



DI REZIONE GENERALE DELLE POLITICHE INTERNE
DI PARTIMENTO TEMATICO B: POLITICHE STRUTTURALI E DI
COESIONE

TRASPORTI E TURISMO

IL TRASPORTO DI MERCI SU STRADA: PERCHÉ GLI SPEDIZIONIERI DELL'UE PREFERISCONO IL CAMION AL TRENO

SINTESI E COMMENTO

Contenuto

Si tratta di una valutazione delle influenze sulla scelta della modalità di trasporto degli spedizionieri nell'UE, che pone in luce il perché essi preferiscano sovente la strada alla ferrovia. Attingendo dall'analisi delle tendenze a lungo termine nel trasporto di merci, da vari studi sui casi nazionali (Germania, Polonia, Francia, Italia e Spagna) e da varie interviste agli attori del settore, lo studio indaga sui principali fattori alla base della scelta della modalità di trasporto. Il capitolo conclusivo esprime raccomandazioni sugli elementi chiave di un'efficace strategia per l'incentivazione all'uso della ferrovia, fondandosi sugli insegnamenti tratti dalla precedente esperienza in materia di politiche.

Il presente documento è stato richiesto dalla commissione per i trasporti e il turismo.

AUTORI

Steer Davies Gleave - Francesco Dionori, Lorenzo Casullo, Simon Ellis, Davide Ranghetti, Konrad Bablinski, Christoph Vollath, Carl Soutra

AMMINISTRATORE RESPONSABILE

Marc Thomas
Dipartimento tematico politiche strutturali e di coesione
Parlamento europeo
B-1047 Bruxelles
E-mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

ASSISTENZA REDAZIONALE

Adrienn Borka

VERSIONI LINGUISTICHE

Originale: EN

INFORMAZIONI SULL'EDITORE

Per contattare il Dipartimento tematico o abbonarsi alla sua newsletter mensile, scrivere a: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Manoscritto ultimato nel marzo 2015.
© Unione europea, 2015.

Il documento è disponibile sul seguente sito Internet:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

CLAUSOLA DI ESCLUSIONE DELLA RESPONSABILITÀ

Le opinioni espresse nel presente documento sono di responsabilità esclusiva degli autori e non riflettono necessariamente la posizione ufficiale del Parlamento europeo.

Riproduzione e traduzione autorizzate, salvo a fini commerciali, con menzione della fonte, previa informazione dell'editore e con invio di una copia a quest'ultimo.

SINTESI E COMMENTO

LE TENDENZE NEL TRASPORTO DI MERCI SU STRADA E SU FERROVIA

In tutta l'UE il trasporto delle merci su ferrovia, a partire dal 2000, ha registrato, in media, livelli ridotti di crescita assoluta. In termini relativi, la quota del trasporto delle merci su ferrovia è calata a vantaggio di quello su strada. La tendenza media cela sostanziali differenze tra gli Stati membri.

Le tendenze nazionali dipendono da svariati fattori, compresa la portata delle reti ferroviarie, la proporzione del traffico internazionale rispetto al traffico totale e la portata della concorrenza delle altre modalità (ad es.: le vie navigabili interne). La quota delle merci trasportate su strada e su ferrovia varia fortemente in funzione del tipo di beni trasportati. I trasporti pesanti e voluminosi (come il carbone) si svolgono prevalentemente su ferrovia, mentre i beni più leggeri e/o più deteriorabili sono trasportati su strada.

I FATTORI CHE CONCORRONO ALLA SCELTA DELLA MODALITÀ DEGLI SPEDIZIONIERI

Fra i casi estremi dei beni trasportati quasi sempre su ferrovia e quelli che hanno la maggior probabilità di essere trasportati su strada, la scelta della modalità è influenzata da svariati fattori di microlivello. Le decisioni assunte dagli spedizionieri (gli attori decisionali chiave nel processo in oggetto) sono funzione delle caratteristiche delle passate esperienze, del tipo di beni trasportati, delle caratteristiche del vettore e dei requisiti di distanza/temporali.

Oltre a ciò, concorrono ai cambiamenti della quota modale a lungo termine anche alcuni fattori di natura globale e strutturale. Fra questi rientra la relazione fra la crescita economica e il trasporto delle merci, con la strada che, in generale, è più reattiva ai cambiamenti del ciclo economico rispetto alla ferrovia. I cambiamenti del processo di produzione industriale e la frammentazione della logistica si sono ripercossi in modo negativo sul trasporto di merci su ferrovia; viceversa, le nuove forme di trasporto intermodale rappresentano per la ferrovia un segmento di mercato a crescita elevata.

Le prove relative alle preferenze degli spedizionieri, derivanti dagli studi sui casi nazionali, indicano l'importanza delle considerazioni sui costi in taluni paesi, dove il trasporto delle merci su ferrovia è percepito come troppo dispendioso (Francia, Italia). In via più ampia, la necessità di un'infrastruttura ferroviaria di elevata qualità e meglio collegata è palesata da tutti gli studi sui casi, con particolare attenzione alle strettoie (Germania), alla capacità (Italia, Francia) e all'affidabilità (Spagna, Polonia).

