



**LA LIBERALIZZAZIONE DEL TRASPORTO
FERROVIARIO A LIVELLO COMUNITARIO E
NEI PRINCIPALI PAESI EUROPEI**

Roma, 10 aprile 2007

INDICE

1. Il quadro comunitario della liberalizzazione del trasporto ferroviario	Pag.	1
2. La liberalizzazione del trasporto ferroviario in Italia	“	11
3. La liberalizzazione del trasporto ferroviario in Gran Bretagna	“	17
4. La liberalizzazione del trasporto ferroviario in Germania	“	25
5. La liberalizzazione del trasporto ferroviario in Francia	“	27
6. La liberalizzazione del trasporto ferroviario in Spagna	“	30
<i>Allegato</i> Tavole di riepilogo e confronto	“	33

1. *Il quadro comunitario della liberalizzazione del trasporto ferroviario*

A partire dalla seconda metà del ventesimo secolo, ovvero, in concomitanza con l'affermarsi delle condizioni di maggiore competitività da parte delle modalità di trasporto stradale ed aereo, il settore ferroviario è stato caratterizzato da una fase di costante declino. Nel tentativo di risollevarne le sorti di questo comparto di strategica rilevanza non solo sotto il profilo economico-sociale ma anche sotto quello della sostenibilità ambientale, l'Unione Europea, sin dai primi anni novanta, ha avviato un importante processo di riforma che, passando per la liberalizzazione dei singoli mercati ferroviari nazionali, punta alla creazione di un unico grande mercato ferroviario su scala europea.

Il primo e fondamentale intervento di apertura dei mercati ferroviari nazionali è da ricondurre alla Direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie. Tale direttiva, oltre ad incidere in maniera determinante sull'assetto organizzativo delle Imprese Ferroviarie (di seguito IF) dei vari Stati membri¹, ha individuato specifici, anche se limitati, spazi per l'avvio di una effettiva liberalizzazione del trasporto ferroviario, in particolare riconoscendo:

- alle associazioni internazionali di IF²:
 - a) il diritto di accesso e di transito³ negli Stati membri di stabilimento delle IF costituenti l'associazione per la prestazione -tra i medesimi Stati membri- di tutte le tipologie di servizi di trasporto internazionale, ovverosia, trasporto internazionale passeggeri e trasporto internazionale merci tradizionale e combinato;
 - b) il diritto di transito (e non anche l'accesso) negli altri Stati membri per la prestazione di tutte le tipologie di servizi di trasporto internazionale (come specificate al precedente punto a);

¹ Cfr. in particolare: gli art. 4 e 5, intesi alla promozione dell'indipendenza gestionale delle IF dallo Stato; l'art. 6, che impone una separazione, quantomeno sul piano contabile, delle attività inerenti la gestione dell'infrastruttura da quelle inerenti la prestazione dei servizi di trasporto; l'art. 9, finalizzato a perseguire la riduzione dell'indebitamento ed il miglioramento della situazione finanziaria delle IF.

² L'art. 3, della Dir. n. 91/440/CEE definisce l'associazione internazionale come "*qualsiasi associazione comprendente almeno due imprese ferroviarie stabilite in Stati membri diversi che abbia lo scopo di fornire prestazioni di trasporto internazionale tra Stati membri*".

³ Per "transito" deve intendersi l'attraversamento del territorio comunitario effettuato senza caricare né scaricare merci e/o senza far salire né scendere passeggeri.

- alle IF⁴ (singolarmente considerate) stabilite in uno Stato membro (ad eccezione di quelle esercenti esclusivamente servizi di trasporto urbani, extraurbani o regionali), il diritto di accesso all'infrastruttura degli altri Stati membri limitatamente alla prestazione dei servizi di trasporto internazionale merci combinato.

Come meglio chiarito dalle successive Direttive 95/18/CE e 95/19/CE, al fine dell'espletamento dei servizi sopra illustrati ogni IF deve risultare in possesso di:

- una licenza, rilasciata dalla competente autorità di ciascuno Stato membro previa verifica del possesso dei requisiti di onorabilità, capacità professionale e competenza finanziaria, nonché di copertura della propria responsabilità civile. Tale licenza è valida su tutto il territorio dell'U.E. con riferimento alle specifiche tipologie di servizi in essa indicate;
- un certificato di sicurezza rilasciato dalla competente autorità di ciascuno Stato membro. A differenza della licenza, il suddetto certificato è valido soltanto nell'ambito dell'infrastruttura ferroviaria dello Stato emittente e limitatamente alle singole linee ferroviarie in esso ricomprese.
- una specifica capacità infrastrutturale, assegnata in forza della conclusione di appositi accordi con il Gestore dell'Infrastruttura (di seguito GI) di ciascuno Stato membro.

In seguito alla Direttiva 91/440/CEE, il processo di apertura dei mercati ferroviari nazionali ha dovuto attendere fino al 1998 prima di poter compiere ulteriori passi in avanti. Solo in quell'anno, infatti, la Commissione ha proposto una serie di modifiche alle Direttive 91/440/CEE, 95/18/CE e 95/19/CE, successivamente concretizzatesi, alla fine del 2000, nell'approvazione del "primo pacchetto ferroviario" (cd. pacchetto infrastruttura). Tale pacchetto, di cui fanno parte le Direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE, 2001/14/CE e 2001/16/CE⁵, mira alla introduzione di un complesso di regole comuni a tutti gli Stati membri, fondamentalmente nell'ottica di *i)* ampliare la liberalizzazione del

⁴ L'art. 3, della Dir. n. 91/440/CEE definisce l'IF come "qualsiasi impresa a statuto privato o pubblico la cui attività principale è rappresentata dalla fornitura di prestazioni di trasporto ferroviario di merci e/o di persone e che garantisce obbligatoriamente la trazione".

⁵ Tali direttive, pubblicate nella G.U.C.E. del 15 marzo 2001, dovevano essere trasposte nelle legislazioni nazionali entro il termine del 15 marzo 2003, per gli Stati già facenti parte della Comunità Europea ed entro il termine del 1 maggio 2004, per i nuovi Stati membri. Secondo quanto riportato in COMMISSIONE EUROPEA, COM(2006) 189 final – *Report from the Commission to the European Parliament, the council, the European and Social Committee and the committee of the Regions on the implementation of the first railway package*, del 3 maggio 2006, al primo gennaio 2006, 24 dei 25 Stati membri avevano già provveduto alla formale trasposizione delle direttive del primo pacchetto nell'ambito delle legislazioni nazionali. Il Lussemburgo, invece, si era impegnato a dar luogo al suddetto recepimento entro la prima metà del 2006.

mercato dei servizi ferroviari, anche se limitatamente al segmento del trasporto merci; *ii*) garantire norme eque e non discriminatorie in tema di accesso, tariffazione e ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria.

Più in particolare, con riguardo al grado di apertura dei mercati ferroviari nazionali, la Direttiva 2001/12/CE (che modifica la Direttiva 91/440/CEE) riconosce ad ogni IF⁶ (singolarmente considerata) avente sede in uno Stato membro:

- il diritto di accedere all'infrastruttura degli altri Stati membri per la prestazione dei servizi di trasporto internazionale merci combinato (già previsto dalla Direttiva 91/440/CEE);
- il diritto di accedere ai circa 50.000 km della "Rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci" (cd. *Trans European Rail Freight Network* – TERFN) -come individuata dall'art. 10 *bis* e dall'allegato I della medesima Direttiva- per l'effettuazione di tutte le tipologie di servizi di trasporto internazionale merci⁷ (non solo combinato, dunque, ma anche tradizionale);
- il diritto di accedere all'intera rete ferroviaria europea per la prestazione di tutte le tipologie di servizi di trasporto internazionale merci, a partire dal 15 marzo 2008.

Il processo di apertura dei mercati ferroviari delineato dalla Direttiva 2001/12/CE ha subito una forte accelerazione -sotto il duplice profilo temporale e qualitativo- a seguito dell'approvazione, nell'aprile 2004, del "secondo pacchetto ferroviario"⁸. Tale pacchetto, infatti, oltre ad introdurre importanti misure in tema di sicurezza ed interoperabilità dell'intero sistema ferroviario transeuropeo (sia ad alta velocità che convenzionale), ha portato a compimento il quadro della liberalizzazione dei servizi di trasporto merci,

⁶ L'art. 1, par. 4, lett. a), della Dir. 2001/12/CE, modificando l'art. 3 della Dir. 91/440/CE (cfr. precedente nota 4), ha qualificato come IF "qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza ai sensi delle Vigenti disposizioni comunitarie 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". Inoltre, mentre la Dir. 91/440/CEE escludeva dal proprio campo di applicazione soltanto "le imprese ferroviarie la cui attività si limita all'esercizio di servizi di trasporto urbani, extraurbani o regionali", la Dir. 2001/12/CE, all'art. 1, par. 3, ha aggiunto all'elenco delle esclusioni anche "le imprese le cui attività ferroviarie sono limitate alla prestazione unicamente di servizi di navetta per veicoli stradali attraverso il tunnel sotto la Manica" ad eccezione di quanto previsto dagli articoli 6, par. 1, 10 e 10 *bis*.

⁷ L'art. 1, par. 4, lett. b), della Dir. 2001/12/CE specifica il concetto di "servizio di trasporto internazionale di merci" definendolo come il "servizio di trasporto nel quale il treno attraversa almeno una frontiera di uno Stato membro; il treno può essere unito ad un altro convoglio e/o scomposto e le varie sezioni possono avere origini e destinazioni diverse, purché tutti i vagoni attraversino almeno una frontiera".

⁸ I provvedimenti facenti parte del "secondo pacchetto ferroviario" -ovvero le Direttive 2004/49/CE, 2004/50/CE, 2004/51/CE ed il Regolamento CE 881/2004- sono stati pubblicati nella G.U.C.E. del 30 aprile 2004. Ad eccezione del Regolamento CE 881/2004, dotato di immediata applicabilità, il recepimento delle suddette direttive doveva avvenire entro il termine del 31 dicembre 2005, per la direttiva 2004/51/CE ed entro il termine del 30 aprile 2006, per le direttive 2004/49/CE e 2004/50/CE.

riconoscendo a favore di ogni IF (singolarmente considerata) avente sede in uno Stato membro:

- il diritto di accesso all'intera rete ferroviaria europea per la prestazione di tutte le tipologie di servizi di trasporto internazionale merci, a partire dal 1 gennaio 2006 (in anticipo, dunque, sul termine del 15 marzo 2008 previsto dalla Direttiva 2001/12/CE);
- il diritto di accesso all'infrastruttura in tutti gli Stati membri per la prestazione di tutte le tipologie di servizi di trasporto merci (non solo, dunque, trasporto internazionale, ma anche trasporto nazionale e di cabotaggio⁹), a partire dal 1 gennaio 2007¹⁰.

