



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per i Trasporti, la navigazione ed i SIS
Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario



LE POLITICHE DI SOSTEGNO PUBBLICO
AL TRASPORTO MERCI PER FERROVIA
NEL QUADRO DELLA
LIBERALIZZAZIONE DEL SETTORE

QUADRO NORMATIVO DI SETTORE



I, II e III pacchetto ferroviario



Direttiva 2012/34/UE - RECAST

La normativa comunitaria ha attuato la libera concorrenza nel settore del trasporto merci per ferrovia...

Regolamento 1370/2007
abrogazione 1191/1969

Regolamento 913/2010
sui CORRIDOI MERCI

e... NORMATIVA NAZIONALE
nascita
dell'Autorità
di Regolazione
dei Trasporti

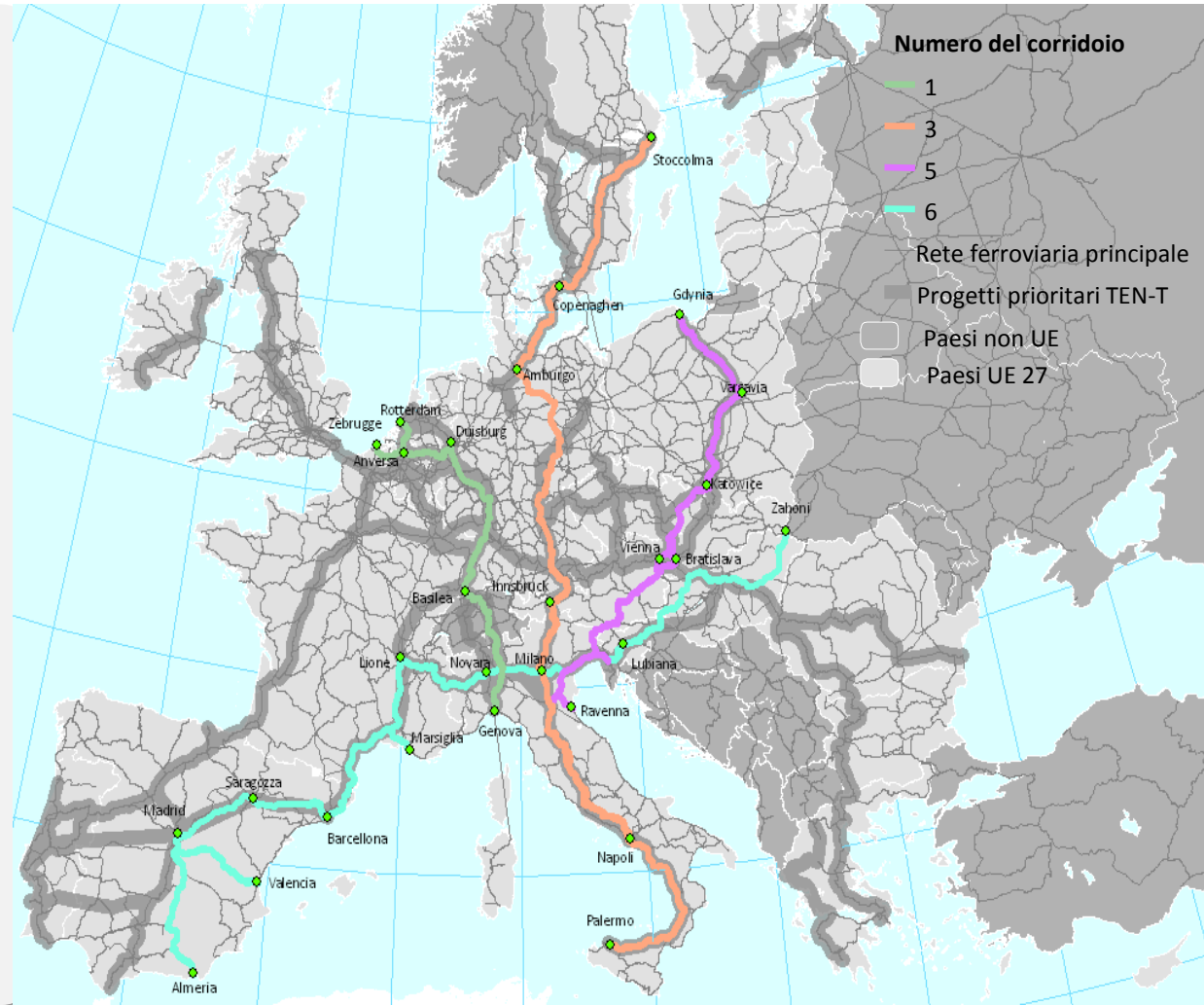
RETE TEN-T e CORRIDOI MERCİ



Regolamento 913/2010/UE del 22 settembre 2010

Con il Regolamento n. 913 si stabiliscono regole per la **realizzazione, organizzazione e gestione dei corridoi ferroviari merci**. I corridoi 1, 3, 5, 6 interessano l'Italia:

- 1. Rotterdam-Genova**
- 3. Stoccolma-Palermo**
- 5. Gdynia-Bologna/Ravenna**
- 6. Valencia/Madrid-Lione-Torino-Budapest**



RETE TEN-T e CORRIDOI MERCÌ



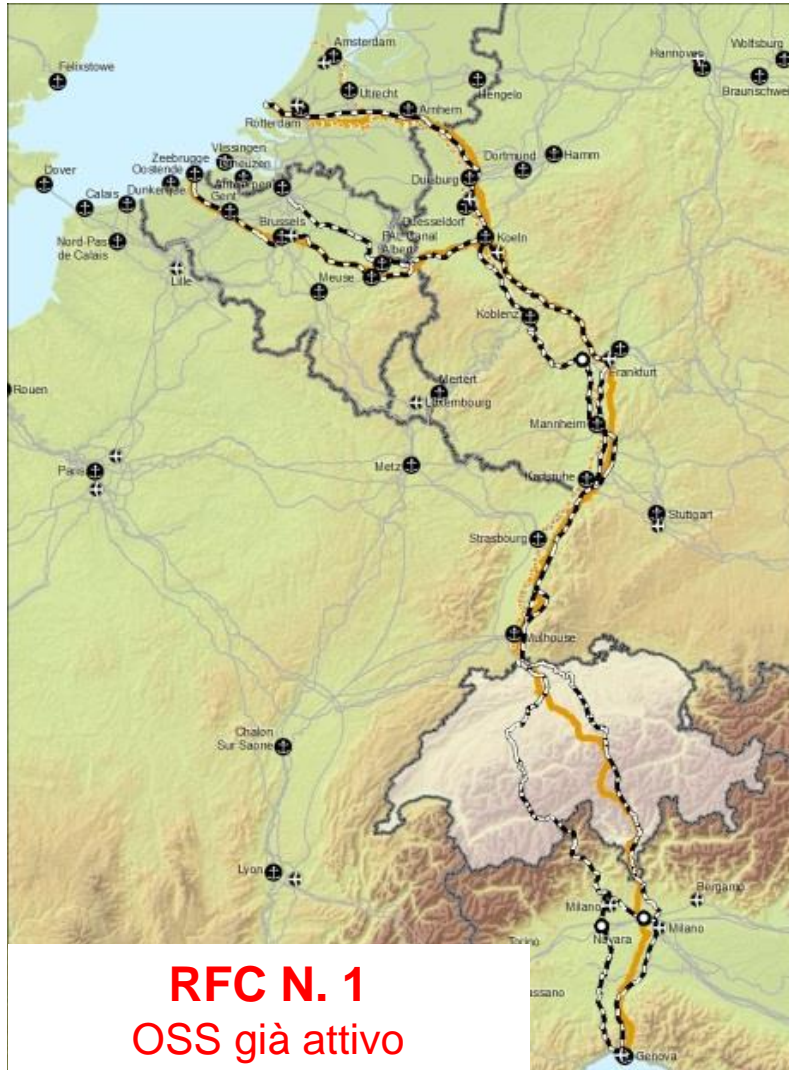
LA COMPETIZIONE DEL MERCATO FERROVIARIO DEL TRASPORTO MERCI PARTE DALLE GRANDI DIRETTRICI EUROPEE E DALLO SVILUPPO POTENZIALE DEI TRAFFICI SU QUESTE DIRETTRICI. IL SISTEMA DI CONTROLLO, COMANDO E SEGNALAMENTO (**CCS**) È UNO DEGLI ELEMENTI CHE SI POSIZIONANO ALLA BASE DELLO SVILUPPO INTEGRATO DELLO SPAZIO UNICO FERROVIARIO EUROPEO.

