FERROVIE

I 10 comandamenti di Hupac

La compagnia svizzera si rivolge alle autorità europee per invertire la fase di regresso nella liberalizzazione ferroviaria nel continente

Secondo Hupac, terzo operatore di traffico ferroviario intermodale in Europa per numero di TEUs trasportati (1.215.000 nel 2010) dopo Kombiverkehr (Gruppo DB, 1.866.000 TEUs) e Cemat (Gruppo FSI, 1.300.000 TEUs) e primo fra quelli privati, il processo europeo di liberalizzazione ferroviaria è entrato in una fase di regresso, caratterizzato da un'ondata di consolidamento attorno a poche imprese ferroviarie, per lo più legate agli ex-monopolisti statali, che frena l'apertura del mercato.
Questa situazione preoccupa molto Hupac e i suoi clienti, che sono soprattutto spedizionieri e imprese di logistica di media dimensione, spesso gestite direttamente dai titolari e fortemente impegnate per il trasporto combinato, perché sta già portando ad un calo di competitività della ferrovia nei confronti della strada.
Ne ha parlato in termini molto decisi Bernhard Kunz, Direttore del Gruppo Hupac, nell'edizione appena uscita di *Moving*, la pubblicazione del Gruppo, in un editoriale il cui titolo è un chiaro segnale alle Autorità degli Stati Europei: *Just do it!*
"L'Europa potrebbe rinunciare al recast se la Commissione Europea e gli Stati Membri avessero messo in atto le misure previste con la convinzione necessaria" afferma Kunz. Ma questo come ben sappiamo non è avvenuto. Gli effetti della crisi economica hanno poi ulteriormente compromesso il quadro: "Le giovani imprese ferroviarie hanno sofferto enormemente per la crisi del 2008, che ha portato ad un forte consolidamento del mercato. Le imprese hanno dovuto farsi finanziare dal mercato dei capitali privati, hanno avuto problemi di liquidità e non sono state in questo sostenute dalla banche. Problemi che le ferrovie cargo statali non conoscono: esse sopravvivono nonostante chiusure dei conti notevolmente deficitarie. Tale disparità di condizioni ha influito in modo estremamente negativo sul processo di liberalizzazione. Grande è quindi la delusione se oggi contiamo le imprese ferroviarie private rimaste nel transito via Svizzera" come evidenzia lo schema grafico che pubblichiamo, ripreso da *Moving*.
Anche Thomas Hoyer, Presidente del Comitato di Hoyer GmbH Internationale Fachspedition di Amburgo, uno dei clienti storici di Hupac e membro del Consiglio di Amministrazione della società di Chiasso, lamenta che "è sorprendente che le autorità preposte alla vigilanza sul mercato non si attivino quando le imprese ferroviarie statali comprano i loro concorrenti privati e li integrano nella propria struttura aziendale. Le Commissioni UE dovrebbero assumersi seriamente le proprie responsabilità e attivarsi".
Un altro grave aspetto riguarda gli interventi sull'infrastruttura per migliorarne l'efficienza: "Purtroppo" prosegue Kunz "le perdite persistenti nel comparto cargo inducono alcune ferrovie a cambiare strategie, puntando maggiormente sul trasporto passeggeri. È necessario l'intervento del mondo della politica, affinché vengano predisposte capacità certe per il trasporto merci. Solo dividendo efficacemente infrastrutture ed esercizio si garantisce che le infrastrutture non vengano sviluppate in modo prioritario per il segmento di maggior interesse per le ferrovie". Inoltre "nel quadro dell'attuale crisi economica che angustia interi Paesi, gli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria vengono ulteriormente ridotti o cancellati. Se vogliamo attirare capitali privati, dobbiamo rendere il mercato ferroviario più attraente. Numerosi investitori avevano riposto grandi speranze nella liberalizzazione, ma il divario fra le direttive e la realizzazione ha portato ad una forte delusione."
Anche riguardo gli obiettivi di unificazione e semplificazione delle procedure di omologazione, di sicurezza ed in generale di interoperabilità, Kunz sottolinea la quasi assoluta immobilità dei Paesi interessati, che continua a produrre un'incidenza altissima dei costi base del trasporto ferroviario rispetto allo stradale. "Mentre un autocarro immatricolato in Svezia o in Italia può transitare in tutta Europa, il traffico ferroviario è per sua natura legato ad una rete di traffico fissa e tecnicamente complessa. Ogni locomotiva deve essere omologata per ogni singolo Paese. Anche i costi per un'omologazione sono lontani anni luce tra loro. Il trasporto merci europeo su rotaia ha quindi urgentemente bisogno di sistemi operativi armonizzati".
Hupac ha infine sintetizzato in un programma in 10 punti le sue proposte per la liberalizzazione ferroviaria in Europa, con l'invito ai responsabili politici dei trasporti UE di mettere in atto azioni chiare "pro rotaia, pro liberalizzazione, pro trasporto combinato".

