



“Trasporto delle merci e nuove linee veloci: un’opportunità per il Paese”

Documento propositivo

Gennaio 2006

Sommario:

1. PREMESSA	1
2. LO SVILUPPO DEL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI	2
2.1 Inquadramento del tema	2
2.1.1 Dati di traffico	2
2.1.2 Previsioni Infrastrutturali e di traffico	2
2.2 La Liberalizzazione ferroviaria	3
2.2.1 La situazione attuale in Italia	5
2.3 Elementi di criticità per il trasporto ferroviario	7
2.3.1 Le imprese ferroviarie	8
2.3.2 I Terminal	9
2.3.3 Barriere legislative e regolamentari	10
3. ALCUNE PROPOSTE	12
3.1 Attività di lobbying a livello comunitario per la liberalizzazione	12
3.2 Efficientamento dei servizi di trasporto ferroviario	13
3.3 Eliminazione dei colli di bottiglia	13
3.4 Meccanismi di “cointeressamento” dei territori	14
3.5 Elementi di beneficio	14

1. PREMESSA

Alla luce della crescente globalizzazione dell'economia, disporre di un efficiente sistema infrastrutturale di comunicazione sulla media e lunga distanza diviene, per città e regioni, un fattore decisivo di sviluppo. I cambiamenti che deriveranno dall'entrata in funzione delle nuove linee ferroviarie ad alta velocità/capacità coinvolgeranno ampi strati di popolazione, incideranno in maniera sensibile sulle opportunità localizzative delle attività produttive e di servizio e quindi comporteranno importanti modificazioni anche sull'assetto urbanistico di città e territori.

Con l'entrata in funzione delle nuove linee, la ferrovia ha la possibilità di tornare protagonista della mobilità e quindi della trasformazione del territorio, dopo oltre 100 anni d'immobilismo quasi completo.

Lo sviluppo infrastrutturale del programma AV/AC comprende non solo gli assi strategici principali, ma anche il sistema di interconnessione con le reti a livello regionale e soprattutto con infrastrutture puntuali – quali i porti, gli interporti e le piattaforme logistiche – in grado, oltre a gestire i flussi in transito, di generare valore aggiunto dai traffici. Questo "obiettivo di rete" deve essere perseguito avendo ben presente che la realizzazione delle infrastrutture non è concepibile come un fine a sé stante, quanto piuttosto deve essere considerata un mezzo per offrire servizi di alta qualità e per rispondere al fabbisogno del mercato e alle esigenze dei sistemi integrati di gestione dei flussi passeggeri e merci.

In questo contesto lo sviluppo della rete infrastrutturale sarà orientato alle esigenze del Paese, affinché tutte le regioni possano approfittare dell'integrazione a livello europeo e, ancor più nel futuro a breve, a livello mediterraneo. Gli sforzi devono essere focalizzati al miglioramento ed alla promozione della qualità del servizio globale offerto dagli operatori, condizione necessaria per perseguire con efficacia l'obiettivo del riequilibrio modale a vantaggio delle trasporto su ferro e della navigazione marittima.

Un aspetto rilevante degli effetti della realizzazione di una grande opera infrastrutturale - paradigmatico nel caso dell'alta velocità- è come questi stessi effetti siano polarizzanti rispetto al territorio: alcuni luoghi ottengono un rilevante incremento della propria accessibilità, altri meno. Questa polarizzazione agisce innanzitutto sulla grande scala territoriale, mettendo in discussione e ridisegnando la gerarchia delle regioni e delle città.

In questo contesto, le infrastrutture si pongono come strumento di politica economica per promuovere lo sviluppo regionale e locale. L'opinione pubblica è maggiormente disposta ad esprimere il proprio consenso e a supportare programmi di sviluppo infrastrutturale quando è consapevole dei sostanziali effetti positivi, quando percepisce gli sforzi per la mitigazione dei possibili effetti negativi prodotti dal progetto per l'area interessata e per le zone circostanti, e - in ultima analisi – se viene messa in condizione di poter quantificare sia il valore dei benefici apportati al territorio dalla realizzazione dell'infrastruttura, che il valore delle esternalità da compensare.

2. LO SVILUPPO DEL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI

Il Comitato Transpadana si propone di presentare in sede di Mobility Conference 2006 un documento propositivo che contenga le linee guida delle proprie attività future in merito allo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci.

E' dimostrato infatti che il vettore ferroviario ha accumulato problemi di "comunicazione e cooperazione" con le altre modalità di trasporto, con uno scarso monitoraggio della qualità dei servizi che hanno prodotto inefficienza, bassa qualità del servizio e tariffe fuori mercato. Questi elementi hanno contribuito all'attuale percezione della ferrovia come inaffidabile, costosa ed estremamente rigida alle richieste della domanda di trasporto. Oggi utilizzare la ferrovia in un mercato altamente concorrenziale, dove la competitività e la globalizzazione sui mercati sono legate all'efficienza e affidabilità dei servizi di trasporto, viene ancora ritenuto rischioso da molti potenziali clienti, soprattutto coloro i quali affidano alla qualità del trasporto (affidabilità, puntualità, sicurezza) i fattori della loro competitività sul mercato.

2.1 INQUADRAMENTO DEL TEMA

2.1.1 DATI DI TRAFFICO

In Italia nel 1995 sono state trasportate su ferrovia poco meno di 25 miliardi di tonnellate-chilometro, mentre 10 anni dopo (2004) il valore è sceso a poco meno di 23 miliardi di tonnellate, circa il 6,6% in meno. Anche la quota di ripartizione modale è scesa dal 10,4% del totale del traffico interno di merci all'8,8% del 2004.

