

# 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

nei traffici legati al settore marittimo, anche se questa posizione è minacciata dall'entrata sul mercato fra le destinazioni con maggior traffico anche di EWS. Allo stato attuale Freightliner gestisce quasi cento treni al giorno mettendo in rete 19 destinazioni fra porti e terminal interni.

Nel Regno Unito, due altri nuovi operatori hanno tratto vantaggio dal diritto di accesso garantito dal Railways Act, ed in entrambi i casi si tratta di grandi caricatori.

National Power è stata la prima società a sfruttare le opportunità offerte dal Railways Act utilizzando le rete infrastrutturale della Railtrack. Il risultato dei processi di privatizzazione e deregolamentazione del settore dell'energia elettrica e dell'industria ferroviaria ha portato la National Power ad investire l'equivalente di venti milioni di sterline in materiale rotabile e nell'organizzazione di un proprio servizio ferroviario, entrato in funzione nel Novembre 1995, per il trasporto di carbone necessario all'alimentazione delle diverse centrali elettriche.

Sebbene la National Power abbia venduto la divisione trasporto ferroviario merci alla EWS nell'Aprile del 1998, si deve sottolineare l'importanza di questa prima esperienza di utilizzo dei diritti di accesso alla rete infrastrutturale come esempio per altri possibili nuovi operatori.

L'altra società è la British Nuclear Fuels Limited (BNFL), la società pubblica di recupero e riciclo delle scorie con base a Sellafield in West Cumbria. Nel 1994 BNFL ha fondato la propria società di trasporto ferroviario merci la Direct Rail Services (DRS). Le operazioni commerciali sono iniziate nel Gennaio del 1996 con il trasporto di acido nitrico dal Cheshire. Nel corso degli anni le operazioni hanno riguardato anche il trasporto di vagoni vuoti, carichi di uranio e plutonio, di bidoni di petrolio e il noleggio di locomotori alla Freightliner nel periodo di inattività. Nel futuro alcuni servizi ferroviario potranno essere estesi anche ad altre grandi fabbriche nella zona della West Cumbria ed eventualmente a nuovi operatori di trasporto combinato strada/ferrovia.

## 2.2 Nuove opportunità nel settore dei traffici da e per i porti

Nel corso degli ultimi anni, il trend che vede le grandi navi portacontainer ridurre il numero di soste nei diversi porti accresce sempre più l'importanza di rapidi ed efficienti collegamenti da e per i porti verso le grandi aree metropolitane.

Ed proprio in questo settore, in rapida e costante crescita, che si sono sviluppate le più importanti nuove esperienze nel trasporto merci intermodale in Europa. Sulla scia di quanto è avvenuto nel mercato Nord americano, in molti casi gli elementi propulsivi di nuove iniziative sono state le grandi compagnie di navigazione e le società di gestione dei terminal portuali, ma in alcuni casi anche le ferrovie nazionali.

In particolare, nel mercato olandese e tedesco sono emerse nuove realtà nel trasporto intermodale di container dai porti di Rotterdam, Amsterdam, Bremerhaven e Amburgo quali le società di trasporto combinato mare/ferrovia European Rail Shuttle, Shortlines, HHLA Container Train services, Polzug e Poltrain.

Il caso del rapporto di cooperazione fra la ferrovia regionale

tedesca Hafen und Guterverkeher Koln AG (HGK) e la società privata olandese di trasporto intermodale specializzata in container marittimi Shortlines è frutto della liberalizzazione del settore ferroviario merci ed è eventualmente replicabile in altre realtà europee.