Riepilogando, pertanto, allo stato attuale la normativa comunitaria prevede che l'attività di trasporto ferroviario possa essere esercitata o dalle associazioni internazionali di IF o dalle IF singole. Tali soggetti tuttavia non godono di un diritto di accesso di analoga estensione.

Mentre infatti, le associazioni internazionali di IF aventi sede in due o più Stati membri possono:

- a) accedere e transitare negli Stati membri di stabilimento delle IF costituenti l'associazione per la prestazione -tra i medesimi Stati membri- di:
 - 1. servizi di trasporto internazionale passeggeri;
 - 2. servizi di trasporto internazionale merci combinato;
 - 3. servizi di trasporto internazionale merci tradizionale;
- b) transitare negli Stati membri diversi da quelli di stabilimento delle IF costituenti l'associazione per la prestazione di:
 - 1. servizi di trasporto internazionale passeggeri;
 - 2. servizi di trasporto internazionale merci combinato;
 - 3. servizi di trasporto internazionale merci tradizionale;

le IF (singolarmente considerate) stabilite in uno Stato membro possono accedere all'infrastruttura ferroviaria in tutti gli Stati membri esclusivamente per la prestazione di:

- a) servizi di trasporto internazionale merci combinato;
- b) servizi di trasporto internazionale merci tradizionale;

⁹ Nei servizi di trasporto internazionale merci, per "cabotaggio" deve intendersi la possibilità di effettuare fermate intermedie nell'ambito dell'infrastruttura di uno stesso Stato membro al fine di caricare/scaricare merci.

¹⁰ L'estensione del diritto di accesso delle IF è stata disposta dalla Dir. 2004/51/CE (che ha modificato la Dir. 91/440/CE).

- c) servizi di trasporto nazionale merci combinato (anche sotto forma di cabotaggio nell'ambito di un trasporto internazionale);
- d) servizi di trasporto nazionale merci tradizionale (anche sotto forma di cabotaggio nell'ambito di un trasporto internazionale).

Dal quadro appena delineato emerge chiaramente come, a fronte di una piena ed effettiva apertura del mercato dei servizi ferroviari nel comparto merci, l'accesso al segmento passeggeri rimanga tutt'oggi ancorato alla formula dell'associazione internazionale di IF che effettuino servizi internazionali.

In considerazione di ciò, in data 3 marzo 2004 (nelle more, dunque, dell'approvazione del "secondo pacchetto"), la Commissione Europea ha avanzato una proposta di apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri. Tale proposta, che si inserisce nel più ampio complesso di misure costituenti il cd. "terzo pacchetto ferroviario"¹¹, mira a riconoscere ad ogni IF stabilita in uno Stato membro, a partire dal 1 gennaio 2010, il diritto di accesso all'infrastruttura in tutti gli Stati membri per l'esercizio dei servizi di trasporto internazionale passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi¹², ivi incluso il cabotaggio¹³.

In sede di posizione comune adottata dal Consiglio il 24 luglio 2006¹⁴, è stato inoltre prevista la possibilità che:

- vengano esclusi dal campo di applicazione della misura "*i servizi ferroviari in transito attraverso la Comunità, e che hanno inizio e termine fuori del territorio della Comunità*";
- venga rinviata al 2012 l'apertura per gli Stati membri nei quali i trasporti internazionali costituiscono una quota rilevante dei servizi complessivi di trasporto ferroviario passeggeri;

¹¹ In sintesi, le altre misure del "terzo pacchetto ferroviario" concernono: i) il miglioramento dei diritti dei passeggeri che utilizzano i servizi internazionali; ii) l'introduzione di un sistema di certificazione del personale addetto alla guida dei treni; iii) il miglioramento della qualità dei servizi di trasporto ferroviario merci.

¹² Ciò al fine di evitare, secondo quanto chiarito da COMMISSIONE EUROPEA, COM(2006) 516 def. – *Comunicazione ai sensi dell'art. 251, par. 2, comma secondo, del Trattato CE relativa alla posizione comune definita dal Consiglio [...]*, del 18 settembre 2006, che "*il diritto di accesso per i servizi di trasporto internazionale di passeggeri, che include il cabotaggio, porti abusivamente all'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri*".

¹³ Da intendersi come possibilità, per le IF esercenti un servizio di trasporto internazionale passeggeri, di far salire e scendere passeggeri in stazioni situate lungo il percorso internazionale, ivi compreso in stazioni situate nel medesimo Stato membro.

¹⁴ Pubblicata nella G.U.C.E C 289E/30 del novembre 2006.

- venga limitato il diritto di accesso all'infrastruttura sui servizi che, da origine a destinazione, rientrano nell'“*oggetto di uno o più contratti di servizio pubblico conformi alla normativa comunitaria in vigore*”;
- venga limitato, per un periodo transitorio, il cabotaggio lungo il percorso di un servizio di trasporto internazionale passeggeri, nelle tratte in cui siano stati riconosciuti ad una IF diritti esclusivi in forza di un contratto di concessione aggiudicato con gara competitiva e nel rispetto dei criteri di equità e trasparenza;
- gli Stati membri anticipino l'apertura del mercato rispetto al termine del 1 gennaio 2010, a condizione di reciprocità, ovvero limitatamente alle IF stabilite in uno Stato membro che presenti un grado analogo di apertura del mercato;
- gli Stati membri impongano diritti a tutti i servizi di trasporto ferroviario internazionale passeggeri onde contribuire al finanziamento dei servizi pubblici di trasporto ferroviario passeggeri.

Bisognerà, in ogni caso, attendere la definitiva approvazione del pacchetto per vedere se ed in che modo l'Unione Europea sarà in grado di aggiungere un ulteriore tassello al progetto di realizzazione di un mercato ferroviario integrato a livello comunitario.

QUADRO DI RIEPILOGO DELLA LIBERALIZZAZIONE A LIVELLO COMUNITARIO

	ASSOCIAZIONE INTERNAZIONALE DI IMPRESE FERROVIARIE (“qualsiasi associazione comprendente almeno due imprese ferroviarie stabilite in Stati membri diversi che abbia lo scopo di fornire prestazioni di trasporto internazionale tra Stati membri”)		IMPRESA FERROVIARIA (“qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza ai sensi delle Vigenti disposizioni comunitarie e la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione”)				
TRASPORTO FERROVIARIO INTERNAZIONALE¹⁵	MERCI		PASSEGGERI		MERCI	PASSEGGERI	
	Combinato	Tradizionale	SI		Combinato	Tradizionale	
	SI tuttavia, negli Stati membri diversi da quelli in cui sono stabilite le imprese ferroviarie costituenti l’associazione è consentito solo il “transito” ¹⁶ e non anche l’“accesso” (Dir 91/440)		tuttavia, negli Stati membri diversi da quelli in cui sono stabilite le imprese ferroviarie costituenti l’associazione è consentito solo il “transito” e non anche l’“accesso” (Dir 91/440)		SI sull’infrastruttura di tutti gli Stati membri (Dir 91/440)	SI sulla rete TERFN (Dir 2001/12) e, a partire dal 1 gennaio 2006, sull’intera rete ferroviaria europea (Dir 2004/51)	NO (attualmente) A partire dal 1 gennaio 2010, se vengono approvate le misure del cd. “terzo pacchetto”
TRASPORTO FERROVIARIO NAZIONALE	MERCI		PASSEGGERI (M/L percorrenza)		MERCI		PASSEGGERI (M/L percorrenza)
	Combinato	Tradizionale	NO		Combinato	Tradizionale	
	NO		Può essere però esercitato sotto forma di cabotaggio ¹⁷ nell’ambito di un trasporto internazionale e limitatamente all’infrastruttura degli Stati membri in cui sono stabilite le imprese ferroviarie costituenti l’associazione (Dir 91/440)		SI a partire dal 1 gennaio 2007, sull’infrastruttura di tutti gli Stati membri, anche sotto forma di cabotaggio nell’ambito di un trasporto internazionale (Dir 2004/51)		NO Eventualmente, a partire dal 1 gennaio 2010 e solo sotto forma di cabotaggio nell’ambito di un trasporto internazionale, se vengono approvate le misure del cd. “terzo pacchetto”

¹⁵ Servizio di trasporto nel quale il treno (e tutti i vagoni che lo compongono) attraversa almeno una frontiera di uno Stato membro.

¹⁶ Per “transito” deve intendersi l’attraversamento del territorio comunitario effettuato senza caricare né scaricare merci e/o senza far salire né scendere passeggeri.

¹⁷ Nei servizi di trasporto internazionale, per “cabotaggio” deve intendersi la possibilità di effettuare fermate intermedie nell’ambito dell’infrastruttura di uno stesso Stato membro al fine di caricare/scaricare merci e/o far salire/scendere passeggeri.

COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT

(3.5.2006)

Annexes to the Communication on the implementation of the railway infrastructure package Directives (“First Railways Package”) [COM(2006) 189 final]

ANNEX 2

Rail Transport in the EU: Open Access Rights in the Member States by 1 February 2006

Country	Open access to all EU railway undertakings for international rail freight services (on TERFN) <i>Required by “1st EU rail package” since 15 March 2003 and 1 May 2004 for the New Member States.</i>	Open access to all EU railway undertakings for all kinds of rail freight services <i>Required by “2nd EU rail package” from January 2007 onward</i>	Open access to domestic railway undertakings for rail freight services <i>Based on national legislation</i>	Open access to domestic undertakings for rail passenger services (to be distinguished from access for public service provision) <i>Based on national legislation</i>
BE	YES since March 2003	YES from January 2007	NO	NO
CZ	YES since May 2004	YES since May 2004	YES since 2000	YES since 2000
DK	YES since 2003	YES from January 2007	YES since January 1999	YES since January 1999
DE	YES since January 2006	YES from January 2007	YES since 1994	YES since 1994
EE	YES since April 2004	YES from January 2007	YES since 1999	YES since 1999
EL	YES since May 2005	NO	NO	NO
ES	YES since January 2005	YES from January 2007	YES since January 2005	NO
FR	YES since March 2003	YES from April 2006	NO	NO
IE	YES since November 2003	YES from January 2007	NO	NO
IT	YES since March 2003	YES since 2000 ⁵	YES since 2000	YES since 2000
LV	YES since May 2004	NO	YES since 1998	YES since 1998

⁵ Only on basis of reciprocity.

LT	YES since May 2004	NO	YES since 1996	YES since 1996
LU	YES since March 2003	YES from January 2007	NO	NO
HU	YES since May 2004 ⁶	YES from January 2007	YES since May 2004	NO
NL	YES since January 2005	YES since January 2005	YES since 1998	NO
AT	YES since May 2004	YES from January 2007	YES since 1998	YES since 1998
PL	YES since May 2004 ⁷	YES from January 2007	YES since June 2003	YES since June 2003
PT	YES since November 2003	NO	YES since June 2003	NO
SI	YES since May 2004	NO	YES since 2003	YES since 2003
SK	YES since January 2006	YES from January 2007	YES since January 1994	YES since January 1994
FI	YES since March 2003	NO	NO	NO
SE	YES since July 2004	YES since January 2006 ⁸	YES since 1996	NO
UK	YES since November 2005	YES from January 2007	YES since 1994	YES since 1994

⁶ Open access rights restricted during transitional period until 31.12.2006 limited to 20% of available capacity for international rail freight traffic.