	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Traffico totale interno di merci (milioni di tkm)						
Strada	174.431	185.101	186.510	192.678	174.084	196.976
Ferrovia	24.408	25.053	24.451	23.591	23.724	22.783
Navigazione	35.442	33.615	32.454	34.845	39.285	37.032
Aria	671	846	817	832	880	920
TOTALE	234.952	244.615	244.232	251.946	237.973	257.711
Ripartizione modale (tkm) in %						
Strada	74,2	75,7	76,4	76,5	73,2	76,4
Ferrovia	10,4	10,2	10,0	9,4	10,0	8,8
Navigazione	15,1	13,7	13,3	13,8	16,5	14,4
Aria	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4

Fonte: Elaborazioni Gruppo Clas su dati ISTAT e Conto Nazionale dei Trasporti

Dati ancora provvisori riguardanti il 2005 confermano il trend decrescente del traffico ferroviario merci, sia in termini di valori assoluti che di ripartizione modale (soprattutto nei confronti del trasporto su gomma).

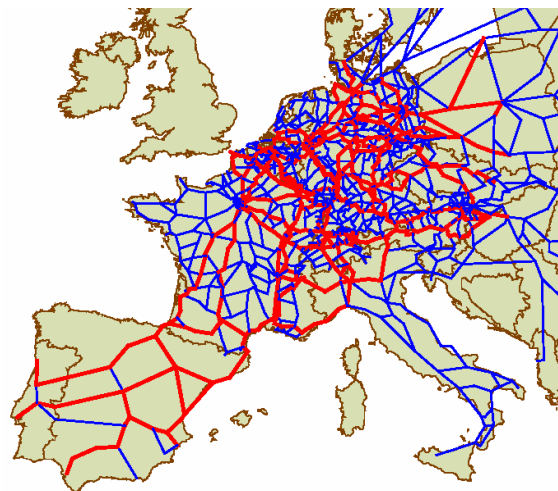
2.1.2 PREVISIONI INFRASTRUTTURALI E DI TRAFFICO

Nel corso degli ultimi anni si sono succeduti una serie di studi contenenti previsioni di sviluppo dei traffici ferroviari merci, sia a livello europeo che in ambito nazionale.

Uno dei lavori più recenti in questo campo, focalizzato sul trasporto merci con particolare riferimento al trasporto combinato, è lo "Study on infrastructure capacity reserves for combined transport by 2015"

redatto per conto della UIC (Combined Transport Group) da un team di consulenti internazionali, del maggio 2004. L'ambito di analisi di questo studio, pur parziale rispetto all'intero settore del trasporto ferroviario delle merci, può essere considerato comunque come una valida proxy dell'evoluzione del settore a livello internazionale.

Lo studio UIC prende in considerazione 18 corridoi di trasporto a livello europeo (riportati in rosso nella figura a fianco), lungo i quali il trasporto combinato dovrebbe aumentare del 113 % dal 2002 al 2015, da 54,5 milioni di tonnellate a 116 milioni di tonnellate. In particolare, il trasporto non accompagnato dovrebbe essere il segmento di mercato più dinamico, con un tasso di crescita medio del 6,8% annuo. Il trasporto accompagnato dipende strettamente dal quadro politico esistente, particolarmente favorevole in questo momento nei paesi alpini. Le previsioni al 2015, pur in presenza di una riduzione (o eliminazione) generalizzata dei sussidi e delle restrizioni per il trasporto su gomma, stimano un aumento del 19% dal 2002, da 10,4 a 12,4 milioni di tonnellate.



	TEU		Milioni tonns		2015/2002
	2002	2015	2002	2015	
Non accompagnato	3,48	8,7	44,1	103,6	+135%
Accompagnato	1,26	1,5	10,4	12,4	+19%
TOTALE	4,74	10,2	54,5	116	+113%

UIC-GTC - Study on infrastructure capacity reserves for combined transport by 2015

2.2 LA LIBERALIZZAZIONE FERROVIARIA

Dal 1990 si è avviato a livello comunitario il processo di "liberalizzazione" del trasporto ferroviario, che ha avuto un ulteriore e decisivo impulso a livello legislativo nel 2001, con l'approvazione delle direttive facenti parte del c.d. "Primo pacchetto ferroviario". Esse prevedevano la separazione tra gestore dell'infrastruttura e imprese ferroviarie, la regolamentazione d'accesso all'infrastruttura, l'allocatione della capacità, le tariffe per l'uso dell'infrastruttura; i certificati di sicurezza e le licenze ferroviarie.

Oggi il settore del trasporto ferroviario merci è composto da tre soggetti (o categorie di soggetti):

- ⇒ Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIIT) cui è demandata la politica dei trasporti. Al suo interno si sta strutturando il c.d. "Ente Regolatore" del settore ferroviario
- ⇒ Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria (in Italia Rete Ferroviaria Italiana), con il compito di gestione, manutenzione e sviluppo della rete, nonché di allocatione della capacità ferroviaria (tracce orarie)
- ⇒ Le imprese ferroviarie che effettuano i servizi di trasporto (essenzialmente la trazione, ma anche la manovra e le altre operazioni di "terminalizzazione").

Nel 2004 la Commissione ha approvato un ulteriore pacchetto di direttive aventi ad oggetto temi quali la sicurezza, l'interoperabilità e la creazione di un'Agenzia Ferroviaria Europea, oltre all'apertura dell'intero mercato del trasporto ferroviario merci a partire dal 2007. Queste norme hanno l'obiettivo di creare uno Spazio ferroviario integrato e dovranno essere approvate dagli stati membri entro il 2006. Successivamente un terzo pacchetto normativo concluderà il processo di liberalizzazione del mercato estendendolo al trasporto passeggeri internazionale.

