

Milano, 19 marzo 2008

Alla Direzione “Agroalimentare e trasporti”
Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato
Piazza G. Verdi 6/A
00198 Roma

Oggetto: Osservazioni dell’Istituto Bruno Leoni in merito agli impegni presentati nell’ambito dell’istruttoria A389-Rail Traction Company/Rete Ferroviaria Italiana-Ferrovie dello Stato

1. Il caso

Con provvedimento n. 17327 del 18 Settembre 2007 codesta rispettabile Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha avviato nei confronti delle società Ferrovie dello Stato S.p.A. e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. un’istruttoria per accertare l’abuso di posizione dominante nel mercato dell’accesso all’infrastruttura ferroviaria e in quello della fornitura di servizi di trazione ferroviaria.

In particolare, tale abuso si sarebbe attuato tramite una strategia unitaria di Ferrovie dello Stato, posta in atto da Rete Ferroviaria Italiana, con il fine di ostacolare le imprese ferroviarie concorrenti di Trenitalia.

È pienamente condivisibile la ricostruzione di codesta Autorità e la preoccupazione che un incremento di costi per le imprese ferroviarie possa portare ad una divaricazione nelle condizioni concorrenziali di effettuazione del servizio di fornitura di trazione ferroviaria tra Trenitalia e le imprese ferroviarie concorrenti. Sono inoltre condivisibili le ulteriori preoccupazioni che l’entità delle richieste di RFI potrebbe mettere a rischio gli investimenti delle Imprese Ferroviarie segnalanti.

Il comportamento messo in atto da FS, per il tramite di RFI, è lesivo della concorrenza in particolare per la richiesta di revoca, sin dal Giugno 2004, della concessione dello sconto K2 e nella decisione di pretendere la restituzione delle somme che le imprese ferroviarie segnalanti si erano autoridotte a titolo di sconto per l’intero periodo 2004-2006, pena la risoluzione del contratto di utilizzo dell’infrastruttura.

La mancata adozione delle norme tecniche da parte di RFI fino al 6 Dicembre 2006 non ha permesso *de facto* alle imprese ferroviarie segnalanti l’utilizzo “dell’agente unico” e quindi le richieste di RFI sembrano ledere la concorrenza nel mercato dell’accesso all’infrastruttura ferroviaria.

2. La valutazione degli impegni

Ferrovie dello Stato e Rete Ferroviaria Italiana replicano agli addebiti di codesta Autorità con l’assunzione di diversi impegni vincolanti ai sensi dell’art 14 *ter* della legge 287/1990.

Gli impegni enunciati sono presentati dalle due parti del procedimento, RFI e FS e per queste due Società, tali impegni favorirebbero le imprese ferroviarie che ne facciano richiesta nell’attrezzaggio del materiale rotabile con il sotto sistema di bordo (SSB).

Trenitalia non essendo parte del procedimento presenta gli impegni tramite la controllante e capogruppo Ferrovie dello Stato.

Analizzando nel complesso gli impegni presentati da RFI e FS, essi possono in parte rispondere

alla distorsione esistente nel mercato della fornitura dei servizi di trazione ferroviaria, ma non sono necessarie ad una risposta completa di abuso di posizione dominante derivante dalla richiesta di restituzione delle somme derivanti dallo sconto K2.

In particolare è senz'altro un miglioramento il fatto che RFI offra un contributo di natura tecnica finalizzato all'omologazione dei 210 rotabili "teste di serie" del punto *sub a*).

La fornitura di servizi di ingegneria finalizzati all'installazione e/o *design review* per l'adeguamento corretto del sotto sistema di bordo, derivante dal punto *sub b*), sembra alquanto irrilevante, in quanto non è specificato a quale prezzo è fornito tale servizio.

Anche gli impegni di Trenitalia sono in parte positivi, ma non risolvono il prospettato abuso di posizione dominante.

L'impegno *sub c*) di rinunciare ad una quota dei propri ordini, così da liberare capacità produttiva del fornitore per facilitare l'accesso ai dispositivi SCTM/SSB, sembra inoltre presentare un ulteriore eventuale abuso di posizione dominante precedente nell'adeguamento dei dispositivi SCMT/SSB.

La fornitura da parte di Trenitalia alle altre imprese ferroviarie delle specifiche tecniche per l'acquisto delle apparecchiature *car kit* conferma inoltre le denunce delle imprese ferroviarie segnalanti (comma 26 provvedimento) che RFI avrebbe avviato la fase di sperimentazione del SSB esclusivamente con la società Trenitalia, appartenente al gruppo facente capo alla holding FS al pari di RFI.

Gli impegni dunque risolvono solo parzialmente l'abuso di posizione dominante e quindi vanno solamente in parte nella giusta direzione. Non risolve invece il problema della richiesta del rimborso dello sconto K2 di RFI alle imprese ferroviarie segnalanti.

La tabella nella pagina seguente presenta la nostra valutazione circa gli impegni presi dalle società RFI e Ferrovie dello Stato.

Le due parti in causa del provvedimento, tramite questi impegni, rispondono solamente in parte (e in modo insoddisfacente) all'accusa di abuso di posizione dominante nel mercato della fornitura dei servizi di trazione ferroviaria, mentre poco o nulla per quanto riguarda il mercato dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria.

Tab. 1. Tavola sinottica degli impegni

Impegno	Società	Valutazione	Osservazioni
Contributo di natura tecnica finalizzato all'omologazione dei rotabili	RFI	Parzialmente positiva	Non risolve il problema pur essendo un passo in avanti
Fornitura di servizi di ingegneria per adeguamento SSB	RFI	Negativa	Dovrebbe essere già effettuato; non viene definito il prezzo del servizio
Facilitazione dell'accesso a dispositivi SCTM/SSB	FS/Trenitalia	Parzialmente Positiva	Il rilascio di capacità produttiva del fornitore è positivo, ma segnala un eventuale abuso di posizione dominante per l'accesso ai dispositivi
Fornitura specifiche tecniche per l'acquisto dei car kit	FS/Trenitalia	Parzialmente Positiva	La comunicazione delle specifiche è positiva, ma conferma le denunce delle IF segnalanti nel comma 26 del provvedimento

3. Conclusioni

Pare equo affermare in sede di conclusione che, nonostante gli sforzi di Rete Ferroviaria Italiana e Ferrovie dello Stato, permane un abuso di posizione dominante per quanto riguarda l'accesso all'infrastruttura ferroviaria. La richiesta di rimborso degli sconti K2 alle imprese ferroviarie segnalanti, richiesti da RFI, sembra essere inopportuno in quanto l'adozione della normativa tecnica è stata effettuata solo il 6 Dicembre 2006.

Certamente codesta Autorità non mancherà di rilevare tale abuso e prenderà dei provvedimenti necessari a risolvere questa situazione alquanto lesiva della concorrenza.