Fulvio Quattroccolo

segue a pag.2

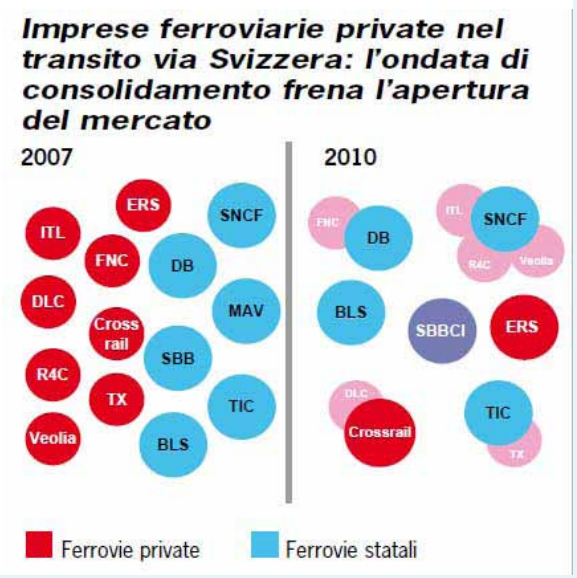
Programma in 10 punti per la liberalizzazione ferroviaria

	Misura	Commento
1	Da 25 enti nazionali per la sicurezza a 1 agenzia ferroviaria europea	Grande potenziale per risparmio dei costi
2	Tabella di marcia vincolante per l'introduzione delle misure concordate	Penali pecuniarie o prezzi di traccia inferiori in caso di inosservanza
3	Armonizzazione: progetti pilota sui corridoi UE per il trasporto merci	Accordi internazionali, riconoscimento reciproco per materiale rotabile, sistema di sicurezza ERTMS
4	Orientare il programma di incentivi Marco Polo su misure per la liberalizzazione	Chiara concentrazione sulla liberalizzazione come molla principale per il trasporto merci su rotaia
5	Libero accesso agli scali di smistamento	Aspetto centrale per il traffico ferroviario convenzionale
6	Sistema di sconti equo per i costi d'energia	Stesse condizioni per incumbents e nuove ferrovie
7	Abbattere gli ostacoli di natura amministrativa	NO al nuovo Codice doganale dell'UE per il transito attraverso la Svizzera
8	Organo di regolazione con competenze estese	Ogni liberalizzazione è valida tanto quanto le competenze del proprio regolatore
9	Prezzi di traccia equi e armonizzati	Risolvere il conflitto tra trasporto passeggeri e merci
10	Dividere infrastrutture ed esercizio	Sviluppare e gestire le infrastrutture in sintonia con gli obiettivi di politica dei trasporti, arginare gli interessi particolaristici

OMLOG
supply chain solutions for the fashion industry

Il consolidamento delle imprese ferroviarie nella realtà italiana

Riflettendo sulla realtà italiana alla luce delle considerazioni proposte da Hupac, è interessante notare un paio di differenze rispetto alla situazione del Nord Europa, che è evidentemente quella cui maggiormente Kunz si è riferito.
In Italia infatti il numero delle imprese ferroviarie private, la loro dimensione e la loro quota di mercato sono sempre stati talmente ridotti che i dati sul traffico merci degli ultimi anni mostrano che alla crisi del 2008 corrisponde addirittura una crescita delle performances di traffico delle private, mentre la contrazione dei volumi ha colpito soprattutto l'incumbent Trenitalia. Inoltre ha certamente avuto un ruolo anche il concomitante abbandono da parte di Trenitalia di quote rilevanti di servizi, una parte dei quali sono stati ripresi dalle nuove entranti.



Il fenomeno del consolidamento delle imprese si è manifestato anche da noi, ma anche in tal caso con modalità differenti. L'acquisizione del 100% di Linea da parte di Rail Cargo Austria, nello scorso luglio, più che l'assorbimento di un concorrente è stata la costituzione di una sezione operativa di RCA in Italia, che già aveva precedenti rapporti societari e di collaborazione con la stessa Linea. Invece il controllo di Nord Cargo da parte di DB Schenker, prima entrambe presenti sul mercato italiano, ha rappresentato una riduzione del numero delle imprese operanti autonomamente.
Più interessante da osservare è il caso, recentissimo, di IRFA (*S2S n.46/2011*): di fronte alla peraltro concreta necessità di crescere per gestire i servizi in modo più organico ed economico e per resistere alle sfide del mercato, il consolidamento è avvenuto come raggruppamento di imprese paritarie e tutte private. Il nuovo soggetto risultante dall'accordo dovrebbe poter meglio rappresentare, nel particolare panorama italiano, uno stimolo alla maggior competizione e crescita del mercato del cargo ferroviario, se le annunciate novità sul fronte dell'indirizzo di politica dei trasporti in Italia verranno presto tradotte in atti normativi.

F.Q.

OMLOG
supply chain solutions for the fashion industry