



Forum FerCargo

- 22 giugno 2021, dalle ore 14:30 -

“Venti anni di liberalizzazione del trasporto ferroviario delle merci: risultati e prospettive”

La liberalizzazione del trasporto ferroviario:

- **che cosa è stato fatto in questi anni e cosa non ha funzionato?**
- **cosa dovrebbe (ancora) essere fatto per consentire il raggiungimento dell’obiettivo modale del 30% entro il 2030, fissato dall’Unione Europea per il settore ferroviario merci?**
- **perché questo rimane l’obiettivo sfidante difficile da raggiungere, nonostante la liberalizzazione e il PNRR?**

Sono queste le domande a cui i partecipanti al Forum FerCargo cercheranno di rispondere con il webinar del 22 giugno.

- **Cosa è stato fatto in questi anni e cosa non ha funzionato**

Sin dai primi anni Novanta, l’Unione Europea ha avviato un ampio processo di riforma del settore ferroviario con gli obiettivi di **creare uno spazio unico europeo dei trasporti e superare quelli che, storicamente, sono stati identificati come i maggiori ostacoli allo sviluppo del trasporto ferroviario su scala europea**, ovvero:

- **l’inadeguatezza dell’infrastruttura** ferroviaria a fornire servizi transeuropei, a causa della carenza di collegamenti fra le reti nazionali (specialmente alle frontiere), delle strozzature sugli assi strategici e della marcata obsolescenza di buona parte dell’infrastruttura
- **l’assenza di interoperabilità** tra le diverse reti ferroviarie nazionali (la rete europea è composta da un mosaico di reti nazionali sviluppatesi, negli anni, con caratteristiche tecnico-operative e procedure amministrative simili, ma non identiche)
- **l’assenza**, riconducibile principalmente a ragioni storiche (in Europa i servizi ferroviari sono stati storicamente forniti all’interno dei mercati nazionali), **di un mercato competitivo dei servizi transeuropei**.

Gli strumenti di intervento messi a punto dall’Unione Europea in questi anni per superare tali ostacoli sono stati essenzialmente due:

1. le **misure normative**, finalizzate a liberalizzare il mercato ferroviario europeo e a promuovere l’interoperabilità (oltre che la sicurezza ferroviaria);
2. il **cofinanziamento** per la **realizzazione di infrastrutture ferroviarie** nuove e potenziate.

Tali strumenti hanno consentito, con particolare riferimento al settore del cargo ferroviario, di: a) **aprire alla concorrenza il mercato**; b) **migliorare l’interoperabilità e la sicurezza**; c) **sviluppare l’infrastruttura ferroviaria**.

Il processo di riforma del settore ferroviario è stato avviato con la Direttiva *CEE n. 440 del 1991* che, imponendo la separazione delle compagnie ferroviarie precedentemente integrate in gestori dell’infrastruttura



ferroviaria nazionale e imprese ferroviarie, ha posto le basi per la liberalizzazione e l'apertura alla concorrenza del mercato del trasporto ferroviario.

Il processo di liberalizzazione è proseguito successivamente e si è consolidato nel tempo con l'approvazione dei "pacchetti ferroviari", ben noti agli addetti ai lavori. Si tratta, in particolare del:

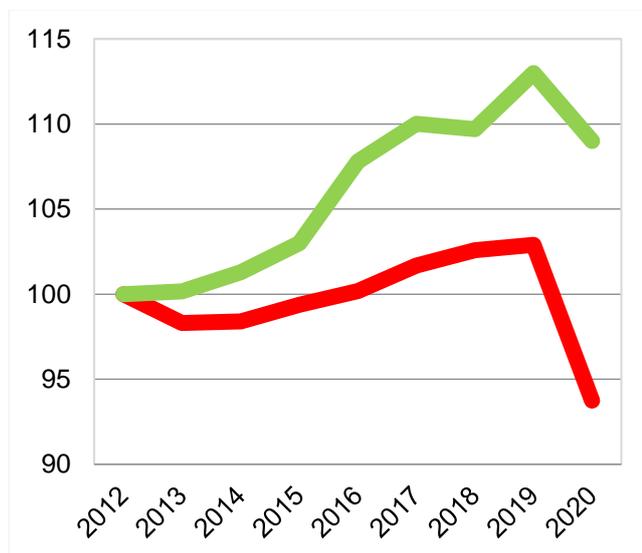
- primo pacchetto ferroviario (Direttiva 2001/12/CE; Direttiva 2001/13/CE; Direttiva 2001/14/CE);
- secondo pacchetto ferroviario (Direttiva 2004/49/CE; Direttiva 2004/50/CE; Direttiva 2004/51/CE; Regolamento 881/2004);
- terzo pacchetto ferroviario (Direttiva 2007/58/CE; Direttiva 2007/59/CE; Regolamento 2007/1371/CE);
- quarto pacchetto ferroviario (2013).