STATO ATTUALE

AD OGGI SOLO PER I SOLI CORRIDOI 1, 3 E 6 È PREVISTO CHE VENGANO ATTREZZATI CON IL SISTEMA EUROPEO DI CCS DENOMINATO **ERTMS / ETCS**, FONDAMENTALE AL FINE DI GARANTIRE LA LORO INTEROPERABILITÀ.

NELLE SLIDES CHE SEGUONO VENGONO RIPORTATI I PIANI DI IMPLEMENTAZIONE DI TALE SISTEMA SUI CORRIDOI INTERESSANTI L'ITALIA

RFC N. 1 RENO-ALPI



0 50 100
km

Date: 11/03/2013

ERTMS CORRIDOR A
CHIASO – MILANO
Ultimazione lavori novembre 2015 attivazione luglio 2016
DOMODOSSOLA (via Borgomanero) NOVARA
Ultimazione lavori dicembre 2015 attivazione luglio 2016
MILANO – TORTONA – GENOVA
Ultimazione lavori settembre 2018
Domodossola – Vignale via Arona, Novara- Alessandria, Alessandria – Ovada – Genova, Alessandria – Arquata, Alessandria – Tortona
Ultimazione lavori settembre 2020
Luino – Gallarate – Milano, Laveno – Sesto – Oleggio, Arona – Sesto – Gallarate
Ultimazione lavori dicembre 2020

RFC N. 3 SCANDINAVIA - MEDITERRANEO



ERTMS CORRIDOR B

BRENNERO – FORTEZZA - VERONA

Ultimazione lavori dicembre 2018

RFC N. 5 BALTICO - ADRIATICO



ERTMS NON PRIMA 2020

**RAVENNA – BOLOGNA – VENEZIA –
TRIESTE / VILLA OPICINA / TARVISIO**

No lavori prima del 2020



RFC

N. 6

MEDITERRANEO



ERTMS CORRIDOR D

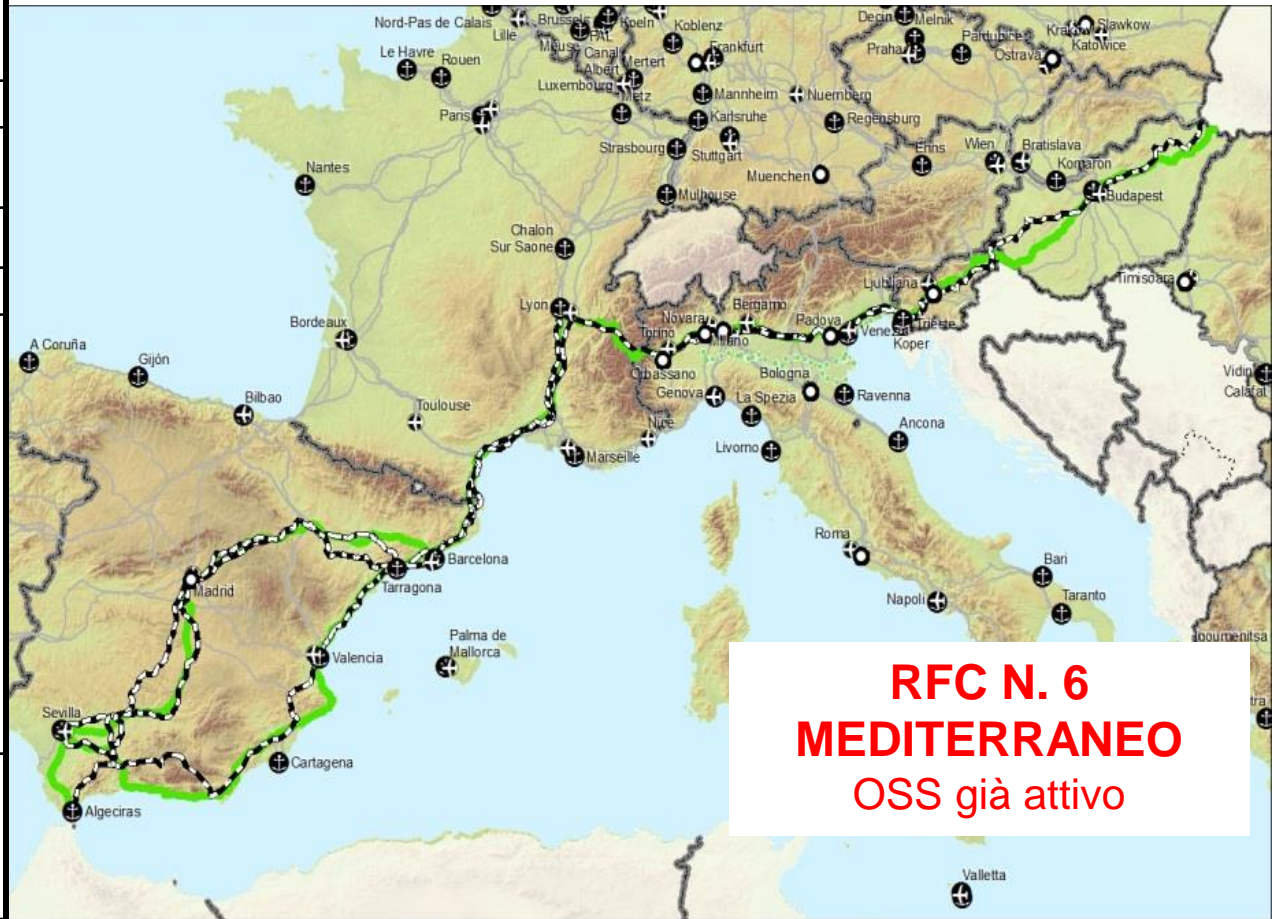
MODANE - NOVARA

Ultimazione lavori Dicembre 2020

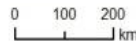
**NOVARA (intersezione
Corridoio A) – MILANO
(intersezione Corridoio A) –
VERONA (intersezione
Corridoio B) – VICENZA –
CITTADELLA – TREVISO –
PORTOGRUARO – BIVIO
AURISINA – VILLA OPICINA**

Ultimazione lavori tratta “ Novara – Verona” e
“Vicenza – Villa Opicina” : Dicembre 2015

Ultimazione lavori tratta “Verona – Vicenza” :
Dicembre 2016



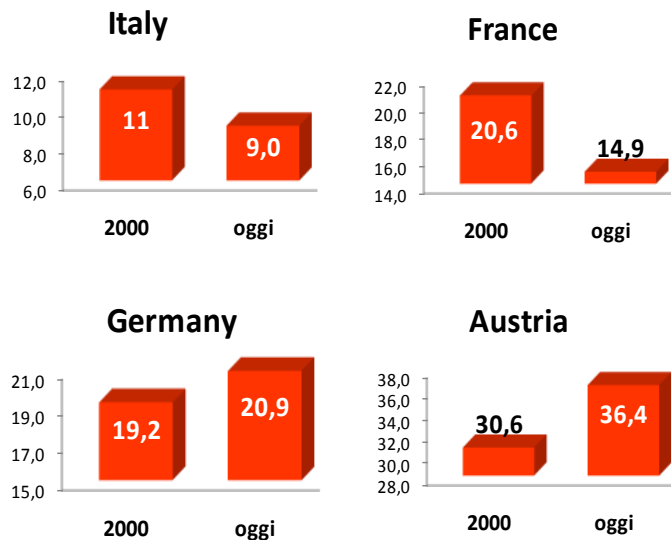
**RFC N. 6
MEDITERRANEO
OSS già attivo**



