

RIFORMA DEL TRASPORTO FERROVIARIO DI PASSEGGERI NEL SUD-OVEST DELL'EUROPA.

Dr.ssa Simona Sanguineti – DIEM – Università di Genova

Abstract

Nei secoli scorsi il trasporto ferroviario ha giocato un ruolo fondamentale non solo nel trasporto ma anche nell'economia europea. Negli ultimi cinquant'anni del secolo scorso il trasporto ferroviario era caratterizzato a livello europeo dalla presenza di monopolisti pubblici che controllavano l'intero trasporto ferroviario della Nazione in modo integrato, ossia gestendo sia l'infrastruttura che il servizio.

La crescita del trasporto ferroviario però ha incontrato un limite a partire dagli anni Settanta del Novecento contrapponendo alla crescita precedente una brusca e continua perdita di quote di mercato a favore, soprattutto, del trasporto su gomma. Questo è conseguito in buona parte alla cattiva gestione del settore da parte delle imprese monopolistiche pubbliche, che negli anni hanno accumulato forti deficit e progressivamente ridotto la qualità del servizio fornito.

Negli anni '90 del secolo scorso la Commissione Europea ha deciso di rivitalizzare il settore lanciando una progressiva riforma del settore. E' partita con la direttiva 440/91 che prevedeva l'apertura del mercato alla competizione stabilendo la separazione, dapprima contabile e successivamente societaria, della gestione del servizio dalla gestione dell'infrastruttura. In modo da mantenere quest'ultima gestita in modo unitario e aprendo invece alla competizione sul o per il mercato il servizio di trasporto merci e passeggeri.

Il primo ad essere stato liberalizzato è il trasporto internazionale di merci, cui dovrebbe seguire quello nazionale sempre di merci ed infine quello di passeggeri, che però ad oggi continua a veder rinviati i termini per l'apertura del mercato.

Il trasporto di passeggeri però è quello dovrebbe suscitare un certo interesse di ricerca, in quanto è l'unico che negli ultimi anni ha visto un incremento dei volumi trasportati sia a livello regionale, che con riferimento all'alta velocità.

Il presente articolo si propone di analizzare i Paesi A sud-ovest dell'Europa: Italia, Francia, Spagna e Portogallo, in quanto normalmente non analizzati dalla letteratura, eccezion fatta in alcuni casi per la Francia. Sicuramente tali Paesi si sono mossi in ritardo rispetto a quelli del nord Europa, che normalmente vengono presi a modello per le altre Nazioni europee, tuttavia

dall'analisi degli stessi potrebbero emergere interessanti spunti di riflessione sulle politiche attuate e sugli ostacoli incontrati.

1. Legislazione europea in materia di trasporto ferroviario di passeggeri

Lo scenario tipico del settore ferroviario europeo della seconda metà del Novecento era quello di un'impresa monopolistica pubblica che gestiva il trasporto ferroviario nazionale in modo unitario. Tale situazione si è però dimostrata notevolmente inefficiente e pertanto l'Unione Europea ha deciso di aprire il settore alla concorrenza mediante un processo di riforma iniziato con la direttiva 440/91, secondo la quale veniva sancita la necessità di scindere la gestione dell'infrastruttura da quella del servizio. Conseguentemente viene consentito l'accesso all'infrastruttura a più operatori del trasporto ferroviario.

Alla direttiva suddetta conseguono una serie di direttive e regolamenti per l'attuazione della liberalizzazione. In particolare seguono tre "pacchetti" ferroviario. Uno nel 2001, il secondo nel 2004 e il terzo nel 2007.

La Commissione europea decide di aprire alla concorrenza innanzitutto il trasporto di merci ed in particolare quello internazionale. Decisamente più lento e controverso è il processo liberalizzazione del settore passeggeri, infatti il primo pacchetto di riferimento è quello del 2007.

Il terzo pacchetto ferroviario fu presentato dalla Commissione nell'aprile 2004, e adottato solamente a fine ottobre 2007 a seguito di numerosi cambiamenti introdotti dal Parlamento e dal Consiglio. Fu infine pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Comunità europea il 3 dicembre 2007. Esso si compone di due direttive che dovranno essere recepite dagli Stati Membri e un regolamento che è entrato in vigore dal 4 dicembre 2007:

- Direttiva 58/2007/EC che modifica la direttiva 440/91 sullo sviluppo del settore ferroviario in Europa e la direttiva 14/2001 invece riferita all'allocatione e la tariffazione dell'infrastruttura. Essa prevede l'apertura del mercato internazionale di passeggeri a partire dal 1 gennaio 2010.
- Direttiva 59/2007 relativa alla certificazione delle locomotive e dei treni che operano sulla rete europea.
- Regolamento 1371/2007 sui diritti e gli obblighi dei passeggeri del trasporto ferroviario internazionale.

A queste si aggiunge il regolamento 1370/2001 anch'esso adottato il 23 ottobre 2007, pubblicato il 3 dicembre e entrato in vigore dal 4 dicembre 2007, relativo al trasporto pubblico di passeggeri tramite ferrovia e autobus che modifica i regolamenti 1191/69 e 1107/70.

La direttiva 58/2007/EC dovrà essere recepita dagli Stati entro il 4 giugno 2009 e riguarda principalmente il trasporto internazionale di passeggeri. La direttiva permette agli Stati di imporre un costo ai passeggeri del trasporto ferroviario con lo scopo di utilizzare questo contributo per finanziare i servizi ferroviari sottoposti ad onere di servizio pubblico.

La direttiva autorizza il cabotaggio per i servizi internazionali, ossia il diritto per le imprese ferroviarie europee di trasportare passeggeri da uno stato all'altro o all'interno di uno stesso stato purché nelle stazioni interessate dal percorso internazionale.

Essendo che taluni servizi internazionali possono essere in conflitto con i servizi sottoposti ad onere di servizio pubblico e che quindi beneficiano dei sovvenzionamenti e condizioni particolari, la direttiva include un dettaglio relativamente a possibili limitazioni del servizio internazionale se necessarie a mantenere in vita il bilancio del servizio pubblico.

