# La liberalizzazione del trasporto ferroviario delle merci in Europa

# Analisi dello scenario attuale e metodologia di valutazione

**"I trasporti e il mercato globale"**
**Trieste, 29 giugno-1 luglio 2006**


Carlo Vaghi carlo.vaghi@unibocconi.it
Alberto Milotti alberto.milotti@unibocconi.it
Gabriele Grea gabriele.grea@unibocconi.it

Università Commerciale Luigi Bocconi

CERTET
**Centro di Economia regionale, dei trasporti e del turismo**

Piazza Sraffa 11
20136 Milano
tel +39 025836.5436
fax +39 025836.6612
www.certet.unibocconi.

# Il quadro comunitario di riferimento

## La liberalizzazione ferroviaria

Bocconi

Dir. 91/440:

- Autonomia gestionale imprese ferroviarie
- Separazione rete-servizio
- Diritto di accesso (licenza, certificato sicurezza)

Il 1° Pacchetto Ferroviario:

- Dir. 2001/12/CE: Apertura mercato merci dal 2003 su TERFN
- Dir. 2001/13/CE: Licenze ferroviarie
- Dir. 2001/14/CE: Assegnazione capacità e pedaggi per uso infrastruttura ferroviaria

# Il quadro comunitario di riferimento

Bocconi

## La liberalizzazione ferroviaria

REQUISITI LEGISLATIVI

- Trasposizione del 1° Pacchetto Ferroviario
- Implementazione delle misure (decreti, regolamenti attuativi, etc)

NON ESISTENZA DI BARRIERE ALL'ENTRATA

- Tecniche
- Organizzative

SVILUPPO DEL MERCATO

- Grado di apertura a nuovi entranti
- Grado di competizione
- Effetti sul *modal shift* e sullo sviluppo del traffico
- *Altri effetti (prezzi, qualità, etc)*

# Le analisi di benchmark

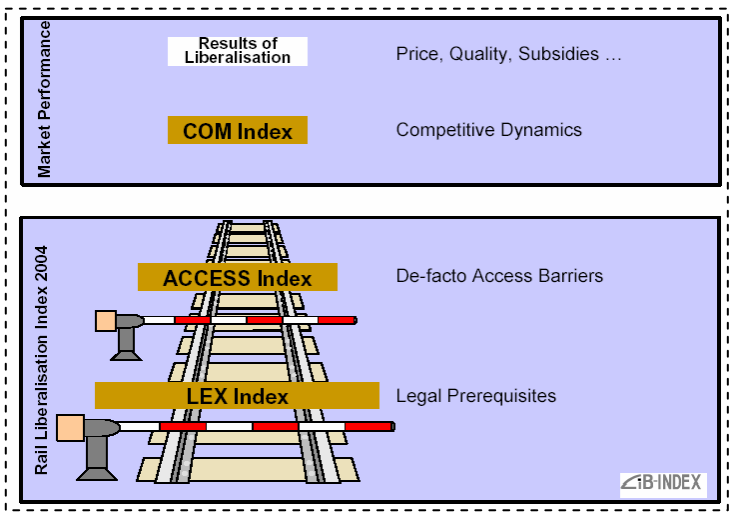
*Numerose ricerche e monografie si occupano dello stato attuale e degli effetti della liberalizzazione:*

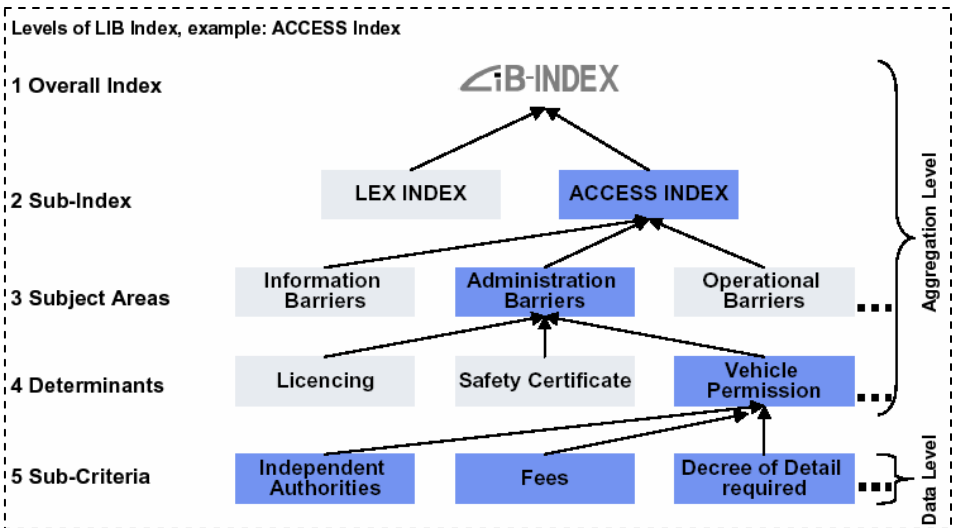
- DB - IBM Liberalization Index
- CE-DG TREN - IVE / Pegasus - 2004 (Certificati di sicurezza)
- CE-DG TREN - Buchanan (in corso) (Accordi intergovernativi)
- CE-DG TREN - ERAIL - 2005 (assetti istituzionali)
- CE-DG TREN - RAILIMPLEMENT (in corso) (implementazione 1° Pacchetto Ferroviario
- CE-DG TREN - SERVRAIL (in corso) (liberalizzazione dei servizi connessi al trasporto)
- CE – Rapporto del Parlamento Europeo e al Consiglio sull'implementazione del 1° Pacchetto ferroviario - 2006