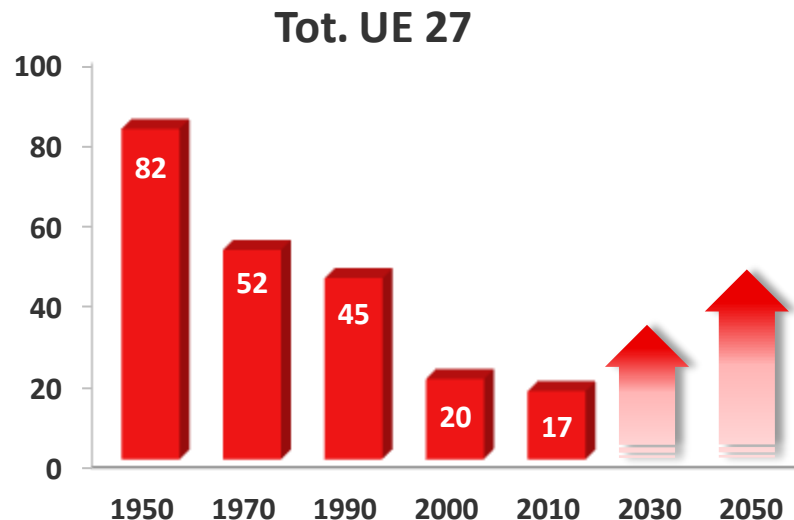
QUOTA MERCATO FERROVIARIO



Quota modale ferroviaria principali paesi UE (dati in %)



Quota modale ferroviaria complessiva UE 27 (dati in %)



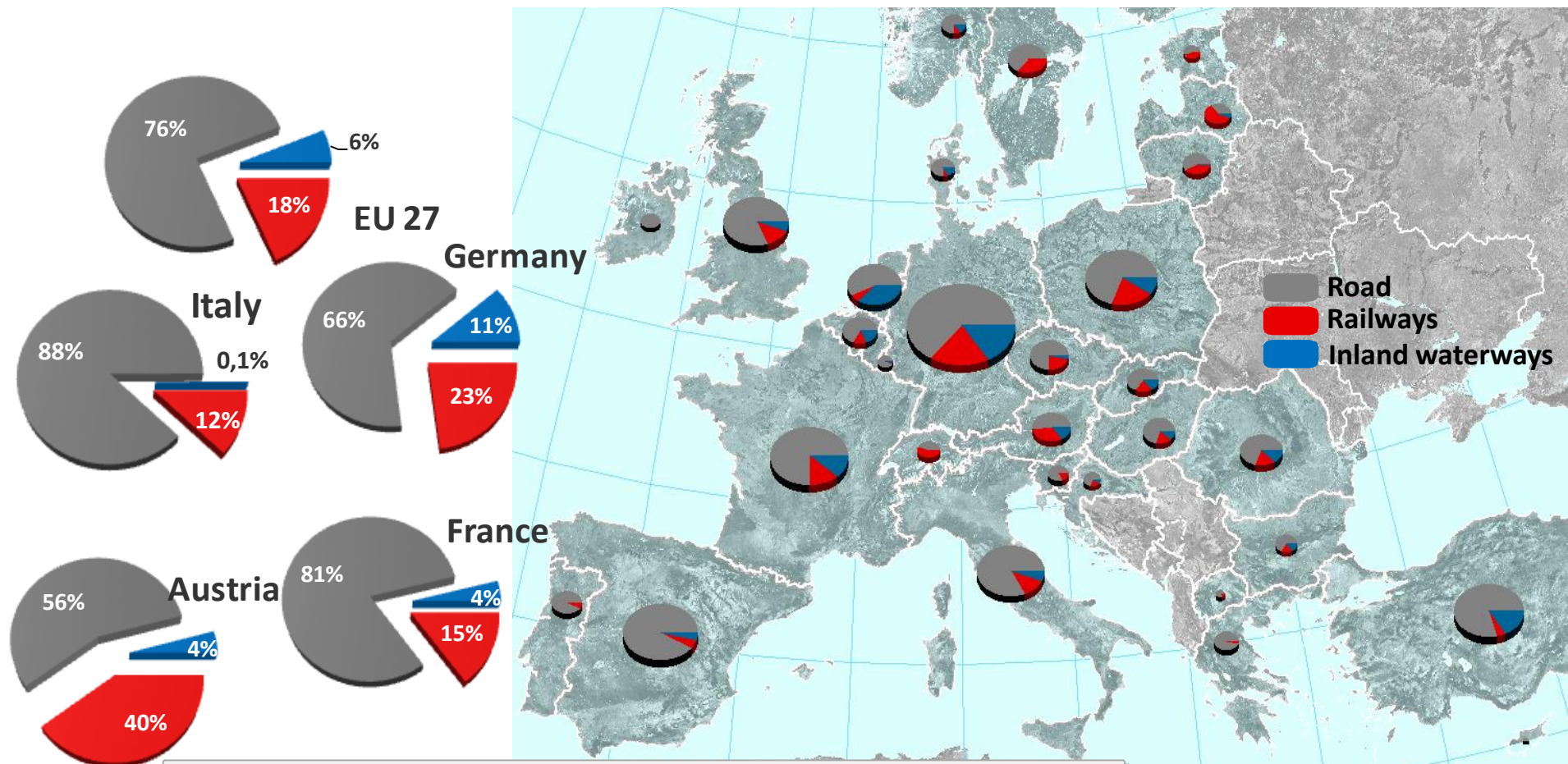
Fonte: Eurostat, Libro Bianco sui trasporti

- Quota modale ferroviaria in diminuzione in Italia, Francia e nel complesso dell'UE 27
- Obiettivi sfidanti previsti dal Libro Bianco sui trasporti: *“Il 30% dei trasporti stradali superiori a 300 km devono passare entro il 2030 verso altre modalità come ferrovia e vie navigabili. Oltre il 50% entro il 2050”.*

IL MERCATO RIPARTIZIONE MODALE



La crisi che si è avvertita in tutta Europa ha tuttavia colpito pesantemente il settore ferroviario che normalmente risente prima di altre modalità degli effetti della crisi subendo contrazioni già al ridursi della produzione industriale, la quale anticipa la percezione del calo dei consumi.



In Italia quota modale ferroviaria al di sotto della media europea

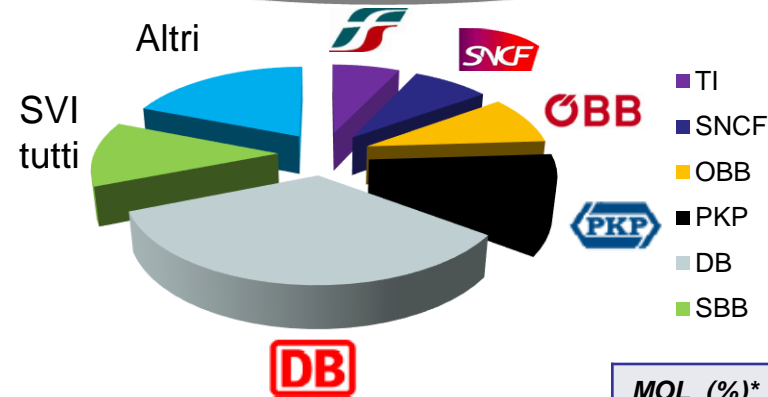
Fonte: Eurostat (dati 2011)

IL MERCATO FERROVIARIO MERCI

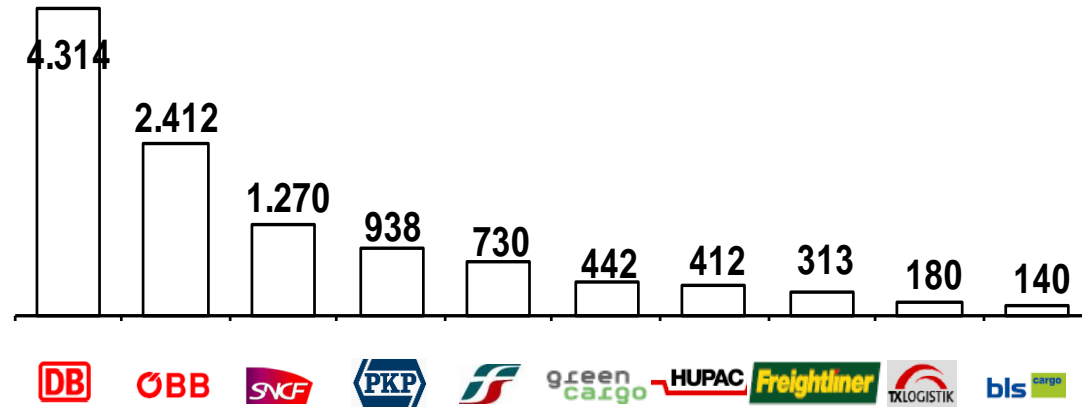


Dimensione e assetto del mercato

≈ 300 Mld treni/km



Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (EBITDA o MOL) – RICAVI in M.€*