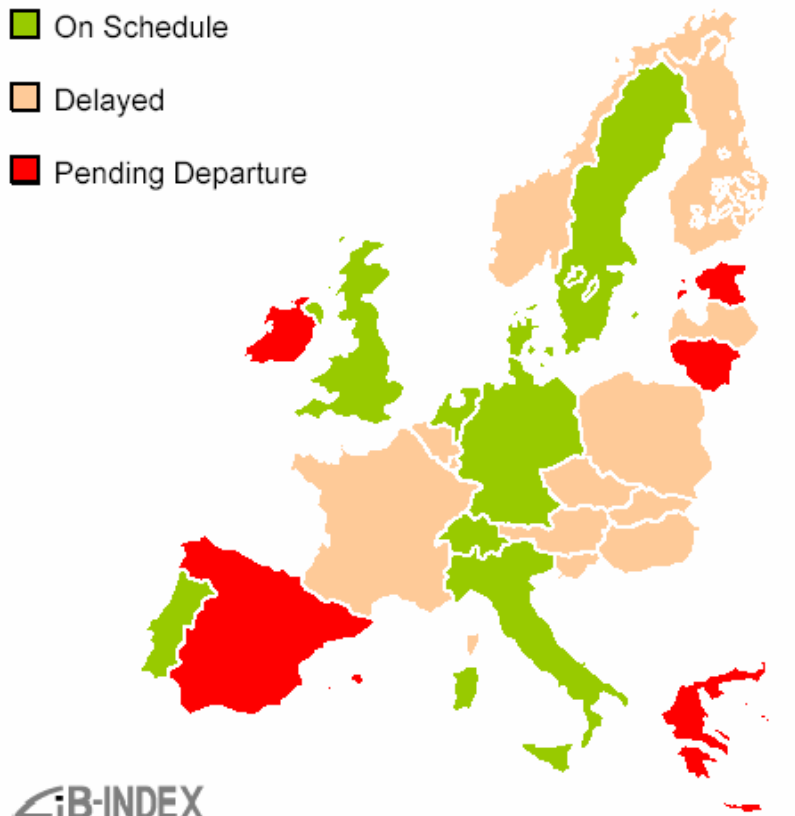
Il Rail liberalisation index è un indicatore elaborato da Ibm Business consulting service e dall'Università di Berlino per le Ferrovie tedesche. L'indicatore nasce dalla ponderazione di diversi fattori legislativi e pratici, dal grado di regolamentazione di un mercato alle barriere di fatto all'accesso, sia nel campo del traffico merci che nel trasporto passeggeri.

Al primo posto si colloca la Gran Bretagna, pioniera della liberalizzazione ferroviaria, applicata in modo fin troppo drastico e ora semmai in fase di ponderata retromarcia. Seguono Svezia e Germania, quindi Olanda e Danimarca, Italia e Portogallo tutte "in orario" con le scadenze della liberalizzazione.

Il miglioramento italiano è dovuto soprattutto all'apertura alla concorrenza nel trasporto merci, che ha generato anche un aumento del traffico su tratte importanti come il Brennero (in controtendenza rispetto a un lieve calo nazionale) e alle prime gare per il trasporto passeggeri regionale in Veneto e Liguria.

Nel secondo gruppo di Paesi "in ritardo" figurano la Francia, principale oppositrice con Belgio e Lussemburgo del progetto della Commissione di liberalizzare a partire dal 2010 anche il traffico passeggeri internazionale. Più indietro Grecia, Irlanda e Spagna.

La figura sottostante riporta schematicamente lo stato di avanzamento del processo di liberalizzazione in Europa. Si vince chiaramente come l'asse Nord-Sud, quello in cui sono presenti la maggior parte degli operatori privati, sia quello i cui paesi hanno promosso maggiormente questo processo.





Fonte: IBM – Rail Liberalization Index

2.2.1 LA SITUAZIONE ATTUALE IN ITALIA

In Italia sono presenti attualmente (dicembre 2005) 39 imprese con licenze ferroviarie e 16 con certificato di sicurezza.

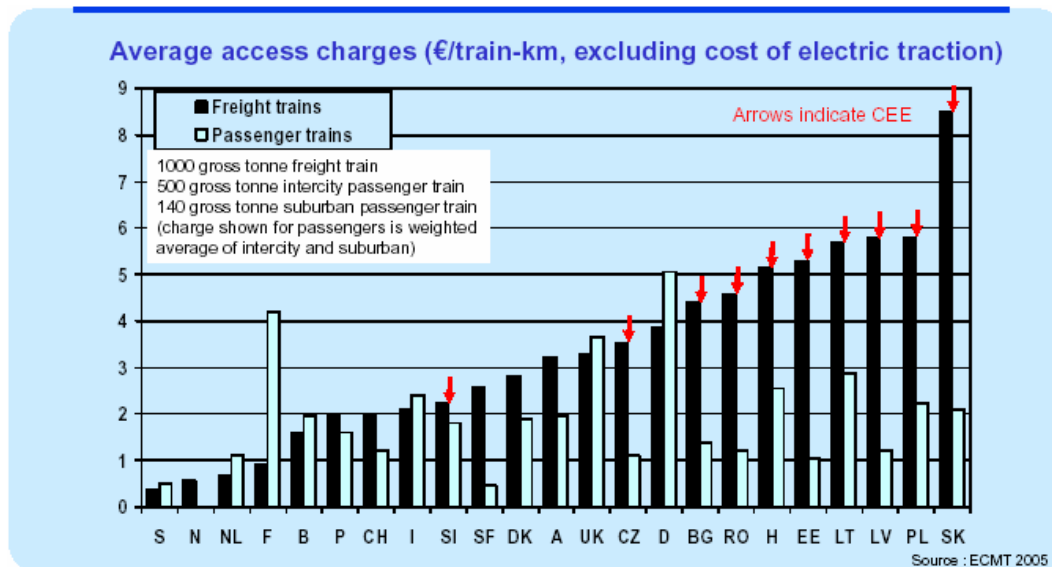
	Licenza	Certificato sicurezza	Materiale rotabile		
	Data rilascio	Data rilascio	Locomotori	Carri	
Trenitalia s.p.a. (Ferrovie dello Stato S.p.A)	23/05/2000	30/10/2000	1.010 (1)	42000	
		(23/05/00)	208 (2)		
			907 (3)		
			24 (4)		
Ferrovie Nord Milano Trasporto S.r.l.	23/06/2000	25/07/2001	28 (1)	-	
			22/11/2002		18 (2)
			19/12/2002		10 (3)
			20/06/2003		
			28/10/2003		
			24/02/2004		
			09/12/2004		
Ferrovie Nord Cargo S.r.l.	23/05/2003	30/07/2003	4 (1)	-	
			28/10/2003		2 (2)
			24/02/2004		
			26/08/2004		
			16/06/2005		
Del Fungo Giera Servizi Ferroviari S.p.A.	23/06/2000	15/07/2002	26 (1)	1.000 R.I.	
			13/06/2003		50 (1)*
			01/10/2003		30 (2)*
			06/05/2004		10 (3)*
			11/11/2004		
			01/02/2005		
Rail Traction Company S.p.A.	23/06/2000	11/10/2001	13 (1)	-	
			06/09/2002		2 (2)
			06/05/2003		
			03/06/2004		
			26/08/2004		
			09/12/2004		
SBB Cargo Italia S.r.l.	26/03/2003	20/11/2003	18 (1)	-	
			26/08/2004		3 (2)
			09/12/2004		
			05/08/2005		
MET.RO S.p.A.	20/12/2000		-	-	
Metronapoli S.p.A.	21/12/2000	31/01/2001	-	-	
			13/06/2002		
			02/12/2003		