HGK inizialmente offriva solo servizi di trazione a breve distanza da e per il porto sul fiume Reno di Colonia. Dal 1998 HGK coopera sulla tratta con Shortlines fra il porto di Rotterdam e Born in Olanda e dal Marzo 1999 ha stretto accordi operativi anche con l'operatore intermodale tedesco Transfracht specializzato in traffici di container marittimi da e per i porti tedeschi (il cui principale azionista è la DB Cargo). Tranne la parziale eccezione dell'olandese Shortlines, queste nuove società di trasporto intermodale sono ancora legate alle ferrovie nazionali per quanto riguarda la trazione ferroviaria, ma il caso della Shortlines potrebbe essere un possibile esempio di nuove iniziative, anche se l'intervento diretto delle ferrovie nazionali in questo ricco settore appare essere sempre maggiore.

In questo settore, infatti, l'intervento di quelle ferrovie nazionali che sono state trasformate in società per azioni, ma non ancora privatizzate, si è realizzato attraverso l'acquisto di ulteriori quote di azioni di società di trasporto intermodali ben radicate nel mercato dei traffici da e per i porti. Questo ad esempio è il caso della DB Cargo che oltre ad avere una quota importante di Transfracht ha anche acquistato una quota delle azioni della società intermodale Hamburger Hafen und Lagerhaus AG (HHLA) per ampliare il mercato del trasporto da e per Amburgo. Nel caso italiano è da registrare l'intervento dell'Autorità Garante del Mercato e della Concorrenza nei confronti delle FS1 in quanto sono state ritenute colpevoli di abuso di posizione dominante e comportamento discriminatorio a vantaggio della partecipata Italcontainer (società italiana che opera nel trasporto combinato mare/ferrovia specializzata nei traffici da e per i porti italiani verso le aree metropolitane) rispetto alla concorrenza (Fremura e Sogemar).

## 2.3 Il possibile ruolo delle ferrovie regionali nel settore del trasporto intermodale merci

Nel paragrafo precedente è già stato presentato il caso tedesco della HGK come uno dei più interessanti esempi di ferrovia regionale che ha allargato la propria attività nel settore del trasporto merci intermodale, in due nazioni, la Germania e l'Olanda. Nel mercato tedesco altri esempi sono citabili, seppur di minor rilevanza, come il caso delle ferrovie RSE Rhein-Sieg-Eisebahn (fra Brunsbittel e Amburgo/Billwerder) o il caso NVAG (fra Niebull in Germania e Tonder in Danimarca). In tutti questi casi esistono rapporti di collaborazione più che di competizione con la DB Cargo.

Nel mercato italiano l'unico operatore ferroviario regionale in grado di ampliare il proprio ruolo nel settore del trasporto merci appare essere la società Ferrovie Nord Milano Esercizio (FNME). Il principale azionista di FNME è la Regione Lombardia, con il 54%, mentre il secondo sono le FS, con il 14% e il rimanente è in mano a piccoli azionisti. FNME ha in gestione due reti ferroviarie in Lombardia non

direttamente interconnesse, una nell'area a Nord di Milano che comprende le città di Novara, Varese, Como, Asso e la rete Brescia-Edolo-Rovato, per un totale di circa 300 chilometri, 120 stazioni e 350 treni passeggeri al giorno. Il traffico merci è molto ridotto, da e per alcune grandi industrie raccodate ed è esclusivamente di tipo tradizionale.

Il trasporto di passeggeri pendolare è da sempre, e continuerà ad esserlo, il mercato di gran lunga più importante per FNME, ma il progetto di espandere i propri interessi anche al mercato complementare del trasporto merci intermodale è in fase di studio e di parziale attuazione.

Il primo passo del progetto prevede il completamento delle connessioni con la rete FS. Le opere principali di raccordo con la rete FS sono tecnicamente semplici e prevedono la posa di nuovi binari nei nodi di Busto Arsizio e Novara per un totale che non supera i 400 metri di lunghezza. Le problematiche non sono, quindi, di tipo tecnico, bensì di tipo politico in quanto non sono ancora stati approvati i finanziamenti statali e le FS non hanno ancora dato il loro benestare.

