

# FerroVie!

## **Il trasporto ferroviario merci in Italia: effetti della crisi economica e impiego delle risorse pubbliche**

Martedì 25 novembre 2014

Ore 9.45

Piazza Capranica, 72 Roma

Introduzione di Lodovico Sonego Senatore del Pd

L'odierna conversazione ha lo scopo di fare il punto sul trasporto ferroviario delle merci in Italia mentre accadono cose rilevanti dentro e fuori il Paese: in Europa si discute del IV Pacchetto Ferroviario, si sta allestendo la Legge di Stabilità per il 2015, l'Autorità per la Regolazione del Trasporto muove i primi passi e si è già occupata di ferrovia, si sta discutendo della quotazione del Gruppo FS.

La mia introduzione non farà approfondimenti di dettaglio, su cui si concentreranno invece gli autorevoli panelist che seguiranno, mi sforzerò invece di proporre il filo rosso di una impostazione generale che possa offrire una prospettiva di crescita al cargo ferroviario italiano.

Qui diamo ovviamente per acquisito che il Partito democratico sta in maniera convinta dalla parte della ferrovia, anche per le merci. In Europa il settore non gode di buona salute in rapporto alla gomma; se si escludono Austria e Svizzera che stanno intorno al 45% di ferroviario rispetto al totale ferro + gomma, il trasporto ferroviario è affetto da rachitismo: nel 2012 i migliori sono i tedeschi (26,39%), seguono a distanza i francesi (15,87%), poi ci siamo noi (14,03%) e più in là il Regno Unito (11,92%). L'incontro odierno vuole proporre i lineamenti di una politica di crescita del cargo ferroviario italiano non accettando lo status quo.

Nella fase 2003-2004 il Gruppo Ferrovie dello Stato pianifica una sua ritirata dal cargo e il processo si protrae per circa un quinquennio. RFI chiude molti scali merci, taglia molti raccordi, Trenitalia rifiuta il servizio cargo là dove lo aveva svolto da lungo tempo. In poche parole il gruppo di Stato riduce la sua offerta di servizio e una parte significativa della domanda rimane inevasa. La ragione è nota: il management ha avviato una forte azione di risanamento economico e finanziario del Gruppo e la riduzione dell'offerta cargo è una delle leve di quella politica.

Ci si può sbizzarrire nei giudizi, ma è indubitabile il fatto che anche quell'azione sia servita a risanare un grande gruppo industriale pubblico. Se altre imprese statali avessero fatto altrettanto in quegli anni, penso ad Alitalia, oggi il Paese avrebbe un volto migliore.

E' proprio quella ritirata di FS che stimola la crescita del cargo ferroviario privato che piano piano passa da 1.1 milioni di tonellate/chilometro del 2004 ai 4 milioni del 2007 per poi flettere imbarcando gli effetti negativi del dopo Lehman Brothers. Ora siamo a 3.4 milioni circa.

Se è plausibile l'allora scelta del Gruppo FS di ridurre l'offerta di servizio per le ragioni citate non è condivisibile il profilo tenuto nei confronti della nascente offerta privata. Il ragionamento del management FS è stato in sostanza il seguente: io riduco l'offerta di cargo ma i privati non debbono crescere, a costo che una parte della domanda rimanga inevasa. Sono note le molte difficoltà frapposte da FS a che i privati si affermino: fatiche indicibili per ottenere le autorizzazioni, infrastrutture poco accessibili, condotte dissuasive.

Ciò nonostante oggi in Italia c'è una decina di operatori privati, italiani ed esteri, che svolge un servizio utile al Paese.

Nel 2007, con effetto dal 2004, si inaugura anche l'entrata in funzione del Contratto di servizio tra Ministero dei Trasporti e Trenitalia per sovvenzionare (142,8 milioni per il 2004) prestazioni obbligatorie di trasporto merci: per l'anno 2011 la sovvenzione è di circa 128.4 milioni di euro come corrispettivo per 11.9 milioni di treno/chilometro. Non si tratta di poco, si consideri che nello stesso anno la società di Stato opera 35 milioni di treno/chilometro. Quindi circa 1/3 della produzione è sovvenzionata dallo Stato.

