

Merci: la concorrenza è sul binario morto

di Paolo Bracalini e Roberto Melini

Un ferroviere Fs, rispetto ad un normale “autoferrotranviere”, guadagna a parità di orario 200 euro in più al mese. In cambio di più lavoro? No, ma sicuramente di più turni di riposo. Se si confrontano le piattaforme sindacali del contratto nazionale di lavoro degli autoferrotranvieri (utilizzato da molti privati) con quello usato da Fs (si chiama AF, Attività Ferroviarie¹) ne vengono fuori delle belle. Per esempio, l’orario di lavoro di AF, è molto più rigido, in particolare quello notturno presenta riposi molto lunghi che comportano un utilizzo maggiore del personale pari a tre volte circa. Poi la questione del riposo giornaliero, che in AF è molto articolato e comporta ulteriore utilizzo di personale per coprire i turni. Inoltre, nel trasporto ferroviario “normale” (cioè fuori dai privilegi del contratto FS) le figure professionali sono marcate dalla polifunzionalità, mentre in AF sono molto rigide, addette a specifiche mansioni, cosa anomala rispetto al resto d’Europa dove la polifunzionalità dei macchinisti è una regola. E il salario? E’ una voce molto particolare e molto italiana, perché non è ben chiaro quale fondamento retributivo abbia il fatto che, oltre al minimo tabellare e alla paga base come tutti i CCNL vigenti, i ferrovieri della Fs abbiano quei circa 200 euro mese in più, senza un riscontro produttivo. In sintesi il contratto delle AF comporta il 30% dei costi in più rispetto ad altri contratti, ma con una inefficienza maggiore. Questo è ancora più problematico se considerato da un’ottica specifica, quella che riguarda il trasporto merci in Italia. Un settore che, se si vorrà davvero imporre lo standard Fs anche agli operatori privati che si stanno muovendo in quel mercato, costringerà molte imprese a fare i conti con oneri finanziari insostenibili.

Il mercato del trasporto merci, in Italia, vede all’opera sostanzialmente due “parti”. Uno è Trenitalia Cargo, la divisione della società che fa capo a Fs, “quasi-monopolista” del trasporto ferroviario, che appartiene al medesimo gruppo cui fa capo Rfi, la spa che gestisce l’infrastruttura ferroviaria, quella utilizzata anche dai concorrenti di Trenitalia. Il resto sono, appunto, i competitor privati di Trenitalia, che nel settore merci sono associate in FerCargo, associazione composta da undici Imprese Ferroviarie: Captrain Italia, Compagnia Ferroviaria Italiana, Crossrail, GTS Rail, Inrail, Interporto Servizi Cargo, Linea, Nordcargo, Rail Traction Company, SBB Cargo Italia e VC Italia. Il mercato del trasporto merci su treno in Italia vive un paradosso. Tra i più liberi sulla carta (l’Italia è stata tra i primi paesi europei ad adottare la direttiva Ue del 1991), ma di fatto tra i meno aperti d’Europa, penalizzato com’è “da norme e regolamenti nazionali – ha scritto il *Sole24Ore* – che ren-

Paolo Bracalini, giornalista professionista, è caposervizio a “il Giornale”. Collabora con la cattedra di Teorie e tecniche del linguaggio giornalistico all’Università Cattolica di Milano.

Roberto Melini è laureato in Scienze dell’economia presso l’Università di Milano Bicocca. Si occupa di trasporto ferroviario.

1 FilCgil, CCNL Attività Ferroviarie, <http://www.filtcgil.it/Documenti/ccnlsettore.pdf>.

dono difficile o più costoso l'accesso".² Tra mille difficoltà la quota di trasporto merci su rotaia operata da privati è già del 21% e sta crescendo. Sempre il Sole24Ore riporta che nei primi mesi del 2010 i privati hanno prodotto quasi 4,5 milioni di treni/km contro i 23 di Trenitalia Cargo. I privati lamentano condizioni di accesso vessatorie, cavilli burocratici e amministrativi messi apposta per bloccare la concorrenza. Da FerCargo lamentano che le imprese non possono viaggiare con un solo macchinista, pur avendo dotato i treni del Sistema Controllo Marcia Treni, garanzia di sicurezza. E ancora perché in Italia in personale di macchina non possa essere noleggiato da apposite società, come avviene in Europa, e anzi la patente di ogni macchinista debba essere in capo all'impresa ferroviaria, costringendo in caso di assunzioni a rifare da capo il documento. I costi delle manovre, poi, cambiano da scalo a scalo senza apparenti motivazioni.