# Le analisi di benchmark

Un approccio consolidato: IBM Liberalisation Index 2004

- valutare il grado di liberalizzazione mediante un indice sintetico e:
  - Indice di *(superamento delle barriere all')* accesso al mercato
  - Indice dei prerequisiti normativi
  - Indice delle dinamiche competitive



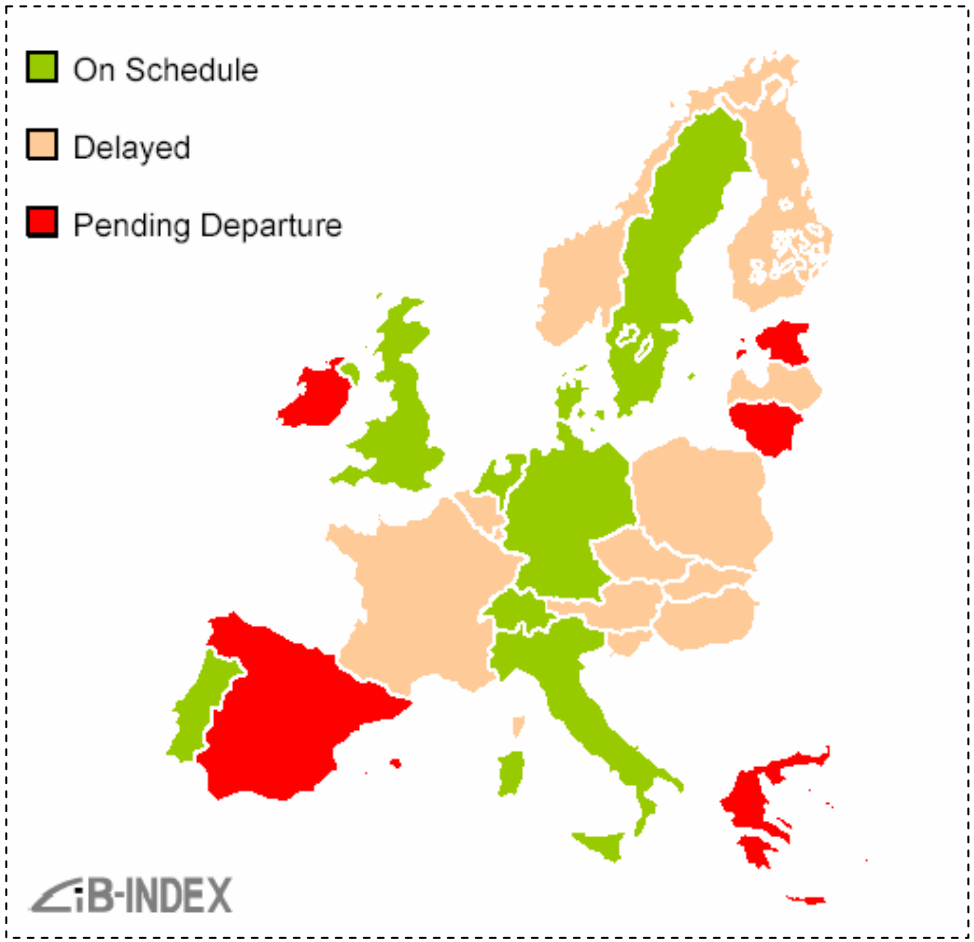



# Le analisi di benchmark

Bocconi

IBM Liberalisation Index 2004: risultati

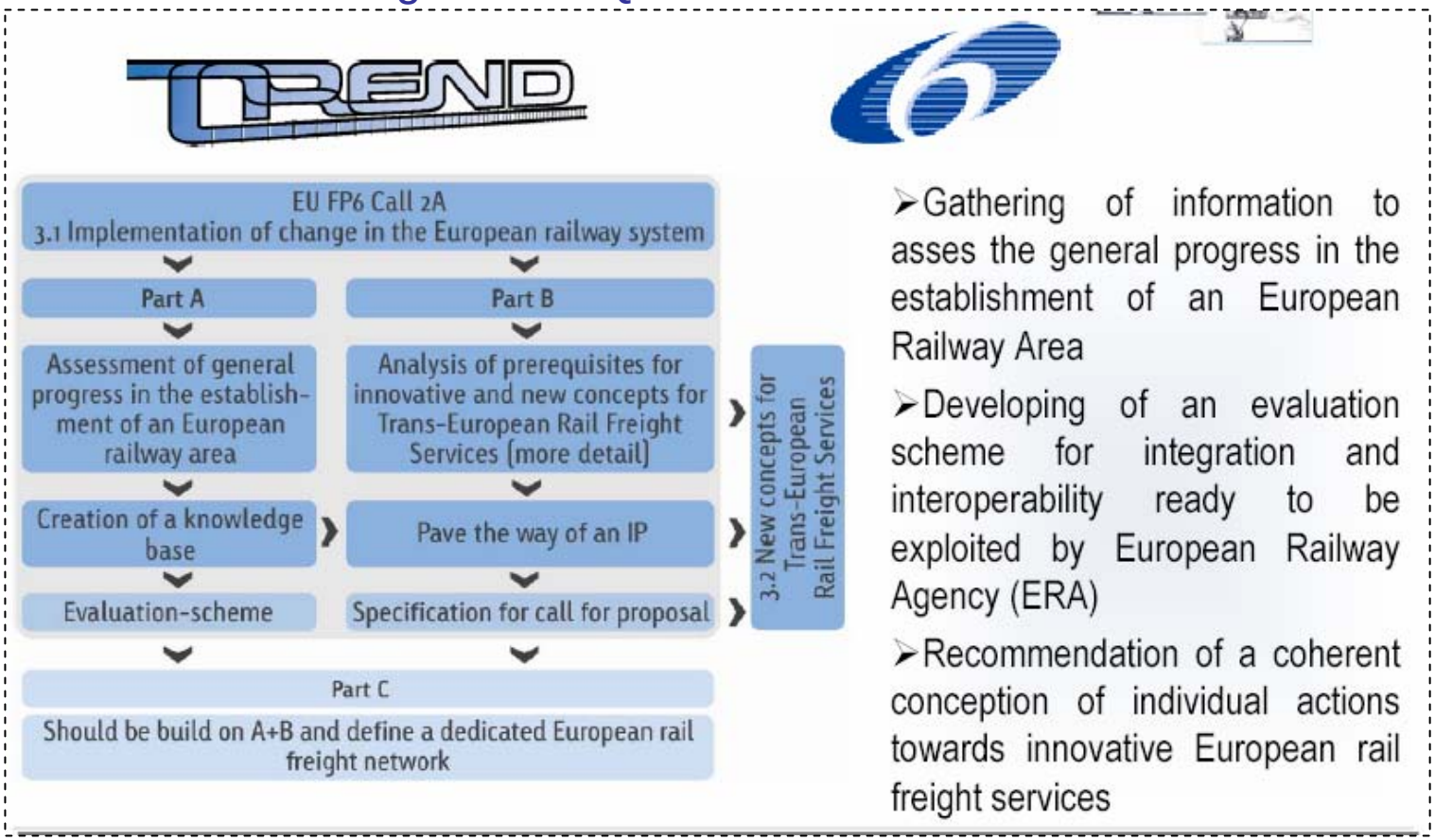
A livello generale, l'Italia è considerata adempiente al processo europeo di liberalizzazione



# Un approccio alternativo:

# Progetto TREND - EC DG TREN

Finanziato dal 6° Programma Quadro RTD




Bocconi

# Un approccio alternativo:

# Progetto TREND - EC DG TREN

Bocconi

- Sviluppare il *knowledge base* dell'integrazione dello Spazio Ferroviario Europeo per il trasporto merci in Europa
- Fornire valutazioni quantitative e qualitative sul grado di integrazione di 13 Stati Membri (+ ROM, BUL, SUI)

23 "Aspetti" di integrazione dei mercati ferroviari

59 criteri di valutazione:

Valutazioni fattuali

Opinioni degli stakeholders su:

- accesso al mercato e ai servizi
- efficienza
- imparzialità
- chiarezza nelle controversie

5 livelli di giudizio (1=scarsa integrazione; 5= massimo livello di integrazione)

# La base informativa sullo scenario attuale

Bocconi

**I temi dell'analisi**

1. Mercato ferroviario merci (in termini quantitativi)
2. Assetto istituzionale del mercato
3. Accesso al mercato
4. Diritti degli utenti dei servizi ferroviari merci
5. Traffico internazionale "cross border"
6. Esempi di pratiche discriminatorie e distorsioni competitive nel settore ferroviario merci

7. la valutazione di pratiche discriminatorie e distorsioni competitive nel settore ferroviario merci;
8. la valutazione dei processi di gestione del processo di transizione da un sistema basato sui livelli nazionali verso un sistema ferroviario integrato.