⁷ Open access rights restricted during transitional period until 31.12.2006 limited to 20% of available capacity for international rail freight traffic.

⁸ Only on basis of reciprocity.

ANNEX 9**Licensing of Railway Undertakings**

	Until 2003	April 2004	July 2004	December 2004	April 2005	July 2005	Nov 2005	April 2006
BE	4	5	5	5	4	4	4	4
CZ	-	-	9	9	14	15	16	18
DK	19	16	11	11	12	12	12	12
DE	296	303	312	312	321	321	334	338
EE	-	-	0	0	21	21	24	23
EL	0	0	0	0	0	0	0	0
ES	0	0	0	0	0	0	0	4
FR	1	2	3	3	3	3	4	5
IE	0	0	0	0	0	0	0	0
IT	28	33	40	40	36	36	40	39
LV	-	-	9	9	8	8	8	8
LT	-	-	1	1	1	1	1	1
LU	0	0	1	1	1	1	1	1
HU	-	-	5	5	6	6	6	8
NL	3	3	4	4	4	4	12	16
AT	1	2	2	2	2	2	14	14
PL	-	-	0	0	0	50	63	70
PT	0	0	0	0	0	0	0	0
SI	-	-	1	1	1	1	1	1
SK	-	-	0	0	0	0	0	0
FI	1	1	1	1	1	1	1	1
SE	6	4	6	6	9	9	11	14
UK	2	2	2	2	2	2	2	55
Total	361	371	412	412	446	497	554	632

Development of the number of notified and valid licences. Source: Commission data base

2. La liberalizzazione del trasporto ferroviario in Italia

Le Direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE sono state recepite in Italia attraverso l'emanazione del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188¹⁸.

Tale decreto, secondo quanto esplicitato nelle "disposizioni generali" (art. 1), si preoccupa di:

- definire le regole per l'utilizzo e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria;
- stabilire i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nell'imposizione del "pedaggio" (canone corrisposto dalle IF al GI per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale);
- disciplinare l'attività di trasporto per ferrovia ed i criteri per il rilascio, la proroga e la modifica delle licenze;
- delineare i principi e le procedure da seguire nella ripartizione della capacità d'infrastruttura e nella riscossione del pedaggio¹⁹.

Con particolare riferimento al tema del diritto di accesso all'infrastruttura, il modello di liberalizzazione attuato in Italia si conforma pienamente ai principi generali affermati a livello comunitario. L'utilizzo della rete ferroviaria nazionale da parte di una IF viene, infatti, subordinato (art. 6):

- al possesso di una licenza, rilasciata dal Ministero dei trasporti, "*che legittima l'espletamento di servizi internazionali di trasporto di merci o di persone per ferrovia*" (in caso di associazione, tutte le IF associate debbono essere titolari di licenza corrispondente al servizio da prestare). Al fine del conseguimento di tale licenza, l'IF deve dimostrare il possesso dei requisiti di onorabilità, capacità finanziaria e competenza professionale di cui all'art. 8; della copertura assicurativa

¹⁸ In realtà, il decreto D.Lgs. n. 188/2003 -concepito come una sorta di "testo "unico" in materia di liberalizzazione del trasporto ferroviario- ha recepito, non solo le direttive del primo pacchetto ferroviario, ma anche gran parte delle disposizioni contenute nel D.P.R. n. 277/1998 (di attuazione della Dir. 91/440/CEE) e nel D.P.R. n. 146/1999 (di attuazione delle Dir. 95/18/CE e 95/19/CE), e che sono state di conseguenza abrogate.

¹⁹ Il D.Lgs. n. 188/2003, inoltre, demanda alla competenza di appositi decreti ministeriali il compito di: *a*) individuare le reti ed i servizi ferroviari disciplinati dal decreto di recepimento e per le quali sono attribuite alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione (in relazione a tali reti il D.M. deve anche identificare i criteri relativi alla determinazione del pedaggio, all'assegnazione della capacità d'infrastruttura, alla gestione delle licenze, nonché le modalità di coordinamento delle funzioni dello Stato e delle regioni. *Cfr.* Decreto Ministero Infrastrutture e Trasporti 5 agosto 2005, pubblicato nella G.U. n. 256 del 3 novembre 2005); *b*) definire il quadro per l'accesso all'infrastruttura, i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità e per il calcolo del pedaggio e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi di cui all'art. 20 del D.Lgs. n. 188/2003, nonché le linee guida generali di regolazione relative alla produzione dei suddetti servizi (tale decreto ad oggi non è stato ancora emanato).

- per la responsabilità civile in caso di incidenti; della diretta disponibilità di materiale rotabile e di personale incaricato della guida e dell'accompagnamento dei convogli. La licenza ha una validità illimitata, salvo i casi di inattività prolungata o di sopravvenuta perdita dei requisiti che ne hanno consentito il rilascio (art. 9);
- al possesso di un certificato di sicurezza rilasciato dal GI (in Italia, *Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.*) previa verifica della rispondenza del personale, dell'organizzazione interna e del materiale rotabile dell'IF “*agli standard in materia di sicurezza della circolazione ed alle disposizioni e prescrizioni emanate per le singole linee e per i singoli servizi*” (art. 10, comma 2);
 - all'avvenuta conclusione con il GI di un contratto per la concessione dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (cd. contratto di utilizzo) ai sensi dell'art. 25. Tale contratto rappresenta l'atto formale di assegnazione a ciascuna IF - singolarmente o in associazione con altre IF- della capacità di infrastruttura in termini di tracce orario²⁰. Le “condizioni generali” di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura sono invece contenute in un documento (il Prospetto Informativo della Rete/P.I.R.) redatto dal GI previa consultazione di tutti i soggetti interessati e con la supervisione dell'organismo di regolazione (artt. 13 e 37).

In aggiunta a ciò l'IF, qualora intenda espletare sull'infrastruttura nazionale servizi di trasporto per i quali non sia ancora intervenuta l'apertura del mercato a livello comunitario, è tenuta a richiedere al Ministero dei trasporti il rilascio del “titolo autorizzatorio” di cui all'art. 131, comma 1, della legge n. 388/2000²¹ (tale previsione, ad oggi, interessa i soli servizi di trasporto internazionale e nazionale passeggeri)²²; nel caso in cui si tratti IF estere (o di loro controllate), comunque, il suddetto titolo potrà essere concesso soltanto a condizione di reciprocità ovvero solo se negli Stati membri di stabilimento delle IF richiedenti sia riscontrabile la presenza di un livello analogo di liberalizzazione.

²⁰ Per traccia orario si intende la frazione di capacità dell'infrastruttura ferroviaria necessaria a far viaggiare un convoglio fra due località in un determinato periodo temporale.

²¹ L'art. 3, comma 1, lett. r), del D.Lgs. n. 188/2003 definisce il “titolo autorizzatorio” come “*il titolo di cui all'articolo 131, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, rilasciato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti su richiesta delle imprese ferroviarie in possesso di licenza, che consente l'espletamento, sulla rete infrastrutturale nazionale, di tutte le tipologie di servizi di trasporto in ambito nazionale ed internazionale, a condizioni di reciprocità qualora si tratti di imprese ferroviarie aventi sede all'estero o loro controllate*”.

²² L'art. 6, del D.Lgs. n. 188/2003 include ancora, tra i servizi che necessitano del titolo autorizzatorio, i servizi di trasporto nazionale merci. In relazione a tali servizi tuttavia si deve rilevare come l'intervenuta liberalizzazione operata dalla Dir. 2004/51/CE e la diretta applicabilità di questa previsione nelle legislazioni dei vari Stati membri renda ormai superfluo il possesso di qualunque provvedimento amministrativo di autorizzazione ai fini dell'espletamento del servizio.

Quanto al grado di apertura del mercato ferroviario italiano, la normativa vigente (costituita non solo dal D.Lgs. n. 188/2003 ma anche dalle disposizioni delle direttive comunitarie aventi carattere di immediata applicabilità²³) riconosce:

- alle associazioni internazionali di IF di cui almeno una abbia la sede principale in Italia, il diritto di accesso e di transito²⁴ sull'infrastruttura ferroviaria nazionale per l'effettuazione -con gli altri Stati membri di stabilimento delle IF associate- di tutte le tipologie di servizi di trasporto internazionale, ed in particolare:
 - a) servizi di trasporto internazionale passeggeri;
 - b) servizi di trasporto internazionale merci combinato;
 - c) servizi di trasporto internazionale merci tradizionale;
- alle associazioni internazionali di IF aventi sede in altri Stati membri, il solo diritto di transito sull'infrastruttura ferroviaria nazionale per l'espletamento di tutte le tipologie di servizi di trasporto internazionale (come sopra specificate) tra gli Stati membri di stabilimento delle IF associate;
- all'IF (singolarmente considerata) stabilita in uno Stato membro, il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale per l'espletamento di:
 - a) servizi di trasporto internazionale merci combinato;
 - b) servizi di trasporto internazionale merci tradizionale;
 - c) servizi di trasporto nazionale merci combinato;
 - d) servizi di trasporto nazionale merci tradizionale;
- all'IF (singolarmente considerata) stabilita in uno Stato membro ed in possesso di titolo autorizzatorio (oltre che ovviamente di licenza e di certificato di sicurezza), il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale per l'espletamento di:
 - a) servizi di trasporto internazionale passeggeri, nella parte di infrastruttura ferroviaria nazionale;
 - b) servizi di trasporto nazionale passeggeri (media/lunga percorrenza)²⁵;
 - c) servizi di trasporto internazionale merci combinato;
 - d) servizi di trasporto internazionale merci tradizionale;
 - e) servizi di trasporto nazionale merci combinato;
 - f) servizi di trasporto nazionale merci tradizionale.

²³ E tale è sicuramente la norma con cui la Dir. 2004/51/CE ha disposto la liberalizzazione di tutte le tipologie di servizi di trasporto merci per ferrovia a partire dal 1 gennaio 2007.

²⁴ Per il concetto di "transito", *cf.* nota 3 del precedente paragrafo.

²⁵ La norma non riguarda invece i servizi di trasporto ferroviario passeggeri di carattere locale e regionale per i quali il D.Lgs. n. 422/1997 e s.m.i. ha disposto l'obbligo dell'affidamento tramite gara.

