



Camera di Commercio  
Genova

# la liberalizzazione del trasporto ferroviario

LE DIRETTIVE EUROPEE SUL TRASPORTO  
FERROVIARIO E L'ACCESSO  
ALL'INFRASTRUTTURA

**Enrico Mordiglia**

in collaborazione con



Studio Mordiglia  
Studio De André

genova, palazzo della borsa  
24 marzo 2006

# La liberalizzazione del Trasporto ferroviario

**Obiettivo:** creare un mercato unico del trasporto ferroviario al fine di aumentare la competitività sia all'interno del trasporto ferroviario stesso, sia rispetto ad altri settori del mercato del trasporto, in particolare il settore del trasporto su gomma.

## **Elementi di concorrenzialità**

- Economicità: possibilità di trasportare maggiori volumi in un unico viaggio
- Sicurezza: puntualità del trasporto e riduzione del rischio di perdite e danneggiamenti
- Minore impatto ambientale
- Potenziale sviluppo tecnologico

## **Elementi limitativi della concorrenzialità**

- Limitazione strutturale essendo la rete ferroviaria una "essential facility" soggetta a saturazione.
- Vetustà e dismissione di parte della rete ferroviaria Europea.
- Persistente difformità negli Stati membri con riferimento alle condizioni operative ed alle normative sulla sicurezza.

# Il ruolo delle Istituzioni Comunitarie – Le direttive comunitarie

- Direttive 91/440/CEE e 2001/12/CEE relative allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.
- Direttive 95/18/CEE e 2001/13/CEE relative alle licenze delle imprese ferroviarie.
- Direttive 95/19/CEE e 2001/14/CEE relative alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione di diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza.
- Direttiva 2001/16/CEE sull'interoperabilità del trasporto ferroviario

Le direttive 91/440/CEE e 2001/12/CEE relative allo sviluppo delle ferrovie comunitarie – la “rottura” del monopolio statale ed i principi fondamentali della liberalizzazione

Principio della distinzione fra l'esercizio dei servizi di trasporto e la gestione dell'infrastruttura

*“è impresa ferroviaria qualsiasi impresa, pubblica o privata, titolare di una licenza e la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione” (Art. 3).*

*“è gestore dell'infrastruttura qualsiasi organismo o impresa incaricati in particolare della creazione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresa eventualmente anche la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura. I compiti del gestore dell'infrastruttura per una rete o parte di essa possono essere assegnati a diversi organismi o imprese” (Art. 3).*

# Le direttive 91/440/CEE e 2001/12/CEE relative allo sviluppo delle ferrovie comunitarie – la “rottura” del monopolio statale ed i principi fondamentali della liberalizzazione

## Principio della indipendenza delle imprese ferroviarie dall'ordinamento statale -

*“Gli Stati Membri adottano le misure necessarie affinché, in materia di gestione, di amministrazione e di controllo interno in materia amministrativa, economica e contabile, le imprese ferroviarie abbiano uno status indipendente in virtù del quale dispongano, in particolare, di un patrimonio, di un bilancio e di una contabilità distinti da quelli degli Stati” (Art. 4.1).*

Da cui conseguono in particolare:

- gestione dell'impresa secondo principi imprenditoriali;
- obiettivo dell'equilibrio finanziario delle imprese;
- possibilità di disciplinare autonomamente le modalità della fornitura e stabilirne la tariffazione

## Principio della “autogestione” del gestore dell'infrastruttura rispetto all'ordinamento statale -

*“Nel rispetto delle regole quadro e specifiche in materia di diritti e di assegnazione stabilite dagli Stati membri, il gestore dell'infrastruttura è responsabile della propria gestione, della propria amministrazione e del proprio controllo interno” (art. 4.2)*

Le direttive 91/440/CEE e 2001/12/CEE relative allo sviluppo delle ferrovie comunitarie – il diritto di accesso all'infrastruttura –