MOL (%)* 2011/2012	DB	OBB	SNCF	PKP	TI	green cargo	HUPAC	Freightliner	TXLOGISTIK	bls cargo
	7,0	-2,4	-42,0	-4,0	-4,1	-0,3	14,6	14,9	5,7	5,8

- Nonostante la liberalizzazione il mercato si presenta con un elevato grado di concentrazione
- I primi 9 operatori gestiscono l'85% dei volumi di traffico; la quota di mercato di DB è pari al 34%
- Pur considerando una forte diversificazione dei modelli industriali presenti sul mercato l'EBITDA Margin si posiziona comunque su livelli medio bassi (\cong 3%)

LICENZE



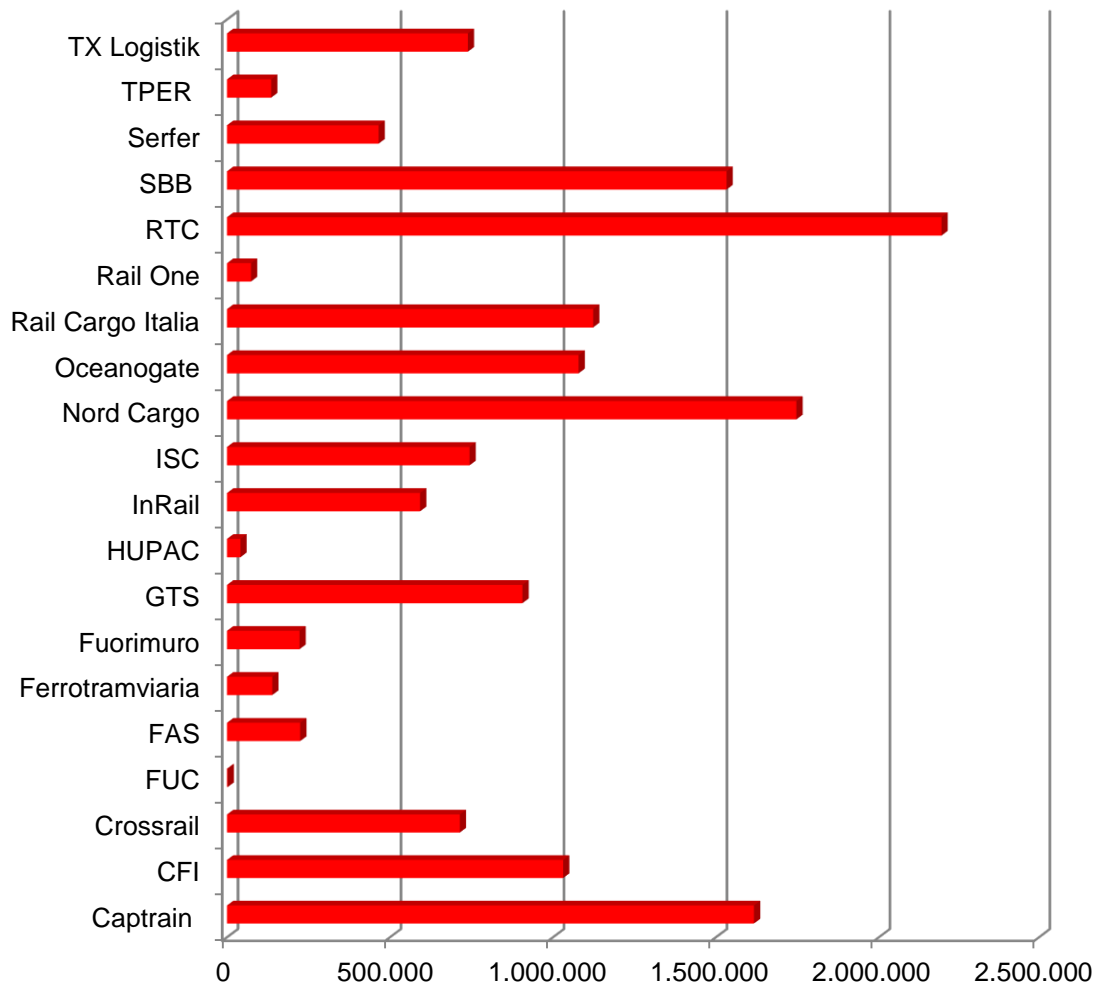
N.Lic.	Del	Denominazione	N.Lic.	Del	Denominazione
1	23/05/2000	Trenitalia S.p.A.	33	23/05/2003	Nord Cargo S.r.l.
1N	13/05/2011	Trentino Trasporti Esercizio	34	19/02/2004	Ferrotranviaria S.p.A.
2	23/06/2000	Trenord S.r.l.	37	02/02/2005	Ferrovie Udine Cividale S.r.l.
4	23/06/2000	Rail Traction Company	39	11/07/2005	Rail One S.p.A.
8	14/03/2001	Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A.	41	11/08/2006	Rail Cargo Italia
10	08/05/2001	Ferrovia Adriatico Sangritana	42	09/10/2006	In Rail S.p.A.
11	14/05/2001	Hupac S.p.A.	44	06/02/2007	Nuovo Trasporto Viaggiatori
14	23/07/2001	Umbria TPL	45	22/03/2007	Crossrail Italia S.r.l.
15N	31/12/2012	Arriva	49	21/09/2007	Ferrovie della Calabria S.r.l.
16	27/07/2001	Gruppo Torinese Trasporti	50	21/03/2008	General Transport Service
17	03/08/2001	T.PER. S.p.A.	51	21/03/2008	Compagnia Ferroviaria Italiana S.r.l.
18	28/11/2001	Ferrovie del Gargano S.r.l.	53	04/06/2008	Oceanogate Italia S.r.l.
18N	15/07/2013	Ente Autonomo Volturno S.r.l.	55	11/09/2008	ISE Servizi S.r.l.
19	04/12/2001	Sistemi Territoriali S.p.A.	57	11/05/2009	Interporto Servizi Cargo S.r.l.
21	20/12/2001	Captrain Italia S.r.l.	60	21/12/2009	Società Viaggiatori Italia S.r.l.
22	28/12/2001	Sad – Trasporto Locale	62	20/04/2010	Società Ferroviaria Apuo
25	13/05/2002	Serfer – Servizi Ferroviari	63	13/01/2011	Fuorimuro S.r.l.
31	26/03/2003	Ferrovie del Sud Est	64	15/10/2012	Dinazzano Po
32	26/03/2003	SBB Cargo Italy S.r.l.	65	03/02/2014	Adriafer

DATI DI TRAFFICO 2013 in Treni/Km



La rete e le regole consentono la circolazione dei treni merci dei diversi operatori.