Gli operatori privati però hanno appena tirato un grosso sospiro di sollievo, perché l'Ursf (Ufficio Regolamentazione Servizi Ferroviari del Ministero dei Trasporti) ha accolto i loro rilievi bocciando il Piano informativo di rete, cioè la bozza che ridefiniva gli accordi per l'uso della rete ferroviaria. In quel piano conteneva delle norme che, se fossero passate, avrebbero piegato gli operatori. Come l'obbligo di mantenere quasi in ogni scalo una "locomotiva soccorso" per i casi di guasto. Significava pagare il costo di una macchina (altissimo) e del relativo personale, per non far nulla, mentre finora sui guasti ci si era regolati in un modo più ovvio e economico (la locomotiva rotta viene soccorsa dall'operatore più vicino che viene poi rimborsato). Ma conteneva anche, il piano, un raddoppio secco delle coperture assicurative, anche questo difficile da sostenere. Poi l'introduzione del concetto di "scalo congestionato", in base a cui, con la piena discrezionalità di Trenitalia, potrebbero essere rifiutate le tracce orarie (cioè gli slot per l'uso degli scali) agli altri operatori.³ Il ministero ha trovato eccessive queste condizioni e le ha respinte.

Ma ora incombe una minaccia più grave, rispetto a cui le imprese ferroviarie hanno presentato ricorso al Consiglio di Stato. Si tratta del decreto emanato nel luglio dell'anno scorso in base al quale 160 dei 240 scali merci dell'intera rete potranno passare da Rfi, la società del gruppo Fs che gestisce l'infrastruttura, a Trenitalia, la società sempre del gruppo Fs che però compete sul mercato con altre imprese. Cosa farebbe di quegli scali Trenitalia? In teoria quel che gli pare. Potrebbe venderli (fanno gola a molte multinazionali della GDO) oppure semplicemente chiuderli.

Un mercato liberalizzato?

Il trasporto ferroviario merci è stato il primo mercato in questo settore ad essere liberalizzato, come si ricordava pocanzi. In Italia, la prima concorrenza è arrivata ad inizio degli anni duemila e da questa data, molti operatori sono entrati nel mercato.

L'Unione Europea ha poi imposto a partire dal 2006 una piena liberalizzazione europea, sia del traffico merci nazionale che di quello internazionale.

Sono ormai quindi circa 10 anni che la liberalizzazione è iniziata, ma esistono ancora diverse barriere all'entrata che ne impediscono l'effettiva apertura.

Un esempio chiaro deriva dal Piano Industriale 2007-2011 di Ferrovie dello Stato Holding, la controllante di Trenitalia Cargo, l'ex monopolista di Stato. Da questo piano derivano tutti i cambiamenti che la società sta compiendo ancora oggi.

2 "Merci, ancora troppi vincoli, Franco Tanel, *Il Sole24Ore*, 6 novembre 2010

3 "Sempre meno concorrenza, gli scali merci vanno a Trenitalia", Daniele Martini, *il Fatto Quotidiano*, 27 ottobre 2010

La seguente tabella evidenzia i dati di bilancio relativi al 2006 e le previsioni fino al 2011.

TABELLA 1**Piano Industriale Ferrovie 2007-2011***Dati: in milioni di euro*

DATI	ANNO					
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ricavi Operativi	953	882	973	1037	1179	1264
Costi Operativi	-1285	-1246	-1193	-1107	-1082	-1080
MOL	-332	-364	-219	-69	97	184
Risultato Operativo	-487	-479	-336	-197	-44	32
Risultato Netto	-899	-539	-391	-229	-69	0
<i>2006: Dati Reali</i>						
<i>2007-2011: Previsioni</i>						

Fonte: Gruppo Ferrovie dello Stato

È evidente che la società Trenitalia Cargo non poteva stare sul mercato, viste le perdite enormi che ha accumulato.