Il quadro appena descritto ci racconta di consistenti vincoli per gli operatori diversi dal Gruppo FS a far crescere l'offerta cargo, ciò si traduce in una difficoltà tout court dello sviluppo del trasporto delle merci su ferrovia: è impegnativo ottenere le autorizzazioni a fare il servizio, non sempre l'infrastruttura consente un servizio efficiente, l'incumbent è sovvenzionato dallo Stato per circa un terzo della sua produzione.

Come ho detto in esordio l'incontro di oggi vuole essere l'occasione per proporre e discutere l'impostazione generale di una strategia per far crescere il trasporto delle merci su ferrovia partendo dall'attuale stato delle cose. Ecco i lineamenti di tale strategia.

1. **Ferrobonus.** Sappiamo che la misura è coerente con il diritto comunitario, ora si tratta sostenerla finanziariamente cogliendo l'occasione della Legge di Stabilità per il 2015. Si tratta di un intervento che assegna il beneficio a chi usufruisce del servizio e quindi non discrimina fra gli operatori ferroviari che lo producono. Il finanziamento del ferrobonus apre anche la riflessione sul superamento del Contratto di servizio MIT-Trenitalia non più plausibile in presenza di una pluralità di operatori. In assenza di quel Contratto di servizio si tratterà semmai di dosare l'intensità del Ferrobonus in relazione allo svantaggio ferroviario di alcune aree del Paese.
2. **Investimenti.** L'efficienza del servizio cargo dipende in buona misura da quella dell'infrastruttura. Sappiamo che il costo della tonnellata/chilometro dipende molto dalla possibilità di avere infrastrutture che permettano di allestire treni completi da 750 metri entro il recinto dei porti, dalla opportunità di ridurre all'osso le operazioni di manovra, dalla facoltà di trasbordare il carico delle superportacontainer riducendo al minimo l'handling. Poi anche dalla possibilità di instradare il treno a destino senza indugio, oggi capita di incappare in lunghe attese a treno completo per ottenere lo slot sulla linea. La proposta è che ci siano 200 milioni di investimenti all'anno per i prossimi cinque anni focalizzati su azioni di efficientamento dell'esistente infrastruttura in uscita dai porti. Non stiamo parlando di nuova finanza ma semplicemente di atti ministeriali che focalizzano 200 milioni annui delle risorse già disponibili sull'obiettivo prioritario che ho citato. In parallelo servono naturalmente i grandi programmi strategici come l'AV/AC, i trafori, i valichi, ecc. .
3. **Regole.** Parlamento, Governo e Autorità di regolazione del Trasporto debbono fare uno sforzo, ciascuno per la propria parte, per migliorare la competitività del cargo ferroviario facendo uso di una buona regolazione. Sono inguaribilmente convinto che si può ridurre più efficacemente il costo della tonnellata/chilometro, e con maggiore durata nel tempo, per mezzo di una accorta regolazione piuttosto che con le sovvenzioni pubbliche. E' anche il modo per rispettare di più il mercato, il consumatore e il contribuente.
  - a) Quarto pacchetto ferroviario europeo. La nuova regolazione comunitaria, sia per il pilastro tecnico che per quello della governance della rete, appare più convincente nella versione proposta dalla Commissione che in quella emendata dal parlamento di Bruxelles. E' bene che il Governo Italiano sostenga la Commissione piuttosto che il Parlamento. La Commissione trasporti del Senato si è già utilmente pronunciata in questo senso.
  - b) La rete italiana. Il trasporto ferroviario (tutto: cargo, passeggeri, TPL) sarà efficiente e crescerà se l'accesso alla rete sarà effettivamente universale e senza discriminazioni, non ci deve essere nemmeno il sospetto della discriminazione. Si discute in queste settimane della eventuale quotazione del Gruppo FS, ci saranno per forza di cose approfondimenti e discussioni con il Parlamento. E' bene che l'argomento diventi una grande questione che si affronta nella consapevolezza che da essa dipende una parte importante del futuro del Paese. Ecco, ci vuole

appunto una strategia paese e per le riflessioni che abbiamo fatto si qui in quella strategia la rete non può che essere indipendente e pubblica.