Il regolamento 1371/2007 stabilisce obblighi e diritti dei passeggeri del trasporto ferroviario internazionale. Stabilisce le responsabilità delle imprese di trasporto e dei gestori dell'infrastruttura nei confronti dei passeggeri e dei loro bagagli, prima, durante e dopo il viaggio ed in particolare stabilisce regole in materia di informazione ai passeggeri e contratto di trasporto. In caso di ritardo i passeggeri devono essere compensati e devono ricevere speciale assistenza i passeggeri con una ridotta capacità motoria.

Con riferimento al trasporto regionale e urbano, e quindi soggetto ad onere di servizio pubblico, come già detto in precedenza interviene il regolamento 1370/2007, che dopo numerosi rimpalli in sede europea è stato approvato nella versione in cui prevede per gli Stati Membri la possibilità di assegnare i servizi in via diretta. Questo pertanto è un passo indietro rispetto all'apertura del mercato alla concorrenza. Precedentemente infatti era stata ipotizzata l'idea di ricorrere all'assegnazione del servizio mediante procedura competitiva. Tale ipotesi è tuttora possibile, ma lasciata alla facoltà degli Stati Membri.

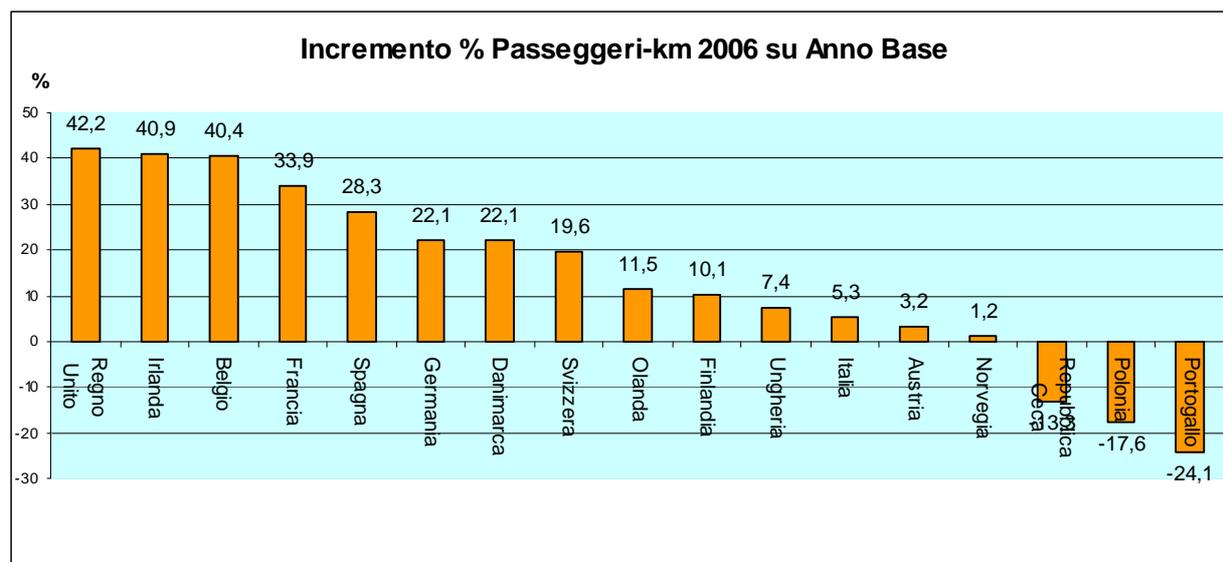
2. Andamento del trasporto ferroviario di passeggeri in Europa 1995-2006

Di seguito sono riportati dati raccolti da ATOC (Association of Train Operating Companies) e pubblicati a settembre 2007 relativi all'andamento del trasporto ferroviario di passeggeri in Europa. Le elaborazioni sono effettuate su dati che coprono circa un decennio e l'anno base è

dato da una media di tre anni 1995-1996-1997 in quanto l'utilizzo di un solo anno avrebbe potuto distorcere i risultati.

Relativamente ai passeggeri-km trasportati l'incremento maggiore si è avuto in Gran Bretagna dove vi è stato un passaggio da 32,07 miliardi di passeggeri-km nell'anno base a 45,6 miliardi nel 2006 con un incremento del 42,2%. Seguita da Irlanda con un passaggio da 1,32 miliardi a 1,86 (+40,9%), Belgio 6,84 miliardi di passeggeri-km nell'anno base a 9,61 nel 2006 (+40,4%). La Francia si colloca in quarta posizione con una crescita da 58,80 miliardi a 78,78 (+33,9%) seguita dalla Spagna (+28,3%) con un passaggio da 15,83 miliardi di passeggeri-km a 20,31. L'Italia invece si colloca solo in dodicesima posizione con una crescita del 5,3% (da 44,07 miliardi a 46,43) e il Portogallo addirittura subisce una rilevante perdita di passeggeri-km trasportati scendendo da 4,62 a 3,51 miliardi (-24,1%).

Fig. 1 – Incremento % Passeggeri-km 2006 su Anno Base



Fonte: ATOC

Per quanto riguarda la crescita nel numero di viaggi effettuati vediamo in prima posizione l'Irlanda con un incremento nel decennio considerato del 54,1%, seguito da Gran Bretagna +43,6% e Belgio +38,1%. La Spagna si colloca in sesta posizione con un + 35,8% passando da 379,5 a 515,6 milioni di viaggi, segue la Francia con un incremento del 31,8% (768,2 milioni di viaggi nell'anno base e 1013 nel 2006) e ancora l'Italia con un passaggio da 450,6 a 540,2 milioni (+19,9%). Il Portogallo si trova in terzultima posizione anche in questo caso con una riduzione notevole (-25,5%).