Da quanto sopra, emerge chiaramente come la normativa italiana di recepimento si sia spinta ben oltre le prescrizioni contenute nelle direttive del primo pacchetto²⁶: attraverso lo strumento del “titolo autorizzatorio” infatti -e sebbene a condizione di reciprocità- il D.Lgs. n. 188/2003²⁷ ha ammesso la possibilità che ogni IF europea acceda all’infrastruttura nazionale per l’espletamento di tutte le tipologie di traffico, ivi inclusi quei servizi (internazionale e nazionale passeggeri) che ancora oggi non sono interessati da un processo compiuto di liberalizzazione comunitaria.

Quanto ai concreti risultati del processo di apertura, possiamo affermare che allo stato attuale, a fronte del dato formale del rilascio della licenza in favore di ben 44 IF (delle quali, però, solo poco più della metà in possesso di certificato di sicurezza)²⁸, il mercato ferroviario italiano si caratterizza per la presenza *i*) di un *incumbent* nazionale -*Trenitalia S.p.A.*- interamente posseduto da *Ferrovie dello Stato S.p.A.*²⁹ ed operante sia nel ramo passeggeri che in quello merci con una quota di mercato che si aggira intorno al 95%; *ii*) di un altro grande operatore -*Ferrovie Nord Milano S.p.A.*- controllato dalla Regione Lombardia e focalizzato in modo principale (anche se non esclusivo) sulla fornitura di servizi di trasporto ferroviario nel comparto passeggeri; *iii*) di una pluralità di *incumbent* regionali -di proprietà dei rispettivi enti locali- che effettuano attività di trasporto passeggeri in forza di contratti di servizio con le Regioni; *iv*) di una pluralità di operatori -effettivamente qualificabili come *new entrants*- che esercitano attività di trasporto ferroviario nel comparto merci (comparto in cui, con maggiore evidenza, si sono manifestati gli effetti della liberalizzazione)³⁰.

Un’ultima considerazione in merito ai soggetti abilitati a richiedere capacità di infrastruttura. Il D.Lgs. n. 188/2003, nel recepire le indicazioni della Direttiva 2001/14/CE, ha esteso l’ambito dei soggetti abilitati alla presentazione di tali richieste prevedendo, accanto alle IF ed alle associazioni internazionali di IF, anche le persone fisiche o giuridiche con un interesse di pubblico servizio o commerciale, nonché le

²⁶ L’Italia, invece, ad oggi non ha ancora provveduto al recepimento del secondo pacchetto ferroviario (la Dir. 2004/51/CE doveva essere recepita entro il 31 dicembre 2005 mentre le Direttive 2004/49/CE e 2004/50/CE entro il 30 aprile 2006). In considerazione di ciò, in data 12 ottobre 2006 la Commissione Europea ha deciso di avviare nei confronti dell’Italia (e di altri 12 Stati membri) una procedura di infrazione per la mancata notifica del recepimento nella legislazione nazionale delle direttive del secondo pacchetto.

²⁷ Più precisamente il D.Lgs. n. 188/2003 ha ribadito la “completa” liberalizzazione dei servizi internazionali e nazionali già introdotta nel 2000 dall’art. 131, comma 1, della l. n. 388/2000.

²⁸ Dati del Ministero dei trasporti consultabili sul sito www.infrastrutturetrasporti.it.

²⁹ *Ferrovie dello Stato S.p.A.*, a sua volta partecipata al 100% dal Ministero dell’economia, ha il controllo totale anche di *Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.*, attuale gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale.

³⁰ Sul punto vedi STEER DAVIES GLEAVE, RAILIMPLEMENT – *Implementation of the EU Directives 2001/12/EC, 2001/13/EC and 2001/14/EC – Country Report (Italy)*, novembre 2005.

regioni e le province autonome nei limiti dei servizi di propria competenza (art. 3, comma 1, lett. b). Questi ultimi soggetti, tuttavia, possono ottenere capacità d'infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario soltanto a condizione che *i)* sia stipulato con il GI uno specifico “accordo quadro”; *ii)* non venga esercitata attività di intermediazione commerciale sulla capacità acquisita e *iii)* siano comunicate in tempo utile al GI le IF o le associazioni internazionali di IF che effettueranno per loro conto i servizi di trasporto inerenti la capacità acquisita con il medesimo accordo quadro³¹.

³¹ In coerenza, dunque, con quanto affermato nell'ambito del presente paragrafo, sarà sempre l'IF a dover essere in possesso di una licenza, di un certificato di sicurezza e a dover presentare al GI una richiesta di capacità specifica, sotto forma di tracce orario, finalizzata alla stipula del contratto di utilizzo.

QUADRO DI RIEPILOGO DELLA LIBERALIZZAZIONE IN ITALIA

	ASSOCIAZIONE INTERNAZIONALE DI IMPRESE FERROVIARIE		IMPRESA FERROVIARIA SENZA TITOLO AUTORIZZATORIO		IMPRESA FERROVIARIA IN POSSESSO DI TITOLO AUTORIZZATORIO ³²	
TRASPORTO FERROVIARIO INTERNAZIONALE	MERCI		MERCI		MERCI	
	Combinato	Tradizionale	Combinato	Tradizionale	Combinato	Tradizionale
	SI tuttavia, se nessuna delle IF associate ha la sede principale in Italia è consentito solo il “transito” e non anche l’“accesso” all’infrastruttura nazionale		SI		NO (attualmente) A partire dal 1 gennaio 2010, se vengono approvate le misure del cd. “terzo pacchetto”	
TRASPORTO FERROVIARIO NAZIONALE	MERCI		MERCI ³³		MERCI	
	Combinato	Tradizionale	Combinato	Tradizionale	Combinato	Tradizionale
	NO		SI anche sotto forma di cabotaggio nell’ambito di un trasporto internazionale		NO Eventualmente, a partire dal 1 gennaio 2010 e solo sotto forma di cabotaggio nell’ambito di un trasporto internazionale, se vengono approvate le misure del cd. “terzo pacchetto”	

³² L’art. 3, comma 1, del D.Lgs. n. 188/2003 definisce il titolo autorizzatorio come “il titolo di cui all’articolo 131, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, rilasciato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti su richiesta delle imprese ferroviarie in possesso di licenza, che consente l’espletamento, sulla rete infrastrutturale nazionale, di tutte le tipologie di servizi di trasporto in ambito nazionale ed internazionale, a condizioni di reciprocità qualora si tratti di imprese ferroviarie aventi sede all’estero o loro controllate”.

³³ I servizi di trasporto ferroviario merci in ambito nazionale possono essere effettuati anche da IF prive di titolo autorizzatorio per effetto della diretta applicabilità dell’art. 1, par. 2, lett. a), della Dir. 2004/51/CE che ha previsto, a partire dal 1 gennaio 2007, la piena liberalizzazione di tutte le tipologie di servizi di trasporto merci.

3. La liberalizzazione del trasporto ferroviario in Gran Bretagna

Nel Regno Unito, la problematica dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria ricade sotto la disciplina di due atti fondamentali: il *Railways Act* del 1993 ed il *Railways Infrastructure (Access and Management) Regulations* del 2005. Con l'emanazione di quest'ultimo provvedimento, nonché del *Railways (Licensing of Railways Undertakings) Regulations*, sempre del 2005, la Gran Bretagna ha portato a termine anche l'attività di recepimento nella normativa nazionale delle prescrizioni contenute nel primo pacchetto³⁴.

Prima di focalizzare l'attenzione sull'analisi dell'attuale livello di apertura del mercato ferroviario britannico può essere utile ripercorrere brevemente le tappe del processo di privatizzazione che ha interessato le *British Railways*.

Le fasi salienti di questo processo -avviato nel 1994 a seguito dell'entrata in vigore del *Railways Act*- sono rappresentate:

- dalla costituzione di una società -*Railtrack Plc*- incaricata della gestione dell'infrastruttura ferroviaria³⁵;
- dalla costituzione di 25 *Train Operating Companies (TOCs)* preposte all'espletamento dei servizi di trasporto passeggeri su determinate linee urbane, regionali o *Intercity* e la cui proprietà viene ceduta per periodi di tempo limitati (da 7 a 15 anni) a società private attraverso la messa a gara di contratti di *franchising* stipulati tra la *Strategic Rail Authority (SRA, prima OPRAF – Office for Passenger Rail Franchising)* ed il soggetto aggiudicatario della gara medesima³⁶;

³⁴ Come si legge nelle *Explanatory Notes* dell'*Access and Management Regulations 2005*, attraverso tale provvedimento è stata data attuazione anche alle misure previste dalla Dir. 2004/51/CE (secondo pacchetto ferroviario). Nell'ottobre 2004, la Gran Bretagna è stata condannata dalla Corte di Giustizia per il mancato recepimento delle direttive del primo pacchetto entro il termine del 15 marzo 2003 (cfr. C-2003/483: *Commissione vs. United Kingdom*).

³⁵ A fronte di un'iniziale situazione di controllo pubblico, cui ha fatto seguito, nel 1996, il collocamento delle azioni sul mercato, la *Railtrack* è stata da ultimo rimpiazzata da una "non profit-company" denominata *Network Rail*.

³⁶ In particolare, con lo strumento del contratto di *franchising* la *SRA* provvede a: a) individuare i servizi di trasporto passeggeri da offrire in concessione agli operatori privati previo espletamento di una procedura ad evidenza pubblica; b) determinare il livello dei sussidi da riconoscere agli operatori per la fornitura dei suddetti servizi (in alcuni casi, però, può essere anche l'affidatario a dover corrispondere all'Autorità concedente un canone); c) individuare i livelli qualitativi e quantitativi dei servizi oggetto del contratto; d) definire un sistema di incentivi tale da indurre ciascun operatore al miglioramento delle proprie *performance*.

- dalla costituzione di sei *Freight Operating Companies (FOCs)* preposte all'espletamento dei servizi di trasporto merci per ferrovia al di fuori di qualunque contratto di *franchising*³⁷;
- dalla costituzione di tre *Rolling Stock leasing Companies (ROSCOs)* cui è conferita la proprietà del materiale rotabile da cedere alle *TOCs* mediante contratti di *leasing* operativo.

Sulla base del contesto appena delineato possiamo affermare che il sistema ferroviario britannico risulta attualmente caratterizzato dalla presenza di una netta contrapposizione tra servizi ricompresi nell'ambito della disciplina di un contratto di *franchising* e servizi offerti in regime di libero mercato. Appartengono alla prima tipologia i servizi di trasporto ferroviario passeggeri erogati dagli operatori che gestiscono in *franchising* le *TOCs*; della seconda, invece, fanno parte, non solo i servizi di trasporto ferroviario merci, ma anche i servizi di trasporto ferroviario passeggeri aggiuntivi rispetto a quelli individuati da un contratto di *franchising* e che possono essere offerti autonomamente o dalle IF aggiudicatarie di un siffatto contratto o da IF nuovi entranti.