Il secondo stadio del progetto FNME ha come obiettivo, la costruzione, la gestione e la proprietà di un nuovo terminal intermodale che dovrà essere costruito nell'area nei pressi di Saronno, in provincia di Varese. FNME è già in possesso delle aree ed è in fase di valutazione di un accordo di partnership con un operatore specializzato nella gestione di terminal intermodali. La possibilità di avere un proprio terminal è considerata strategica per poter competere in modo adeguato nel settore del trasporto ferroviario intermodale.

La terza tappa dei piani di sviluppo prevede un accordo con altre ferrovie regionali europee intenzionate ad entrare nel settore merci, in modo da poter offrire ai possibili clienti lunghi corridoi ferroviari transeuropei, in cui la gestione delle tratte è unica, ma effettuata dalle singole compagnie per le parti nazionali di loro competenza. Questa formula permetterebbe di ridurre al minimo le difficoltà organizzative e il valore degli investimenti in materiale rotabile, in quanto non sarebbe necessario l'acquisto di nuovi locomotori in grado di funzionare anche con le caratteristiche tecniche delle differenti reti nazionali. Allo stato attuale contatti e proposte preliminari sono in corso con ferrovie regionali svizzere, belghe e olandesi.

L'obiettivo di FNME è quello di offrire servizi di trazione ferroviaria per la breve tratta italiana di corridoi internazionali che abbiano origine o dal nuovo terminal FNME o dal terminal di Novara, passando attraverso i tunnel transalpini del Gottardo o del Sempione.

L'ultimo atto del progetto FNME prevede la ricerca di un partner che si occupi degli aspetti commerciali e di marketing dei servizi intermodali offerti da FNME.

Questo schema di sviluppo potrebbe essere ripreso anche da altre ferrovie regionali e locali in altre nazioni e, quindi, si potrebbe avere una rete di nuovi operatori in grado di offrire nuovi servizi ferroviarie merci, principalmente di tipo intermodale, lungo pochi assi, ma in collegamento con le principali aree metropolitane ed alcuni grandi porti.

I rapporti di co-operazione/competizione con le ferrovie

nazionali, le tariffe di accesso all'infrastruttura ferroviaria, le differenti priorità date al trasporto passeggeri rispetto al traffico merci sono gli aspetti problematici di queste nuove iniziative.

#### **2.4 Il possibile ruolo dei grandi caricatori nel settore del trasporto ferroviario merci**

Come è avvenuto nel mercato inglese, anche in altri Stati europei potrebbe accadere che gli attuali grandi clienti delle ferrovie decidano di gestire in proprio la trazione ferroviaria.

In particolare, due settori sembrano poter essere i più interessati:

1. il settore chimico;
2. il settore della posta espressa.

In Germania la BASF organizza treni in proprio sin dal 1996 con origine dallo stabilimento di Ludwingshafen e destinazione il porto fluviale di Germesheim, Hessen e Schwarzhede. BASF possiede 19 locomotori diesel e 3400 vagoni cisterna per trasporti chimici, oltre a circa 200 chilometri di binari propri.

Nel tentativo di allargare la rete di destinazioni e di raggiungere maggiori economie di scala, anche la Dow Chemical, la Bayer e la Hoechst hanno un progetto comune con la BASF per introdurre nuovi collegamenti destinati al trasporto intermodale di merci chimiche con treni in proprio.

Nel tentativo di allargare la rete di destinazioni e di raggiungere maggiori economie di scala, anche la Dow Chemical, la Bayer e la Hoechst hanno un progetto comune con la BASF per introdurre nuovi collegamenti destinati al trasporto intermodale di merci chimiche con treni in proprio. Sempre in Germania, anche la United Parcel Service (UPS), che negli Stati Uniti è uno dei principali utilizzatori di trasporto intermodale, ha in programma l'organizzazione in proprio di speciali treni diesel dedicati alle proprie merci sul modello Cargo Sprinter che la DB Cargo utilizza per i traffici merci da e per l'aeroporto di Francoforte. A questo progetto aveva partecipato fino al Maggio 1999 anche la Deutch Post, salvo poi abbandonare l'iniziativa avendo ottenuto nuovi prezzi più convenienti dalla DB Cargo, in virtù della nuova forza contrattuale dovuta alle recenti acquisizioni di Danzas e Nedloyd Road Cargo.