	Licenza	Certificato sicurezza	Materiale rotabile	
	Data rilascio	Data rilascio	Locomotori	Carri
Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A.	14/03/2001	30/06/2003 31/01/2005	4 (1) 1 (2) 5 (3)	-
Interjet s.r.l.	06/04/2001	-	-	-
Ferrovia Adriatica Sangritana S.p.A.	08/05/2001	01/10/2003 02/02/2004 26/08/2004	14 (2)	-
Hupac S.p.A.[3]	14/05/2001	06/05/2003 09/12/2004	N.A.	100 R.I. 2.300 R.A.
Azienda Consorziale Trasporti di Reggio Emilia	18/05/2001	28/10/2004	10 (2) 6 (3)	N.A.
GETRAS S.r.l.	17/07/2001	-	N.A.	-
Ferrovia Centrale UMBRA S.r.l.	23/07/2001	-	1 (1) 3 (2)	-
CEMAT S.p.a.	24/07/2001	-	N.A.	609
G.T.T. S.p.A	27/07/2001	19/12/2002	1 (1) 2 (2) 2 (3)	-
Ferrovia Emilia-Romagna S.r.l.	03/08/2001	29/05/2003 02/02/2004 27/04/2004 18/04/2005	6 (1) 1 (2) 3 (3)	-
Ferrovie del Gargano S.r.l.	28/11/2001	-	4 (1)	-
Sistemi Territoriali S.p.A.	04/12/2001	01/10/2003 02/02/2004 09/12/2004	5 (2) 1 (3)	-
Strade Ferrate del Mediterraneo S.r.l.[4]	20/12/2001	28/10/2003 30/11/2004 18/04/2005	7 (2)	-
Monferail S.r.l.	20/12/2001	-	-	-
SAD – Trasporto locale SpA	28/12/2001	-	-	-
Decotrain SpA	23/01/2002	-	-	-
ATCM S.p.A.	28/05/2002	-	4 (1)	-
SERFER[5] – Servizi Ferroviari Srl	28/05/2002	28/04/2003 26/08/2004 27/04/2005 05/08/2005	130 (n.s)	-
Azienda Trasporti Milanese S.p.A.	28/05/2002	-	-	-
CAT SpA	28/05/2002	-	-	-
Ferrovia Alifana e Benevento Napoli S.r.l.	13/12/2002	30/11/2004	1 (1) 4 (3)	-
Italiana Coke S.p.A.	17/12/2002	-	-	-

	Licenza	Certificato sicurezza	Materiale rotabile	
	Data rilascio	Data rilascio	Locomotori	Carri
Ventairail S.r.l.	20/02/2003	-	-	-
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici	26/03/2003	-	24 (2) 6 (3)	-
Ferrotranviaria SpA	19/02/2004	-	2 (1) 1 (2) 2 (3)	-
GNER Italia Srl	25/02/2004	-	-	-
Ignazio Messina	22/12/2004	-	-	-
Ferrovie Udine Cividale S.p.A.	02/02/2005	-	-	-
ATC S.p.a.	27/06/2005	-	-	-
Rail One S.p.A.	08/07/2005	-	-	-

Il costo per ottenere un certificato di sicurezza in Italia è più alto rispetto alle altre nazioni (che hanno implementato la procedura). In particolare è secondo solo alla Repubblica Slovacca, laddove la certificazione di un locomotore costa circa 30.000 euro.

Il "pedaggio" vigente sulla rete italiana è nella media europea per il traffico merci. Vi però sono ampie differenze tra Stati EU-15 ed EU-25, come viene evidenziato nella figura sottostante, tratta da un rapporto del Comitato dei Ministri dei Trasporti Europei.



2.3 ELEMENTI DI CRITICITÀ PER IL TRASPORTO FERROVIARIO

Il mercato del trasporto ferroviario delle merci è oggi strettamente legato all'operatività delle imprese ferroviarie, i soggetti che possono accedere all'infrastruttura ferroviaria (rete) se:

- ⇒ in possesso di una licenza ferroviaria istituita in uno Stato Membro
- ⇒ in possesso del certificato di sicurezza rilasciato dal gestore della rete in cui svolgono il servizio di trasporto

⇒ stipulano un contratto di acquisto di tracce ferroviarie con il gestore dell'infrastruttura.