Il modello di privatizzazione delle *British Railways*, pertanto, ha fatto salvo, anche nel comparto passeggeri, un diritto di accesso alla rete per gli operatori privi di *franchising*. In merito a quest'ultimo aspetto, tuttavia, non può sottacersi come la politica prevalente dell'*Office of Rail Regulation (ORR)* sia orientata nel senso di limitare l'utilizzo dell'infrastruttura da parte di quei servizi passeggeri che mirano esclusivamente alla competizione diretta con i servizi già preesistenti sul mercato e che ricadono nell'ambito di applicazione di uno specifico contratto di *franchising*³⁸.

Dal punto di vista dei requisiti necessari per l'espletamento dell'attività di trasporto ferroviario anche il sistema britannico si conforma pienamente ai principi generali affermati dalle direttive comunitarie. L'accesso all'infrastruttura da parte di una IF è infatti consentito a condizione che la stessa:

- sia titolare di una licenza rilasciata dall'*ORR* o dall'autorità competente di un altro Stato membro;
- sia in possesso di un certificato di sicurezza, sempre rilasciato dall'*ORR*;
- disponga di una adeguata copertura assicurativa per la responsabilità civile;

³⁷ Pertanto, a differenza di quanto avviene nel trasporto passeggeri, nel comparto merci ciascun operatore resta libero di stabilire *i)* le linee su cui effettuare il servizio; *ii)* i requisiti qualitativi e quantitativi dello stesso.

³⁸ L'*ORR* tende pertanto a limitare l'accesso all'infrastruttura per quei servizi che non sono realmente integrativi in quanto finalizzati ad un mero *cream skimming* del mercato.

- abbia sottoscritto con il GI (attualmente *Network Rail*) un *Track Access Agreement* approvato dell'*ORR*³⁹.

In presenza dei suddetti requisiti l'art. 5 del *Railways Infrastructure (Access and Management) Regulations 2005* riconosce:

- alle associazioni internazionali di IF di cui almeno una abbia la sede principale nel Regno Unito, il diritto di accesso e di transito sull'infrastruttura ferroviaria nazionale per l'effettuazione -con gli altri Stati membri di stabilimento delle IF associate- di tutte le tipologie di servizi di trasporto internazionale (sia passeggeri che merci);
- alle associazioni internazionali di IF aventi sede in altri Stati membri, il solo diritto di transito sull'infrastruttura ferroviaria nazionale per l'espletamento di tutte le tipologie di servizi di trasporto internazionale tra gli Stati membri di stabilimento delle IF associate;
- all'IF (singolarmente considerata) stabilita in uno Stato membro, il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale per l'espletamento di tutte le tipologie di servizi di trasporto merci (sia nazionale che internazionale).

La maggior parte dei servizi di trasporto passeggeri (tanto a carattere regionale/locale quanto di media/lunga percorrenza)⁴⁰ resta invece soggetta al regime dei contratti di *franchising* affidati dalla *SRA* e disciplinati nell'ambito del *Railways act* del 1993⁴¹.

Il processo di apertura del mercato ferroviario britannico ha portato sino ad oggi al rilascio di ben 66 licenze di IF⁴² e alla creazione di un sistema altamente competitivo in entrambi i comparti passeggeri e merci⁴³. Scelte diverse, tuttavia, sono state compiute nei suddetti comparti in merito alle modalità di realizzazione della competizione. Se, infatti,

³⁹ A differenza di quanto avviene in Italia, in Gran Bretagna i contratti di accesso all'infrastruttura stipulati tra GI ed IF devono essere sottoposti all'approvazione dell'organismo di regolazione.

⁴⁰ Il sistema britannico, a differenza da quanto avviene in altri paesi europei (tra cui l'Italia) non prevede forme di regolamentazione distinte per i servizi di trasporto regionale/locale e per i servizi di media/lunga percorrenza. Entrambi i servizi, infatti, vengono, o individuati dalla *SRA* e concessi mediante la formula del *franchising*, o erogati direttamente dagli operatori interessati.

⁴¹ Come già accennato -e sebbene da un punto di vista più teorico che pratico- è fatta comunque salva la possibilità per gli operatori privati di offrire servizi di trasporto passeggeri aggiuntivi in assenza di un contratto di *franchising*.

⁴² Di tali licenze, 26 sono relative ai servizi di trasporto merci e 40 ai servizi di trasporto passeggeri.

⁴³ In entrambi i comparti, infatti, si registra *i*) l'assenza di qualunque tipo di restrizione in merito alla proprietà degli operatori (*TOCs e FOCs*) originati dal processo di privatizzazione delle *British Railways*; *ii*) la presenza di operatori *new entrants*. Quanto al punto *i*), in particolare, è da rilevare che 22 *TOCs* sono attualmente gestite da 10 società o gruppi privati, sia britannici che stranieri, e che la privatizzazione delle *FOCs* (terminata nel 1997) è stata caratterizzata dall'incorporazione di ben cinque di esse in un'unica organizzazione (la *English, Scottish and Welsh Railways – EWS*) di proprietà dell'americana *Wisconsin Central*. Sul punto vedi STEER DAVIES GLEAVE, *RAILIMPLEMENT – Implementation of the EU Directives 2001/12/EC, 2001/13/EC and 2001/14/EC – Country Report (Great Britain)*, novembre 2005.

nel trasporto merci ciascun operatore resta libero di accedere all'infrastruttura e di confrontarsi "nel mercato" con gli operatori concorrenti, nel trasporto passeggeri, la predominanza di servizi erogati in forza di contratti di *franchising*, rivela l'esistenza di una forma di competizione "per il mercato" che anticipa il confronto fra operatori alla fase dell'affidamento dei medesimi contratti.

E' importante, inoltre, sottolineare come, pur a fronte di una piena liberalizzazione del trasporto internazionale merci, l'esistenza di un'unica connessione ferroviaria (il *Channel Tunnel*) tra Gran Bretagna e resto degli Stati membri e gli elevati vincoli di capacità infrastrutturale ad essa conseguenti finiscano di fatto per limitare le possibilità di un confronto concorrenziale tra i soli operatori che espletano attività di trasporto merci in ambito nazionale⁴⁴.

⁴⁴ Secondo STEER DAVIES GLEAVE, RAILIMPLEMENT – *Implementation of the EU Directives 2001/12/EC, 2001/13/EC and 2001/14/EC – Country Report (Great Britain)*, novembre 2005, p. 12, alla data del 16 agosto 2005 erano state emanate soltanto due licenze per l'espletamento dei servizi di trasporto internazionale.

ELENCO DELLE IMPRESE FERROVIARIE LICENZIATARIE IN GRAN BRETAGNA*
(aggiornamento febbraio 2007)

N.	NAME	TYPE TRANSPORT	TYPE LICENCE	DATE OF THE DECISION
1	The Chiltern Railway Company	Passengers	First issued	28 November 2005
2	Great North Eastern Railway Limited	Freight	First issued	28 November 2005
3	Great North Eastern Railway Limited	Passengers	First issued	28 November 2005
4	Arriva Trains Wales	Freight	First issued	28 November 2005
5	Arriva Trains Wales	Passengers	First issued	28 November 2005
6	Great Western Trains Company Limited	Freight	First issued	28 November 2005
			Withdrawn	30 August 2006
7	Great Western Trains Company Limited	Passengers	First issued	28 November 2005
			Withdrawn	30 August 2006
8	First Great Western Link Limited	Freight	First issued	28 November 2005
			Withdrawn	30 August 2006
9	First Great Western Link Limited	Passengers	First issued	28 November 2005
			Withdrawn	30 August 2006
10	First/Keolis Transpennine Limited	Freight	First issued	28 November 2005
11	First/Keolis Transpennine Limited	Passengers	First issued	28 November 2005
12	First Scotrail Limited	Freight	First issued	28 November 2005
13	First Scotrail Limited	Passengers	First issued	28 November 2005
14	GB Railfreight Limited	Freight	First issued	28 November 2005
15	Hull Trains Limited	Passengers	First issued	28 November 2005

* Fonte: D.G. Energia e Trasporti. Sito: http://ec.europa.eu/transport/rail/countries/uk/licence_en.htm.
Informazione sulle altre IF licenziatarie in Gran Bretagna possono essere trovate sul sito: <http://www.rail-reg.gov.uk/server/show/nav.00100c>.

N.	NAME	TYPE TRANSPORT	TYPE LICENCE	DATE OF THE DECISION
16	New Southern Railway Limited	Passengers	First issued	28 November 2005
17	Thameslink Rail Limited	Passengers	First issued	28 November 2005
			Withdrawal	5 May 2006
18	Wales & West Passenger Trains Limited	Freight	First issued	28 November 2005
			Withdrawal	18 May 2006
19	Wales & West Passenger Trains Limited	Passengers	First issued	28 November 2005
			Withdrawal	18 May 2006
20	c2c Rail Limited	Passengers	First issued	28 November 2005
21	Silverlink Train Services Limited	Passengers	First issued	28 November 2005
22	West Anglia Great Northern Railway Limited	Freight	First issued	28 November 2005
			Revoked	5 May 2006
23	West Anglia Great Northern Railway Limited	Passengers	First issued	28 November 2005
			Revoked	5 May 2006
24	Central Trains Limited	Freight	First issued	28 November 2005
			Revoked	11 May 2006
25	Central Trains Limited	Passengers	First issued	28 November 2005
26	Gatwick Express Limited	Passengers	First issued	28 November 2005
27	Midland Main Line Limited	Freight	First issued	28 November 2005
28	Midland Main Line Limited	Passengers	First issued	28 November 2005
29	London Eastern Railway Limited	Freight	First issued	28 November 2005

N.	NAME	TYPE TRANSPORT	TYPE LICENCE	DATE OF THE DECISION
30	London Eastern Railway Limited	Passengers	First issued	28 November 2005
31	South West Trains Limited	Freight	First issued	28 November 2005
			Revoked	13 February 2007
32	South West Trains Limited	Passengers	First issued	28 November 2005
			Revoked	13 February 2007
33	CrossCountry Trains Limited	Freight	First issued	28 November 2005
34	CrossCountry Trains Limited	Passengers	First issued	28 November 2005
35	West Coast Trains Limited	Freight	First issued	28 November 2005
36	West Coast Trains Limited	Passengers	First issued	28 November 2005
37	Northern Rail Limited	Freight	First issued	28 November 2005
38	Northern Rail Limited	Passengers	First issued	28 November 2005
39	English Welsh & Scottish Railway Limited – EWS	Freight	First issued	28 November 2005
40	English Welsh & Scottish Railway International Limited - EWS	Freight	First issued	28 November 2005
41	Rail Express Systems Limited	Freight	First issued	28 November 2005
42	Rail Express Systems Limited	Passengers	First issued	28 November 2005
43	Direct Rail Services Limited	Freight	First issued	28 November 2005
44	Direct Rail Services Limited	Passengers	First issued	28 November 2005
45	Freightliner Limited	Freight	First issued	28 November 2005
46	Freightliner Heavy Haul Limited	Freight	First issued	28 November 2005
47	FM Rail Limited	Freight	First issued	28 November 2005
48	FM Rail Limited	Passengers	First issued	28 November 2005