Un altro esempio è quello della cartiera Zander con sede vicino Colonia, che ha affidato i propri traffici ferroviari alla già citata compagnia ferroviaria regionale HGK.

### **3 Le possibili nuove strategie delle ferrovie nazionali**

#### **3.1 Gli accordi internazionali**

La risposta al processo di liberalizzazione del settore ferroviario impostato con le direttive europee da parte delle ferrovie nazionali è stata una ricerca di integrazione trans-frontaliera dei sistemi di produzione e di commercializzazione. Infatti, nuovi operatori nel settore del trasporto ferroviario merci stanno emergendo dalle diverse forme di alleanza (cooperazione, joint venture e fusioni) fra compagnie ferroviarie di Stati vicini.

Secondo il parere di molti caricatori, compagnie di navigazione marittima, compagnie di navigazione fluvio-marittima, queste nuove alleanze possono portare a forme di monopolio

ancora più forti rispetto allo stato attuale, capovolgendo gli intenti di liberalizzazione del settore delle direttive comunitarie.

In prima fila in questa imminente rivoluzione si trovano le FS e le SBB (le Ferrovie Federali Svizzere), che hanno un progetto comune per fra nascere una nuova società dalla fusione delle due divisioni merci in grado di affrontare la sfida posta dai possibili nuovi scenari competitivi europei. I primi accordi fra le due società sono stati firmati all'inizio del 1998 e si prevede che nei primi mesi del 2000 la nuova società entrerà in funzione con il nome di Cargo SI.

La nuova joint-venture italo svizzera è basata essenzialmente su cinque aspetti:

1. la rete svizzera trasporta circa il 50% del traffico merci ferroviario internazionale con origine e destinazione l'Italia;
2. la vicinanza geografica delle due nazioni permetterà di aumentare la produttività e ridurre i costi dei sistemi operativi;
3. l'aumento delle dimensioni della nuova società permetterà di competere con più efficacia anche nei confronti delle nuove società ferrovie che eventualmente entreranno sugli stessi mercati, frutto anche di fusioni di divisioni merci di più ferrovie nazionali;
4. la nuova società permetterà di migliorare l'efficienza e di aumentare la quota di traffico rispetto al trasporto su strada;
5. le ferrovie svizzere possiedono una flotta di locomotori in grado di circolare anche sulle reti tedesche e austriache, con modifiche non eccessivamente costose, aumentando il possibile numero di servizi internazionali offerti;

Un'iniziativa analoga a quella intrapresa da FS e SBB è stata presa dalle ferrovie tedesche (DB Cargo) e da quelle olandesi (NS Cargo). Il nome della nuova società, frutto della fusione delle due divisioni merci, è Railion e dovrebbe entrare sul mercato a partire dai primi mesi del 2000.

Le prime parti dell'accordo fra NS Cargo e DB Cargo sono state firmate nel giugno del 1998 e da quel momento in avanti sono state attivati diversi servizi in comune e cercate le soluzioni per superare i problemi di integrazione operativa. L'obiettivo di Railion è chiaramente quello di rafforzarsi a livello orizzontale, attraverso nuovi accordi e alleanze con altre ferrovie, sia di integrarsi verticalmente con altre società di trasporto e logistica. Gli accordi della DB Cargo e della NS Cargo con le ferrovie svizzere Bern-Lotschberg-Simplon (BLS) e con alcune società olandesi di trasporto su strada vanno viste come i primi passi mossi con l'intento di diventare un operatore multimodale e di logistica a livello europeo. Gli ingenti investimenti in locomotori a doppio voltaggio in grado di circolare anche sulla rete italiana confermano ulteriormente queste intenzioni.