Gli elementi di criticità attuale e futura per il mercato del trasporto ferroviario merci sono diversi, dal necessario efficientamento degli elementi di costo per le imprese ferroviarie, alla carenza di terminal in grado di accogliere i previsti/possibili incrementi di traffico, fino alle barriere di tipo legislativo e regolamentare che si stanno gradualmente risolvendo.

2.3.1 LE IMPRESE FERROVIARIE

Al fine di evidenziare alcune delle criticità attuali del settore, è opportuno partire dall'analisi dei principali elementi di costo che intervengono a penalizzare il trasporto ferroviario delle merci nella situazione attuale. E' possibile riassumere tali elementi in quattro categorie:

⇒ **Costo del lavoro.** Nel 2003 è stato stipulato tra Confindustria e le organizzazioni sindacali il nuovo contratto collettivo relativo alle attività ferroviarie. Per quanto concerne il trasporto ferroviario delle merci, il costo del lavoro così definito costituisce un limite importante rispetto alla flessibilità che questo specifico mercato richiede alle imprese che vi competono. L'applicazione alla lettera del contratto (e la richiesta iniziale di adesione al contratto alle imprese ferroviarie che richiedono il certificato di sicurezza) ha infatti effetti considerevoli sul livello dei costi delle imprese ferroviarie merci, in quanto esse operano con modi e tempi differenti rispetto al trasporto passeggeri: trasporti notturni, nei giorni festivi, ecc. Simulazioni effettuate presso l'impresa ferroviaria RTC portate ad esempio hanno stimato un extra-costo del 27% per l'impresa nell'ipotesi di eventuale adesione al contratto delle attività ferroviarie.

⇒ **Acquisto tracce orarie.** Il costo d'uso dell'infrastruttura varia a seconda della linea ferroviaria prescelta. Il gestore della rete ferroviaria ha programmato di incrementare il costo del pedaggio nel momento in cui la rete venga dotata del sistema SCMT, sistema di segnalamento che dovrebbe permettere l'utilizzo di un unico macchinista sulle porzioni di rete attrezzate. Il problema attuale per le imprese ferroviarie consiste nel fatto che il pedaggio verrebbe in pratica raddoppiato, senza che vi sia l'effettiva possibilità di utilizzare l'agente unico sui convogli ferroviari, stante la necessità di adeguare il materiale rotabile e di procedere a una nuova procedura di certificazione di sicurezza, senza contare le resistenze che la questione suscita nei rapporti con i sindacati.

⇒ **Costo materiale rotabile.** Il costo di locomotori e carri ferroviari

⇒ Spese generali, amministrazione, marketing, assicurazioni.

Una simulazione di un Conto Economico di un'impresa ferroviaria di medie dimensioni (non ex monopolisti o *incumbent*) presenta per le voci sopra descritte le incidenze percentuali medie riportate in tabella. Tali proporzioni, infatti, per aziende più grandi subiscono alcune variazioni sostanziali: mentre sembrano rimanere validi i rapporti tra costo del lavoro e materiale rotabile, i costi per servizi e quelli per l'acquisto di tracce orarie presentano andamenti diversi (aumentano le spese generali e si riducono i pedaggi), in relazione alle dimensioni aziendali.

Costo del lavoro	30%
Acquisto tracce orarie	15%
Costo materiale rotabile	40%
Spese generali	15%

Alla luce delle considerazioni sopra esposte viene messo in evidenza come i costi del trasporto ferroviario risultino meno competitivi nei confronti del suo concorrente principale, il trasporto su gomma. Oggi il costo del trasporto "tutto strada" su alcune relazioni considerate "forti" per la ferrovia è minore rispetto a quello del servizio ferroviario (differenze non elevate, ad es. una cassa mobile Verona-Colonia su strada costa circa il 10% in meno rispetto al trasporto ferroviario). Il trasporto ferroviario è comunque utilizzato da alcuni caricatori e spedizionieri su queste relazioni "forti", come ad esempio il Brennero, per diverse ragioni, organizzative, localizzative, "filosofiche".

Ciononostante, lo stesso settore dell'autotrasporto continua a beneficiare di una serie di sgravi fiscali a fronte dell'aumento del costo del gasolio per autotrazione, mentre al contrario il trasporto ferroviario sembra essere penalizzato dalle condizioni che il sistema stesso nel suo complesso pone.

2.3.2 I TERMINAL

Un'ulteriore criticità per il trasporto merci ferroviario è costituita dalla possibile carenza di capacità di uno o più centri intermodali in grado di accogliere gli incrementi di traffico futuri.

Riprendendo il già citato studio UIC, in esso si effettuano previsioni sulle quantità di merci movimentate per alcune aree geografiche dell'ambito di studio considerato, e i conseguenti traffici attestati su terminal afferenti tali aree. Nelle tabelle successive vengono riportati rispettivamente le previsioni per importazioni ed esportazioni per alcune aree geografiche che possono essere rilevanti per la trasversale ferroviaria Est-Ovest, e i dati relativi a capacità e colli di bottiglia di alcuni terminal europei, in prospettiva 2015.

Dall'analisi effettuata si evince come l'area milanese sia quella che potrà risentire della maggiore crisi di capacità di movimentazione di unità di carico intermodali. Lo sviluppo economico persistente dell'area milanese, la domanda di import ed export generata e di conseguenza la domanda di trasporto, costituiscono anche in prospettiva fattori strategici per lo sviluppo dell'asse transpadano, ma determinano la necessità di dotare il capoluogo lombardo di almeno un nuovo terminal intermodale dall'elevata capacità. In mancanza di un tale nodo, il rischio è quello di creare un collo di bottiglia alla capacità di inoltro e ricezione della merce su ferro per l'intera area lombarda, con conseguente probabile sottoutilizzo di una nuova infrastruttura ferroviaria di corridoio, e dello stesso mezzo di trasporto ferroviario.

