

IL TRASPORTO FERROVIARIO delle MERCICI e la Liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario in Europa

**A cura di Francesco Del Vecchio
Napoli, 6 maggio 2016**

LE DIMENSIONI DEL SETTORE - QUOTA DI MERCATO

Traffico totale interno di merci - Anno 2013 - tonn.km - milioni		
	2013	%
Trasporti ferroviari	19.037,00	10,51
Navigazione marittima di cabotaggio	49.112,00	
Navigazione interna	89,00	
Navigazione aerea	991,00	
Autotrasporto (> 50 km)	102.320,00	
Oleodotti (> 50 km)	9.593,00	
TOTALE	181.142,00	100,00

FONTE: ISTAT e CONTO NAZIONALE DEI TRASPORTI

TRASPORTO MERCI - CONFRONTI INTERNAZIONALI - ANNO 2012 - MILIARDI DI TONN.KM

	UE 28	%	USA (2011)	%	GIAPPONE	%	CINA	%	RUSSIA	%
STRADA	1.692,60		2.038,90		210,00		5.953,50		249,00	
FERROVIA	407,20	10,8	2.649,20	41,5	20,50		2.918,70	16,8	2.200,00	43,9
NAVIGAZIONE INTERNA	150,00		464,70		–		2.829,60		61,00	
OLEODOTTI	114,80		968,60		–		317,70		2.453,00	
VIA MARE (nazionale/intra UE 27)	1.401,00		263,10		177,60		5.341,20		45,00	
TOTALE	3.765,60		6.384,50				17.360,70		5.008,00	

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti

LE MERCEOLOGIE TRASPORTATE

In Europa il 65% dell'intero volume di traffico merci su ferro è legato a soli cinque comparti industriali: Acciaio, Carbone, Legno e carta, Chimica, e Automotive. Si tratta di soggetti in grado di originare elevati volumi di traffico relativamente costanti, che possono essere trasportati con treni completi programmati e quindi sfruttando a pieno i vantaggi offerti dalla ferrovia.

Un'altra merceologia del tutto particolare, che si aggiunge a queste, è il **trasporto intermodale**.

L'intermodalità

E' intermodale una unità di carico che impegna, senza la manipolazione delle merci, diverse modalità di trasporto. Tipiche unità di trasporto intermodale sono il container marittimo e la cassa mobile camionistica.

All'interno di questa categoria più vasta, ricorre il caso in cui gli stessi veicoli sono combinati fra loro (camion su treno, semirimorchio su treno, camion su nave, semirimorchio su nave).

A questa versione del trasporto intermodale si dà il nome di combinato.

Il trasporto combinato strada-rotaia a livello internazionale è definito *ferROUTAGE*, a quello terra-mare *ferROULAGE*.

Un caso particolare strada-rotaia a livello internazionale è dato dalla strada viaggiante, costituito da un treno specializzato (carri ultrabassi) a navetta, che consente ai camion il superamento di un ostacolo fisico, come ad esempio l'attraversamento alpino.

L'utilizzazione in successione di vettori differenti per modalità e forma elimina gli inconvenienti della «rottura di carico».

Ma questo teorico vantaggio non è sempre sufficiente per assicurare una duratura trasformazione nell'offerta di prestazioni sul mercato dei trasporti.

La prestazione – unica – nel trasferimento door to door, ha le sue possibilità di affermazione sulla puntualità ed efficienza degli scambi,

Se uno degli anelli della catena non dovesse rispettare lo standard di qualità atteso, tutto il sistema perderebbe efficacia ed interesse, a tutto vantaggio del tutto strada.

Quota del trasporto intermodale sul totale delle merci trasportate dalle grandi imprese ferroviarie in Italia - Anno 2011 - tonnellate-km in migliaia				%
Totale tutte le merceologie			17.279.083,00	100
di cui trasporto intermodale	Container e casse mobili	7.205.892,00		
	Semirimorchi non accompagnati	1.599.582,00		
	Veicoli stradali accompagnati	–		
	Sconosciuto	–		
	Totale intermodale	9.750.127,00		

FONTE: ISTAT

VOCI DI COSTO DI PRODUZIONE DI UN SERVIZIO FERROVIARIO MERCI	
VOCE DI COSTO	%
Guida (costo macchinisti)	26,0
Gestione Circolazione	4,6
Gestione Treno	1,2
Formazione Treno	5,0
Manutenzione Corrente e Pulizia Locomotiva Manovra	2,5
Manutenzione Corrente e Pulizia Locomotiva Treno	6,0
Verifica	4,5
Loco Manovra-Manutenzione Ciclica e Straord.	0,3
Loco Treno-Manutenzione Ciclica e Straord	0,5
Ammortamenti Locomotiva Treno	3,5
Ammortamenti Locomotiva Manovra	0,8
Accesso Infrastruttura (Pedaggio+Energia)	12,6
Altri (Gestione flotta Carri, Manovra, Manut e Ammort. carri)	18,4
Staff	14,0
TOTALE COSTO TRENO	100,0

FONTE: Stime

LA DEREGULATION FERROVIARIA IN EUROPA

La “Direttiva UE 91/440” relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

La direttiva costituisce il primo passo verso l’apertura ai mercati internazionali da parte di imprese ferroviarie statali che hanno fino ad allora operato per lo più nel campo sociale in regime di monopolio tecnico.