Anche le ferrovie austriache, Rail Cargo Austria, hanno firmato accordi di cooperazione con le ferrovie slovene e croate in modo da poter organizzare meglio i traffici da e per i porti adriatici. Inoltre alcune acquisizioni di operatori logistici spe-

cializzati (fra cui Express/Interfracht e Hodlymayr Holding) permettono a Rail Cargo Austria di ampliare l'offerta di servizi di trasporto e di logistica

L'unico tentativo di cooperazione e di scambio azionario fra le divisioni merci di diverse ferrovie nazionali non andato in porto sembra essere quello progettato fra gli operatori svedesi, danesi e norvegesi.

Le ferrovie francesi, belghe e lussemburghesi appaiono essere le più accanite avversarie di ogni tentativo di riorganizzazione operativa e/o commerciale e di ogni innovazione legislativa in materia di apertura del mercato ferroviario.

Un ulteriore segnale di riorganizzazione in corso fra le ferrovie nazionali in Europa è stato il lungo periodo di discussione riguardo al nuovo assetto della società di trasporto intermodale specializzata nei traffici da e per i grandi porti europei Intercontainer-Interfrigo (ICF), le cui quote azionarie sono in mano principalmente alle ferrovie nazionali.

Il settore in cui opera ICF è stato, infatti, il primo a risentire degli effetti della liberalizzazione del mercato e del confronto fra diversi concorrenti sullo stesso mercato di riferimento, cioè quello del trasporto ferroviario di container marittimi.

La riduzione del fatturato e le perdite registrate a partire dalla seconda metà del 1997 hanno portato i principali azionisti di ICF, cioè le ferrovie nazionali dei diversi paesi della Unione Europea e dell'Est Europa, a rivedere l'assetto organizzativo della società. Nel periodo fra dicembre 1998 e luglio 1999 è stato discusso un progetto che prevedeva di suddividere ICF entro la fine del 1999 in quattro società operative e commerciali più una società di servizi che offrirà il noleggio di vagoni e un centro di elaborazione dati e informazioni.

Le quattro società operative avrebbero avuto competenze geografiche ben definite a livello europeo, quindi una società con il compito di seguire il mercato lungo l'asse Nord-Sud fra la Scandinavia e l'Italia attraverso la Svizzera e la Germania, un'altra il mercato Nord-Est che parte dal Nord-Est della Germania e prosegue fino all'ex Unione Sovietica attraverso la Polonia, un'altra ancora con mercato di riferimento il Sud e l'Est Europa con competenza su parte della Germania, l'Austria e le altre nazioni dell'Est Europa ad eccezione della Polonia, ed infine un'altra società con lo scopo di coprire i mercati dell'Ovest cioè Benelux, Francia, Spagna, Portogallo, Regno Unito e parte dell'Italia.

Con questa nuova struttura societaria i rischi commerciali e i ricavi sarebbero stati suddivisi fra i diversi corridoi specifici e, di conseguenza, sulle diverse società operative che avranno fra gli azionisti principali le singole ferrovie nazionali interessate direttamente nell'organizzazione operativa e commerciale del servizio intermodale.

La DB Cargo avrebbe avuto un ruolo centrale in tre delle quattro nuove società: il 51% delle quote della società Nord-Sud, il 45% di quella Nord-Est e il 33% di quella Sud-Est. L'attuazione di questa ipotesi avrebbe confermato la posizione di estrema importanza della DB Cargo per il futuro del settore dell'offerta ferroviaria merci in Europa.

Il nuovo assetto organizzativo della società intermodale ICF non è stato attuato essendo le posizioni delle ferrovie nazio-

nali molto diverse fra loro, ma questo potrebbe essere il primo segnale di un possibile scenario futuro dell'offerta di servizi ferroviari merci che vede pochi grandissimi operatori che si dividono il mercato per aree geografiche di competenza, come è avvenuto negli USA.