N°	Area geografica	Export [1,000 t]		Import [1,000 t]		Crescita 2015/2002	Tasso annuo
		2002	2015	2002	2015		
1	Milano	4.402	11.477	4.908	12.566	158%	7,60%
2	Rotterdam	3.176	6.960	3.450	7.717	122%	6,30%
4	Verona	2.123	5.225	2.642	6.522	147%	7,20%
5	Antwerpen	2.574	6.355	2.283	4.934	132%	6,70%
7	Novara	1.677	4.382	2.238	5.862	162%	7,70%
10	Zeebrügge	953	2.441	730	1.849	155%	7,50%
11	Paris	830	2.004	759	1.866	144%	7,10%
13	Barcelona	517	1.460	662	2.047	197%	8,70%
14	Valencia	558	1.328	587	1.714	166%	7,80%
15	Genk	663	1.769	449	1.217	169%	7,90%
19	Roma	301	781	586	1.519	159%	7,60%
24	Budapest	408	749	553	1.051	87%	4,90%
25	Ljubljana	466	736	518	840	60%	3,70%
	Subtotale	18.648	45.667	20.365	49.704	144%	6,90%
Altre	aree geografiche	25.222	57.959	23.379	51.795	125%	6,50%
	volume Totale	43.870	103.626	43.744	101.499	134%	6,80%

Fonte: Elaborazioni Gruppo Clas su dati UIC

Paese	Area	Capacità 2015	Volume traffico 2015	Tasso di saturazione	di Gap di capacità 2015
BE	Antwerpen	940.000	614.000	65%	
	Genk	122.000	150.000	123%	52.400
	Zeebrugge	365.000	306.000	84%	14.000
ES	Barcelona	348.000	307.000	88%	28.600
	Madrid	192.000	140.000	73%	
	Valencia	236.000	288.000	122%	99.200
FR	Paris	658.000	270.000	41%	
HU	Budapest	300.000	263.000	88%	23.000
IT	Bologna	235.000	155.000	66%	
	Milano	1.057.925	1.130.000	107%	283.660
	Novara	805.000	478.000	59%	
	Verona	780.000	551.000	71%	
NL	Rotterdam	1.400.000	993.000	71%	
SLO	Ljubljana	150.000	87.000	58%	
Totale		7.588.925	5.732.000	80%	500.860

Fonte: Elaborazioni Gruppo Clas su dati UIC

2.3.3 BARRIERE LEGISLATIVE E REGOLAMENTARI

Accanto agli elementi di costo che le imprese ferroviarie si trovano ad affrontare e che ne limitano la competitività (e parzialmente sovrapposti ad essi), sussistono ad oggi barriere legislative e regolamentari che ostacolano il funzionamento efficiente del settore.

I principali ostacoli al processo di liberalizzazione possono essere così sintetizzati:

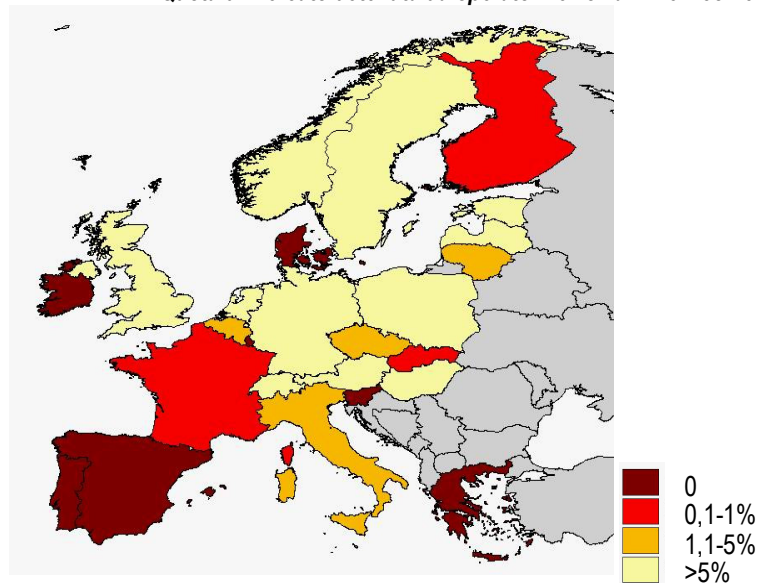
- ⇒ La procedura per il rilascio del certificato di sicurezza, che di per sé non sembra essere discriminatoria, riscontra talvolta ritardi nel completamento, e (in alcuni casi) poca chiarezza riguardo alla documentazione da presentare.
- ⇒ La gestione di alcuni terminal da parte di Trenitalia (gestore di servizio ferroviario, in competizione con potenziali nuovi entranti) è vista come potenziale fattore di discriminazione. La riforma della materia attualmente in corso (è atteso il Regolamento attuativo in materia di gestione dei terminal ferroviari del D.Lgs. n.188/03) dovrà fornire condizioni eque e non discriminatorie di accesso ai servizi terminalistici.
- ⇒ La necessità che il "richiedente autorizzato" (operatore privo di licenza ferroviaria ma in grado di acquisire capacità ferroviaria, figura istituita dal D.Lgs n.188/03, in ottemperanza alle direttive europee) specifichi in anticipo l'impresa ferroviaria di cui si avvarrà per la trazione è considerata una barriera all'assegnazione efficiente di capacità da parte degli "sviluppatori di traffico"
- ⇒ La separazione organizzativa e decisionale del gestore dell'infrastruttura da una o più società operanti servizi di trasporto: l'esistenza di una holding (FS) proprietaria di RFI e Trenitalia è infatti considerata potenziale fattore di influenza decisionale nella gestione dell'infrastruttura.