<i>Imprese Merci</i>	Totale
Captrain (ex SNCF Fret Italia)	1.616.698
Compagnia Ferroviaria Italiana	1.031.253
Crossrail	714.120
Ferr. Udine Cividale	2.062
Ferr. Adriat. Sangritana	224.547
Ferrottramviaria	138.795
Fuorimuro	222.508
General Transport Service	906.356
HUPAC	41.110
InRail	592.435
Interporto Servizi Cargo	744.050
Nord Cargo	1.746.881
Oceanogate	1.078.566
Rail Cargo Italia (ex Linea)	1.123.285
Rail One	73.536
Rail Traction Company	2.195.075
SBB Cargo Italia	1.532.570
Serfer	464.956
TPER (ex FER)	135.432
TX Logistik	738.862
Totale Imprese Merci escluso incumbent	15.323.096
TI Cargo	27.956.206



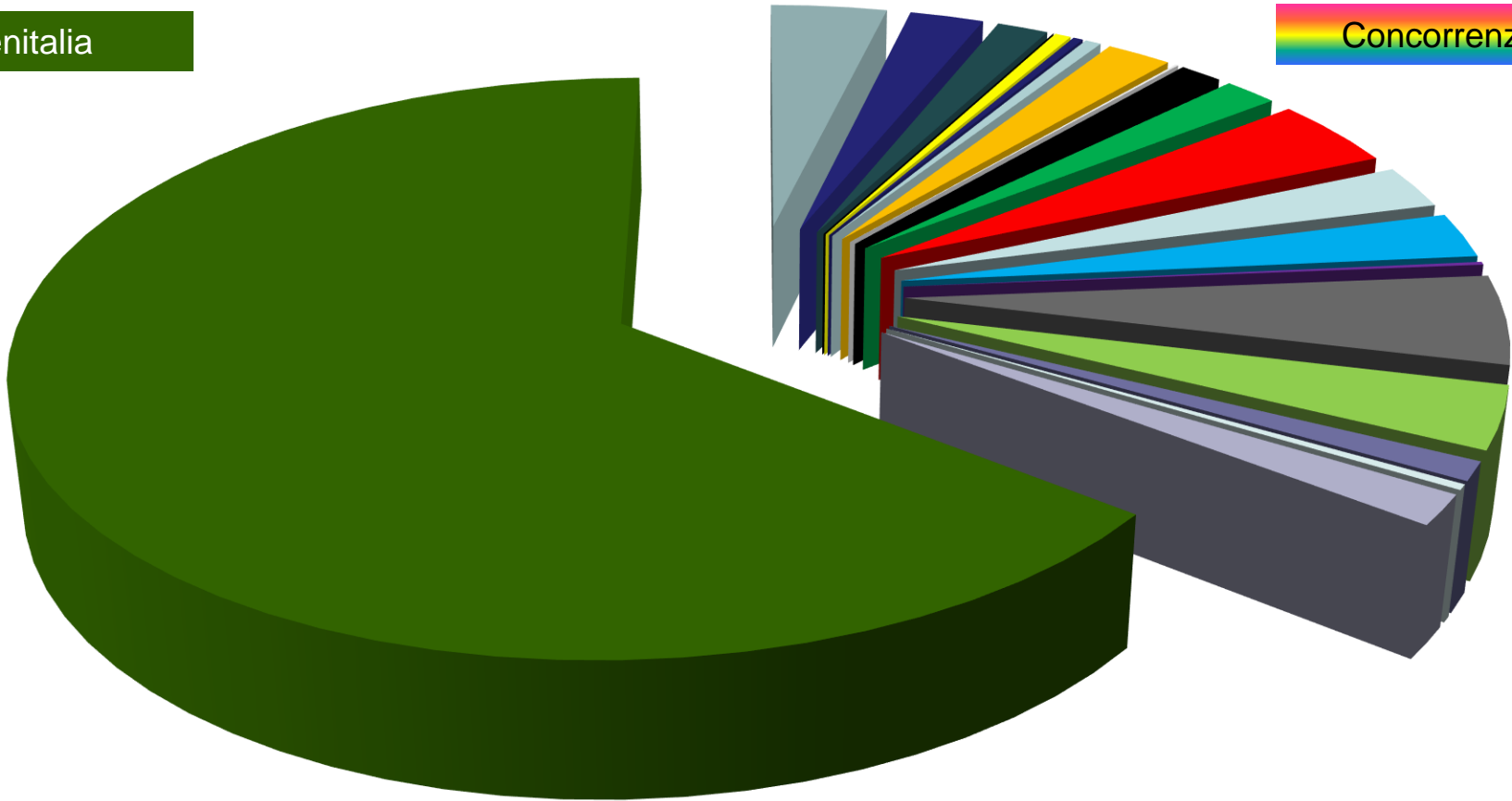
DATI DI TRAFFICO 2013 in Treni/Km



Tuttavia il mercato ha ancora un tasso di concentrazione non trascurabile:

Trenitalia

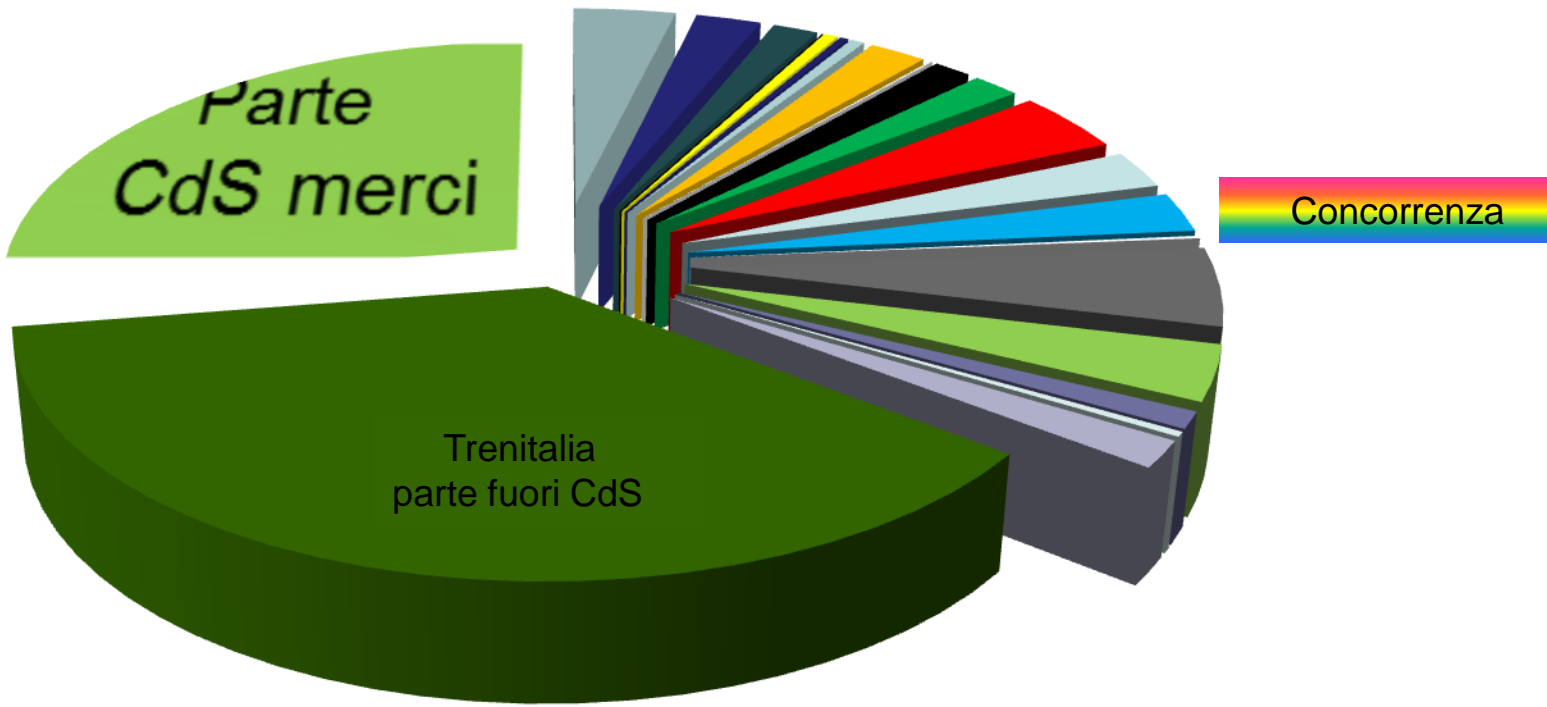
Concorrenza



DATI DI TRAFFICO 2013 in Treni/Km



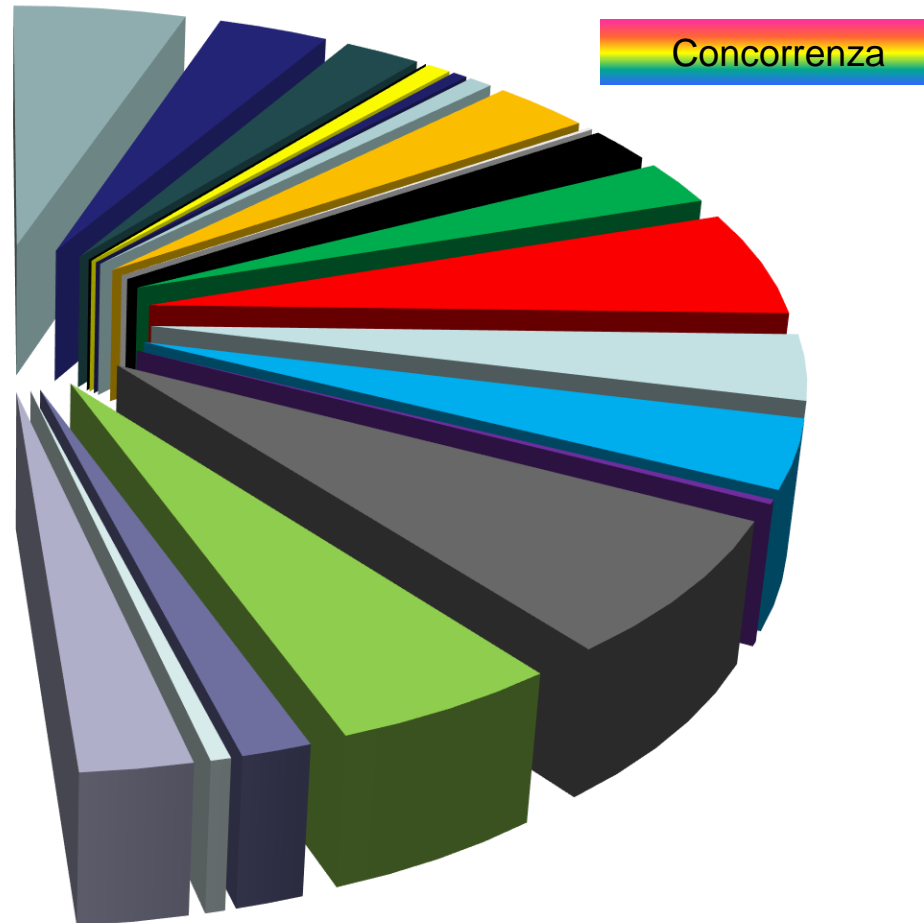
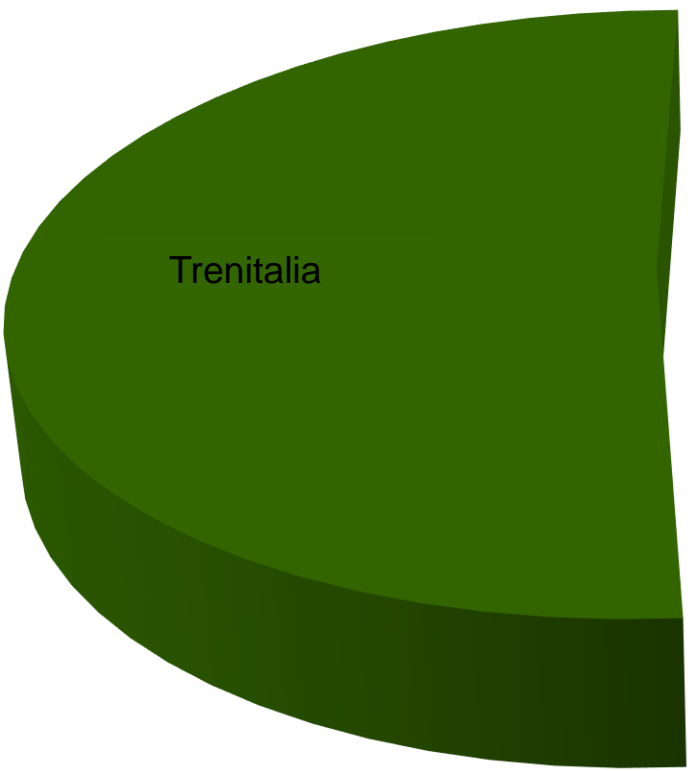
Evidenza della quota parte di Treni/Km in CdS per l'incumbent in rapporto alle altre IF:



SIMULAZIONE TRAFFICO 2013 in Treni/Km



Questa la simulazione della ripartizione del traffico ferroviario merci, in Treni / Km nel caso di una equa ripartizione fra tutte le IF delle quote di mercato oggi gestite con CdS 2009-2014 (11,9 M. treni/Km):