N.	NAME	TYPE TRANSPORT	TYPE LICENCE	DATE OF THE DECISION
49	West Coast Railway Company Limited	Freight	First issued	28 November 2005
50	West Coast Railway Company Limited	Passengers	First issued	28 November 2005
51	Eurostar (UK) Limited	Passengers	Amended licence	28 November 2005
52	Advenza Freight Limited	Freight	First issued	28 November 2005
53	South Eastern Trains Limited	Passengers	First issued	28 November 2005
54	English, Welsh & Scottish Railway International Limited	Freight	Amended licence	28 November 2005
55	Advenza Freight Limited	Passengers	First issued	6 March 2006
56	First Capital Connect Limited	Passengers	First issued	29 March 2006
57	First Greater Western Limited	Passengers	First issued	28 March 2006
58	London & South Eastern Railway Limited	Passengers	First issued	28 March 2006
59	Fastline Limited	Freight	First issued	24 July 2006
60	Abbey Rail Ltd	Passengers	First issued	20 September 2006
61	Broadway Rail Ltd	Passengers	First issued	20 September 2006
62	Goldings Rail Ltd	Passengers	First issued	20 September 2006
63	Hays Rail Ltd.	Passengers	First issued	20 September 2006
64	OQS Rail Ltd	Passengers	First issued	20 September 2006
65	Orchard Rail Ltd	Passengers	First issued	20 September 2006
66	Strutton Rail Ltd	Passengers	First issued	20 September 2006
67	Westminster Rail Ltd	Passengers	First issued	20 September 2006
68	Stagecoach South West Trains Limited	Passengers	First issued	4 February 2007

4. La liberalizzazione del trasporto ferroviario in Germania

L'apertura del mercato ferroviario nazionale rappresenta uno degli aspetti del più ampio processo di riforma che, a partire dal 1989, interessa l'intero sistema ferroviario tedesco. Nel 1994, le esigenze di risanamento economico-finanziario e di miglioramento della competitività dei principali operatori del settore conducono in parallelo *i*) alla fusione della *Deutsche Bundesbahn* (ferrovie della Germania dell'ovest) con la *Deutsche Reichsbahn* (ferrovie della Germania dell'est) in una società per azioni verticalmente integrata⁴⁵ e libera dall'indebitamento pregresso⁴⁶ (la *Deutsche Bahn Aktien Gesellschaft – DB AG*); *ii*) all'affermazione di un principio di libero accesso all'infrastruttura da parte dei soggetti terzi diversi dalla *DB AG*.

Più in particolare, in relazione al secondo punto, la legge federale sul riassetto delle ferrovie tedesche riconosce alle IF stabilite in Germania il diritto di accesso all'infrastruttura per l'espletamento di tutte le tipologie di servizi di trasporto ferroviario passeggeri e merci, con la sola eccezione dei servizi di trasporto pubblico di carattere regionale/locale che sono rimessi alla competenza dei Lander (regioni) ed affidati attraverso il ricorso a forme di "concorrenza per il mercato"⁴⁷.

Per quanto concerne, invece, l'accesso alla rete da parte delle altre IF comunitarie, la legislazione tedesca si limita a seguire -peraltro con notevole ritardo-⁴⁸ le tappe del processo di liberalizzazione dettate dalle direttive europee: e così, se già dall'entrata in vigore della Direttiva 91/440/CEE si riconosce alle associazioni internazionali di IF il diritto di espletare i servizi di trasporto internazionale in entrambi i comparti passeggeri e merci, bisognerà aspettare fino al 1 gennaio 2007 (*cf.* Direttiva 2004/51/CE) per vedere garantito anche alle IF

⁴⁵ Nel 1999 si assiste al processo di societizzazione delle divisioni operative della *DB AG* (quest'ultima, a sua volta, viene trasformata in una *holding company*). Nell'ambito del gruppo *DB AG* le società più importanti sono: la *DB Netz AG*, incaricata della gestione dell'infrastruttura ferroviaria; la *DB Fernverkehr AG*, che effettua servizi di trasporto passeggeri a m/l percorrenza; la *DB Regio AG*, che effettua servizi di trasporto passeggeri in ambito regionale; la *Railion* che effettua servizi di trasporto merci.

⁴⁶ In particolare, è la *Bundeseisenbahnvermögen – Bev* che si accolla la totalità dell'indebitamento dei due operatori ferroviari confluiti nella *DB AG*.

⁴⁷ La legge di regionalizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, emanata nel 1996, ha dato luogo al trasferimento di tutte le competenze in materia dallo Stato federale ai Lander (regioni). In particolare i Lander sono tenuti a provvedere: *i*) alla pianificazione, all'organizzazione e al finanziamento del trasporto locale; *ii*) alla determinazione delle modalità e delle caratteristiche del servizio; *iii*) all'individuazione dei soggetti esercenti.

⁴⁸ Nell'ottobre 2004 la Germania è stata condannata dalla Corte di Giustizia per il mancato recepimento delle misure del primo pacchetto entro il termine del 15 marzo 2003 previsto dalle direttive comunitarie (*cf.* C-2003/477: *Commission vs. Germany*). Il suddetto recepimento è avvenuto soltanto nell'aprile 2005 attraverso le modifiche apportate all'*Allgemeines Eisenbahngesetz*. In data 12 ottobre 2006, inoltre, la Commissione Europea ha avviato una procedura di infrazione nei confronti della Germania (e di altri 12 Stati membri, tra cui l'Italia) per il mancato recepimento delle direttive del secondo pacchetto ferroviario.

single (aventi sede in altri Stati membri) il diritto di accesso all'infrastruttura per l'effettuazione di tutte le tipologie di servizi di trasporto merci (diritto che, invece, alle IF tedesche era già stato riconosciuto dal 1994 ed esteso anche al segmento passeggeri)⁴⁹.

Conformemente ai principi generali dettati dalle direttive comunitarie, l'*Allgemeines Eisenbahngesetz* subordina l'accesso alla rete da parte delle IF:

- al possesso di una licenza (generale) rilasciata dall'*Eisenbahnbundesamt (EBA)* previa verifica dei requisiti di onorabilità, capacità finanziaria e competenza professionale e della copertura assicurativa per la responsabilità civile;
- al possesso di un certificato di sicurezza, sempre rilasciato dall'*EBA*;
- alla stipula con il GI (*DB Netz AG*) di un contratto per l'utilizzo della capacità d'infrastruttura.

In aggiunta a ciò, l'IF, prima di dare inizio all'attività di trasporto, deve richiedere all'*EBA* un'ulteriore licenza di tipo "operativo" il cui rilascio è condizionato alla semplice verifica del possesso dei requisiti di legge. Tale richiesta deve intendersi automaticamente accolta laddove l'autorità competente non comunichi all'interessato il proprio diniego entro il termine di sei settimane (cd. silenzio assenso)⁵⁰.

Attualmente, l'erogazione del servizio di trasporto ferroviario in Germania viene assicurata da quasi quattrocento IF sia private che di proprietà pubblica⁵¹.

Ciò nonostante, come accade nella maggior parte dei sistemi ferroviari europei (ad eccezione di quello britannico), anche in Germania la scena risulta dominata dall'*incumbent* nazionale: la *DB AG* detiene infatti, attraverso le sue controllate *DB Fernverkehr* (trasporto passeggeri a lunga percorrenza) e *Railion* (trasporto merci), circa il 90% della quota di mercato nei comparti passeggeri e merci e, attraverso la *DB Regio* (trasporto regionale passeggeri), circa l'88% della quota di mercato dei servizi di trasporto regionale/locale di competenza dei Lander⁵².

Il numero delle IF in grado di competere realmente con l'*incumbent* nazionale resta, dunque, assai limitato; e ne è conferma anche il fatto di come buona parte delle IF titolari di licenza sia rappresentata da operatori che circoscrivono la loro attività nell'ambito di vere e proprie nicchie di mercato (in prevalenza, IF turistiche, IF esercenti attività sulle reti a scartamento ridotto ed IF interportuali).

⁴⁹ Queste informazioni sono tratte da COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT, *Annexes to the Communications on the implementation of the railways infrastructure package Directives ("First Railways Package")*, COM(2006) 189 final, del 3 maggio 2006.

⁵⁰ Cfr. STEER DAVIES GLEAVE, *RAILIMPLEMENT – Implementation of the EU Directives 2001/12/EC, 2001/13/EC and 2001/14/EC – Country Report (Germany)*, novembre 2005, p. 21.

⁵¹ La stessa *DB AG* è tutt'oggi controllata al 100% dallo Stato tedesco.

⁵² Tali dati sono forniti da STEER DAVIES GLEAVE, *RAILIMPLEMENT – Implementation of the EU Directives 2001/12/EC, 2001/13/EC and 2001/14/EC – Country Report (Germany)*, novembre 2005.

5. La liberalizzazione del trasporto ferroviario in Francia

La Francia è stata una dei pochi paesi a recepire le misure del primo pacchetto in anticipo rispetto alla scadenza del 15 marzo 2003 stabilita dalle direttive comunitarie⁵³. Ciò nonostante, l'apertura effettiva del mercato ferroviario nazionale continua ad essere vanificata dalla presenza di elevate barriere all'entrata (di carattere sia economico che amministrativo) riconducibili in buona parte all'attuale configurazione dei rapporti tra il GI (*Réseau Ferré de France – RFF*) e l'IF incumbent (*Société Nationale des Chemins de Fer Français – SNCF*).

Da un punto di vista meramente formale, la legislazione francese vigente riconosce:

- alle associazioni internazionali di IF di cui almeno una abbia la sede principale in Francia, il diritto di accesso all'infrastruttura nazionale per l'effettuazione -tra gli Stati membri di stabilimento delle IF associate- delle seguenti prestazioni:
 - a) servizi di trasporto ferroviario merci, sia nazionale che internazionale⁵⁴;
 - b) servizi di trasporto internazionale passeggeri;
- alle associazioni internazionali di IF aventi sede in altri Stati membri, il solo di diritto di transito sull'infrastruttura nazionale per l'effettuazione dei servizi di trasporto internazionale passeggeri (non anche merci) tra gli Stati membri di stabilimento delle IF associate⁵⁵;
- alle IF (singolarmente considerate) stabilite in uno Stato membro, il diritto di accesso all'infrastruttura nazionale per l'effettuazione di tutte le tipologie di servizi di trasporto merci.

La possibilità di espletare l'attività di trasporto nel segmento passeggeri resta invece una prerogativa pressoché esclusiva della *SNCF*: allo stato attuale, infatti, la legislazione francese dispone, un lato, l'inapplicabilità del principio del libero accesso

⁵³ Cfr. *Décret n. 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national*, come modificato dal *Décret n. 2005-1633 du 20 décembre 2005* e dal *Décret n. 2006-368 du 28 mars 2006*.