Fig. 2 – Incremento % numero di viaggi – 2006 su Anno Base

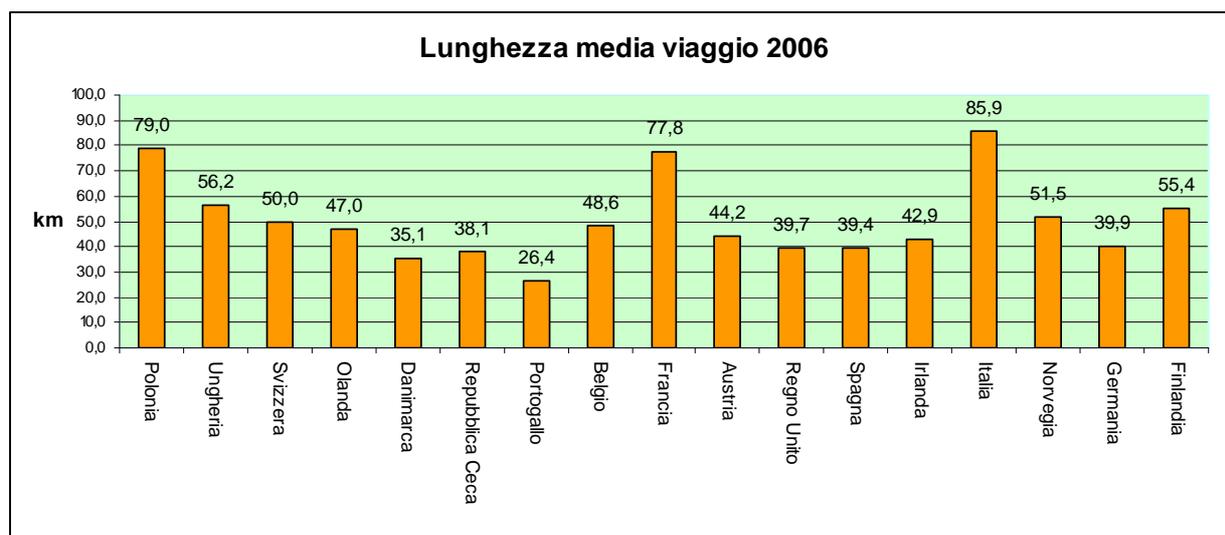


Fonte: ATOC

Segue un grafico che illustra l'andamento relativo alla lunghezza media dei viaggi che come si può vedere dalla tabella varia notevolmente da Stato a Stato. Si può notare innanzitutto che quasi la metà degli Stati considerati ha ridotto la lunghezza dei viaggi. In particolare si può rilevare l'Italia che pur rimanendo il Paese con il viaggio medio più lungo è passata da una media di 97,8 km nell'anno base a 85,9 km nel 2006 con una riduzione del 12,2%. La lunghezza del viaggio è dovuta soprattutto alla presenza di numerosi percorsi di tipo intercity. Altre riduzioni importanti si sono avute in Finlandia (- 20,5%) dove i km percorsi nell'anno base erano 69,3 mentre nel 2006 sono scesi a 55,4 e in Germania che è passata da 45,1 a 39,9 km (- 19%). La Spagna ha visto una riduzione del 5,5% passando da 41,7 km a 39,4. Crescite rilevanti invece si sono registrate in Polonia, +34,3% e Ungheria, +10,4%. La Francia ha visto un incremento dell'1,7% con un passaggio da 76,5 km a 77,8 in Portogallo, + 2,3%, che nell'anno base vedeva un viaggio di 35,8 km in media e nel 2006 è passato a 36,4 km.

In termini di lunghezza la Francia si trova al terzo posto nel 2006 con un viaggio medio di 77,8 km e questo (così come la crescita) è giustificato dalla presenza di una rilevante quota di trasporto ad alta velocità.

Fig. 3 - Lunghezza media di un viaggio nel 2006 (in km)



Fonte: ATOC

Fig. 4 – Lunghezze medie percorsi e incremento %

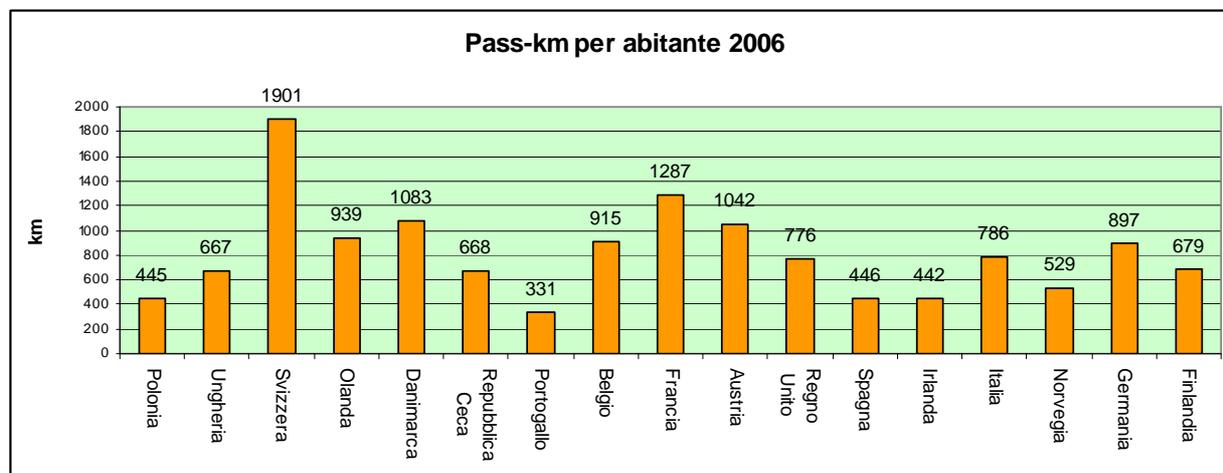
| Lunghezza KM | 2006 | Anno Base | Incremento % |
|------------------------|------|-----------|--------------|
| Polonia | 79,0 | 58,8 | 34,3 |
| Ungheria | 56,2 | 50,9 | 10,4 |
| Svizzera | 50,0 | 46,2 | 8,2 |
| Olanda | 47,0 | 43,4 | 8,2 |
| Danimarca | 35,1 | 33,1 | 6,0 |
| Repubblica Ceca | 38,1 | 36,7 | 3,8 |
| Portogallo | 26,4 | 35,8 | 2,3 |
| Belgio | 48,6 | 47,8 | 1,7 |
| Francia | 77,8 | 76,5 | 1,7 |
| Austria | 44,2 | 44,0 | 0,5 |
| Regno Unito | 39,7 | 40,2 | -1,1 |
| Spagna | 39,4 | 41,7 | -5,5 |
| Irlanda | 42,9 | 47,0 | -8,1 |
| Italia | 85,9 | 97,8 | -12,2 |
| Norvegia | 51,5 | 59,1 | -12,8 |
| Germania | 39,9 | 45,1 | -19,0 |
| Finlandia | 55,4 | 69,3 | -20,5 |

Fonte: ATOC

Interessante infine è riportare il numero di passeggeri-km alla popolazione, rappresentato nel grafico e nella tabella seguenti. I confronti non in termini di variazione nel decennio, ma tra 2005 e 2006. Nel 2006 in prima posizione troviamo la Svizzera con 1901 passeggeri-km per abitante, in crescita rispetto al 2005. Seguita dalla Francia con 1287 passeggeri-km per abitante, anch'essa in aumento, quindi la Danimarca con 1083 passeggeri-km. L'Italia si colloca in ottava

posizione con 786 passeggeri-km, la Spagna al quattordicesimo posto con 446 (e in diminuzione rispetto al 2005) e il Portogallo con 331 si colloca in fondo alla classifica.

