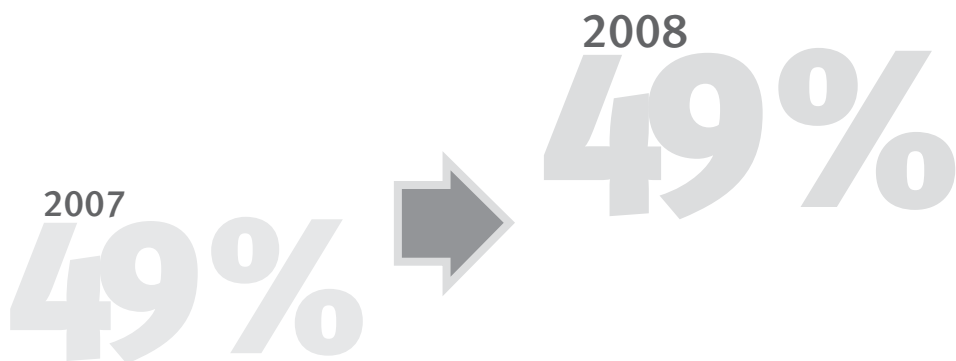


7

Trasporto ferroviario

DI ANDREA GIURICIN



L'Unione Europea nel corso del 2007 ha attuato un'importante passo verso la liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario. L'obiettivo comunitario è quello di un'apertura del mercato ad un livello simile a quello raggiunto nei due paesi *benchmark* che lo scorso anno l'Indice delle Liberalizzazioni aveva individuato: Gran Bretagna e Svezia.

L'approvazione del terzo pacchetto ferroviario ha quindi il fine di favorire l'apertura dei servizi ferroviari internazionali di trasporto passeggeri. L'apertura del mercato ferroviario merci internazionale è già realtà nell'Unione Europea. Questo terzo pacchetto ferroviario è stato approvato il 23 ottobre del 2007 con le direttive 2007/58/CE, e 2007/59/CE e i regolamenti 2007/1370/CE, 2007/1371/CE e 2007/1372/CE.

Questa normativa vuole introdurre maggiore concorrenza nel settore del trasporto ferroviario europeo tramite una maggiore interoperabilità tra le diverse reti.

L'Italia, pur recependo queste direttive, nel suo complesso non ha sostanzialmente migliorato il suo grado di liberalizzazione.

La normativa italiana del settore non è particolarmente arretrata rispetto alla normativa dei due paesi *benchmark*, Gran Bretagna e Svezia. A fine del 2007 è nata l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, esterna ed indipendente da Rete Ferroviaria Italiana, ma sempre sotto il controllo del ministero dei Trasporti. La mancata separazione tra Rfi e Trenitalia, seppur effettuata a livello normativo, rimane uno dei principali punti deboli del mercato del trasporto ferroviario italiano.

Il mercato inglese, lo scorso anno, si è confermato uno dei più aperti, tanto da essere uno dei pochi nel quale sono entrati nuovi operatori stranieri.

In Italia, nel disegno di legge n°1644, il cosiddetto liberalizzazioni, si è corso il rischio di vedere l'introduzione di un contratto di lavoro uguale per tutte le aziende di trasporto ferroviario. A fine 2007, tale disegno di legge era ancora fermo in Parlamento e quindi non è peggiorato il livello dell'indice normativo.

Per la creazione dell'indice di liberalizzazione è necessario per compiere un confronto della situazione italiana rispetto alle best practice europee. La prima parte dell'indice è identificata come normativa e comprende gli aspetti meramente legislativi e l'applicazione della normativa stessa (Accesso). Sul totale dell'indice di liberalizzazione essa pesa per il 30 per cento, poiché interessa anche l'effettiva apertura del mercato che si ottiene guardando la struttura del mercato stesso. Il 70 per cento dell'indice nella sua globalità è dato dall'indice di liberalizzazione del mercato.