⁵⁴ Nei sistemi ferroviari sino ad ora esaminati alle associazioni internazionali di IF non era consentita l'effettuazione di servizi di trasporto nazionale se non sotto forma di cabotaggio nell'ambito di un trasporto internazionale. L'art. 2, del *Décret n. 2003-194 du 7 mars 2003*, invece, consente l'accesso a "*Les regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires établies en France et dans au moins un Etat membre de l'Union européenne en vue d'exploiter des services de transports de marchandises et des services de transports internationaux de voyageurs entre les Etats membres où sont établies les entreprises ferroviaires les constituant*" [sottolineatura aggiunta].

⁵⁵ In relazione alle associazioni internazionali di IF stabilite in Stati membri diversi dalla Francia, l'art. 2, *Décret n. 2003-194*, limita la possibilità di "transito" sull'infrastruttura nazionale all'effettuazione dei soli servizi di trasporto internazionale passeggeri.

al mercato dei servizi di trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza⁵⁶ e, dall'altro, l'obbligo delle regioni di affidare i servizi di propria competenza direttamente alla *SNCF*, al di fuori del ricorso a qualsivoglia modalità di "competizione per il mercato"⁵⁷.

Conformemente ai principi comunitari, anche in Francia l'accesso all'infrastruttura da parte di una IF viene subordinato (*cf.* art. 4, *Décret* n. 2003-194):

- al possesso di una licenza -rilasciata dal Ministero dei trasporti (ovvero dalla competente autorità di un altro Stato membro)- corrispondente alla tipologia di servizi da espletare;
- al possesso di un certificato di sicurezza, rilasciato sempre dal Ministero dei trasporti ma a seguito di una valutazione tecnica del materiale rotabile operata da *RFF*; analogamente a quanto avviene in Italia, anche in Francia il certificato di sicurezza è valido limitatamente alle specifiche linee ferroviarie in esso indicate;
- all'assegnazione -da parte di *RFF*- della capacità di infrastruttura necessaria all'espletamento dei servizi.

Come accennato, a prescindere da una proclamazione formale di apertura del mercato, l'attuale assetto dei rapporti intercorrenti tra *RFF* e *SNCF* rischia di eliminare qualunque spazio per l'ingresso di nuovi operatori. Nonostante l'effettiva separazione dei due soggetti sul piano giuridico e societario⁵⁸, infatti, *RFF* si trova comunque relegata allo svolgimento di funzioni di carattere prettamente amministrativo mentre è ad *SNCF* che viene in concreto affidata (in forza di un apposito contratto stipulato con *RFF* medesima): *a*) una responsabilità diretta nell'esercizio delle attività di gestione e manutenzione della rete e di organizzazione e gestione operativa dei traffici; *b*) una posizione strategica nei processi di allocazione delle tracce e di rilascio dei certificati di sicurezza.

Tale assetto è destinato inevitabilmente a ripercuotersi sul grado di contendibilità del mercato e ne è conferma il fatto che, dal 2004 (anno in cui la *SNCF* era ancora l'unica IF titolare di licenza) ad oggi, il sistema ferroviario francese è stato caratterizzato *i*)

⁵⁶ A differenza di quanto rilevato per l'Italia e la Germania, in Francia nemmeno le IF domestiche sono legittimate ad effettuare servizi di trasporto nazionale passeggeri.

⁵⁷ Anche in Francia, a seguito della regionalizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, avvenuta nel 1997, le regioni sono divenute responsabili *i*) della pianificazione, dell'organizzazione e del finanziamento del trasporto locale; *ii*) della determinazione delle modalità e delle caratteristiche del servizio.

⁵⁸ La soluzione si differenzia da quella adottata in Italia o in Germania dove il GI e l'IF *incumbent* sono stati integrati nell'ambito di uno stesso gruppo.

dall'emanazione di un numero molto ridotto di licenze (soltanto 9)⁵⁹; *ii*) dalla limitazione delle suddette licenze all'esercizio dei soli servizi di trasporto merci; *iii*) dalla tendenza a promuovere la formazione di raggruppamenti ferroviari (piuttosto che l'ingresso di nuovi operatori) che consentono agli *incumbent* nazionali di garantirsi una forma di reciproca tutela sui rispettivi mercati⁶⁰.

⁵⁹ L'aggiornamento dei dati è consultabile su: http://ec.europa.eu/transport/rail/countries/fr/licence_en.htm.

⁶⁰ Cfr, sul punto, STEER DAVIES GLEAVE, RAILIMPLEMENT – *Implementation of the EU Directives 2001/12/EC, 2001/13/EC and 2001/14/EC – Country Report (France)*, novembre 2005.

6. La liberalizzazione del trasporto ferroviario in Spagna

Fino al 2003, il mercato ferroviario spagnolo è stato caratterizzato dalla presenza di un numero assai ridotto di operatori (di proprietà statale o regionale) contestualmente incaricati della gestione dell'infrastruttura e dell'erogazione dei servizi di trasporto⁶¹. Con l'emanazione della legge n. 39 del 17 novembre 2003 anche la Spagna si è dotata finalmente di una normativa organica sul settore ferroviario che risponde all'insieme dei requisiti richiesti dalle direttive comunitarie⁶², e, primo fra tutti, al principio di separazione.

Per quanto concerne l'apertura del mercato ferroviario nazionale, la stessa legge n. 39/2003 ha fissato le tappe del processo di liberalizzazione dei servizi di trasporto merci, prevedendo tempistiche differenziate in base alla nazionalità dell'operatore ferroviario; più specificamente, a partire dal 1 gennaio 2005⁶³ è stato riconosciuto:

- alle IF comunitarie (sia spagnole che non), un diritto di accesso all'infrastruttura per l'effettuazione dei servizi di trasporto internazionale merci;
- alle sole IF spagnole, l'ulteriore diritto di accesso per l'espletamento dei servizi merci anche in ambito nazionale⁶⁴.

Con il 1 gennaio 2006 è venuta meno qualsiasi distinzione e pertanto tutte le IF comunitarie sono diventate titolari di un eguale diritto di accesso alla rete (definita "*Red de Interés General del Estado*") per l'erogazione dei servizi di trasporto merci, sia nazionali che internazionali.

L'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria resta, in ogni caso, soggetto alle possibili limitazioni contemplate dall'art. 53 della legge n. 39/2003. In forza di tale norma, infatti, il governo spagnolo è legittimato *i*) a dichiarare la "pubblica utilità" di quelle prestazioni necessarie alla garanzia dell'"universalità del servizio" e che il mercato non è in grado di offrire autonomamente (né in termini quantitativi né in termini qualitativi); *ii*) ad

⁶¹ I due operatori ferroviari di proprietà statale erano: *RENFE (Red Nacional del los Ferrocarriles Espanoles)*, che effettuava servizi di trasporto passeggeri e merci sulla rete nazionale convenzionale e *FEVE (Ferrocarriles Espanoles de Via Estrecha)*, che erogava servizi di trasporto regionale sulla rete a scartamento ridotto.

⁶² Attraverso tale legge la Spagna ha recepito il primo pacchetto ferroviario.

⁶³ Data di entrata in vigore della *Ley 39/2003, de 17 de noviembre del Sector Ferroviario*.

⁶⁴ In merito alle associazioni internazionali di IF la Spagna ha recepito le misure disposte dalla Dir. 91/440/CE ed illustrate nei precedenti paragrafi.

assoggettare ad un meccanismo di esclusiva la fornitura dei servizi per i quali sia intervenuta la suddetta dichiarazione di “pubblica utilità”⁶⁵.

Nonostante le previsioni formulate della legge n. 39, per assistere ad un’effettiva apertura del mercato ferroviario nel comparto merci si è dovuto attendere ben oltre la data del 1 gennaio 2005; infatti, a causa del ritardo nell’emanazione di talune norme di attuazione - concernenti, in particolare, il certificato di sicurezza e le specifiche tecniche del materiale rotabile- le prime licenze di IF sono state rilasciate soltanto alla fine del mese di settembre dello stesso anno.

Per quanto riguarda invece i servizi passeggeri, la legislazione nazionale ha optato per il mantenimento di un regime di monopolio legale in favore dall’*incumbent* nazionale (*RENFE-Operadora*)⁶⁶. Pertanto, l’eventualità dell’ingresso di nuovi operatori nel suddetto comparto è da escludere quantomeno sino all’intervento di un’ulteriore liberalizzazione a livello comunitario⁶⁷.

Passando all’analisi dei requisiti necessari per l’accesso alla rete, il sistema ferroviario spagnolo si conforma pienamente ai principi generali affermati dalle direttive europee. L’utilizzo dell’infrastruttura da parte di una IF viene, infatti, subordinato:

- al possesso di una licenza corrispondente alla tipologia dei servizi da espletare, rilasciata dal Ministero dei lavori pubblici previa consultazione con il GI (*ADIF – Administrador de Infraestructuras Ferroviarias*); ai fini del rilascio della licenza, l’IF deve dimostrare il possesso dei requisiti di onorabilità, capacità finanziaria e competenza professionale e di una adeguata copertura assicurativa;
- al possesso di un certificato di sicurezza rilasciato dal Ministero dei lavori pubblici (ovvero da altro organismo autorizzato); a differenza di quanto avviene nel sistema

⁶⁵ Più in particolare, l’art. 53 prevede che, una volta dichiarato l’interesse pubblico di determinati servizi, la loro erogazione dovrà essere riservata all’IF che abbia ottenuto la corrispondente autorizzazione da parte del Ministero dei lavori pubblici. Siffatta autorizzazione dovrà essere rilasciata sulla base di una gara pubblica conforme ai principi di trasparenza e non discriminazione (fanno eccezione i servizi il cui costo annuale non eccede 1.000.000 di euro, che possono invece essere affidati tramite aggiudicazione diretta).

⁶⁶ Attualmente, *RENFE-Operadora* eroga i servizi di trasporto sulla cd. *Red de Interés General* in forza di un apposito contratto di programma con lo Stato Spagnolo (cfr. *Disposició n transitoria cuarta (Contratos-programa entre el Estrado y RENFE-Operadora)* della legge n. 39/2003).

⁶⁷ Così la *Disposició n transitoria tercera (Gestió n del Transporte ferroviario de viajeros)* della legge n. 39/2003.

Ad oggi *RENFE-Operadora* gestisce il 92% dei servizi di trasporto passeggeri. La restante quota è coperta da *FEVE* che eroga servizi di trasporto sulle reti a scartamento ridotto. Sul punto vedi STEER DAVIES GLEAVE, *RAILIMPLEMENT – Implementation of the EU Directives 2001/12/EC, 2001/13/EC and 2001/14/EC – Country Report (Spain)*, novembre 2005.

italiano e in quello francese, in Spagna, il certificato di sicurezza è valido su tutta la “*Red de Interés General*”⁶⁸;

- all’assegnazione -da parte di ADIF- della capacità di infrastruttura necessaria all’espletamento dei servizi.