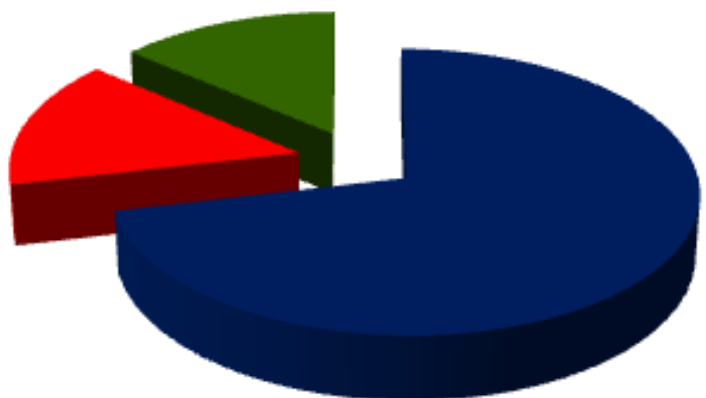


RIPARTIZIONE DEL TRAFFICO

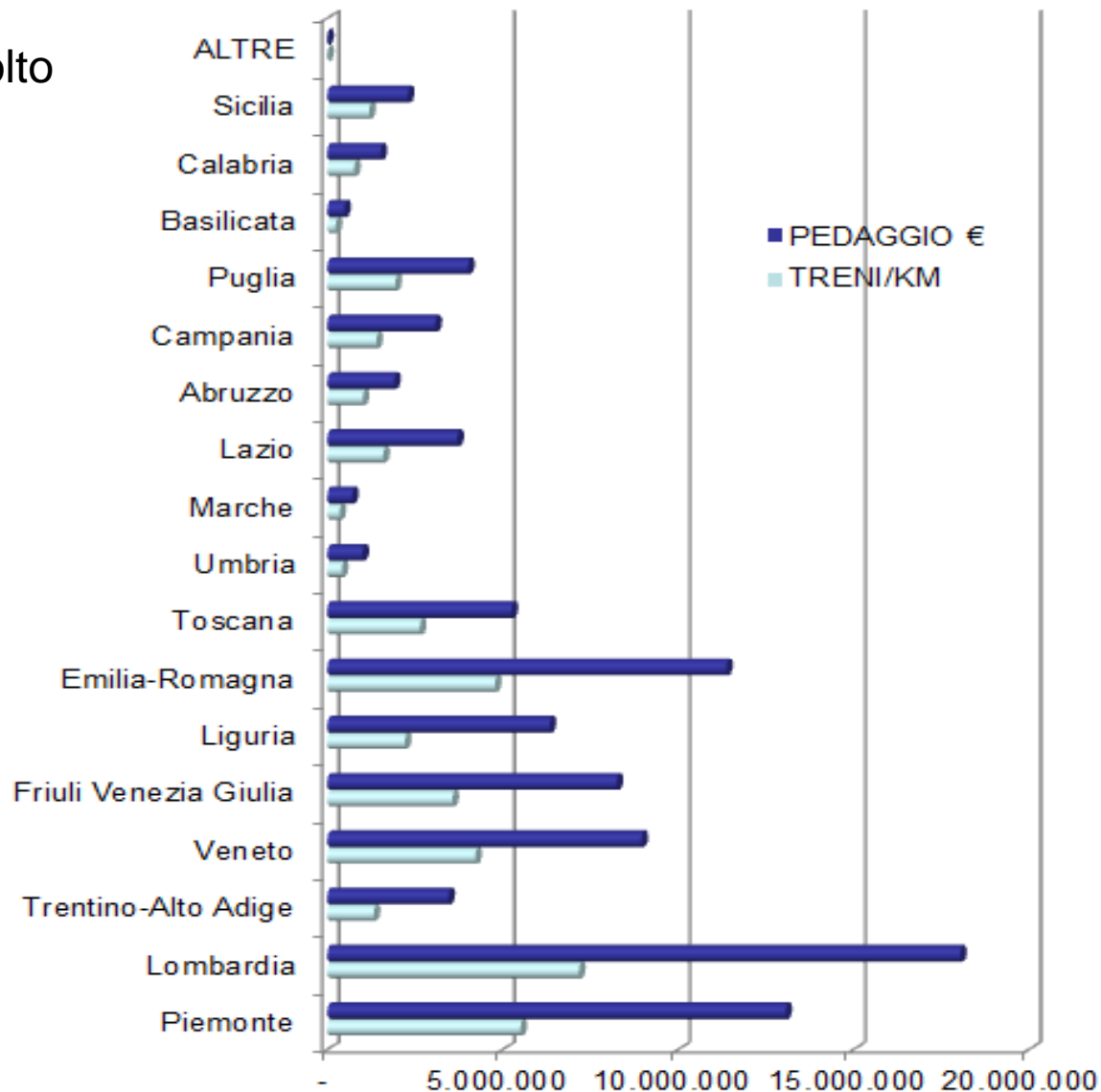


Il trasporto ferroviario in Italia è molto concentrato territorialmente...

TRENI/KM



- REGIONI NORD ITA
- REGIONI CENTRO ITA
- REGIONI SUD ITA

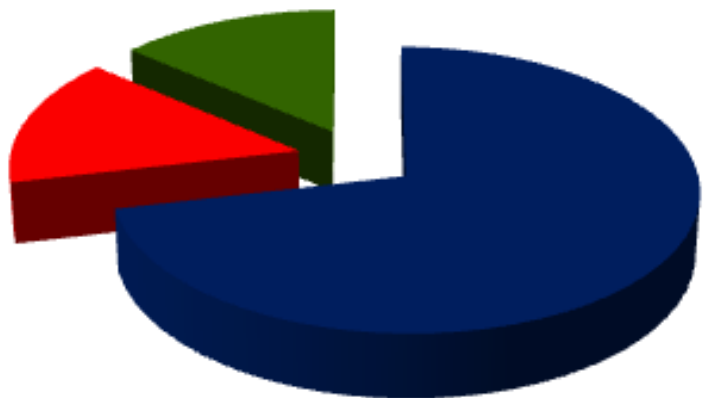


RIPARTIZIONE DEL TRAFFICO



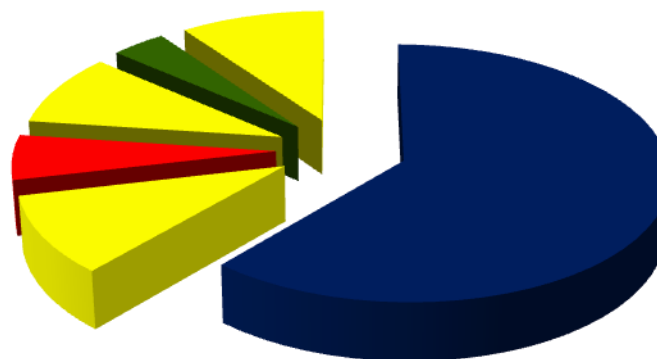
Il trasporto ferroviario merci: ripartizione aree regionali e aree regionali con evidenza della quota a Contratto di Servizio

TRENI/KM



- REGIONI NORD ITA
- REGIONI CENTRO ITA
- REGIONI SUD ITA

TRENI/KM con evidenza CdS



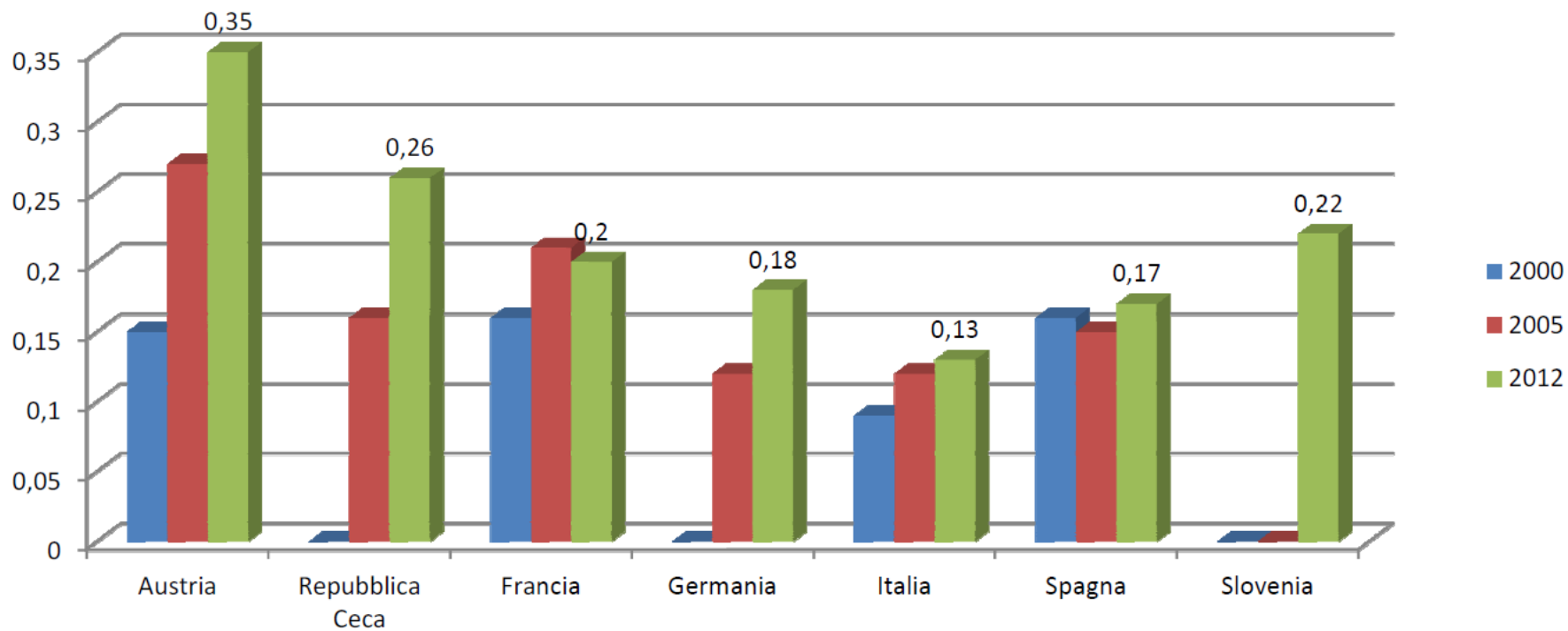
- REGIONI NORD ITA
- REGIONI NORD ITA CdS
- REGIONI CENTRO ITA
- REGIONI CENTRO ITA CdS
- REGIONI SUD ITA
- REGIONI SUD ITA CdS

PEDAGGI



Un confronto con l'autotrasporto (fonte Ferpress – trasporto merci in Europa).

Pedaggi netti per l'autotrasporto
(valore in euro/km)



CONTRATTO di SERVIZIO MERCİ 2009-14



Contratto relativo ai servizi di trasporto merci di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per il periodo 2009 - 2014.

Il Contratto, firmato in data 3.12.2012 e registrato in data 2.8.2013, disciplina il complesso delle obbligazioni intercorrenti tra il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e il Ministero delle finanze e Trenitalia SpA relativamente ai servizi di trasporto ferroviario di merci di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per il periodo 2009-2014.

I servizi ferroviari oggetto di Contratto sono quelli individuati nell'Allegato 1 al Contratto che rappresenta l'offerta programmata in modalità treno completo convenzionale o trasporto combinato, da e verso le regioni meridionali inclusa la Sicilia, secondo le aree geografiche Adriatica e Tirrenica.