L'indice di liberalizzazione normativa è a sua volta suddiviso in due macroaree: le norme e l'accesso.

L'analisi è stata compiuta tenendo in considerazione uno studio effettuato dalla Direzione generale Energia e trasporti della Commissione Europea modificato secondo l'evoluzione normativa recente. La seguente tabella riporta i punteggi relativi all'Italia e ai due paesi *benchmark*.

I valori raggiunti in Italia e nei due paesi *benchmark*, non si discostano da quelli rilevati nello scorso indice delle liberalizzazioni. L'Italia raggiunge dei valori soddisfacenti sia per quanto riguarda la liberalizzazione normativa nella parte relativa alle leggi che per quella relativa all'accesso al mercato. Il miglioramento è minimo e riguarda tutti i paesi dell'Unione Europea, grazie alle direttive del terzo pacchetto ferroviario. Nel complesso l'Italia raggiunge 67 punti, tre in più rispetto all'anno precedente. Lo scorso incremento è rilevabile nei due paesi *benchmark* che tuttavia incide in percentuale in misura minore a quanto succeda nel mercato italiano.

TABELLA 1

Indice di Liberalizzazione Normativa

Aree	Peso	Benchmark		Italia
		Gran Bretagna	Svezia	
Leggi	30%	30	23	23
I. Struttura organizzativa del trasporto ferroviario	33%	100	100	85
II. Regolazione dell'accesso al Mercato	33%	100	55	85
III. Competenze dell'autorità Regolatoria	33%	100	75	60
Accesso	70%	51	58	44
IV. Barriere Informative	7%	95	100	85
V. Barriere Amministrative	36%	75	82	42
VI. Barriere Operative	56%	70	83	75
Totale	100%	81	81	67

L'indice di liberalizzazione raggiunge nel 2007 il valore dell'83 per cento, in leggero miglioramento rispetto allo scorso anno. Il miglioramento è dovuto alle direttive europee di liberalizzazione del mercato passeggeri internazionale e ha impattato maggiormente in quei paesi dove l'apertura del mercato era inferiore negli scorsi anni.

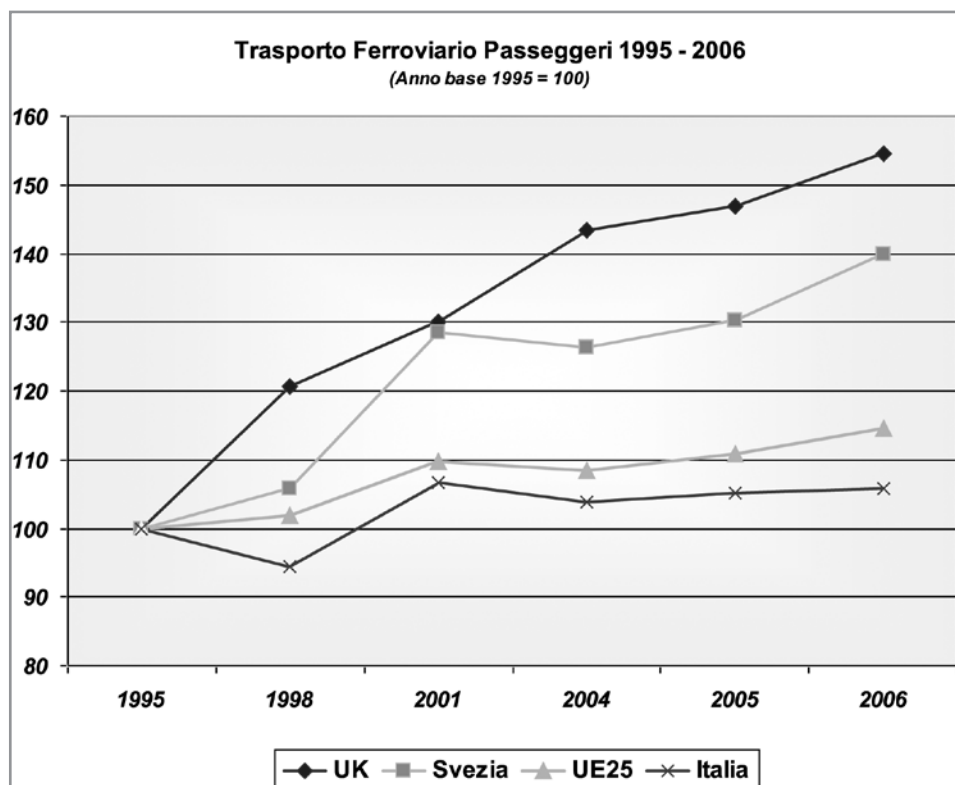
L'Italia evidenzia una buona liberalizzazione a livello normativo. La norma istitutiva un contratto di lavoro uguale per tutti gli operatori ferroviari, voluta dall'ex ministro dei Trasporti Bianchi, sembra non essere più di rilevanza politica dopo la caduta del governo. Nel caso tale norma venisse ripresentata e approvata, il trend dell'indice delle liberalizzazioni, nella sua parte normativa, non potrebbe che essere negativo.