A poco più di un anno dall’apertura sostanziale del mercato sono state rilasciate 8 licenze di IF⁶⁹. Pur nell’impossibilità di prevedere gli ulteriori sviluppi del processo di liberalizzazione bisogna tenere a mente che l’infrastruttura ferroviaria spagnola presenta uno scartamento dei binari differente rispetto a quello degli altri Stati membri⁷⁰ e che tale circostanza rappresenterà sempre una barriera sostanziale tanto allo sviluppo dei servizi di trasporto internazionale (stante la necessità di modificare lo scartamento alla frontiera) quanto all’ingresso degli operatori stranieri (stante la difficoltà di disporre di materiale rotabile adatto allo scartamento spagnolo).

⁶⁸ Il possesso di una licenza e di un certificato di sicurezza costituisce requisito necessario anche per partecipare ad una gara per l’affidamento delle autorizzazioni all’esercizio dei servizi dichiarati di “pubblica utilità”.

⁶⁹ L’aggiornamento dei dati è consultabile su: http://ec.europa.eu/transport/rail/countries/es/licence_en.htm.

⁷⁰ Soltanto la linea ad alta velocità tra Barcellona e Perpignan (attualmente in fase di realizzazione) presenterà uno scartamento conforme allo *standard* europeo.

Allegato

TAVOLE DI RIEPILOGO E CONFRONTO

TAV. A – RIEPILOGO DELLE REGOLE VIGENTI SULLA LIBERALIZZAZIONE DEL TRSPORTO FERROVIARIO NEI PRINCIPALI PAESEI EUROPEI

(aggiornamento marzo 2007)

PAESE	MODALITÀ OPERATIVA	TRASPORTO FERROVIARIO INTERNAZIONALE		TRASPORTO FERROVIARIO NAZIONALE	
		MERCI	PASSEGGERI	MERCI	PASSEGGERI
ITALIA	Ass. Int. di IF di cui almeno una abbia sede in Italia	SI	SI	NO eventualmente sotto forma di cabotaggio nell'ambito di un trasporto internazionale	NO eventualmente sotto forma di cabotaggio nell'ambito di un trasporto internazionale
	Ass. Int. di IF aventi sede in altri Stati membri	SOLO TRANSITO	SOLO TRANSITO	NO	NO
	IF singola nazionale	SI	SI è necessario però anche il titolo autorizzatorio	SI	SI è necessario però anche il titolo autorizzatorio
	IF singola europea	SI	SI ma solo a condizione di reciprocità	SI	SI ma solo a condizione di reciprocità
GRAN BRETAGNA	Ass. Int. di IF di cui almeno una abbia sede in Gran Bretagna	SI	SI	NO eventualmente sotto forma di cabotaggio nell'ambito di un trasporto internazionale	NO eventualmente sotto forma di cabotaggio nell'ambito di un trasporto internazionale
	Ass. Int. di IF aventi sede in altri Stati membri	SOLO TRANSITO	SOLO TRANSITO	NO	NO
	IF singola nazionale	SI	SI	SI	SI
	IF singola europea	SI	NO	SI	NO

PAESE	MODALITÀ OPERATIVA	TRASPORTO FERROVIARIO INTERNAZIONALE		TRASPORTO FERROVIARIO NAZIONALE	
		MERCI	PASSEGGERI	MERCI	PASSEGGERI
GERMANIA	Ass. Int. di IF di cui almeno una abbia sede in Germania	SI	SI	NO eventualmente sotto forma di cabotaggio nell'ambito di un trasporto internazionale	NO eventualmente sotto forma di cabotaggio nell'ambito di un trasporto internazionale
	Ass. Int. di IF aventi sede in altri Stati membri	SOLO TRANSITO	SOLO TRANSITO	NO	NO
	IF singola nazionale	SI	SI	SI	SI
	IF singola europea	SI	NO	SI	NO
FRANCIA	Ass. Int. di IF di cui almeno una abbia sede in Francia	SI	SI	SI	NO eventualmente sotto forma di cabotaggio nell'ambito di un trasporto internazionale
	Ass. Int. di IF aventi sede in altri Stati membri	NO	SOLO TRANSITO	NO	NO
	IF singola nazionale	SI	NO	SI	NO
	IF singola europea	SI	NO	SI	NO

PAESE	MODALITÀ OPERATIVA	TRASPORTO FERROVIARIO INTERNAZIONALE		TRASPORTO FERROVIARIO NAZIONALE	
		MERCI	PASSEGGERI	MERCI	PASSEGGERI
SPAGNA	Ass. Int. di IF di cui almeno una abbia sede in Spagna	SI	SI	NO eventualmente sotto forma di cabotaggio nell'ambito di un trasporto internazionale	NO eventualmente sotto forma di cabotaggio nell'ambito di un trasporto internazionale
	Ass. Int. di IF aventi sede in altri Stati membri	SOLO TRANSITO	SOLO TRANSITO	NO	NO
	IF singola nazionale	SI	NO	SI	NO
	IF singola europea	SI	NO	SI	NO

TAV. B – LE REGOLE VIGENTI SULLA LIBERALIZZAZIONE DEL TRASPORTO FERROVIARIO: IL CONFRONTO TRA PAESI PER COMPARTO FERROVIARIO

		ITALIA		GRAN BRETAGNA		GERMANIA		FRANCIA		SPAGNA	
		ASS. INT. IF ⁷¹	IF SINGOLA ⁷²	ASS. INT. IF ⁷³	IF SINGOLA	ASS. INT. IF ⁷⁴	IF SINGOLA	ASS. INT. IF ⁷⁵	IF SINGOLA	ASS. INT. IF ⁷⁶	IF singola
TRASPORTO FERROVIARIO INTERNAZIONALE	MERCI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
	PASSEGGERI	SI	Solo se possiede titolo autorizzatorio	SI	Solo IF domestiche	SI	Solo IF domestiche	SI	NO	SI	NO
TRASPORTO FERROVIARIO NAZIONALE	MERCI	NO ⁷⁷	SI	NO (cfr. nota 7)	SI	NO (cfr. nota 7)	SI	SI	SI	NO (cfr. nota 7)	SI
	PASSEGGERI	NO (cfr. nota 7)	Solo se possiede titolo autorizzatorio	NO (cfr. nota 7)	Solo IF domestiche	NO (cfr. nota 7)	Solo IF domestiche	NO (cfr. nota 7)	NO	NO (cfr. nota 7)	NO

⁷¹ Se nessuna delle IF associate ha la sede principale in Italia è consentito solo il “transito” sull’infrastruttura nazionale e non anche l’ “accesso”.

⁷² Se si tratta di IF estere o di loro controllate il titolo autorizzatorio (laddove necessario) può essere rilasciato soltanto a condizione di reciprocità.

⁷³ Se nessuna delle IF associate ha la sede principale in Gran Bretagna è consentito solo il “transito” sull’infrastruttura nazionale e non anche l’ “accesso”.

⁷⁴ Se nessuna delle IF associate ha la sede principale in Germania è consentito solo il “transito” sull’infrastruttura nazionale e non anche l’ “accesso”.

⁷⁵ Se nessuna delle IF associate ha la sede principale in Francia è consentito soltanto il “transito” sull’infrastruttura nazionale per l’espletamento dei soli servizi di trasporto internazionale passeggeri (e non anche merci).

⁷⁶ Se nessuna delle IF associate ha la sede principale in Spagna è consentito solo il “transito” sull’infrastruttura nazionale e non anche l’ “accesso”.

⁷⁷ Le associazioni Internazionali di IF possono effettuare servizi di trasporto nazionale (sia passeggeri che merci) solo sotto forma di cabotaggio nell’ambito di un trasporto internazionale e solo se almeno una delle IF ha la sede principale nello Stato membro in cui si intende effettuare il cabotaggio.

TAB. C - IL GRADO DI APERTURA DEL MERCATO NEL SETTORE FERROVIARIO NEI PRINCIPALI PAESI EUROPEI

PAESE	LICENZE RILASCIATE ⁷⁸	QUOTA DI MERCATO ⁷⁹				MODALITÀ DEL CONFRONTO CONCORRENZIALE		
		TRASPORTO MERCI		TRASPORTO PASSEGGERI		TRASPORTO MERCI	TRASPORTO PASSEGGERI	
		INCUMBENT	ALTRI OPERATORI	INCUMBENT	ALTRI OPERATORI		M/L PERCORRENZA	REGIONALE/ LOCALE
ITALIA	44	95-96%	5-4%	95-96%	5-4%	concorrenza “nel mercato” ⁸⁰	concorrenza “nel mercato” (cfr. nota 3)	affidamenti diretti/concorrenza “per il mercato”
GRAN BRETAGNA ⁸¹	66	—	—	—	—	concorrenza “nel mercato”	concorrenza “per il” e “nel” mercato ⁸²	concorrenza “per il” e “nel” mercato (cfr. nota 5)
GERMANIA	390	90%	10%	90%	10%	concorrenza “nel mercato”	concorrenza “nel mercato” ⁸³	affidamenti diretti/concorrenza “per il mercato”
FRANCIA	9	99-100%	1-0%	99-100%	1-0%	concorrenza “nel mercato”	mercato non liberalizzato	mercato non liberalizzato
SPAGNA ⁸⁴	8	100%	0%	100%	0%	concorrenza “nel mercato”	mercato non liberalizzato	mercato non liberalizzato

⁷⁸ L’aggiornamento dei dati sulle licenze è consultabile sul sito http://ec.europa.eu/transport/rail/countries/index_en.htm.

⁷⁹ La fonte dei dati sulle quote di mercato è rappresentata dai *Country Reports* di STEER DAVIES GLEAVE, RAILIMPLEMENT – *Implementation of the EU Directives 2001/12/EC, 2001/13/EC and 2001/14/EC*. Tutti i dati sono aggiornati al 16 agosto 2005.

⁸⁰ Solo a condizione di reciprocità laddove si tratti di IF estere o di loro controllate.

⁸¹ In Gran Bretagna, a seguito della privatizzazione delle *British Railways*, non si registra più la presenza di un unico operatore ferroviario *incumbent*.

⁸² In Gran Bretagna, il principio del libero accesso all’infrastruttura (concorrenza nel mercato) per l’espletamento dei servizi passeggeri si applica solo nei confronti delle IF domestiche.

⁸³ In Germania, il principio del libero accesso all’infrastruttura (concorrenza nel mercato) per l’espletamento dei servizi passeggeri si applica solo nei confronti delle IF domestiche.

⁸⁴ In Spagna sono presenti due operatori *incumbent*: *RENFE-Operadora*, che effettua servizi di trasporto sulla rete ferroviaria tradizionale e *FEVE* che effettua i servizi sulle rete a scartamento ridotto.