# La base informativa sullo scenario attuale

Bocconi

## Il knowledge base

L'assetto istituzionale del mercato

| Topic | | Sub-Topic | | Aspect | Criteria |
|---|---|---|---|---|---|
| 2 | **Institutional set-up** | 2.1 | National railway policy | Commitment of national policy to EU policy for fair competition and non-discrimination | Coherence of national railway policy |
| | | | | | Implementation of national policy |
| | | | | | Implementation of EU legislation |
| | | | | | Complaints and court cases |
| | | 2.2 | Regulatory body | Regulatory body | Strength |
| | | | | | Transparency |
| | | | | | Neutrality |
| | | | | | Independence from main IM/RU |
| | | | | | Independence from government interference |
| | | 2.3 | Safety authority | Safety authority | Transparency |
| | | | | | Impartiality |
| | | | | | Independence from main IM/RU |
| | | | | | Efficiency/speed of decision making |
| | | 2.5 | Main infrastructure manager | Main infrastructure manager | Legal separation of IM from dominant RU |
| | | | | | Managerial separation of IM from dominant RU |
| | | | | | Operational separation of IM from dominant RU |
| | | 2.6 | Capacity allocation body(ies) | Capacity allocation body(ies) | Transparency |
| | | | | | Impartiality |
| | | | | | Flexibility, speed in track allocation |
| | | | | | Cases of formal complaints |
| | | 2.7 | Charging body | Charging body | Application of EU law |
| | | | | | Application of government policy |
| | | | | | Independence from RU commercial interest |
| | | | | | Responsiveness to network costs and capacity situation |
| | | 2.8 | Notified body(ies) for interoperability | Notified body(ies) for interoperability | Technical competence of notified body(ies) |

# La base informativa sullo scenario attuale

Bocconi

## Il knowledge base

L'accesso al mercato

| Topic | | Sub-Topic | | Aspect | Criteria |
|---|---|---|---|---|---|
| 3 | **Access to the market** | 3.1 | Licencing | Licencing | Time period for licensing |
| | | | | | delays |
| | | | | | clarity of procedures and criteria |
| | | | | | clarity of justification for refusal |
| | | 3.2 | Safety certification | Safety certification | Time period for issuing |
| | | | | | delays in issuing |
| | | | | | clarity of procedures and criteria |
| | | | | | clarity of justification for refusal |
| | | 3.3 | Access to the network | 1. Right of access | Right of access |
| | | | | 2. Track charges | Charging system |
| | | | | 3. Network information | Network statement (updating, languages) |
| | | | | | online information on performance |
| | | | | 4. Framework agreements and traffic limitations | Framework agreement existence and implementation |
| | | | | 5. Capacity allocation of train paths | Number of allocated paths |
| | | | | | Time period for allocation |
| | | | | | delays in allocation |
| | | | | | clarity of justification for refusals |
| | | | | 6. Capacity allocation of terminals | time period for allocation |
| | | | | | delays in allocation |
| | | | | | clarity of justification for refusals |
| | | 3.4 | Access to energy supply | 1. electricity | Electricity charges |
| | | | | | competition in energy supply |
| | | | | 2. diesel | Diesel charges |
| | | | | | competition in diesel supply |
| | | 3.5 | Access of rolling stock to the network | Access of rolling stock to the network | Requirements |
| | | | | | Time period for homologation |
| | | | | | delays |
| | | | | | clarity of procedures and criteria |
| | | | | | clarity of justification for refusal |
| | | 3.6 | Availability of locomotive drivers | Availability of locomotive drivers | Availability of locomotive drivers |
| | | | | | possibility of hiring/subcontracting |
| | | 3.7 | Access to complementary services | Access to complementary services | Possibility to contract inspections, maintenance, communication facilities on the market |
| | | | | | prices available |
| | | 3.8 | Insurance coverage | Insurance coverage | Insurance requirements |
| | | | | | acceptance of foreign insurance |

# Metodologia di valutazione

## Aspetti e criteri

Non essendo possibile valutare la situazione specifica di un mercato ferroviario attraverso l'utilizzazione di un indicatore semplice per ogni aspetto, ciascuno di essi è stato suddiviso in più "criteri", allo scopo di conferire allo schema valutativo una forma scevra da possibili ambiguità e discrezionalità interpretative.

| | |
|---|---|
| *N°:* | **2.5** |
| *Tema* | **Assetto istituzionale** |
| *Aspetto* | **Principale gestore della rete** |
| *Criteri* | (a) Separazione legale tra gestore della rete e operatore ferroviario (ex monopolista) |
| | (b) Separazione manageriale tra gestore della rete e operatore ferroviario (ex monopolista) |
| | (c) Separazione operativa tra gestore della rete e operatore ferroviario (ex monopolista) |

# Metodologia di valutazione

Bocconi

## Criteri e livelli di giudizio

| TREND A2 Tabella di valutazione | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| N°: **2.5** | Tema: **Assetto istituzionale** | | | | |
| | Aspetto: **Principale gestore della rete** | | | | |
| Criterio | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| (a) Separazione legale tra gestore della rete e operatore ferroviario | Organizzazione totalmente integrata | Separazione in accordo con la Direttiva 91/440 | Entità differenti, proprietà comune | Separazione legale, proprietà comune | Separazione legale completa, proprietà separate |
| (b) Separazione manageriale tra gestore della rete e operatore ferroviario | Stesso management per le due entità | Separazione legale, ma partecipazioni incrociate al management delle due entità | Interrelazioni forti tra il management per le due entità separate | Separazione manageriale e operativa effettiva | Nessun legame tra le due società |
| (b) Separazione operativa tra gestore della rete e operatore ferroviario | Completa integrazione operativa | Personale intercambiabile tra le due società | Entrambe le società operano sotto la direttiva della holding comune, operazioni separate formalmente | Entrambe le società operano sotto la direttiva della holding comune, operazioni separate effettivament e | Completa separazione operativa |