- il diritto d'accesso all'infrastruttura è riconosciuto:

i) alle Associazioni Internazionali di imprese, cioè qualsiasi associazione comprendente almeno due imprese ferroviarie stabilite in stati diversi, è riconosciuto il diritto d'accesso negli Stati in cui sono stabilite le imprese facenti parte dell'Associazione nonché il diritto di transito negli Stati membri che sono situati tra i predetti Stati;

ii) alle imprese ferroviarie è riconosciuto l'accesso, a condizioni eque, all'infrastruttura degli altri Stati membri per l'esercizio dei trasporti combinati internazionali di merci;

iii) alle imprese ferroviarie è inoltre riconosciuto il diritto d'accesso alla Rete Ferroviaria Transeuropea – che al termine di un periodo transitorio (e cioè a partire dal 1.1.2008) dovrebbe coprire l'intera rete europea.

## Le Direttive 95/18/CEE e 2001/13/CEE relative alle licenze delle imprese ferroviarie

**Obiettivo:** garantire in tutta la Comunità un'applicazione uniforme e non discriminatoria dei diritti d'accesso all'infrastruttura ferroviaria mediante l'introduzione di una licenza per le imprese ferroviarie rilasciata in base a regole comuni e valida in tutto il territorio Comunitario.

- Requisiti delle imprese per ottenere la licenza ferroviaria:

- onorabilità (art. 6 Dir. 95/18/CE);
- capacità finanziaria (art. 7 Dir. 95/18/CE);
- competenza professionale (art. 8);
- idonea copertura assicurativa della responsabilità civile (art. 9)

# Le Direttive 95/19/CEE e 2001/14/CEE relative:

- alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria,
- all'imposizione di diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e
- alla certificazione di sicurezza.

**Obiettivo:** Garantire la trasparenza e l'accesso non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria per tutte le imprese che intendono svolgere attività di trasporto ferroviario di merci e/o di persone all'interno della Comunità.

# L'attuazione delle Direttive da parte dell'Ordinamento Italiano.

- La direttiva 91/440/CE è stata recepita con il D.p.r. n. 277/1998
- Il nuovo “pacchetto” – costituito dalle direttive del 2001 – è stato recepito con il D. Lgs. 188/2003 (c.d. “Testo Unico” in materia di trasporto ferroviario)

# Il Decreto Legislativo n. 188/2003

**E' suddiviso in 4 parti:**

- **Imprese ferroviarie;**
- **Gestore dell'infrastruttura;**
- **Diritti e canoni;**
- **Assegnazione della capacità di infrastruttura.**

# D. Lgs. 188/2003 - Imprese Ferroviarie

- indipendenti per quanto riguarda gestione, amministrazione e controllo interno in materia amministrativa, economica e contabile. Patrimonio, bilancio e contabilità distinti da Stato.

Condizioni per l'utilizzo della rete ferroviaria:

- possesso della licenza rilasciata dal Ministero dell'infrastruttura e dei trasporti;
- possesso del certificato di sicurezza rilasciato dal gestore dell'infrastruttura;
- avvenuta stipulazione con il gestore dell'infrastruttura dei necessari accordi tecnici ed amministrativi.
- possesso della specifica autorizzazione del Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti.

## D. Lgs. 188/2003 - Certificato di sicurezza

“al fine di garantire il sicuro e affidabile espletamento dei servizi ferroviari il certificato di sicurezza attesta la conformità alle normative nazionali, compatibili con il diritto comunitario, per quanto riguarda i requisiti tecnici e operativi specifici per i servizi ferroviari e i requisiti relativi al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna dell'impresa ferroviaria, con particolare riguardo agli standard in materia di sicurezza della circolazione.”

# D. Lgs. 188/2003 - Gestore dell'infrastruttura

- autonomo e indipendente sul piano giuridico, organizzativo o decisionale dall'IF;
- responsabile del controllo della circolazione in sicurezza, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura;
- rilascia i certificati di sicurezza;
- assegna la capacità di infrastruttura in modo equo e non discriminatorio;
- predispone, previa consultazione con le parti interessate, il Prospetto Informativo della Rete;
- calcola, sulla base dei principi stabiliti dal Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti, il canone dovuto dalle imprese ferroviarie per l'accesso all'infrastruttura, e provvede alla sua riscossione.