Il mercato passeggeri e merci europeo

Il mercato del trasporto passeggeri nell'Unione Europea ha raggiunto nel 2007 i 380 milioni di passeggeri chilometri. L'incremento è di circa due punti percentuali e mezzo rispetto all'anno precedente e la crescita maggiore si registra in quei paesi dove la liberalizzazione è maggiore.

La liberalizzazione del trasporto passeggeri britannica è avvenuta nel corso degli anni novanta e il seguente grafico riporta lo sviluppo del numero di passeggeri chilometri nei due paesi *benchmark* e in Italia.

FIGURA 1



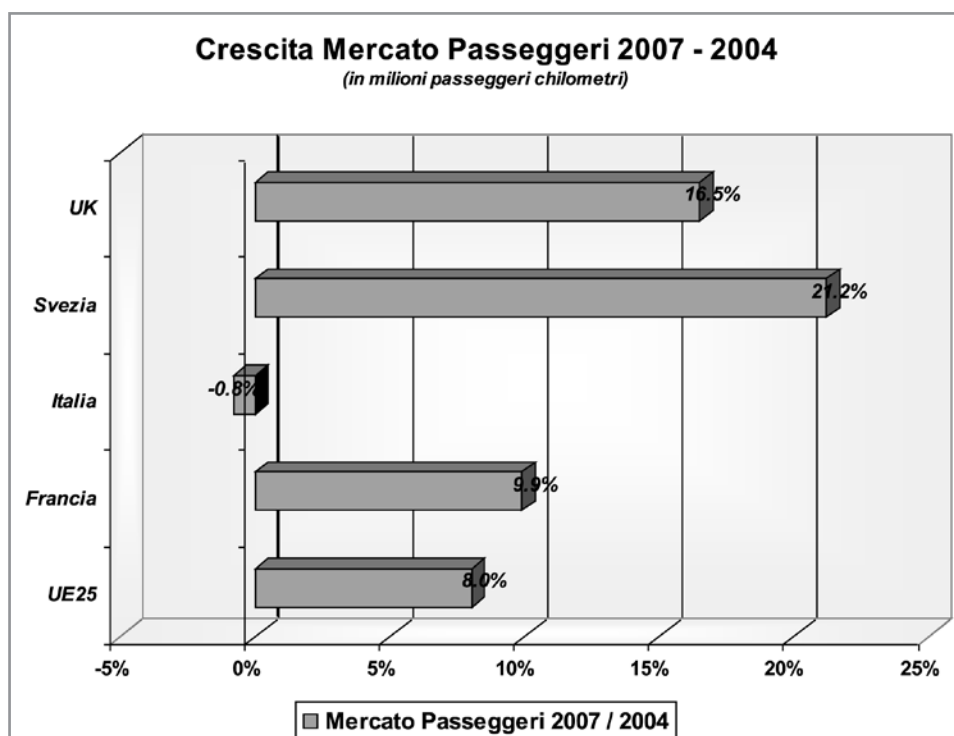
Il trasporto europeo nel periodo considerato è cresciuto di circa il 15 per cento, mentre nei due mercati aperti alla concorrenza, Gran Bretagna e Svezia, il trasporto passeggeri è aumentato rispettivamente del 55 per cento e del 40 per cento.