Il dato del 2006, anno nel quale la concorrenza era ormai presente in Italia da ormai un lustro, mostrava un risultato netto negativo di circa 900 milioni di euro con dei ricavi che superavano di poco la barriera di 950 milioni di euro.

Il pareggio di bilancio era previsto solo nel 2011, cinque anni dopo.

Come fa una società con tali perdite a restare sul mercato?

I Contributi pubblici

Senza contributi pubblici Trenitalia Cargo non sarebbe mai potuto sopravvivere alla concorrenza dei nuovi operatori privati. Le compagnie ferroviarie concorrenti a loro volta si sono trovate in un mercato nel quale, l'operatore dominante, riceveva sussidi da parte dello Stato per poter offrire servizi concorrenziali.

Dal 2005 al 2009, gli ultimi cinque anni di bilancio disponibili, la compagnia di treni merci pubblica ha ricevuto direttamente dallo Stato 587 milioni di euro in contributi. Queste centinaia di milioni di euro che sono dati ogni anno a Trenitalia non vengono assegnati tramite gare e quindi non si può sapere se davvero rispondono alle esigenze di servizio universale o meno.

Vi è inoltre da sottolineare il rischio dei contributi incrociati all'interno della stessa società Ferrovie dello Stato.

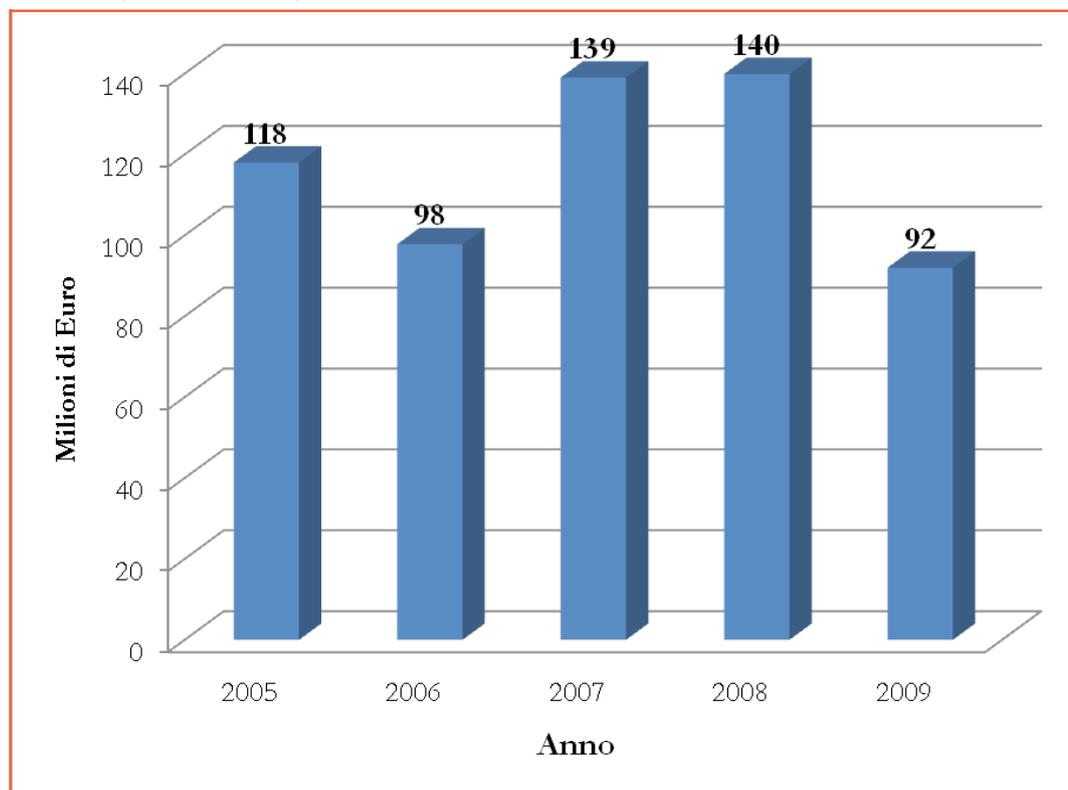
Ogni anno FS riceve oltre 4 miliardi di euro in contributi e sussidi dallo Stato e dagli Enti Pubblici Territoriali. Le società Trenitalia e RFI teoricamente sono separate, visto il decreto 138 del 2000, ma effettivamente tale separazione è avvenuta solo sulla carta.