Fig. 5 – Passeggeri-km per abitante nel 2006



Fonte: ATOC

Fig. 6 – Passeggeri-km per abitante 2005 e 2006

| | 2006 | 2005 |
|------------------------|------|------|
| Polonia | 445 | 438 |
| Ungheria | 667 | 689 |
| Svizzera | 1901 | 1814 |
| Olanda | 939 | 903 |
| Danimarca | 1083 | 1020 |
| Repubblica Ceca | 668 | 649 |
| Portogallo | 331 | 322 |
| Belgio | 915 | 874 |
| Francia | 1287 | 1258 |
| Austria | 1042 | 1039 |
| Regno Unito | 776 | 736 |
| Spagna | 446 | 456 |
| Irlanda | 442 | 431 |
| Italia | 786 | 785 |
| Norvegia | 529 | 528 |
| Germania | 897 | 870 |
| Finlandia | 679 | 661 |

Fonte: ATOC

3. Francia

In Francia a fornire il trasporto ferroviario prima della riforma era SNCF (*Société Nationale des Chemins de Fer Français*) che era un'impresa integrata che gestiva sia il servizio che

l'infrastruttura. SNCF era un'impresa pubblica gestita dallo Stato esercente un monopolio legale su tutti i servizi intercity di passeggeri e sul servizio merci. Tuttavia, nonostante il processo di riforma, come vedremo si può affermare che tale situazione persiste ancora oggi.

Obiettivo di SNCF con gli altri operatori internazionali era di cooperare piuttosto che competere e allo scopo negli anni Novanta stabilì un buon numero di accordi internazionali per i servizi di passeggeri. La Francia è probabilmente uno degli Stati che maggiormente si opposero ad aprire il proprio mercato alla libera concorrenza così come richiesto dalle normative europee.

Nel 1982 si diede inizio ad una riforma interna alla Francia del trasporto ferroviario a carattere regionale e locale. Le regioni divennero le autorità responsabili per questa tipologia di servizi. Dal 1997 al 2001 ci furono 7 regioni che decisero di sperimentare volontariamente questa nuova forma di governo del trasporto ferroviario. Per la produzione del servizio queste regioni furono pesantemente sovvenzionate dallo stato. Nel 2000 il governo decise di applicare questa modalità di gestione per tutto il trasporto regionale e locale, di cui le regioni divennero responsabili.

Lo strumento utilizzato per la regolazione del servizio ferroviario è il contratto di servizio, che definisce le modalità di produzione del servizio e i rispettivi obblighi di Regione e SNCF. Le regioni hanno il potere di decidere, tra l'altro, in merito alle modalità di organizzazione delle frequenze e loro finanziamento, quantità e qualità del servizio da fornire ecc.

Per quanto riguarda la riforma attuata a livello Europeo e iniziata con la direttiva 440/91 che sanciva la separazione tra gestione dell'infrastruttura e gestione del servizio, la Francia inizia il processo nel 1995, quando venne richiesta a SNCF la separazione contabile tra le due gestioni.

Nel 1997 poi, venne creata RFF (*Resau Ferré de France*) che aveva il compito di occuparsi della costruzione, fornitura, manutenzione e sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria. RFF ricevette la proprietà dell'infrastruttura, ma in realtà successivamente le suddette responsabilità vennero trasferite da RFF a SNCF. In tal modo SNCF continuò a godere dello status monopolistico, senza esserci in realtà una vera separazione tra gestore dell'infrastruttura e del servizio, così come richiesto dalla normativa europea. RFF è inoltre responsabile per l'allocazione della capacità e la pubblicazione del Network Statement come previsto dalla direttiva 14/2001, nel quale è descritta la rete, le condizioni di accesso alla stessa e i principi e criteri per l'allocazione della capacità e la tariffazione dell'infrastruttura. RFF si finanzia mediante i pedaggi per l'uso dell'infrastruttura pagati dagli operatori del servizio e tramite i sovvenzionamenti forniti dallo Stato.

Le due imprese sono separate sia dal punto di vista contabile che nella gestione. In tal modo il governo francese è riuscito ad implementare quanto stabilito dalla normativa europea, lasciando

però che le due imprese siano strettamente collegate e SNCF continui ad avere in pratica il monopolio del settore. RFF infatti è un'impresa molto piccola rispetto ad SNCF ed inoltre RFF si è assunta due terzi dei debiti dell'ex impresa monopolista SNCF, ossia 20,5 miliardi su 30,8 totali e anche questo è altamente controbattuto in quanto a favore del gestore del servizio.

Nel 2003 la rete TERFN fu aperta alla concorrenza relativamente al trasporto internazionale di merci e l'intera rete è aperta al mercato da quest'anno e quindi in essa possono operare sia imprese nazionali che internazionali.

Fino al 2004 SNCF era l'unico operatore dotato di licenza ad operare sul mercato francese e tuttora domina sia il mercato nazionale sia nel campo passeggeri che merci.