Il mercato italiano, pur avendo una buona liberalizzazione normativa, sconta

una stagnazione del mercato ferroviario passeggeri, dovuto alla presenza di forti barriere all'ingresso attuate da Ferrovie dello Stato.

L'evidenza del buono sviluppo dei mercati liberalizzati è riscontrabile anche negli ultimi tre anni. Il seguente grafico riporta la crescita del mercato passeggeri tra il 2004 e il 2007, per i due paesi *benchmark*, l'Italia, la Francia e

FIGURA 2



l'Unione Europea a 25. La fonte dei dati è Eurostat e per il 2007 si è stimato il dato partendo dai dati del primo semestre.

I due mercati liberalizzati sono quelli che più hanno conosciuto una crescita del numero di passeggeri chilometri. La Francia, pur in presenza di enormi investimenti nella creazione di linee ad alta velocità, non ha conosciuto un incremento dei passeggeri chilometri paragonabile.

La media Europea indica una crescita nei tre anni di circa l'8 per cento, cioè un tasso di crescita annuale di poco superiore al 2 per cento.

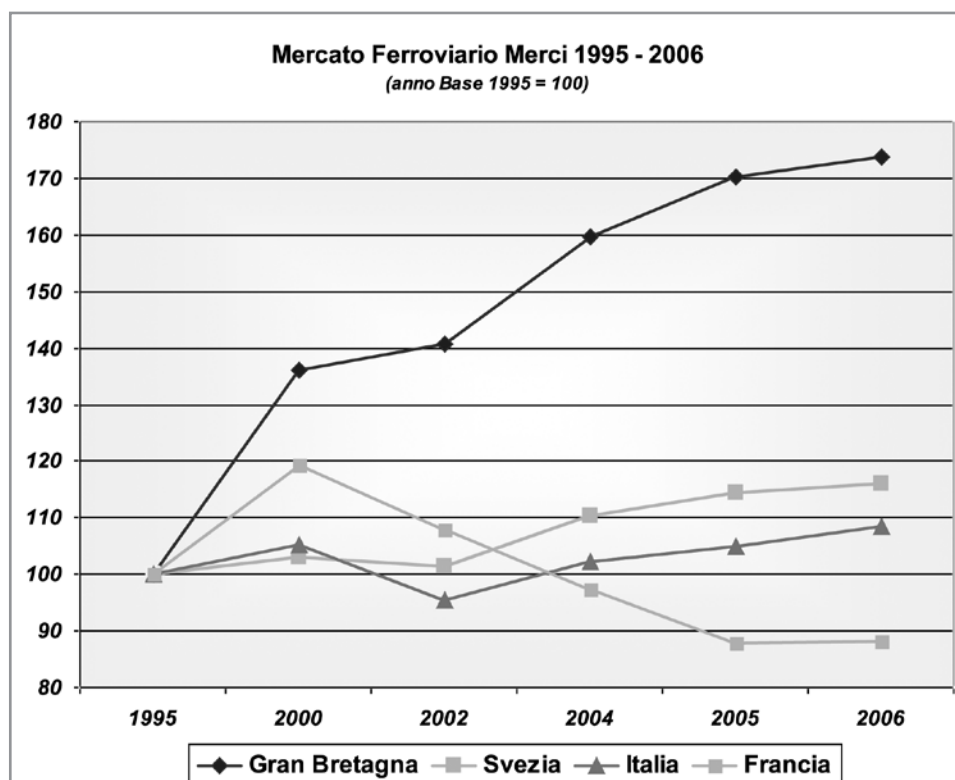
Il mercato passeggeri italiano si è contratto negli ultimi tre anni, a causa della