Se viene fatta una politica relativa agli scali ferroviari che è favorevole all'incumbent non esiste nemmeno un'autorità dei trasporti che possa intervenire ex-ante per garantire la concorrenza. Il grafico alla pagina successiva mostra l'andamento di tali sussidi e i dati derivano dai Bilanci di Trenitalia.

In tutto il periodo considerato, i contributi sono stati sempre superiori a 90 milioni di euro, una cifra pari a quasi il 20 per cento dei ricavi da traffico della società.

FIGURA 1

Contributi pubblici nel Trasporto Merci



Il picco si è registrato nel biennio 2007-2008, il primo dell'era Moretti, nel quale i sussidi hanno raggiunto i 140 milioni di euro annuali.

Nel 2009 sembrerebbe esserci un miglioramento vista la diminuzione dei sussidi da parte dello Stato. In realtà bisogna anche tenere conto, che nel 2009 vi è stata la grande crisi del settore cargo in tutta Europa, a causa della crisi economica.

Il settore ha visto una diminuzione della domanda del 22,7 per cento in Europa, mentre Trenitalia Cargo ha registrato una contrazione delle tonnellate chilometro pari al 30,5 per cento.

È interessante quindi studiare l'andamento dei contributi in funzione dei ricavi di traffico nel settore merci di Trenitalia.

TABELLA 2

Ricavi da traffico e contributi pubblici

Dati: in milioni di euro

DATI	ANNO			
	2006	2007	2008	2009
Ricavi	762	761	769	545
Contributi	98	139	140	92
% contributi su ricavi	12,8%	18,3%	18,2%	16,9%

Fonte: Bilanci Trenitalia

I contributi nel 2006, anno precedente al nuovo piano industriale, erano pari al 12,8 per cento dei ricavi da traffico di Trenitalia Cargo. Tale rapporto è cresciuto fino a superare il 18 per cento nel 2007-2008 per poi decrescere al 17 per cento del 2009.

La società pubblica è quindi sempre più dipendente dai soldi che riceve dallo Stato, nonostante esistano teoricamente regole che impongano la concorrenza.

In Italia, troppo spesso, l'apertura del mercato è solo teorica, ma al momento di passare ai fatti, la liberalizzazione rimane sulla carta.

Si comprende bene, che una società che ha quasi il 20 per cento dei propri ricavi che derivano dallo Stato, anche se per fare un servizio universale, rende più difficile la concorrenza.

IBL Focus

CHI SIAMO

L'Istituto Bruno Leoni (IBL), intitolato al grande giurista e filosofo torinese, nasce con l'ambizione di stimolare il dibattito pubblico, in Italia, promuovendo in modo puntuale e rigoroso un punto di vista autenticamente liberale. L'IBL intende studiare, promuovere e diffondere gli ideali del mercato, della proprietà privata, e della libertà di scambio. Attraverso la pubblicazione di libri (sia di taglio accademico, sia divulgativi), l'organizzazione di convegni, la diffusione di articoli sulla stampa nazionale e internazionale, l'elaborazione di brevi studi e briefing papers, l'IBL mira ad orientare il processo decisionale, ad informare al meglio la pubblica opinione, a crescere una nuova generazione di intellettuali e studiosi sensibili alle ragioni della libertà.

COSA VOGLIAMO

La nostra filosofia è conosciuta sotto molte etichette: "liberale", "liberista", "individualista", "libertaria". I nomi non contano. Ciò che importa è che a orientare la nostra azione è la fedeltà a quello che Lord Acton ha definito "il fine politico supremo": la libertà individuale. In un'epoca nella quale i nemici della libertà sembrano acquistare nuovo vigore, l'IBL vuole promuovere le ragioni della libertà attraverso studi e ricerche puntuali e rigorosi, ma al contempo scevri da ogni tecnicismo.