I servizi vengono erogati a qualunque operatore ne faccia richiesta in corrispondenza di un livello minimo di efficienza

Tuttavia il contratto relativo ai servizi di trasporto merci sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico 2009 – 2014 con ogni probabilità NON SARÀ RINNOVATO...

CONTRATTO di SERVIZIO MERCİ 2009-14



Nella tabella seguente sono riportati in sintesi i dati più significativi (in Treni/Km, Tonn/Km e Importi erogati) dell'attuale CdS rientrante nell'obbligo di servizio pubblico per il settore ferroviario merci:

	2009	2010	2011	2012	2013*
da CdS (tren*km previsti)	11.900.000	11.900.000	11.900.000	11.900.000	11.900.000
Consuntivo tren*km	14.015.327	11.989.102	11.261.169	11.782.206	10.964.389
Milioni Ton*km	5.660,60	4.682,70	4.305,00	4.482,00	4.286,00
Valore CdS	€ 110.872.262,75	€ 128.000.000,00	€ 127.368.205,00	€ 128.000.000,00*	€ 128.000.000,00*

Pertanto alcuni servizi di trasporto merci sono sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico in quanto, non risultando economicamente sostenibili, perseguono obiettivi di pubblica utilità...

CONTRATTO di SERVIZIO MERCİ 2009-14



Infine si da evidenza del perimetro geografico / territoriale delle relazioni inserite nel CdS Mercı e delle O/D divise su base regionale.

Le relazioni devono intendersi in ambo i sensi. L'O/D Nord intende sia le regioni del nord Italia che destinazioni estere.

Il contributo comunque copre solo la parte nazionale.

Regione Origine / Destinazione	Regione Destinazione / Origine
Abruzzo	Campania
Abruzzo	Nord
Abruzzo	Puglia
Basilicata	Nord
Basilicata	Puglia
Basilicata	Sicilia
Calabria	Campania
Calabria	Nord
Calabria	Puglia
Calabria	Sicilia
Campania	Basilicata
Campania	Calabria
Campania	Nord
Campania	Puglia
Molise	Puglia
Puglia	Nord
Puglia	Sicilia
Sicilia	Basilicata
Sicilia	Campania
Sicilia	Nord

TERMINALI IF e GESTIONE



BRESCIA SCALO
DOMO 2
DOMO 2 transito
GALLARATE
LECCO MAGGIANICO
MELZO SCALO
MILANO CERTOSA
MILANO SEGRATE
MILANO SMISTAMENTO
RHO
S.ZENO-FOLZANO

PADOVA INTERPORTO
VENEZIA MARGHERA SC.
TRENTO RONCAFORT
VERONA P. N.
VERONA P. V.
VERONA Q. E.
CERVIGNANO SM.
TRIESTE CAMPO MARZIO
VILLA OPICINA
BRENNERO
TARVISIO

BOLOGNA INTERPORTO
BOLOGNA S.DONATO
CASTELGUELFO
MODENA
PIACENZA
RAVENNA
TORINO ORBASSANO*
NOVARA BOSCH./CIM*

GENOVA SESTRI PONENTE
XXMIGLIA STAZIONE
LA SPEZIA MARITTIMA
LA SPEZIA MIGLIARINA
S.STEFANO DI MAGRA
LIVORNO CALAMBRONE
MASSA ZONA IND.
PISA S.ROSSORE

CIVITAVECCHIA
POMEZIA-S.PALOMBA
ROMA SMISTAMENTO
MADDALONI
MARCIANISE
S.FERDINANDO
BICOCCA
PALERMO BRANCACCIO
FALCONARA MARITTIMA
PESCARA
TERNI
BARI LAMASINATA
BRINDISI
MESSINA
VILLA S.GIOVANNI

Captrain Italia
CFI
Crossrail Italia
Fuorimuro
GTS Rail
Hupac
InRail
Interporto Servizi Cargo
NordCargo
Oceanogate
Rail Cargo Italia
RailOne
Rail Traction Company
SBB Cargo Italia
Serfer
Trenitalia

Captrain Italia
CFI
Ferrovie Udine Cividale
GTS Rail
InRail
Interporto Servizi Cargo
NordCargo
Rail Cargo Italia
RailOne
Rail Traction Company
SBB Cargo Italia
Serfer
Sistemi Territoriali
Trenitalia
TX Logistik

Captrain Italia *
CFI*
Dinazzano Po
Fuorimuro*
GTS Rail
Hupac*
InRail *
Interporto Servizi Cargo
NordCargo *
Rail Cargo Italia
RailOne
Sangritana
SBB Cargo Italia *
Serfer*
Trenitalia *

Captrain Italia
CFI
Fuorimuro
NordCargo
Serfer
Trenitalia

Ferrovie
GTS Rail
Interporto Servizi Cargo
NordCargo
Rail Cargo Italia
RailOne
Sangritana
Serfer
Trenitalia

Anche i Terminali sono fondamentali nella gestione del trasporto merci in un'ottica di riduzione dei costi. A questo proposito si auspica un attento monitoraggio da parte delle Autorità preposte. A fianco il progetto di riforma avviato da RFI: **IN ALTO**: impianti (in verde quelli gestiti da RFI, in rosso quelli a Gestore unico) **SOTTO**: le IF che vi operano



LE POLITICHE DI SETTORE PROPOSTE



Tutto ciò premesso sembra quanto mai auspicabile avviare quanto prima possibile politiche di reale incentivazione al trasporto ferroviario merci, pur tenendo ben presente qual è il reale mercato di riferimento:

- sia in materia di **merceologie** trasportabili e a «vocazione» ferroviaria,
- che di lunghezza dei **percorsi**, presenza di percorsi «bilanciati» e tipologia di **infrastruttura** presente nel territorio di riferimento.

QUADRO NORMATIVO DI SETTORE



SOLUZIONI PERCORRIBILI

Inserimento del trasporto merci ferroviario fra i c.d. Servizi di Interesse Economico Generale (**SIEG**)

Sconto del pedaggio per il trasporto merci su ferrovia al 100% nelle regioni attualmente inserite nel perimetro del CDS Merci, con eventuale estensione della misura anche alle O/D da/verso le regioni centro settentrionali (costo circa 40 M. €). Oggi pedaggio merci ferroviario circa 90M.€

Interventi di sostegno del trasporto combinato e trasbordato su ferro (**Ferrobonus**) ed incentivi al traffico diffuso con promozione piattaforme ed hub

Investimenti delle imprese di trasporto merci finalizzati al miglioramento dell'impatto ambientale e al **retrofit dei carri**

LE POLITICHE DI SETTORE PROPOSTE



CONCLUSIONI

Le misure sin qui sperimentate in termini di incentivazione suggeriscono che le contribuzioni assicurate in capo agli utilizzatori finali del mezzo di trasporto favoriscono in misura più efficace l'utilizzo del mezzo ferroviario sotto la condizione di un adeguato monitoraggio delle tariffe applicate dagli operatori ferroviari e dei volumi di traffico assicurati dai clienti finali beneficiari dell'incentivo stesso.

Sotto altro profilo non può sottovalutarsi la circostanza che per assicurare un network diffuso di servizi soprattutto nelle aree meridionali l'unica strada percorribile è quella della contrattualizzazione di obblighi di servizio specifico, con soggetti (imprese ferroviarie) dimensionalmente adeguati, proprio al fine di assicurare in una logica di coesione territoriale un supporto logistico alle imprese indipendentemente dalla loro localizzazione.

LA RETE



CLASSIFICAZIONE	
Linee fondamentali	6.448 km
Linee complementari tutte	9.365 km
Linee di nodo	938 km
TIPOLOGIA	
Linee a doppio binario	7.540 km
Linee a semplice binario	9.211 km
ALIMENTAZIONE	
Linee elettrificate	11.969 km
Linee non elettrificate	4.783 km



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per i Trasporti, la navigazione ed i SIS
Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario



GRAZIE PER L'ATTENZIONE

Dott. Antonio Parente
dtt.dgtfe@mit.gov.it