debolezza dell'ex monopolista Trenitalia, che continua a operare in forte perdita. Nuovi operatori non sono ancora riusciti ad entrare sul mercato passeggeri anche se si prevede che a fine del 2009, quando sarà terminato l'asse Torino – Milano – Napoli ad alta velocità, essi faranno la loro comparsa.

Il trasporto ferroviario merci è stagnante da alcuni decenni. La recente apertura del mercato a livello europeo comincia ad evidenziare alcuni effetti positivi, essendo iniziato un lento incremento del settore merci.

La seguente figura evidenzia l'andamento dal 1995 al 2006, del trasporto merci ferroviario per i due paesi *benchmark*, l'Italia e la Francia in milioni di tonnellate chilometri.

FIGURA 3



La figura evidenzia l'incremento del trasporto ferroviario merci nei due paesi nei quali è stata attuata la liberalizzazione; in particolare nel Regno Unito l'incremento supera il 70 per cento, mentre in Svezia si denota una crescita percentuale inferiore, a causa del fatto che la liberalizzazione del settore è avvenuta già a fine anni ottanta.

In Italia, negli ultimi anni si evidenzia una certa ripresa del settore merci, soprattutto grazie all'entrata di nuovi player diversi da Trenitalia. Un minimo di concorrenza inizia a farsi spazio nel mercato italiano, anche se permangono delle forti barriere all'ingresso.

Il mercato francese risulta in forte diminuzione, poiché gli investimenti nel settore ferroviario sono stati compiuti solo nel trasporto passeggeri.

Nel mercato francese l'investimento pubblico doppia quello inglese; nonostante questo flusso di denaro, il mercato inglese è quello che si è sviluppato maggiormente grazie alla liberalizzazione.

Il trasporto ferroviario britannico e quello svedese si confermano leader nel 2006, come nel 2005, per quel che riguarda la sicurezza. L'Italia ha diminuito il proprio tasso di incidentalità, mentre la Francia lo ha leggermente aumentato. Il mercato greco rimane quello più rischioso a livello europeo.

Il mercato italiano

Il mercato ferroviario italiano è ancora dominato dall'ex monopolista che detiene quote di mercato superiori al 90 per cento.

Miglioramenti sono individuabili nel trasporto merci internazionali, grazie all'entrata di nuovi operatori, che beneficiano della liberalizzazione europea del trasporto ferroviario merci. Il mercato italiano soffre della mancanza di una reale concorrenza, dovuta in gran parte alla mancata separazione effettiva tra Trenitalia, il principale operatore ferroviario, e Rete Ferroviaria Italiana, il gestore della rete.