# Metodologia di valutazione

## Il confronto a coppie

Allo scopo di considerare l'effettivo contributo di ciascun criterio nell'ambito dei singoli aspetti, è stata introdotta una procedura di ponderazione elaborata a partire dalla metodologia multicriteria. Il processo di assegnazione dei pesi è stato condotto attraverso il sistema dei confronti a coppie (Saaty, 1976; Voogd, 1983) tra criteri.

| *N°:* | **2.5** |
|---|---|
| *Tema:* | Tema: **Assetto istituzionale** |
| *Aspetto:* | Aspetto: **Principale gestore della rete** |
| *Criteri* | (a) Separazione legale tra gestore della rete e operatore ferroviario<br>(b) Separazione manageriale tra gestore della rete e operatore ferroviario<br>(c) Separazione operativa tra gestore della rete e operatore ferroviario |

Attribuire un punteggio a somma 100 per ogni coppia di criteri

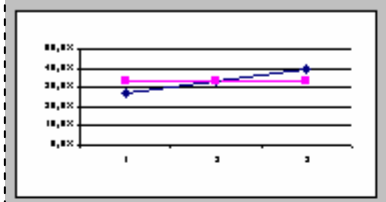
| | | | |
|---|---|---|---|
| **Separazione legale tra gestore della rete e operatore ferroviario** | _____ | **Separazione manageriale tra gestore della rete e operatore ferroviario** | _____ |
| **Separazione legale tra gestore della rete e operatore ferroviario** | _____ | **Separazione operativa tra gestore della rete e operatore ferroviario** | _____ |
| **Separazione manageriale tra gestore della rete e operatore ferroviario** | _____ | **Separazione operativa tra gestore della rete e operatore ferroviario** | _____ |

# Metodologia di valutazione

## La ponderazione

Esempio di aggregazione dei risultati dei confronti a coppie

Main infrastructure manager



| CRITERIA | | Standard |
|---|---|---|
| Legal separation of IM from main RU | | 27,3% |
| Managerial separation of IM from main RU | | 33,1% |
| Operational separation of IM from main RU | | 39,7% |
| | | 0,0% |
| | | 0,0% |
| | | 100,0% |

AMI

| | Legal separation of IM from main RU | Managerial separation of IM from main RU | Operational separation of IM from main RU | Sum vector | Standard |
|---|---|---|---|---|---|
| Legal separation of IM from main RU | | 30 | 30 | 60,00 | **20,0%** |
| Managerial separation of IM from main RU | 70 | | 40 | 110,00 | **36,7%** |
| Operational separation of IM from main | 70 | 60 | | 130,00 | **43,3%** |
| 0 | | | | 0,00 | **0,0%** |
| 0 | | | | 0,00 | **0,0%** |

CVA

| | Legal separation of IM from main RU | Managerial separation of IM from main RU | Operational separation of IM from main RU | Sum vector | Standard |
|---|---|---|---|---|---|
| Legal separation of IM from main RU | | 30 | 30 | 60,00 | **20,0%** |
| Managerial separation of IM from main RU | 70 | | 50 | 120,00 | **40,0%** |
| Operational separation of IM from main | 70 | 50 | | 120,00 | **40,0%** |