Per quanto riguarda strettamente il mercato passeggeri, SNCF è il principale operatore e fornisce quattro tipi di servizio: lunga distanza, alta velocità, regionale e locale. Esistono inoltre due tipi di contratto di servizio pubblico:

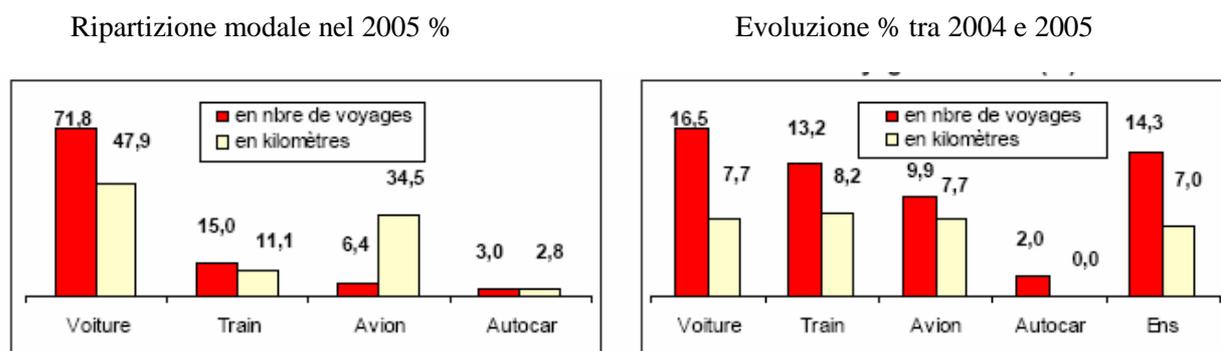
- Servizi di interesse nazionale e internazionale (lunga distanza e alta velocità) che SNCF fornisce in base ad una legge periodicamente emanata dallo Stato
- Servizi di interesse regionale o locale che SNCF fornisce in base a contratto di servizio con le autorità regionali¹.

Connex opera nel servizio regionale come subcontractor di SNCF. I servizi sottoposti ad onere di servizio pubblico rappresentavano nel 2003 il 43% del turnover generato da SNCF nel settore passeggeri. Le autorità regionali specificano i servizi che devono essere espletati in modo dettagliato e le tariffe da applicare nel contratto di servizio, che ha normalmente una durata di 7-8 anni. I pedaggi ricavati dall'infrastruttura sono ceduti alle autorità regionali. I servizi soggetti ad onere di servizio pubblico, sia regionali che nazionali, sono basati su un contratto di tipo *net cost* nel quale l'impresa ferroviaria è responsabile sia del rischio industriale che di quello commerciale. Non è prevista l'assegnazione dei servizi mediante gara.

Relativamente al trasporto passeggeri su lunga distanza nei grafici seguenti è evidenziata la ripartizione tra i diversi modi di trasporto in cui si può vedere come il trasporto predominante sia quello privato su gomma. Il treno raggiunge il 15% in termini di numero di viaggi e l'11,1% con riferimento ai chilometri

¹ Con 20 regioni e l'Ile de France.

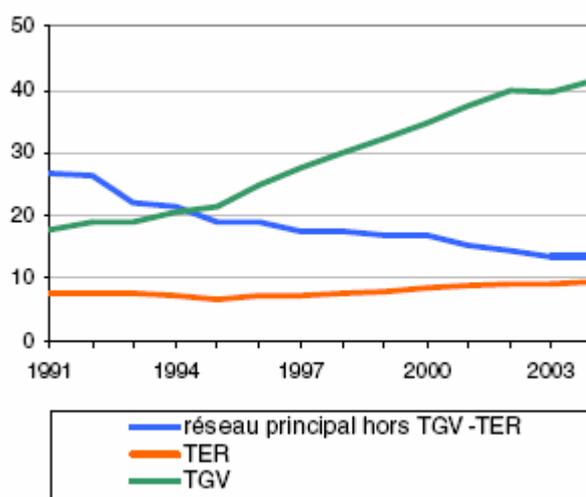
Fig. 7 – Ripartizione modale viaggi a lunga distanza



Fonte: Tns-soffre/direction Tourisme

Ne grafico seguente è illustrato l'andamento del trasporto ferroviario di passeggeri dal 1991 al 2003 con differenziazione tra regionale, lunga distanza e alta velocità.

Fig. 8 - Evoluzione del trasporto ferroviario di passeggeri in miliardi di pass-km



Fonte: Commissione dei conti dei trasporti della nazione

4. Spagna

RENFE è la compagnia nazionale pubblica, nata nel 1941 con lo scopo di assorbire le esistenti imprese private che operavano sul mercato. Nel 1984 avvennero dei cambiamenti nel settore ferroviario in Spagna. Fu infatti firmato il primo contratto di servizio tra RENFE e il governo centrale, questo allo scopo di fermare il declino finanziario che da anni stava investendo l'impresa e di migliorare la qualità del servizio fornito.

Nel 1987 venne introdotta una nuova legge in merito al trasporto terrestre *Ley de Ordinacion del Transporte Terrestre (LOTT)*. Questa legge cercò di promuovere la competizione tra i diversi

modi di trasporto e stabili che il NIG (*National Integrated Grid*) divenisse la struttura base per l'organizzazione del trasporto ferroviario. RENFE venne trasformata in un'impresa pubblica autonoma con il compito di gestire i NIG.

La LOTT venne accompagnata da un piano ferroviario: *Plan de transporte ferroviario*, che definiva le nuove linee guida per il settore e stabiliva che la quantità di infrastruttura e servizio ferroviario fornito doveva riflettere la domanda. Pianificazione e gestione di infrastruttura e servizio dovevano essere basati su principi economici e il ferro doveva essere in competizione con gli altri modi di trasporto.

Nel 1989 RENFE anticipando gli altri paesi europei si riorganizzò in base ad un decentramento per linee di business. Le unità vennero raggruppate in tre categorie:

- Gestori del servizio (sia passeggeri che merci);
- Fornitori di servizi aggiuntivi (materiale rotabile e manutenzione);
- Gestore dell'infrastruttura (sia manutenzione che operazione)

Finalmente nel 1994 le unità di RENFE furono trasformate in vere e proprie unità di business con contabilità separata e obiettivi differenti. Furono identificati sei diversi business: lunga distanza, regionale, suburbano, alta velocità (AVE), merci e intermodale.