L'impianto legislativo e l'assetto di mercato risultano rispettivamente in fase di implementazione ed evoluzione, motivo per cui non si dispone al momento di elementi sufficienti di giudizio. Le azioni intraprese - che recepiscono la normativa comunitaria - sono in linea di principio orientate verso una maggiore apertura del mercato. L'efficacia di tali azioni rimane tuttavia da verificare, i quanto i riscontri in termini di effettiva liberalizzazione del settore e di aumento di competitività del trasporto ferroviario merci non sono al momento apprezzabili. La presenza di barriere di vario genere (economico, tecnico, legislativo) delinea ad oggi un settore molto concentrato, e la mancanza di spinte competitive *customer*

oriented rendono i servizi offerti poco rispondenti alle esigenze dei potenziali clienti, generando il rischio di un ulteriore decremento di competitività rispetto al trasporto su gomma.

L'Italia risulta comunque in una posizione di avanguardia in termini di apertura effettiva del mercato a nuovi operatori di trasporto merci. Ancorché generalmente classificata tra le nazioni dove la quota di mercato dei *new comers* è attestata su percentuali inferiori al 5% (vedi figura), una recentissima rilevazione ISTAT¹ testimonia come la quantità di tonnellate*km trasportate da "piccole e medie imprese" del settore ferroviario abbia raggiunto il 7,6% nel 2004, con un picco del 16,9% per il trasporto in export.

Quota di mercato detenuta da operatori ferroviari "new comers"



¹ ISTAT, "Statistiche dei trasporti 2004 - Tavola 14 - Merci trasportate per tipo di trasporto e dimensione di impresa - Anno 2004", Roma, Dicembre 2005.

3. ALCUNE PROPOSTE

Per raggiungere l'obiettivo di sviluppare il trasporto merci ferroviario è necessaria una revisione dell'attuale politica dei trasporti complessiva del settore.

Gli elementi che compongono la politica dei trasporti sono vari, e non si limitano alla questione infrastrutturale, ma toccano molti altri aspetti, quali il mercato e le sue regole (tariffazione dell'uso dell'infrastruttura, regolamentazione della concorrenza nel mercato), la composizione merceologica della produzione, la dimensione media del tessuto di imprese che compongono il mercato, la qualità dei servizi di trasporto offerti, gli elementi di costo presenti nelle funzioni di produzione delle imprese, e non ultimi i lavoratori ed i contratti di lavoro.

Considerata la pluralità dei soggetti in gioco, è chiaramente impensabile che tutti si muovano nella stessa direzione.

Tuttavia, una volta chiarito ed evidenziato come l'obiettivo di sviluppo del trasporto ferroviario delle merci debba essere considerato come elemento condiviso da tutti gli attori, è possibile provare a definire uno schema di proposte che il Comitato Transpadana intende sottoporre alle forze politiche ed economiche. Le proposte elaborate di seguito si pongono il fine di dare risposta alle imprese e al territorio, in merito all'esigenza di adottare un approccio di Sistema in grado di sostenere lo sviluppo dei servizi di trasporto ferroviario merci, contribuendo in maniera decisiva alla sua affermazione.

1. Svolgere una attività di "pressione/lobbying" volta all'applicazione delle norme europee relative alla liberalizzazione ferroviaria in tutti i Paesi comunitari per lo sviluppo del trasporto merci oggi particolarmente trascurate sull'asse Est-Ovest.
2. Promuovere azioni di efficientamento dei servizi di trasporto ferroviario merci attraverso la razionalizzazione e la condivisione degli elementi di costo che le imprese ferroviarie (sia *incumbent* che *new comers*) si trovano oggi ad affrontare.
3. Non dimenticare la questione infrastrutturale e l'eliminazione dei colli di bottiglia sulla rete e promuovere una politica di razionalizzazione dei poli logistici dislocati sul territorio
4. Vista la cronica e deficitaria situazione finanziaria del paese, individuare meccanismi di "cointeressamento" alla realizzazione delle infrastrutture da parte dei territori che ne sono beneficiari.
5. Lavorare sulle "argomentazioni", in particolare sull'esplicitazione e la quantificazione degli elementi di beneficio derivanti dalla realizzazione degli interventi

3.1 ATTIVITÀ DI LOBBYING A LIVELLO COMUNITARIO PER LA LIBERALIZZAZIONE

Le notevoli differenze tra i Paesi europei a livello di liberalizzazione ferroviaria sembrano poter evidenziare uno stato di "concorrenza asimmetrica" tra gli operatori nazionali, fenomeno che potrebbe ostacolare la realizzazione di un'area ferroviaria europea.

Le forze politiche dovranno assicurare di portare avanti a livello comunitario un'intensa ed efficace attività di pressione nei confronti dei Paesi più "inadempienti" volta all'applicazione delle norme di applicazione dei c.d. "pacchetti ferroviari". Come evidenziato anche dall'IBM Liberalization Index, nonché da studi successivi, a livello comunitario ancora molti paesi non hanno proceduto con tutti gli obblighi necessari.

Per quanto riguarda l'apertura e l'affermazione sul mercato da parte di operatori *new comers*, sull'asse Nord-Sud Svezia-Germania-Austria-Italia, gli operatori nuovi entranti hanno quote di mercato superiori al 5%. Tale quota è stata raggiunta nel 2004 in Italia, come esposto in precedenza, ancorché il solo asse

dimostratosi realmente appetibile da parte del mercato è il Brennero, laddove la quota dei *new comers* è circa del 30%.

Oltre alle attività volte a favorire la liberalizzazione nei servizi di trasporto, si intende portare avanti gli orientamenti comunitari in tema di tariffazione dei costi esterni, con particolare riferimento all'applicazione delle recenti norme che prevedono entro il 2008 la presentazione da parte della Commissione Europea di un modello di calcolo per il conteggio dei costi esterni. Ciò dovrebbe rispondere a diverse esigenze quali il miglioramento del funzionamento del mercato interno, lo sviluppo sostenibile e l'introduzione di condizioni di concorrenza "fair" tra gli operatori dei trasporti.