# Principali risultati dell'analisi

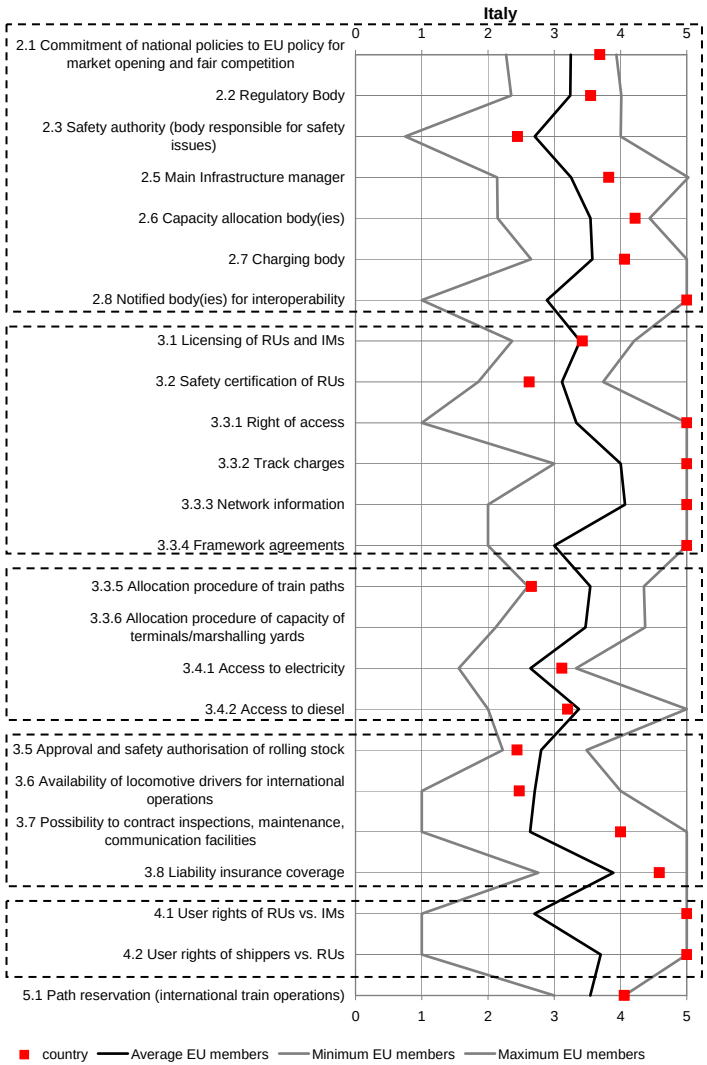
## Confronto Italia – Media UE

Tema 2: assetto istituzionale

Tema 3: accesso al mercato

- barriere istituzionali/informative
- barriere tecniche
- barriere commerciali

Tema 4: diritti degli utenti



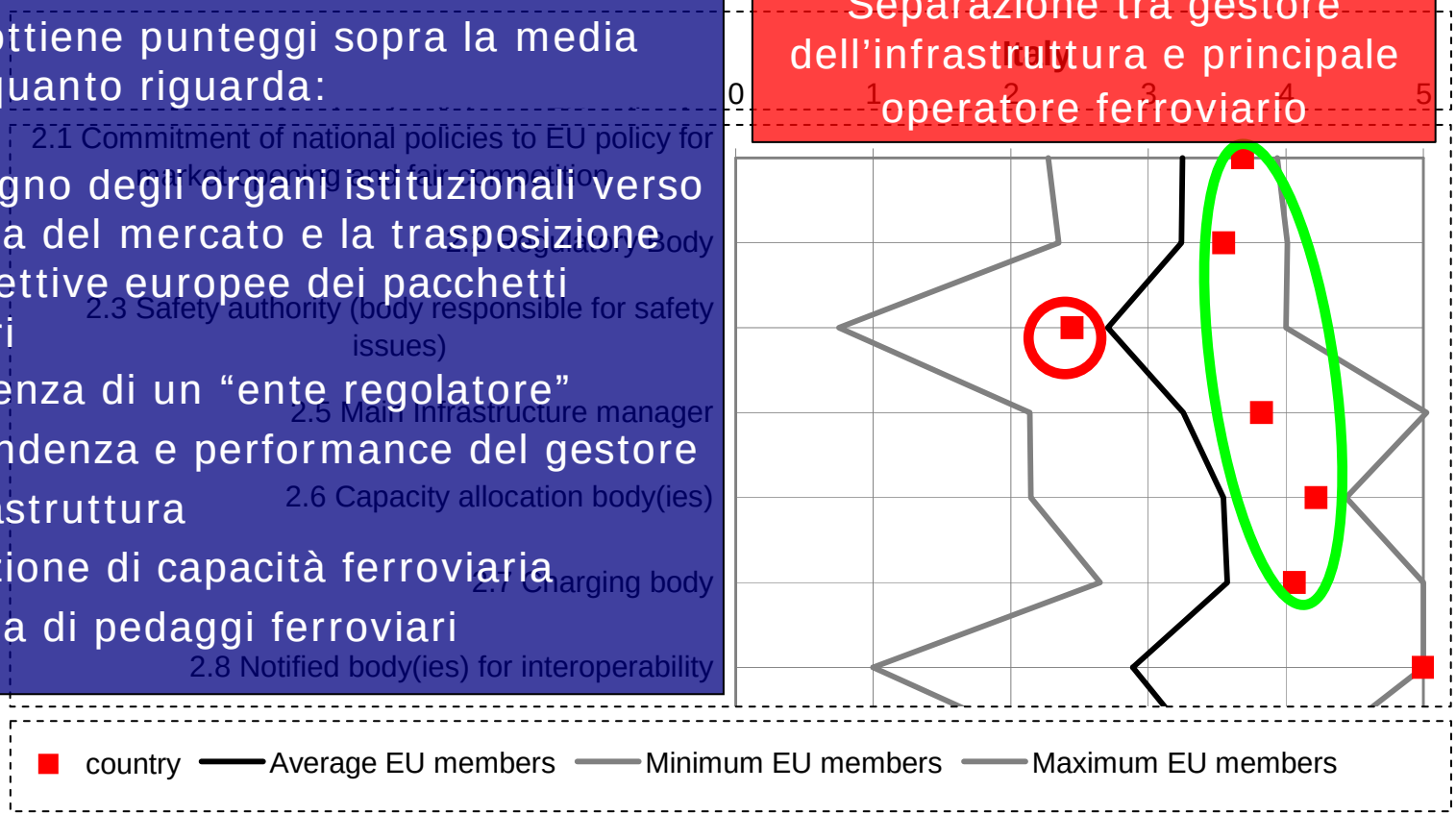
# Principali risultati dell'analisi

## Tema 2: assetto istituzionale

L'Italia ottiene punteggi sopra la media UE per quanto riguarda:

- L'impegno degli organi istituzionali verso l'apertura del mercato e la trasposizione delle direttive europee dei pacchetti ferroviari
- L'esistenza di un "ente regolatore"
- Indipendenza e performance del gestore dell'infrastruttura
- Allocazione di capacità ferroviaria
- Sistema di pedaggi ferroviari

Separazione tra gestore dell'infrastruttura e principale operatore ferroviario



# Principali risultati dell'analisi

**Tema 3: accesso al mercato** – barriere istituzionali/informative

Mercato ferroviario merci italiano **potenzialmente "aperto"**, in particolare per quanto concerne il "diritto di accesso" alla rete.

