

i trasporti ferroviari

Il **mercato dei servizi di trasporto** è generalmente composto da almeno **due distinti segmenti**:

il **segmento a monte** (*upstream*), relativo alla offerta di **accesso all'infrastruttura di rete** (ovvero, ad esempio, la messa a disposizione della **rete ferroviaria**, degli **aeroporti**, dei **porti** e della **rete stradale e autostradale**)



il **segmento a valle** (*downstream*), relativo alla **produzione e alla vendita di servizi finali (o retail) al pubblico** (cioè, ad esempio, il **trasporto ferroviario ed aereo**, i servizi di **navigazione**, la **mobilità stradale**, il **trasporto pubblico locale**, ecc.)



Evoluzione del quadro: i principali fattori alla base del mutamento

L'assetto dei trasporti ferroviari in Europa ed in Italia ha subito una profonda trasformazione.

Le linee fondamentali del processo possono essere indicate nelle seguenti:

- da un lato la trasformazione nel senso della privatizzazione del soggetto chiamato a svolgere il servizio di trasporto ferroviario: da un assetto con unica impresa controllata dallo Stato (che gestiva sia il segmento a monte che quello a valle) alla introduzione di **regole privatistiche in un mercato aperto alla concorrenza di altre imprese (ma in cui vi è naturale limitatezza della infrastruttura ferroviaria che è unica)**
- dall'altro l'avvio del processo di liberalizzazione anche nel settore dei trasporti per ferrovia e dell'attuazione del principio di matrice comunitaria **della separazione della gestione della rete da quello de servizio del trasporto ferroviario (c.d. *unbundling*)**

Evoluzione del quadro: la spinta UE a potenziare il trasporto ferroviario perché meno inquinante

- **Direttiva 91/440/CEE** relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie dà l'avvio al processo (ora abrogata dalla Direttiva 2012/34/UE c.d. recast che istituisce spazio ferroviario unico europeo) alla cui base vi è la previsione della separazione tra gestione dell'infrastruttura da mantenere in monopolio l'esercizio dell'attività di trasporto
- **Negli anni 2000:** i c.d. tre pacchetti ferroviari (2001, 2004 e 2007) volti a conferire maggiore organicità alla disciplina di settore e favorire la definizione di linee guida del processo di liberalizzazione
- **Direttiva c.d. Recast (2012/34/UE):** in un unico testo le disposizioni fondamentali in materia di accesso alla infrastruttura ferroviaria
- Molto più recentemente è stato completato il recepimento del c.d. «**quarto pacchetto ferroviario**» finalizzato a rimuovere gli ostacoli che ancora si frappongono alla realizzazione di uno «spazio ferroviario unico europeo». Processo di liberalizzazione in linea di principio chiuso, ma solo in linea di principio

Le tappe fondamentali della riorganizzazione del settore in Italia

- **legge 17 maggio 1985 n. 210:** trasformazione dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato in ente pubblico "Ferrovie dello Stato"
- **delibera CIPE** (Comitato interministeriale per la programmazione economica) del 12 agosto 1992 che trasforma l'ente pubblico in Ferrovie dello Stato S.p.A, poi divenuta Trenitalia s.p.a.

con il D.M. n. 225/T del 26 novembre 1993 è stato affidato in concessione alla neonata società l'esercizio del servizio di trasporto ferroviario per settanta anni
- **primi anni 2000:** separazione della gestione della rete dalla gestione dei servizi di trasporto

la disciplina del trasporto ferroviario di persone, soprattutto in passato, era fortemente influenzata dalla natura del soggetto che prestava il servizio



In Italia vi era l'Azienda autonoma delle **Ferrovie dello Stato**, impresa istituita con r.d. 15 giugno 1905 n. 209.

Per ogni paese vi era la presenza di un'unica impresa di trasporto ferroviario controllata dallo Stato ed operante in posizione monopolistica sia nella gestione della infrastruttura che nella erogazione dei servizi ferroviari ai passeggeri e alle merci





UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

sistema del trasporto ferroviario



Gestione della
infrastruttura di
trasporto (che è
unica)

prestazione dei
servizi di trasporto

Nel passato si registrava la presenza di un'unica impresa di trasporto ferroviario controllata dallo Stato ed operante in posizione monopolistica sia nella gestione della infrastruttura che nella prestazione dei servizi di trasporto

Scenario attuale del servizio ferroviario

ora abbiamo uno scenario a tre soggetti:

- 1. Il gestore** dell'infrastruttura ferroviaria con il compito di gestire, curare lo sviluppo e la manutenzione dell'infrastruttura (oog RFI S.p.a.);
- 2. le imprese ferroviarie che forniscono i servizi di trasporto** con le quali il gestore è tenuto a contrattare la cessione della capacità di trasporto a condizioni non discriminatorie;
- 3. l'organismo di regolazione (ART)** ossia il soggetto che vigila affinché si abbia una gestione efficiente ed un utilizzo equo e non discriminatorio dell'infrastruttura ferroviaria.



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO



1. il gestore della infrastruttura

- **Il gestore** dell'infrastruttura ferroviaria con il compito di gestire, curare lo sviluppo e la manutenzione dell'infrastruttura (oggi RFI S.p.a.);
- **A tale soggetto le imprese ferroviarie devono chiedere ed ottenere le c.d. tracce ferroviarie (slot)**
- Quindi il gestore della infrastruttura deve essere in una posizione di imparzialità rispetto alle imprese: a tale obiettivo è preordinato il principio di separazione tra la gestione della infrastruttura e l'esercizio del servizio di trasporto ferroviario (v. quarto pacchetto ferroviario e le disposizioni sulla c.d. imprese ad integrazione verticale)
- Le imprese ad integrazione verticale sussistono quando il gestore della infrastruttura è controllato da imprese che effettuano servizi ferroviari sulla rete

2. L'organismo di regolazione dei trasporti

- **l'organismo di regolazione (ART)** ossia il soggetto che vigila affinché si abbia una gestione efficiente ed un utilizzo equo e non discriminatorio dell'infrastruttura ferroviaria.
- **In particolare ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett.i, del d.l.g. 201/2011** con riferimento alla infrastruttura ferroviaria stabilisce che l'autorità provvede a svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione e in particolare a definire i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità e a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura



3. Le imprese di trasporto ferroviario

Per avere accesso al mercato dei servizi ferroviari le imprese ferroviarie devono essere in possesso dei seguenti requisiti:

- A) licenza: dà diritto alle imprese ferroviarie italiane o aventi sede in altri stati membri di svolgere servizi di trasporto ferroviario merci in Italia e nella UE
 - Onorabilità
 - Capacità finanziaria
 - Copertura della responsabilità civile
- B) certificato di sicurezza unico: attesta la conformità dell'impresa ferroviaria alle normative nazionali e UE relative ai requisiti tecnici ed operativi (d.lg. 50/2019)
- C) contratto di utilizzo della infrastruttura. L'impresa in possesso di licenza e di certificato di sicurezza unico deve concludere con il gestore della rete un contratto in base al quale le viene concesso l'utilizzo della infrastruttura
- Titolarità di tracce orarie: frazione di capacità di infrastruttura necessaria per far viaggiare un treno tra due località