Merci trasportate su ferrovia. Milioni di tonnellate/chilometro

Fonte: Eurostat

GEO/TIME	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Germania	86.409	95.420	107.007	114.615	115.652	95.834	107.317	113.317	110.065	
Francia	45.121	40.701	41.179	42.612	40.436	32.129	29.965	34.202	32.539	32.010
Italia	22.183	22.761	24.151	25.285	23.831	17.791	18.616	19.787	20.244	19.037
Paesi Bassi	5.831	5.865	6.289	7.216	6.984	5.578	5.925	6.378	6.142	6.078
Austria	18.757	18.957	20.980	21.371	21.915	17.767	19.833	20.345	19.499	19.278
Slovenia	3.149	3.245	3.373	3.603	3.520	2.817	3.421	3.752	3.470	3.799
Regno Unito	22.552	21.427	21.919	21.265	21.077	19.171	18.576	20.974	21.444	
Svizzera					12.265	10.565	11.074	11.526	11.061	11.812

Merci trasportate su strada. Milioni di tonnellate/chilometro

Fonte: Eurostat

GEO/TIME	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Germania	303.752	310.103	330.016	343.447	341.532	307.547	313.104	323.833	307.009	305.744
Francia	212.201	205.284	211.445	219.212	206.304	173.621	182.193	185.685	172.445	171.472
Italia	196.980	211.804	187.065	179.411	180.461	167.627	175.775	142.843	124.015	127.241
Paesi Bassi	89.695	84.163	83.193	77.921	78.159	72.675	75.783	73.713	67.804	70.184
Austria	39.186	37.044	39.187	37.402	34.313	29.075	28.659	28.542	26.089	24.213
Slovenia	9.007	11.032	12.112	13.734	16.261	14.762	15.931	16.439	15.888	15.905
Regno Unito	162.654	161.285	165.479	170.991	160.296	139.536	146.685	154.370	158.527	
Svizzera					13.911	13.174	13.237	13.567	12.966	12.817

Percentuale del trasporto ferroviario sul totale ferro + gomma In milioni di tonnellate/chilometro

Fonte: Eurostat

GEO/TIME	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Germania	22,15	23,53	24,49	25,02	25,30	23,76	25,53	25,92	26,39	
Francia	17,53	16,55	16,30	16,28	16,39	15,62	14,12	15,55	15,87	15,73
Italia	10,12	9,70	11,43	12,35	11,67	9,60	9,58	12,17	14,03	13,01
Paesi Bassi	6,10	6,51	7,03	8,48	8,20	7,13	7,25	7,96	8,31	7,97
Austria	32,37	33,85	34,87	36,36	38,98	37,93	40,90	41,62	42,77	44,33
Slovenia	25,90	22,73	21,78	20,78	17,79	16,02	17,68	18,58	17,93	19,28
Regno Unito	12,18	11,73	11,70	11,06	11,62	12,08	11,24	11,96	11,92	
Svizzera					46,86	44,50	45,55	45,93	46,04	47,96

Ripartizione trasporto merci tra grandi imprese ferroviarie /piccole e medie imp. Ferr.

Fonte: Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti

Tonnellate/chilometro

ITALIA/TIME	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Grandi imprese	21.047.129	20.129.995	20.867.889	21.196.630	19.917.874	16.231.750	15.138.917	17.279.083	16.848.649	
Piccole medie impr.	1.136.175	2.630.653	3.283.421	4.087.958	3.913.577	1.559.496	3.477.214	2.508.184	3.395.773	
Totale imprese	22.183.304	22.760.648	24.151.310	25.284.588	23.831.451	17.791.246	18.616.131	19.787.267	20.244.422	
Grandi imprese sul tot.	94,9	88,4	86,4	83,8	83,6	91,2	81,3	87,3	83,2	