Tale diritto è oggi esteso agli operatori aventi sede in uno Stato Membro anche per il trasporto merci in ambito nazionale (c.d. "cabotaggio") , come prescritto dal D.Lgs n.188/03, il quale ha anticipato di oltre 3 anni la data di apertura al cabotaggio merci prevista in sede comunitaria per il 1° gennaio 2007

Efficienza e rapidità nel rilasciare i certificati di sicurezza

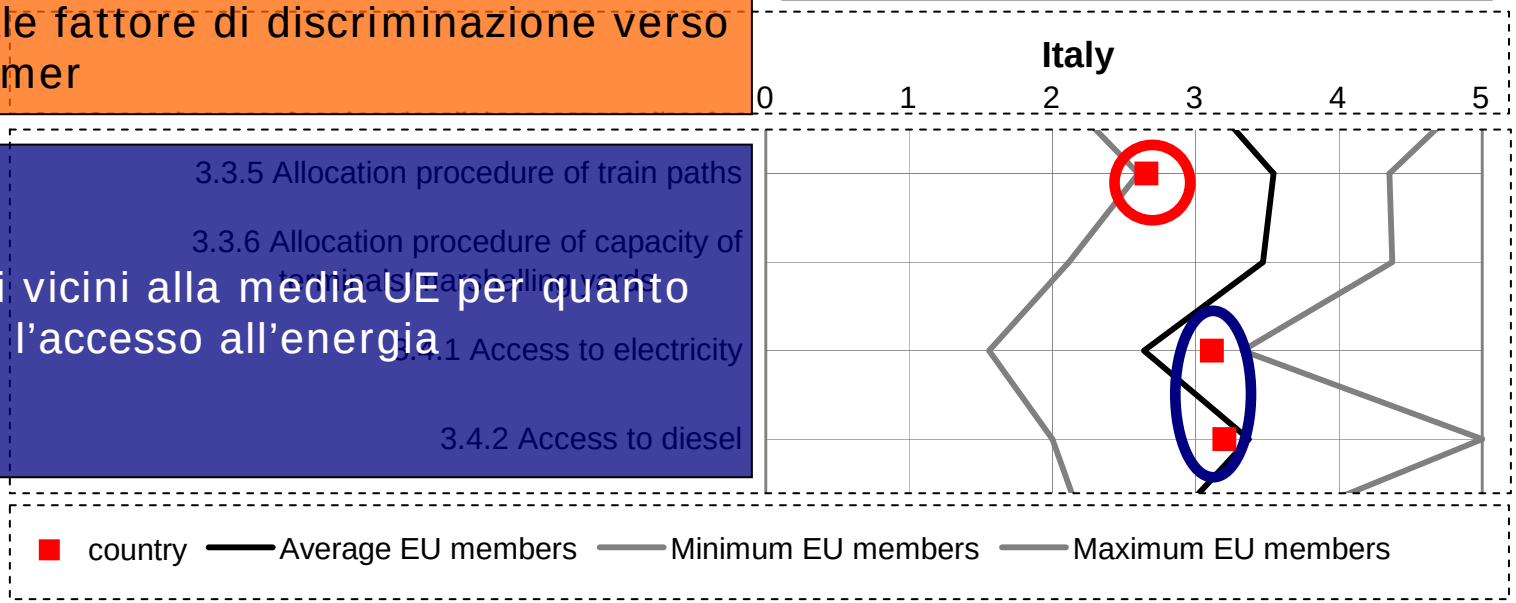
# Principali risultati dell'analisi

**Tema 3: accesso al mercato** – barriere tecniche

ATTENZIONE: la gestione delle manovre ferroviarie di accesso ai terminal (non rilevata), gestite nella maggior parte dei casi dall'operatore ferroviario principale o da società controllate, può costituire un potenziale fattore di discriminazione verso i new comer

L'Italia si colloca all'estremo inferiore del range in merito alle procedure per **l'allocazione di capacità ferroviaria**

