

L'offerta di servizi di trasporto ferroviario merci in Europa. Analisi delle prospettive nel settore

Oliviero Baccelli

UNIVERSITÀ BOCCONI DI MILANO DIPARTIMENTO TRASPORTI
CENTRO DI ECONOMIA REGIONALE, TRASPORTI E TURISMO
(CERTET)

The paper addresses the issue of the perspectives of freight rail supply services in European market. The small number of genuinely new rail operators proves that at present barriers are stronger than the liberalisation efforts. In an European perspective, however, some opportunities have emerged which are reflected in different kinds of new niche operators. Maritime operators, biggest shippers and joint ventures of regional and local railways could be the new pro-active actors in freight rail supply services. The development of national railways strategies to protect their market position by enlarging alliances or hindering competition is the main driver of changes in the European rail market

1 Introduzione

Allo stato attuale le opportunità offerte dalle direttive europee adottate negli ultimi anni nel settore del trasporto ferroviario merci non sono state ancora sfruttate appieno da nuovi operatori.

L'adeguamento alle direttive europee da parte dei governi nazionali è avvenuto con grande ritardo e con modalità differenti fra i diversi stati europei, contribuendo a creare un clima di incertezza normativa che ha sicuramente influito sul rallentamento delle possibili forme di riorganizzazione del settore ferroviario merci.

In particolare le tre principali direttive comunitarie per la liberalizzazione dei mercati ferroviari non sono state recepite ancora in modo omogeneo a livello europeo. Infatti, l'adozione della direttiva 91/440 sulla

separazione contabile fra la trazione ferroviarie e la rete infrastrutturale e sulla possibile ammissione di nuovi operatori, della direttiva 95/18 sulle licenze per operatori ferroviari e della direttiva 95/19 sulla tariffa di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, in molti Stati europei è avvenuta con notevoli ritardi e con effetti pratici ancora nulli. Così come sono ben al di sotto delle aspettative i risultati ottenuti con la politica delle freight freeways.

Il livello delle tariffe di utilizzo della rete infrastrutturale, il metodo di computazione delle tariffe, il criterio di allocazione delle tracce orarie, oltre a fattori legati all'esperienza e alla tecnologia, sono le principali barriere all'entrata che si pongono ai possibili nuovi operatori nel settore ferroviario.

Lo scarso numero di effettivi nuovi operatori ferroviari prova come le barriere all'entrata, allo stato attuale, siano più forti dei tentativi di liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario merci.

Comunque, adottando un'ottica europea si possono identificare alcune possibili evoluzioni alla luce delle esperienze finora evidenziate nel settore del trasporto ferroviario merci nel medio e lungo periodo riconducibili a:

1. il modello di struttura organizzativa adottato nel Regno Unito;
2. le possibili nuove opportunità per operatori ferroviari merci nel settore del trasporto di merci containerizzate da e per i porti;

3. il nuovo spazio per accordi fra operatori ferroviari regionali e locali su alcuni mercati di nicchia;
4. il possibile ruolo dei grandi caricatori nel mercato della trazione ferroviaria merci;
5. le nuove forme di alleanze strategiche transnazionali fra le diverse divisioni merci nazionali.

2 Le nuove opportunità per operatori privati nel settore del trasporto ferroviario merci

2.1. Il modello adottato nel Regno Unito

Nell'ultimo decennio nel Regno Unito è stato avviato un processo di privatizzazione e deregolamentazione che ha portato sin dal 1993 con il Railways Act a considerare il trasporto ferro-

viario una problematica strategica delle singole aziende ferroviarie che sono completamente libere di agire sul mercato, fermo restando il rispetto dei criteri stabiliti dal Rail Regulator.

Infatti, allo stato attuale, quella che fu la divisione merci della British Rail è divisa fra due grandi operatori merci, ciascuno con un proprio ben identificato mercato di riferimento:

- English, Welsh & Scottish Railways (EWS)
- Freightliner

English, Welsh & Scottish Railways (EWS) ha acquistato dalla British Rail parte della divisione merci e i servizi della Royal Mail, del Channel tunnel e del Distribution services. EWS è un consorzio il cui partner principale è la Wisconsin Central Transportation Corporation, una delle maggiori compagnie americane operante nel trasporto intermodale.

Allo stato attuale, EWS trasporta più del 90% delle merci trasportate via ferrovia all'interno del Regno Unito.

Freightliner è il nuovo operatore che si occupa della distribuzione delle merci containerizzate da e per i porti e da e per i container terminals. Freightliner è stata acquistata con un'operazione di management by out dal gruppo "Management Consortium Bid Limited" nel Maggio del 1996. Freightliner allo stato attuale gode di una posizione di quasi monopolio