Venti anni di liberalizzazione hanno consentito al settore ferroviario merci di crescere, specialmente nell'ultimo decennio, di più del prodotto interno lordo anche grazie alle incentivazioni intraprese a livello nazionale (grafici num. 1 e num. 2 che seguono).

La crescita dei nuovi entranti, che hanno ormai più della metà del mercato, è un'altra caratteristica del settore ferroviario merci. Questo è potuto avvenire solo grazie al processo di liberalizzazione.

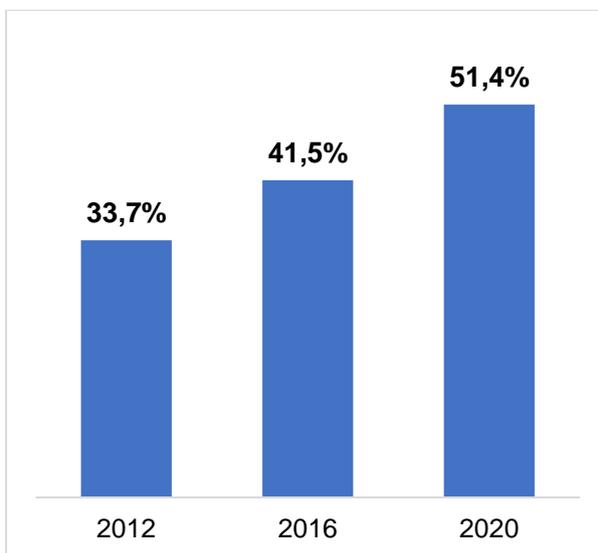
GRAF. N. 1

Mercato Ferroviario Merci: Domestico e PIL



GRAF. N. 2

Quota mercato nuovi entranti in Italia

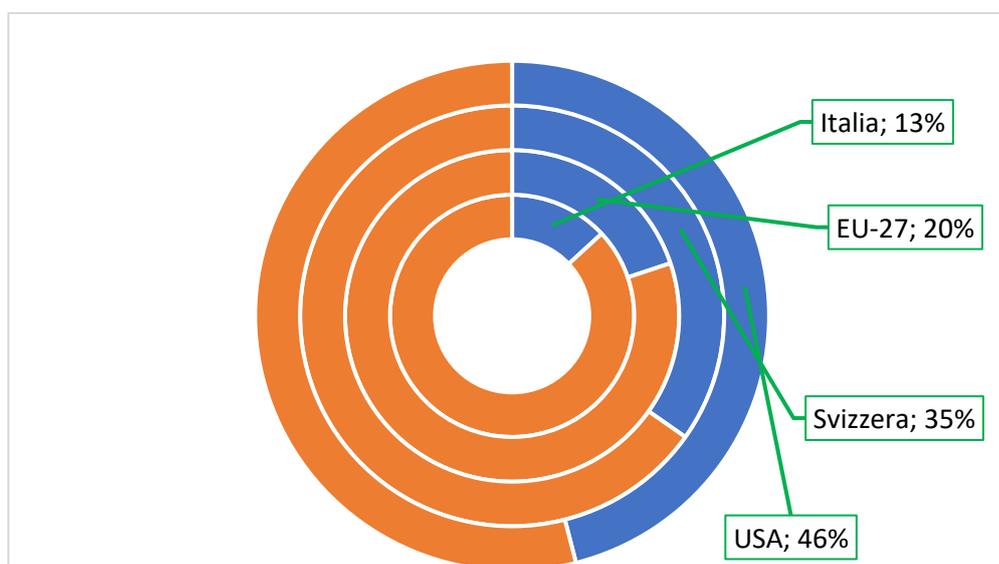


Specialmente nell'ultimo decennio, nonostante la crisi Covid19, il settore è cresciuto molto più del prodotto interno lordo anche grazie alle incentivazioni intraprese a livello nazionale. Si sottolinea che la riduzione della "componente b" del pedaggio ha avuto un effetto positivo nel corso della pandemia, anche se i prezzi medi del trasportato hanno subito una forte riduzione.