#### 4 Conclusioni

L'obiettivo di questo lavoro era quello di presentare brevemente le possibili prospettive di riorganizzazione del settore ferroviario merci nel nuovo contesto competitivo europeo.

Il numero ridotto di operatori ferroviari effettivamente nuovi prova che le barriere all'entrata poste dall'esperienza, la tecnologia, le tariffe per l'utilizzo delle infrastrutture di rete e i regolamenti per la sicurezza sono più forti degli sforzi di liberalizzazione posti in atto dalla Commissione Europea.

In Europa, possono essere identificate le seguenti probabili evoluzioni alla luce delle esperienze finora evidenziate dell'offerta di trasporto ferroviario merci:

1. s'impone in alcune aree geograficamente limitate il modello adottato nel Regno Unito, con operatori privati che dominano il mercato e che si avvicinano ad occupare una posizione monopolistica sia nelle operazioni ferroviarie sia nelle operazioni intermodali;
2. si affacciano sul mercato nuovi operatori provenienti dal settore del trasporto marittimo di merci containerizzate che offrono servizi di trasporto intermodale con un numero di destinazioni limitato e con grande traffico con origine e destinazione i maggiori porti, anche su brevi e medie distanze;
3. nuovi operatori ferroviari regionali e locali si affacciano su alcuni mercati di nicchia del trasporto merci costituendo accordi internazionali lungo corridoi ben delimitati di collegamento di grandi aree metropolitane e di porti;
4. grandi caricatori, eventualmente consorziandosi, offrono servizi ferroviari con un numero limitato di collegamenti fra diversi stabilimenti o depositi;
5. nuovi operatori frutto di grandi accordi di vario tipo fra le diverse divisioni merci delle ferrovie che sono ancora in mano pubblica e che hanno già attuato una divisione fra le diverse aree di mercato ferroviario (trasporto passeggeri e merci), dominano il settore a livello europeo.

Allo stato attuale gli sviluppi più significativi derivano dal comportamento di alcune delle principali ferrovie nazionali, in particolare quelle tedesche, olandesi, svizzere, italiane e austriache. Infatti, attraverso nuove forme di integrazioni di tipo verticale e orizzontale a livello internazionale, nel breve periodo i nuovi assetti organizzativi e commerciali di alcune delle principali ferrovie nazionali sono in grado di cambiare completamente lo scenario di riferimento dell'offerta di servizi ferroviari per il trasporto merci in Europa. Ulteriori importanti possibili innovazioni possono emergere eventualmente solo in alcuni mercati di nicchia legati a prodotti o a corridoi internazionali e solo grazie all'accordo di diversi caricatori o ferrovie regionali.

#### RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

Autorità Garante del Mercato e della Concorrenza, Bollettino n.4 del 15 Febbraio 1999.

European Conference of Minister of Transport (1998) Report on the current state of combined transport in Europe, OECD Documents, Paris

European Conference of Minister of Transport (1998) Rail restructuring in Europe, OECD Documents, Paris.

European Conference of Minister of Transport (1998) User charges for railway infrastructure, Conclusion of Round Table 107, Paris 26-27 March 1998.

European Intermodal Yearbook, IIR Publications, London 1997, 1998.

International Railway Journal (1999) European Freight Mergers Take off, February pp 25-30.

PTV Consult GmbH Beratende Verkehrsingenieure (1998), OSIRIS Optimised system for an innovative rail integrated seaport connection, Transport Research Fourth Framework Programme Intermodal Transport, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg.

WHITEING A.E., BREWER P.R. Contestability in the UK rail freight market: what are the key barriers to entry, and how can they be overcome? Articolo pubblicato in *Trasporti Europei n°10*, Trieste, dicembre 1998.

#### NOTE

<sup>1</sup> Provvedimento n°6823, Bollettino n.4 del 15 febbraio 1999