Nel 1997 il governo creò il gestore dell'infrastruttura: *Gestor de infraestructuras ferroviarias* (GIF). Si tratta di un'impresa pubblica formalmente separata da RENFE che invece rimane responsabile del servizio. Il GIF diviene responsabile per la costruzione e manutenzione di tutte le nuove linee e per la gestione dell'infrastruttura esistente, oltre che del sistema di segnalamento. Il GIF era finanziato mediante i pedaggi per l'accesso all'infrastruttura pagati dagli operatori ferroviari.

Una nuova legge in campo ferroviario intervenne nel 2003 *Ley del sector ferroviario* (LSF) che recepiva tutte le direttive europee. Questa legge entrò in vigore dal gennaio 2005. Innanzitutto stabilì la separazione societaria della gestione del servizio da quella dell'infrastruttura. RENFE-Operadora divenne responsabile del servizio. Fu riorganizzata in un'impresa semi-pubblica con obiettivi commerciali. Fornisce il servizio sia di passeggeri che di merci e ha responsabilità di manutenzione del materiale rotabile. Esiste una separazione contabile tra passeggeri e merci e tra servizi sottoposti ad onere di servizio pubblico e servizi forniti in competizione.

Per la gestione dell'infrastruttura viene creata una nuova impresa pubblica denominata *Administrador de Infraestructuras Ferroviaria* (ADIF). Essa è alle dipendenze del Ministero dei Lavori Pubblici. Le principali responsabilità per tale impresa sono l'approvazione di studi preliminari e costruzione di progetti, costruzione, manutenzione, controllo, ispezione e

operazione delle infrastrutture ferroviarie. Deve inoltre procedere alla redazione del Network Statement, all’allocazione della capacità e raccolta dei pedaggi per l’uso dell’infrastruttura. ADIF inoltre ha proceduto a istituire un sistema di contabilità separata tra le diverse operazioni. Le decisioni di RENFE-Operadora e ADIF sono fortemente influenzate dal governo in quanto i loro presidenti e direttori sono designati dal governo stesso. Pertanto la reale indipendenza delle due compagnie è dubbiosa.

Il tipo di competizione introdotta è del tipo “concorrenza sul mercato” piuttosto che “concorrenza per il mercato”. Con riferimento al trasporto di passeggeri, come stabilito dalle normative europee per la liberalizzazione il termine è stato posticipato al 2010. I servizi sottoposti ad onere di servizio pubblico rappresentano il 96% del complessivo trasporto di passeggeri. Viene stipulato un unico contratto di programma tra Stato e RENFE che stabilisce in dettaglio le condizioni di fornitura, diritti ed obblighi. La durata del contratto è normalmente di 4 anni.

Rimangono escluse dalla rete nazionale pubblica alcune linee regionali che sono sotto la giurisdizione delle regioni². In questo caso le autorità competenti determinano gli oneri di servizio pubblico per quelle linee specifiche mediante contratti conclusi tra impresa e autorità regionale.

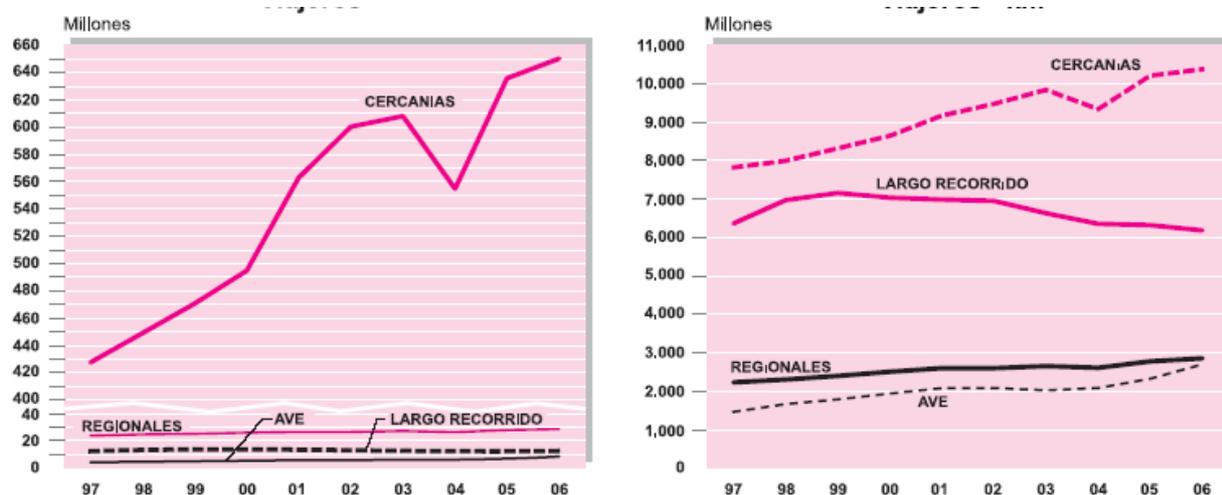
Fig. 9 – Evoluzione trasporto di passeggeri in Spagna

| | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|------------------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Todas las compañías | | | | |
| N.º viajeros (millones) | 653 | 599 | 684 | 700 |
| Viajes-Km (millones) | 21.127 | 20.386 | 21.624 | 22.104 |
| Recorrido medio/viajero | 32 | 34 | 32 | 32 |
| RENFE | | | | |
| N.º viajeros (millones) | 490 | 484 | 506 | 516 |
| Viajes-Km (millones) | 19.309 | 19.016 | 19.808 | 20.259 |
| Recorrido medio/viajero | 39 | 39 | 39 | 39 |
| FEVE | | | | |
| N.º viajeros (millones) | 12 | 12 | 12 | 11 |
| Viajes-Km (millones) | 233 | 232 | 236 | 214 |
| Recorrido medio/viajero | 19 | 19 | 19 | 19 |
| Cías. CC.AA. y particulares | | | | |
| N.º viajeros (millones) | 151 | 103 | 166 | 173 |
| Viajes-Km (millones) | 1.585 | 1.138 | 1.580 | 1.632 |
| Recorrido medio/viajero | 10 | 11 | 10 | 9 |

Fonte: Ministero di Formento

² Si tratta del Eusko Trenbideak nella regione Basca, la Ferrorarrils de la Generalitat in Catalonia, la Ferrorarrils del la Generalitat Valenciana nella Comunità Autonoma di Valencia e la Ferrorarrils de Mallorca a Maiorca.