Si rileva, tuttavia, che l'Italia sconta un ritardo importante rispetto all'Unione Europea, dato che la quota di mercato del trasporto ferroviario merci sono molto inferiori sia alla media europea, che ai migliori benchmark internazionali e distante dagli obiettivi europei (vedi graf. 3). **In Italia il 13% delle merci viaggia su rotaia, mentre la media europea è di circa il 20%:** uno spread che deve essere compensato, per ragioni non solo economiche, ma soprattutto ambientali e di sicurezza.

GRAF. N. 3 – Quota di mercato del treno (su gomma+ferro)



- **Cosa dovrebbe (ancora) essere fatto per consentire il raggiungimento dell'obiettivo modale del 30% entro il 2030, fissato dall'Unione Europea per il settore ferroviario merci?**

Tenuto conto che il trasporto ferroviario merci ha delle esternalità negative molto inferiori al trasporto su gomma (anche 8 volte inferiori)¹ e che le scelte dei decisori vanno nella direzione di avere una strategia sempre maggiore di trasporto su ferro, è necessario sottolineare che nonostante i buoni risultati della liberalizzazione, ci sono ancora molti passi da intraprendere.

In particolare, per poter raggiungere l'obiettivo modale fissato dall'Unione Europea per il settore ferroviario del 30% del mercato totale del trasporto merci entro il 2030 l'intermodalità è chiaramente un punto essenziale e per tale ragione è necessario vedere il trasporto ferroviario merci come la spina dorsale dei volumi di traffico per la logistica nazionale ed internazionale.

¹ Sotto il profilo energetico e delle emissioni, come sottolineato anche nella [Decisione \(UE\) 2020/2228 del Parlamento europeo e del consiglio del 23 dicembre 2020](#) relativa all'Anno europeo delle ferrovie, il trasporto ferroviario è tra i più efficienti. La conferma arriva dal recente studio "[Transport and Environment Report 2020](#)" dell'Agenzia europea dell'Ambiente in cui viene evidenziato come (solo) lo 0,4% delle emissioni nel settore dei trasporti in Europa sia riferibile al treno. Molto meno quindi del trasporto su strada (72%) e del trasporto marittimo e aereo che rappresentano, rispettivamente, una quota del 14% e del 13% delle emissioni.



In tal senso, è prioritario adottare un approccio orientato alla integrazione delle diverse componenti della catena logistica in un sistema supportato da una digitalizzazione dei processi gestionali. Lo sviluppo del concetto di “integrazione” nel settore logistico ferroviario delle merci non può però prescindere da una pianificazione del servizio, in un contesto a scala europea; da un’attenzione agli interventi complementari ai progetti di potenziamento della rete ferroviaria (un esempio tra tutti, lo sviluppo del primo ed ultimo miglio) e dalla, ormai imprescindibile, revisione e semplificazione del quadro normativo di riferimento. Per usare un linguaggio informatico, gli interventi di natura “hardware” legati alla realizzazione delle grandi infrastrutture ferroviarie (vedi Piano europeo dei corridoi, citato anche nel PNRR) devono essere necessariamente sincroni a quelli di natura “software” relativi alla semplificazione e all’aggiornamento del quadro regolatorio.

- **perché questo rimane l’obiettivo sfidante difficile da raggiungere, nonostante la liberalizzazione e il PNRR?**

L’attenzione riposta dal Governo tramite il PNRR al settore ferroviario è sicuramente un punto importante. Al tempo stesso, come sin qui evidenziato, la Commissione Europea da anni sta puntando a creare un mercato unico grazie ad un processo di integrazione dei diversi mercati.

Nonostante ciò vi sono alcuni problemi da risolvere che - ad oggi - rendono difficile il raggiungimento dell’obiettivo europeo del 30%. Si tratta di:

- Sovrapposizione legislazione nazionale ed europea;
- Iper regolamentazione del settore ferroviario (assolutamente risolvibile senza intaccare la sicurezza);
- Cambi tecnologici continui;
- Colli di bottiglia infrastrutturali (dai porti ai valichi);
- Lingua unica europea;
- Revisione del costo di accesso alla rete ed incentivazione al ferroviario;
- Competizione intermodale: differenziazione della regolazione tra settori di trasporto e problema della internalizzazione dei costi esterni;
- Creazione di un vero “backbone” ferroviario;
- Eliminazione del rischio di sussidi incrociati;
- Necessità di vedere il settore ferroviario come un sistema (dai terminal fino alla formazione).