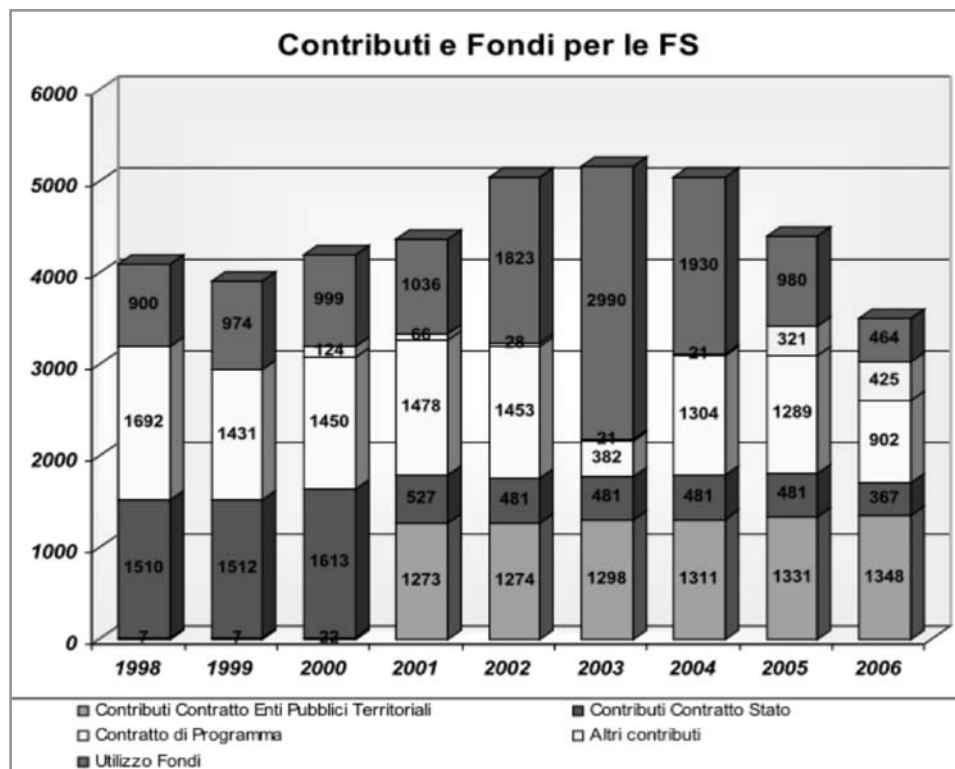
Ferrovie dello Stato, che detiene la totalità delle azioni di Trenitalia e Rete ferroviaria italiana, continua ad operare in forte perdita nonostante grandi contributi da parte dello Stato italiano. Trenitalia nel 2006 ha perso circa 1,9 miliardi di euro, mentre nel 2007 la perdita si è ridotta a circa 400 milioni di euro.

Il grafico alla pagina seguente mostra l'andamento dei contributi ricevuti da Rfi negli ultimi anni, senza contabilizzare gli aumenti di capitale.

Risulta evidente nel settore ferroviario italiano, come in tutta Europa, una forte presenza di contributi pubblici. I mercati liberalizzati sono quelli che necessitano meno dei contributi pubblici.

L'indice di liberalizzazione del mercato pesa il 70 per cento del valore globale. L'importanza data a questa parte si spiega con il fatto che le leggi sono sì importanti, ma sono poco utili se non hanno effetti sulla contendibilità del mer-

FIGURA 4



cato a causa di barriere all'ingresso di natura non strettamente normativa, ma di fatto riconducibili a questioni politiche più che economiche.

L'indice si compone di tre aree principali. La prima riguarda i nuovi operatori ferroviari, la seconda lo sviluppo del mercato ferroviario e la terza la quota di mercato dei nuovi operatori.

I pesi sono scelti seguendo un'antecedente analisi della Commissione Europea e valutando l'importanza del mercato e del suo sviluppo (II + III) per circa i due terzi, come si è fatto nell'indice delle liberalizzazioni del 2007.

Vengono sempre considerati i paesi *benchmark*, Svezia e Gran Bretagna e l'Italia. La seguente tabella riporta nello specifico le variabili, i pesi e i valori assegnati ad ogni mercato ferroviario.

Dalla tabella successiva è possibile individuare i punti di debolezza italiani nel processo di liberalizzazione del mercato ferroviario. Nell'area nuovi operatori, l'Italia non si comporta negativamente, raggiungendo un punteggio suf-