Fig. 10 – Evoluzione trasporto ferroviario di passeggeri



Fonte: Ministero di Formento

5. Italia

La riforma dell'operatore nazionale Ferrovie dello Stato inizia nel 1992 con il decreto legislativo n. 333/1992 e continuò nel 1998 con la separazione della gestione del servizio da quella dell'infrastruttura con un altro decreto n. 277/1998. Nel 2000 Trenitalia divenne responsabile del servizio sia passeggeri che merci e Rete Ferroviaria Italiana RFI, sin dal 2001, agisce come gestore dell'infrastruttura. Il decreto stabilisce inoltre che deve essere stipulato un contratto di servizio. Il primo pacchetto di direttive è stato recepito nel 2003.

RFI ha responsabilità di gestione ed espletamento dell'infrastruttura fino al 2060. E' totalmente controllata da FS Holding, che controlla Trenitalia, con conseguenti seri dubbi circa l'indipendenza delle due imprese.

RFI ha concessione per la progettazione, costruzione, gestione e manutenzione del network nazionale.

Trenitalia ha quattro divisioni: passeggeri, regionale, merci e materiale rotabile. La divisione passeggeri pianifica, sviluppa e produce il servizio passeggeri a media e lunga percorrenza, la divisione Regionale il servizio a breve percorrenza.

Una regolamentazione specifica fu definita per il trasporto locale e regionale di passeggeri. Il primo segnale di una riforma si ebbe con la legge 142/1990, seguita da una seconda legge nel 1997 e il decreto 422/97 che delega alle autorità regionali e locali le responsabilità per la

pianificazione, gestione e controllo dei servizi di trasporto passeggeri a breve percorrenza. I tre principali obiettivi che il governo voleva raggiungere mediante questa riforma sono:

- Soddisfare meglio le richieste degli utenti
- Responsabilizzare gli enti locali nell'utilizzo delle risorse
- Introdurre la competizione nella gestione del servizio; il decreto stabilisce in proposito l'uso di procedure competitive per l'assegnazione del servizio.

Tuttavia ad oggi solo poche regioni hanno espletato gare per l'assegnazione del servizio. Il termine per le gare è stato rinviato più volte e attualmente è previsto per la fine del 2008, ma è molto probabile che venga nuovamente spostato, o che venga modificato il quadro legislativo nazionale, in modo da adeguarlo a quello comunitario.

Le ragioni che ostacolano il processo di apertura alla concorrenza per il mercato sono svariate, sia di tipo tecnico che legislativo. Prima fra tutte l'assegnazione, all'epoca della scissione tra gestione del servizio dall'infrastruttura, del materiale rotabile a Trenitalia anziché ad un'impresa autonoma con il compito di noleggiarlo alle imprese del servizio, così come è avvenuto per esempio nel Regno Unito. Allo stesso tempo il decreto 422/97 stabilisce che le imprese di trasporto che intendono partecipare alle gare devono provare la disponibilità del materiale rotabile, già all'atto della presentazione dell'offerta. In tal modo le imprese devono procurarsi i treni indipendentemente quindi dall'aggiudicazione della gara. Trenitalia inoltre ha ottenuto in questo modo un notevole vantaggio competitivo rispetto ai nuovi entranti.

Per quanto riguarda il settore passeggeri, Trenitalia fornisce la quasi totalità del servizio di trasporto passeggeri, sia a media-lunga che breve percorrenza.

Il trasporto a media e lunga percorrenza è regolato da un contratto di servizio tra Trenitalia e il governo centrale che viene stipulato mediamente ogni 2-3 anni. Il trasporto regionale viene invece disciplinato da contratti di servizio tra le singole regioni e Trenitalia e la durata dei contratti varia da regione a regione.

I grafici e le tabelle sottostanti illustrano l'andamento del traffico di passeggeri in Italia. Nel quinquennio 2000-2005 complessivamente cresce il numero dei viaggiatori trasportati sulla rete ferroviaria italiana, passando da 478,2 milioni a 516,8 milioni (+8%). Occorre però rilevare che, come già visto precedentemente, la percorrenza media risulta essere in progressiva diminuzione, scendendo da 99 km nel 2000 a 89 km nel 2005. Per quanto riguarda il traffico viaggiatori della media e lunga percorrenza negli ultimi anni ha visto una progressiva perdita di volumi in termini di viagg-km, anche se nel 2005 si registrano positivi segnali di ripresa anche se molto deboli. Importante è il segmento Eurostar che continua a crescere sia in termini di viaggiatori-km che di

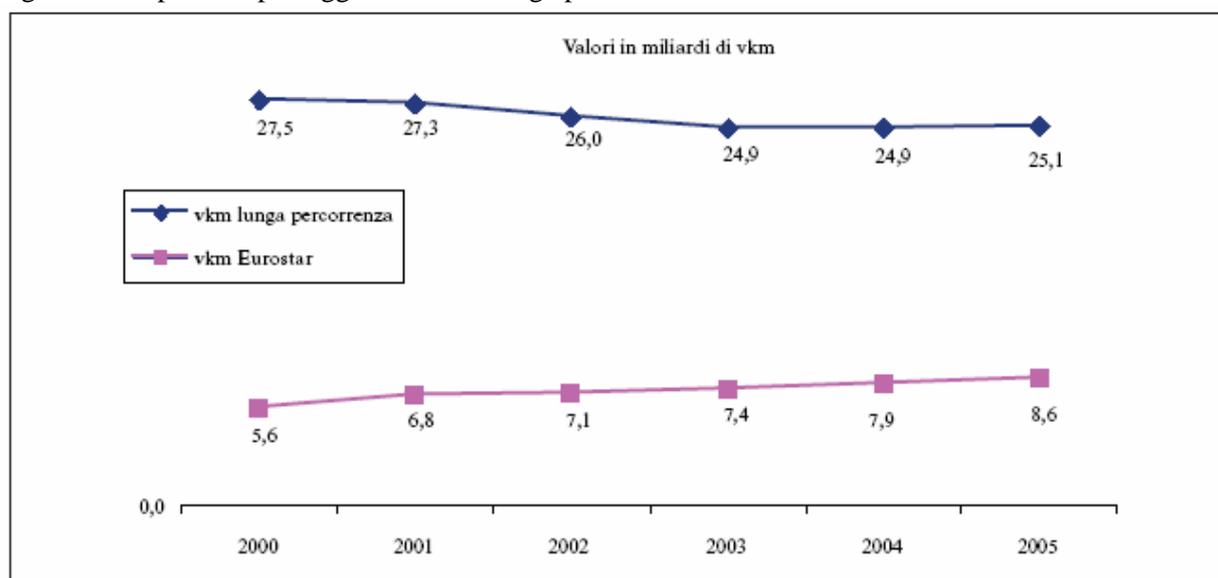
Viaggiatori e fra il 2000 e il 2005 registra una crescita è stata rispettivamente del 53% e del 41%.