# D. Lgs. 188/2003 – Diritti e Canoni

- Il diritto d'accesso e/o di transito è riconosciuto a:
- le Associazioni Internazionali di imprese di cui almeno una abbia sede in Italia;
- le Associazioni Internazionali di imprese non aventi sede in Italia, che hanno il diritto di transito in Italia per l'espletamento di servizi di trasporto internazionale.
- le imprese ferroviarie con sede nell'UE, cui è riconosciuto il diritto d'accesso alla rete ferroviaria per l'espletamento di trasporti internazionali di merci.
- Per il calcolo e la fissazione del canone dovuto si applicano i seguenti parametri:
- qualità dell'infrastruttura, intesa come velocità massima e attrezzatura tecnica della linea;
- saturazione legata alla densità dei convogli sulle singole tratte infrastrutturali all'interno della giornata;
- usura del binario e della linea elettrica;
- velocità, intesa come grado di assorbimento di capacità sulla linea percorsa;
- consumo energetico, legato alla tipologia di trazione utilizzata

# D. Lgs. 188/2003 – Assegnazione della capacità di infrastruttura

- deve avvenire su base equa e non discriminatoria;
- deve consentire un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria;

L'assegnazione della capacità avviene sotto forma di “tracce orarie”, definita come “frazione di capacità dell'infrastruttura ferroviaria necessaria a far viaggiare un convoglio tra due località in un determinato periodo temporale.

Il Gestore della rete e l'impresa ferroviaria possono stipulare un “Accordo Quadro” di una durata che di regola è di 5 anni.

# Il ruolo dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nell'opera di effettiva liberalizzazione del trasporto ferroviario

Segnalazione AS 265/2003

*“.....non può non rilevarsi come, in concreto, nonostante l'evoluzione del quadro normativo di liberalizzazione del trasporto ferroviario, il gruppo FS, per l'assetto organizzativo che lo connota, continua a configurarsi come un'unica entità economica.*

*In effetti la società holding FS, in virtù dei rapporti di controllo e degli interessi economici in comune con le imprese RFI e Trenitalia, risulta in grado di condizionare le politiche d'impresa delle società appartenenti al medesimo gruppo..Si consideri, infine, che Trenitalia, da un lato, rappresenta il più importante cliente di RFI, dall'altro quest'ultima società, in quanto gestore dell'infrastruttura, determina la possibilità per i concorrenti di Trenitalia di accedere all'infrastruttura stessa e quindi di entrare sul mercato”*

# Il ruolo dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nell'opera di effettiva liberalizzazione del trasporto ferroviario

## Segnalazione AS235

*“L'art. 20 del D. Lgs. 188/2003. oltre ad assicurare un accesso equo ed indiscriminato dei terminali intermodali per il trasporto di merci , si preoccupa di stabilire che “il gestore dell'infrastruttura, ove non sia in condizione di fornire alcuni dei servizi di cui al comma 2, provvede, entro un anno dall'entrata in vigore del presente decreto, ad affidare la gestione dei servizi stessi [ ...] a soggetti indipendenti dalle imprese ferroviarie”. La ratio della norma è ravvisabile dunque nell'esigenza di assicurare la neutralità del prestatore di servizi rispetto alle imprese di trasporto ferroviario, quale corollario del principio più generale di separazione fra gestione dell'infrastruttura e attività di trasporto.*

*In tale senso, infatti, la norma intende evitare che un'impresa ferroviaria titolare anche della gestione dei terminali possa utilizzare tale circostanza a proprio vantaggio ed eventualmente discriminare i concorrenti nei mercati del trasporto”*

# Libro bianco sui trasporti – lo sviluppo del trasporto ferroviario

Obbiettivi per il 2020:

- creazione di un Sistema Ferroviario Europeo;
- aumento della quota di mercato dal 6% al 10% per i passeggeri e dall'8% al 15% per le merci;
- triplicazione produttività del personale;
- miglioramento del 50% dell'efficienza energetica;
- riduzione del 50% dell'emissione di sostanze inquinanti;
- aumento della capacità di infrastruttura che corrisponda agli obiettivi di traffico perseguiti.