Svariati studi hanno valutato il potenziale passaggio dalla strada alla ferrovia o ai servizi intermodali; le stime di tale passaggio spaziano dagli 1 ai 14 punti percentuali. Anche la letteratura indica una soglia di 200-300 km, al di sopra della quale la strada ferrata risulta particolarmente competitiva ed è più elevato il potenziale di passaggio modale. Nel medio periodo, potrebbe essere un obiettivo globale realistico per la quota di merci trasportate su ferrovia nell'Unione europea il 20% all'incirca di tutti i volumi del trasporto interno, misurati in termini di tonnellata al km.

LE MISURE IN ESSERE, INTESE ALLA SCELTA DELLA MODALITÀ

A livello dell'UE, sono state introdotte varie iniziative volte al passaggio dalla strada alla ferrovia. Fra queste rientrano la direttiva sull'eurobollo, che introduce la tariffazione stradale fondata sui costi esterni, le riforme che aprono alla concorrenza i mercati del trasporto di

merci e migliorano l'interoperabilità, nonché i programmi di finanziamento degli investimenti nell'infrastruttura e nelle operazioni intermodali, quali i programmi RTE-T e Marco Polo. Parallelamente, gli Stati membri hanno attuato una serie di misure, fra cui il sostegno finanziario diretto rivolto allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria (ad esempio, fornendo un miglior scartamento per i treni pesanti e rimettendo in pristino i binari d'incrocio). Tuttavia, considerate insieme, le misure nazionali non hanno sortito un grande impatto sul passaggio modale. Ciò può essere attribuito alla dimensione, generalmente ridotta, degli investimenti nel trasporto ferroviario e intermodale rispetto agli investimenti nelle strade, nonché a un'assenza di coordinamento delle iniziative per la politica del trasporto ferroviario delle merci, ai livelli dell'UE e nazionale. Le tariffe stradali sono state introdotte in vari paesi, malgrado l'impatto sul trasporto stradale delle merci sia stato, di norma, neutralizzato da altre misure tendenti a incentivare l'uso di tale trasporto su strada.

Le politiche più efficaci risultano essere state quelle rivolte al trasporto intermodale, attraverso sovvenzioni mirate agli operatori intermodali o attraverso specifici accordi sui nodi intermodali chiave, focalizzati in particolare sui porti (come in Germania, Spagna e Regno Unito).

LE STRATEGIE DI MODIFICA DELLA SCELTA DELLA MODALITÀ DEGLI SPEDIZIONIERI

L'analisi eseguita per il presente studio fa intendere che le politiche attive per incoraggiare il passaggio modale possono sortire un impatto sulle scelte degli spedizionieri mirando ai fattori chiave che viziano la competitività del trasporto delle merci su ferrovia. Dette politiche comprendono sia incentivi normativi mirati che misure per gli investimenti infrastrutturali.

Dalla mancanza di efficacia delle politiche del passato, come pure dalle buone pratiche individuate dagli studi sui casi nazionali, si possono trarre tre conclusioni fondamentali:

- in primo luogo, risulterà critico un miglior coordinamento delle strategie ai vari livelli amministrativi, nonché tra le modalità. I programmi per il passaggio modale devono evitare un approccio di carattere eterogeneo agli incentivi monetari. Gli insegnamenti tratti da ciascun regime devono essere meglio condivisi in seno al settore industriale. L'imminente iniziativa Shift2Rail dovrebbe essere utile a tale finalità concentrandosi sulle soluzioni per il potenziamento della capacità, il consolidamento dell'affidabilità e il miglioramento del ciclo vitale dei sistemi ferroviari europei. Il coordinamento delle politiche ferroviarie e stradali è altresì necessario, giacché qualsiasi misura che abbia effetto sulla posizione competitiva di una modalità sortisce ripercussioni sull'altra.
- In secondo luogo, è importante che le strategie per il passaggio modale siano tarate sulle circostanze specifiche in cui sono attuate. Ad esempio, il riconoscere come il trasporto transfrontaliero a più lunga distanza abbia la maggior probabilità di passare dalla strada alla ferrovia si sta rispecchiando nell'elaborazione di politiche a livello dell'Unione.
- In terzo luogo, l'attuazione di efficaci strategie richiederà finanziamenti stabili e sufficienti, da parte tanto dell'UE quanto degli Stati membri. Il meccanismo per collegare l'Europa (MCE) sarà d'aiuto a tal proposito, fornendo sostanziali risorse per il cofinanziamento dello sviluppo della rete RTE-T e dell'ERTMS. Fino a quando i fondi per i trasporti non saranno separati nel quadro della nuova politica per il CEF, ciò potrebbe incentivare i patrocinatori dei progetti a concorrere per i finanziamenti e a dimostrare il vero valore aggiunto di ciascun regime di investimenti.