Fig. 11 - Andamento del trasporto ferroviario di passeggeri in Italia

| | | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|---|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Viaggiatori-km | milioni | 27.537 | 27.279 | 25.973 | 24.930 | 24.906 | 25.102 |
| Viaggiatori trasportati | migliaia | 70.000 | 70.099 | 68.046 | 67.725 | 69.349 | 72.461 |
| Percorrenza media | km | 393 | 389 | 382 | 368 | 359 | 346 |
| Posti km | milioni | 48.441 | 48.504 | 49.109 | 49.066 | 49.339 | 49.431 |
| Treni km | migliaia | 82.638 | 82.473 | 82.550 | 82.574 | 82.946 | 82.144 |
| Load factor | % | 57 | 56 | 53 | 51 | 50 | 51 |
| % treni arrivati fra 0 e 15' di ritardo | % | 87 | 87 | 88 | 89 | 90 | 85 |

Fonte: Ferrovie dello Stato.

Fig. 12 - Trasporto di passeggeri a media-lunga percorrenza e Eurostar 2000-2005



Fonte: Ferrovie dello Stato.

Al contrario il trasporto regionale di passeggeri evidenzia una tendenza alla crescita del settore, questo anche grazie alla maggiore domanda di mobilità nelle aree urbane. In particolare i viaggiatori trasportati nel 2005 salgono a 444 milioni (+1,8% sul 2004 e +7,4% sul 2000), mentre i viaggiatori trasportati si attestano a 444 milioni con una crescita del 2,1% sul 2004 e del 8,8% rispetto all'anno 2000.

Fig. 13 - Evoluzione traffico regionale di passeggeri in Italia

| | | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|---|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Viaggiatori-km | milioni | 19.596 | 19.472 | 19.983 | 20.291 | 20.672 | 21.042 |
| Viaggiatori trasportati | migliaia | 408.200 | 412.700 | 423.876 | 430.331 | 435.052 | 444.307 |
| Percorrenza media | km | 48 | 47 | 47 | 47 | 48 | 47 |
| Posti km | milioni | 64.998 | 66.122 | 66.804 | 66.886 | 68.340 | 69.583 |
| Treni km | migliaia | 169.193 | 169.823 | 171.375 | 173.010 | 177.110 | 180.514 |
| Load factor | % | 30 | 29 | 30 | 30 | 30 | 30 |
| % treni arrivati fra 0 e 15' di ritardo | % | 96 | 97 | 97 | 97 | 97 | 96 |

Fonte: Ferrovie dello Stato.

6. Conclusioni

Ciò che maggiormente emerge dall'analisi della riforma è soprattutto, e questo vale per tutti i Paesi europei, la lentezza con cui procede la liberalizzazione del settore. A distanza di 17 anni dalla direttiva 440/91 il settore non è neppure liberalizzato a metà. E' stato infatti liberalizzato il trasporto ferroviario di merci, peraltro quello in ambito nazionale nell'anno in corso, ma esso rappresenta una piccola parte del trasporto ferroviario complessivo.

Il trasporto di passeggeri invece ad oggi continua ad essere operato in regime quasi monopolistico e se si guarda ai paesi analizzati nell'articolo, il regime di monopolio è ancora più stringente. Sia perché le imprese ferroviarie principali continuano ad essere, anche se indirettamente, di proprietà statale e pure dubbia è la separazione della gestione del servizio dalla gestione dell'infrastruttura. Il trasporto internazionale verrà liberalizzato a partire dal 2010 (forse), ossia a quasi vent'anni dall'inizio della riforma e quello nazionale e regionale sottoposto ad onere di servizio pubblico, probabilmente non verrà mai liberalizzato, soprattutto in Italia, Francia e Spagna. In tale settore infatti alcuni stati europei hanno applicato la concorrenza per il mercato, ma solo quelli situati nel nord. Alcuni paesi come la Francia infatti, sono proprio tra coloro che maggiormente hanno ostacolato in sede europea l'approvazione di una normativa che imponesse l'obbligo di gare per tali servizi.

Bibliografia

ATOC – Ten-Year European Rail Growth Trends – Londra 2007

CER – Public Service Rail Transport in the European Union: an overview - 2005

Campos J. – Changing the rail model in Spain: the 2003 Law – Las Palmas 2005

Gomez-Ibanez J.A., De Rus G. – Competition in the railway industry – Elgard Edward 2006

European Commission, DG Transport and Energy – ERAIL monograph France – Netherlands 2005

European Commission, DG Transport and Energy – ERAIL monograph Italy – Netherlands 2005

European Commission, DG Transport and Energy – ERAIL monograph Portugal – Netherlands 2005

European Commission, DG Transport and Energy – ERAIL monograph Spain – Netherlands 2005

Ministere des Transports de l'Equipement du Tourisme et de la Mer – L'essor du transport regional de voyageurs – Paris 2006

Ministere des Transports de l'Equipement du Tourisme et de la Mer – Les voyages à longue distance des Français en 2005 – Paris 2007

Ministero dei Trasporti – Conto nazionale dei trasporti 2005 – Roma 2008

Ministero di Formento – Annuario statistico 2006 – Madrid 2007

Quinet E. – France: avoiding competition – In: Gomez-Ibanez J.A., De Rus G. – Competition in the railway industry – Elgard Edward 2006

Taher A. - Le risque du changement structurel des transports ferroviaires britanniques en comparaison avec celui de l'entreprise française - 2005

UITP – UITP and European Rail Legislation impacting local rail networks – 2008