alla spontanea iniziativa di Fs e ricondotta a criteri e regole chiari e trasparenti. Ecco i punti su cui intervenire: 1) occorre stabilire i criteri di definizione dei perimetri dei rami oggetto della separazione. In tale modo si agevola l'attribuzione di risorse utilizzate in ciascuno di essi, senza necessariamente seguire la traccia delle divisioni in cui oggi è organizzata Trenitalia e mirando a elaborare anche dopo rappresentazioni contabili di livello regionale; 2) va chiarito il regime dei rapporti tra le società originate dalla separazione: non è sufficiente delimitare i confini delle diverse entità ma è altrettanto indispensabile soprattutto dove non vi sia separazione proprietaria - regolare i casi in cui si ritiene che scambi di natura finanziaria, operativa o commerciale tra i Anche per le Fs meglio la separazione societaria Attività di mercato distinte dal servizio pubblico Marcello Marino* * Partner Lem Consulting a curva del

processo di liberalizzazione ferroviaria ha subito negli ultimi diciotto mesi una decisa flessione anche a seguito di diversi interventi normativi con i quali è stato superato l'obbligo di gara per l'affidamento del servizio universale sulla media e lunga percorrenza e si è indotta la quasi totalità delle Regioni a stipulare direttamente con Trenitalia - anche in questo caso, senza fare ricorso a gare - contratti di lunga durata per i servizi regionali. Il quadro che ne è derivato - omogeneo, peraltro, rispetto al nuovo regolamento comunitario - è caratterizzato dalla presenza di un operatore nazionale (Trenitalia) che, oltre a godere dei vantaggi propri dell'incumbent, opera contemporaneamente in due ambiti industriali: uno (la lunga percorrenza) «di mercato» e pienamente esposto alla concorrenza; l'altro (trasporto regionale e servizio universale) «di servizio pubblico», svolto in modo monopolistico e, nei fatti, sottratto a qualsiasi confronto concorrenziale, senza per di più rientrare nei limiti dell'in house providing. In questa situazione può accadere che: a) Trenitalia usufruisca di un effetto leva derivante dalla redditività implicita delle attività di servizio pubblico e acquisisca vantaggi rispetto ai concorrenti attuali e potenziali nel mercato; b) al contrario, che Trenitalia si appresti ad affrontare la fase calda della competizione sul mercato appesantita dagli oneri connessi alla gestione delle attività di servizio pubblico. Dovrebbe essere interesse di molti attori (Regioni, concorrenti attuali e potenziati, Trenitalia) rimuovere gli aspetti più negativi connessi a tale situazione. In questo senso, non appare astratta l'ipotesi di una separazione - contabile e societaria, fors'anche proprietaria - dei due ambiti industriali in modo da ottenere un maggior grado di accountability dell'incumbent e, allo stesso tempo, soddisfare alcune elementari condizioni di regolazione del mercato. La separazione è il modo migliore per porre termine alla querelle che vede da tempo impegnati Trenitalia e i suoi committenti pubblici (le Regioni, ma anche lo Stato) circa l'adeguatezza delle compensazioni rispetto ai costi e ai ricavi tariffari: mentre per questi ultimi vi è un'elevata trasparenza, per i primi risulta più complesso acquisire e valutare le informazioni che al più fanno riferimento - come nel trasporto regionale - a un'articolazione organizzativa e non al profilo societario. Per la regolazione non vi è dubbio che i concorrenti (ferroviari e non) sui segmenti di mercato di Trenitalia si trovano a fronteggiare un soggetto che dalle attività di servizio pubblico deriva una quota molto rilevante del volume d'affari (tra compensazioni e introiti tariffari, circa la metà) e che potrebbe da ciò ricavare altrettanto rilevanti vantaggi concorrenziali. La separazione societaria troverebbe già un riferimento nella normativa antitrust visto che questa all'articolo 8, comma 2-bis della legge 287/90 - impone l'obbligo di separazione societaria per un'azienda che svolge servizi pubblici e che voglia operare in mercati differenti e aperti alla concorrenza. È una norma la cui formulazione può essere oggetto di discussione per i mercati nei quali si realizzi un modello di concorrenza «per il mercato» (nei quali, cioè, i diritti di esclusiva sono assegnati attraverso procedure competitive); meno dubbia appare la sua piena applicabilità a un contesto di mercato come quello ferroviario nel quale ampie e significative porzioni di attività sono state sottratte alla concorrenza. Una volta individuato il punto di arrivo - la separazione societaria - va definita la strada per giungervi. Visti i tempi nei quali viene posta - a ridosso, cioè, dell'apertura piena del mercato passeggeri - e del suo rilievo economico e industriale, sarebbe bene che fosse sottratta alla spontanea iniziativa di Fs e ricondotta a criteri e regole chiari e trasparenti. Ecco i punti su cui intervenire: 1) occorre stabilire i criteri di definizione dei perimetri dei rami oggetto della separazione. In tale modo si agevola l'attribuzione di risorse utilizzate in ciascuno di essi, senza necessariamente seguire la traccia delle divisioni in cui oggi è organizzata Trenitalia e mirando a elaborare anche dopo rappresentazioni contabili di livello regionale; 2) va chiarito il regime dei rapporti tra le società originate dalla separazione: non è sufficiente delimitare i confini delle diverse entità ma è altrettanto indispensabile soprattutto dove non vi sia separazione proprietaria - regolare i casi in cui si ritiene che scambi di natura finanziaria, operativa o commerciale tra i diversi soggetti determinino fenomeni non marginali di «sussidio incrociato» che possano riprodurre proprio le condizioni che la separazione rimuove; 3) vanno definiti i criteri di valorizzazione degli asset di ciascun ramo per evitare che la separazione determini un'alterazione dei valori patrimoniali, soprattutto se si intendono sperimentare partnership societarie con terzi. Su questi temi sarebbe opportuno che il

legislatore intervenisse: sia per completare in modo coerente il disegno inaugurato con la legislazione del 2009, salvaguardando comunque il processo di apertura del mercato; sia per evitare che le iniziative di Fs, pur legittime e comprensibili sotto il profilo strategico, prestino il fianco a possibili censure delle autorità di regolazione nazionali e comunitarie.