Obiettivi

- Perseguire l'integrazione dei trasporti europei
- Distinguere la gestione dell'infrastruttura dalla gestione del trasporto come condizione dello sviluppo e dell'efficienza.

Criticità

- Separazione tra gestione dell'infrastruttura e imprese ferroviarie.
- Assegnazione delle tracce (slot)

Successivamente alla Direttiva n. 440 del 1991, abbiamo avuto:

- **La Direttiva 18 del 1995, relativa alla disciplina delle licenze alle imprese ferroviarie.**
- **La Direttiva n. 19 del 1995, relativa alla ripartizione della capacità della infrastruttura ferroviaria e la riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura.**
- **La Direttiva n. 48 del 1996, sull'interoperabilità del sistema ferroviario ad alta velocità.**
- **La Direttiva n. 12 del 2001, di modifica della Direttiva 91/440.**
- **La Direttiva n. 13 del 2001, di modifica la Direttiva 95/18, relativa alle licenze ferroviarie.**
- **La Direttiva n. 14 del 2001, che disciplina principi e procedure da applicare nella determinazione e nella imposizione dei diritti dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, per l'assegnazione della relativa capacità e per la certificazione di sicurezza.**
- **La Direttiva 2001/n. 16 del 2001, sull'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale.**

Gli anni più recenti

- Negli anni successivi sono state emanate altre direttive.
- Sono diventate tante e molte modificanti precedenti direttive, per cui alla fine si è cominciato ad emanare i cosiddetti «pacchetti ferroviari», comprendenti più direttive raggruppate in un insieme omogeneo, una sorta di testi unici.
- Attualmente è in fase di emanazione il quarto pacchetto.

Ciascuna di queste direttive , in ordine di tempo, ha introdotto sempre nuovi elementi verso la cosiddetta “liberalizzazione del mercato” e la creazione di uno spazio ferroviario unico europeo.

Ad esempio dal primo gennaio 2007 è stato liberalizzato il trasporto ferroviario di merci nazionale e internazionale (secondo pacchetto ferroviario 2004)

Dal primo gennaio 2010 è stato liberalizzato il trasporto internazionale di passeggeri (Direttiva 2007/58 recepita con legge 99 del 2009) con divieto di cabotaggio.

Fatica invece ad essere attuata la liberalizzazione del trasporto pubblico locale ferroviario, che presuppone l’attuazione dell’assegnazione dei servizi sulla base di gare. Il quarto pacchetto disciplina anche questa materia, già regolata dal regolamento 1370 del 2007, prevedendone una molto graduale attuazione.

L'INTEROPERABILITA'

Le Direttive n. 48 del 1996 e n. 16 del 2001

- Le Direttive n. 48 del 1996 e n. 16 del 2001 riguardano la c.d. **interoperabilità**. Significa che riguardano la standardizzazione tecnica del sistema alla scala europea.

PERCHE' L'INTEROPERABILITA'

- Il sistema ferroviario presenta rigidità tecniche e normative per la sicurezza elevatissime che variano spesso da Paese a Paese:
- Diversi “scartamenti”, vale a dire la distanza tra le due rotaie;
- Diversi sistemi di alimentazione elettrica;
- Diversi sistemi di segnalamento, comando e controllo.

L'interoperabilità si propone di superare questi vincoli, in maniera che i diversi treni possano circolare nei diversi Paesi.

- **Esempi di interoperabilità:**
- Locomotive policorrente.
- Sistemi di segnalamento, comando e controllo unificati

La concorrenza nel trasporto ferroviario

La concorrenza «nel mercato» e la concorrenza «per il mercato»

La prima significa che più imprese operano contemporaneamente sulla stessa linea-rete.

La seconda significa che viene effettuata una selezione a monte, tramite una gara. Chi vince opera sulla linea-rete in regime di esclusiva.

La prima vige nel trasporto merci e in quello dell'alta velocità.

La seconda nel trasporto regionale

Il mercato del trasporto ferroviario merci in Italia

Nel settore del trasporto merci italiano operano 23 imprese ferroviarie.

La produzione complessiva è di 43,7 mln trenixkm anno (dato 2014).

Rispetto al 2007, anno della liberalizzazione del trasporto ferroviario delle merci, si è registrato un crollo dell'offerta complessiva, che allora era pari a circa 70 milioni di trenixkm.