3.2 EFFICIENTAMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO FERROVIARIO

Il mercato del trasporto ferroviario delle merci è oggi strettamente legato all'operatività delle imprese ferroviarie, i soggetti che effettuano i servizi di trasporto. Come evidenziato in precedenza, la struttura dei costi di tali imprese evidenzia alcuni elementi che dovranno essere modificati per una maggiore efficienza nei servizi ed una razionalizzazione dell'intero sistema di trasporto merci.

Tra questi elementi, assumono particolare rilevanza le questioni legate al costo di fattori quali le tracce orarie, il materiale rotabile (sia noleggiato che acquistato), il lavoro specializzato. In questo ambito sarà decisivo proporre azioni volte ad eliminare gli elementi distorsivi che costituiscono ad oggi sia barriere all'accesso al mercato che elementi di inefficienza del processo produttivo che limitano la competitività del prodotto "trasporto ferroviario" rispetto ad altre modalità ed in particolare rispetto al trasporto su gomma.

Un ulteriore elemento per promuovere l'efficienza dei servizi di trasporto merci - e che risulta complementare alle azioni di razionalizzazione dell'offerta esistente - è costituito dallo studio, test e promozione di modalità di intermodalità e/o interoperabilità innovative, sia dal punto di vista tecnico che organizzativo e gestionale. A questo proposito è utile ricordare come l'asse transpadano sia il luogo ferroviario dove già sono stati sperimentati servizi in interoperabilità, ovvero dove sono state attivate iniziative quali:

- ⇒ centri operativi transfrontalieri (Villa Opicina), che gestiscono le operazioni ferroviarie *cross-border*;
- ⇒ mutua accettazione di conducenti esteri sulla rete nazionale
- ⇒ messa in esercizio di locomotori multicorrente (politensione)
- ⇒ organizzazione di servizi di trasporto merci in interoperabilità.

Tali iniziative pongono Italia, Slovenia e Francia all'avanguardia in termini di integrazione tecnologica ed organizzativa delle reti ferroviarie.

3.3 ELIMINAZIONE DEI COLLI DI BOTTIGLIA

La questione infrastrutturale e la problematica dell'eliminazione dei colli di bottiglia sulla rete ferroviaria non è da sottovalutare e anzi continua ad essere determinante per un'efficace politica dei trasporti.

Risulta necessario riservare la stessa priorità di azione sia all'infrastrutturazione lineare (linea ferroviaria ad alta capacità e velocità), sia all'efficientamento dei nodi e dei terminal, al fine di evitare che l'incremento di capacità di trasporto ferroviario fornito da una nuova linea ferroviaria sia reso vano dalla possibile carenza di capacità di uno o più centri intermodali in grado di accogliere gli incrementi di traffico futuri.

3.4 MECCANISMI DI “COINTERESSAMENTO” DEI TERRITORI

Vista la cronica e deficitaria situazione finanziaria del paese, occorre individuare meccanismi di “cointeressamento” alla realizzazione delle infrastrutture da parte dei territori che ne sono beneficiari. È necessario che la sindrome NIMBY non sia una realtà generalizzata a tutti gli episodi e le proposte di infrastrutturazione del territorio.

Occorre quindi dare un’attuazione più efficace alla procedure di pubblicazione e di concertazione con il territorio che pure sono previste dalla normativa attuale, anche per l’approvazione di opere strategiche (Legge Obiettivo), al fine di discutere e attivare meccanismi di “cointeressamento” del territorio.

Sembra in particolare corretto che quei territori che ricevono beneficio dall’infrastrutturazione in termini di attivazione dello sviluppo economico, partecipino al processo di finanziamento della realizzazione delle opere. A tal fine è necessario analizzare e perfezionare pratiche di cointeressamento quali la c.d. “cattura di valore”, sperimentata per la realizzazione del Quadrilatero Marche-Umbria, anche attraverso la specifica approvazione di piani territoriali strategici (Piano di Area Vasta, nel caso citato).

3.5 ELEMENTI DI BENEFICIO

Il problema della completa e trasparente comunicazione assume particolare rilevanza nel processo di ricerca del consenso che accompagna la realizzazione di un piano di sviluppo infrastrutturale.

È decisivo proporre una visione corretta degli effetti generati dalla realizzazione di un’opera, esplicitando anche le opportunità che essa genera in un contesto capace di relazionarsi ad essa in modo dinamico e propositivo, attraverso la creazione e la fruizione di servizi innovativi ed efficienti.

È infatti presupposto fondamentale - non solo per l’accettazione di un’opera, ma anche per lo sfruttamento delle sue potenzialità - la consapevolezza degli attori coinvolti di trovarsi di fronte ad un elemento in grado di coadiuvare ed amplificare in maniera rilevante la competitività del territorio.

Per raggiungere questo obiettivo è decisiva la capacità di quantificare e di comunicare in modo trasparente e corretto le potenzialità generate per il territorio, allo scopo di far affiorare gli elementi maggiormente propositivi in grado di integrare le nuove opere nel sistema produttivo del territorio, rendendo quest’ultimo maggiormente competitivo.



TRANSPADANA

Direttrice Ferroviaria Europea

GRUPPO CLAS S.R.L.

Via Lattuada, 20 - 20135 MILANO - ITALIA

Tel. +39 02.541843.1 – Fax + 39 02.55192205

www.gruppoclas.com

company@gruppoclas.com

COMITATO PROMOTORE TRANSPADANA

Via Aurelio Saffi, 28 – 10138 TORINO - ITALIA

Tel. +39 011.4331510 – Fax +39 011.4331798

www.transpadana.org

info@transpadana.org