TABELLA 2

Indice di Liberalizzazione del Mercato

Aree	Peso [%]	Benchmark		Italia [%]
		Gran Bretagna [%]	Svezia [%]	
I. Nuovi Operatori	35	83	100	63
Licenze Concesse / Lunghezza della Rete	25	65	100	75
Operatori Attivi sul Mercato / Lunghezza della Rete	50	85	100	60
Operatori Attivi / Licenze Concesse	25	95	100	55
II. Sviluppo del trasporto Ferroviario	30	96	88	19
Sviluppo Trasporto Merci	25	100	80	30
Sviluppo Trasporto Passeggeri	75	95	90	15
III. Quota di Mercato dei Nuovi Operatori	35	100	90	18
Quota di Mercato dei Nuovi Operatori	75	100	90	15
Crescita Quota di Mercato	25	100	90	25
Totale	100	93	93	34

ficiente rispetto al leader svedese. Rispetto allo scorso anno, sia Gran Bretagna che Italia hanno migliorato il proprio indice nuovi operatori, aumentando rispettivamente di 5 e 3 punti percentuali. In Gran Bretagna operatori stranieri hanno investito nel mercato ferroviario.

Nella seconda parte del Market Index, relativo allo sviluppo del mercato ferroviario, si consolida lo sviluppo nei due paesi *benchmark*, mentre l'Italia sconta della debolezza della crescita del trasporto passeggeri.

La Svezia si avvicina al leader inglese, che a sua volta migliora il proprio punteggio. L'Italia rimane molto distante dai due paesi liberalizzati.

La terza parte del Market Index, riguarda la quota di mercato dei nuovi operatori. In Gran Bretagna e Svezia i valori rimangono molto elevati, particolarmente nel mercato inglese dove è raggiunto il massimo valore. In Italia non si denotano particolari miglioramenti nel trasporto passeggeri, mentre dei piccoli incrementi di quota di mercato si possono individuare nel trasporto merci. La liberalizzazione del trasporto merci internazionale ha permesso un incremento di 5 punti rispetto all'anno precedente all'Italia nel trasporto merci.

L'incremento del Market Index in Gran Bretagna e Svezia è di tre punti rispetto allo scorso anno, passando dai 90 del 2007 ai 93 del 2008. L'Italia conosce anch'essa un piccolo incremento passando da 33 a 34 punti, principalmente grazie al trasporto merci.

L'indice di liberalizzazione del mercato in Italia è circa il 36 per cento di quello delle best practice, come nello scorso indice delle liberalizzazioni. L'incremento italiano è stato proporzionalmente uguale a quello di Svezia e Gran Bretagna, ma il mercato italiano rimane fortemente non liberalizzato. Pochi miglioramenti sono riscontrabili nel settore merci, mentre il settore passeggeri è sostanzialmente stabile.

Il processo di liberalizzazione europea potrebbe permettere uno sviluppo maggiore del mercato italiano, ma la mancata separazione tra Rfi e Trenitalia non permette uno sviluppo di altri player.

L'Italia risulta avere un indice di liberalizzazione pari al 49 per cento di quello della Gran Bretagna e della Svezia sostanzialmente stabile rispetto allo scorso anno. Il valore è insufficiente e denota una mancanza di apertura di mercato effettiva.

Le best practice europee hanno dimostrato che la liberalizzazione porta ad un effettivo sviluppo del mercato.

Il mercato italiano, dal lato normativo non è così insufficiente, ma dal lato di mercato sconta una grave mancanza di liberalizzazione.

Settore: Trasporto ferroviario 2008**Benchmark: Svezia / Regno Unito**

Indicatore	Peso (%)	Sottoindicatori	Peso (%)	Punteggio parziale (%)	Punteggio (%)
Lex	9	Struttura organizzativa del trasporto ferroviario	33	85	77
		Regolazione dell'accesso al mercato	33	85	
		Competenze dell'autorità	33	60	
Accesso	21	Barriere informative	7	85	75
		Barriere amministrative	36	51	
		Barriere operative	57	90	
Mercato	70	Nuovi operatori	35	65	37
		Sviluppo del trasporto ferroviario	30	20	
		Quota di mercato dei nuovi operatori	35	18	
Valutazione complessiva				49	