In una torta complessiva di volumi erogati che si è ridotta quasi alla metà, i nuovi entranti hanno catturato circa il 30% del segmento di traffico soddisfatto dalla modalità ferroviaria, con quota anche superiore nel 2015.

Fonte: politiche per il rilancio del trasporto ferroviario delle merci - intermodalità, collegamenti tra interporti, porti e piattaforme logistiche”, *discussion paper gennaio 2016*),

Imprese ferroviarie merci con sede in Italia associate nell'associazione FerCargo

Captrain Italia S.r.l. (SNCF - Francia)
Compagnia Ferroviaria Italiana S.p.a. (Italia)
Crossrail Italia S.r.l. (Svizzera)
DB Cargo Italia S.r.l. (DB Cargo - Germania)
Ferrottramviaria S.p.a.
Ferrovie Adriatico Sangritana
FuoriMuro S.r.l. (controllata da Inrail – Italia)
G.T.S. Rail S.p.a. (Italia)
Hupac S.p.a. (Svizzera)
InRail S.p.a. (63% da Tenor S.r.l. e per il restante 27% da Inter-Rail SpA.)
Interporto Servizi Cargo S.p.a. (Italia)
Oceanogate Italia S.p.a. (Contship Italia S.p.A. / Tper S.p.A. - Italia)
Rail Cargo Italia S.r.l. (OBB, Ferrovie dello Stato Austriache – Austria)
Rail Traction Company S.p.a. STR S.p.A. Italia, 94,79% delle azioni, DB Cargo AG 4,47% Reset 2000 0,74%)
SBB Cargo Italia S.r.l. (SBB Cargo AG (75%), Hupac AG (25% - Svizzera)
Dinazzano Po (Emilia Romagna –Italia)

Altre Imprese ferroviarie merci con sede in Italia

Trenitalia Cargo (Italia)

TX Logistik AG (100% Trenitalia - Germania)

NordCargo (DB – Germania)

SERFER - Servizi Ferroviari S.r.l. (100% Trenitalia)

RailOne (Italia)

**Tper - Trasporto Passeggeri Emilia- Romagna S.p.A.
(Italia)**

TFT - Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A. (Italia)

Requisiti per poter operare come impresa di trasporto ferroviario

Licenza (rilasciata la Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti)

Legittimazione ad effettuare attività di trasporto su ferrovia

Certificato di sicurezza (rilasciato dall'ANSF - Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Trasporto Ferroviario)

Per avere accesso all'infrastruttura ferroviaria

Il mercato del trasporto ferroviario passeggeri:

Il caso del prodotto AV Trenitalia-NTV, unico esempio in Europa, anticipatore di un possibile futuro (ad oggi le Direttive europee hanno liberalizzato soltanto il trasporto internazionale di passeggeri).

Prodotto ferroviario AV: quote di mercato.

Tra i due competitor ferroviari AV (c.d. concorrenza intramodale):

- Trenitalia: «a fine 2013 si raggiungerà la quota record di 42 milioni di clienti con le Frecce» da Il Sole 24 Ore del 5 dicembre 2013.
- NTV: «Ntv chiuderà il 2015 con 9 milioni di passeggeri. Lo ha detto l'amministratore delegato, Flavio Cattaneo, a margine di un'audizione al Senato» da «askanews».

Rispetto all'aereo sulla tratta Milano-Roma (c.d. concorrenza intermodale):

«Stando alle slides del “Piano industriale” FS 2014-2017, la quota di mercato delle ferrovie sulla tratta Milano-Roma (con riferimento ai servizi passeggeri) è stata nel 2013 pari al 65% (52% FS e 13% NTV), con una quota dell'aereo pari al 24%.

Fonte: La Repubblica Economia 7 aprile 2014.

II TPLR PER FERROVIA

EU:

Regolamento (CE) n. 1370/2007: apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia.

In Italia:

D.Lgs. 18 novembre 1997 n. 422 (c.d. Decreto Burlando) ha decentrato funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico regionale.

- **D. Lgs. 400/99** prevede anche per il trasporto ferroviario regionale **l'obbligo delle gare** ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi, fatta comunque salva la possibilità di ricorrere ancora all'affidamento diretto durante il periodo transitorio.
- **Sentenza della Corte Costituzionale n.199 del 20 luglio 2012 abroga l'obbligo di assegnazione tramite gara** per i servizi di pubblica utilità dando la possibilità di fatto a Trenitalia di rinnovare/rinegoziare i Contratti di Servizio in essere.
- Il Parlamento Europeo (Quarto pacchetto ferroviario) ha spostato l'obbligo di conformarsi alle disposizioni del Regolamento al 3 dicembre 2022, ed ha prolungato la possibilità di validità dei contratti aggiudicati direttamente prima del 3 dicembre 2022 fino a 10 anni dalla entrata in vigore del regolamento .