Punteggi vicini alla media UE per quanto riguarda l'accesso all'energia



# Principali risultati dell'analisi

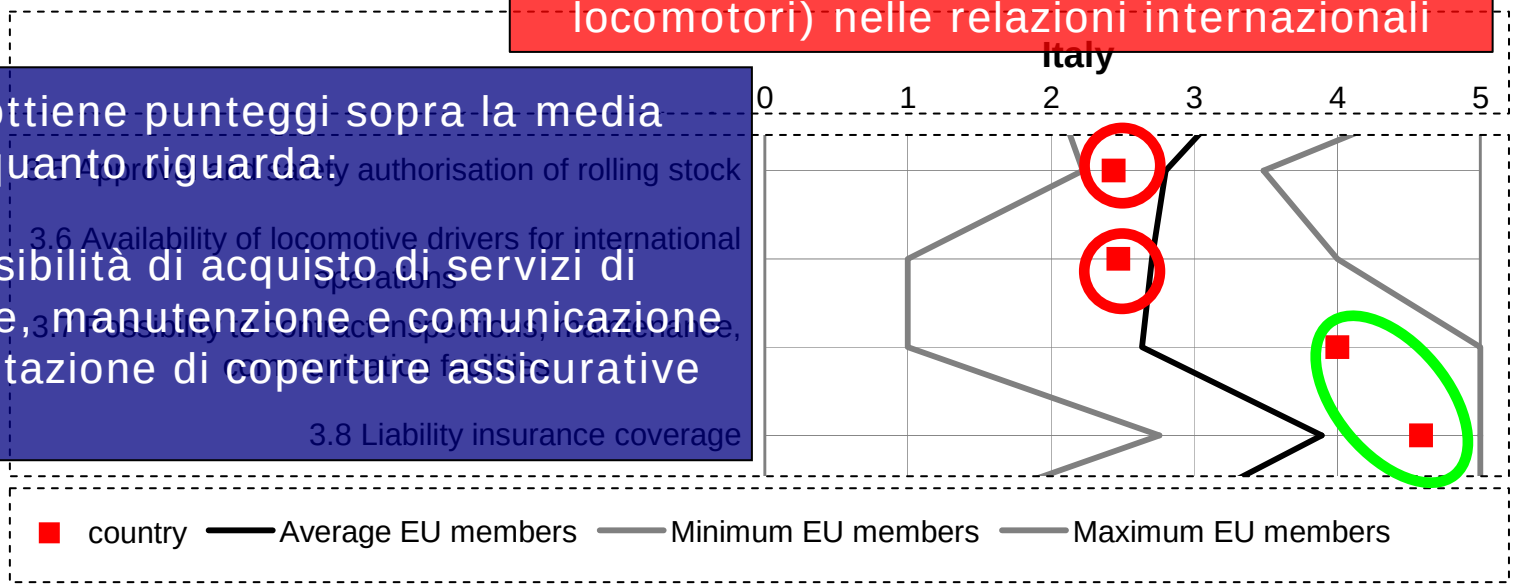
**Tema 3: accesso al mercato** – barriere commerciali

Procedure di approvazione e ottenimento della certificazione di sicurezza per il materiale rotabile

Disponibilità di manodopera (conduttori di locomotori) nelle relazioni internazionali

L'Italia ottiene punteggi sopra la media UE per quanto riguarda:

- La possibilità di acquisto di servizi di ispezione, manutenzione e comunicazione
- L'accettazione di coperture assicurative estere

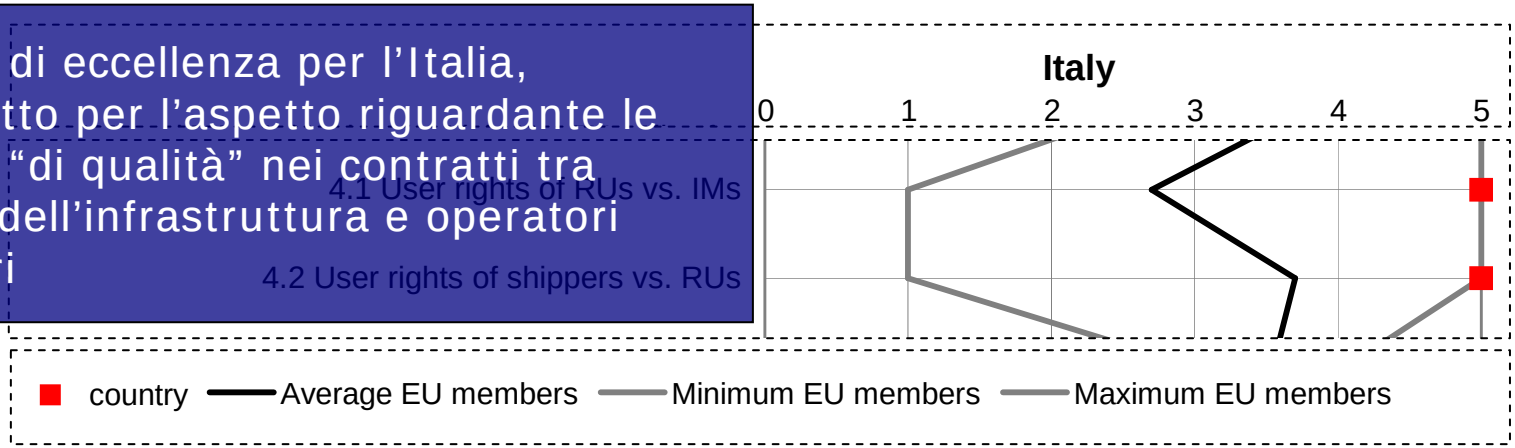


# Principali risultati dell'analisi

## Tema 4: diritti dell'utente

Il Prospetto Informativo della Rete prevede uno schema di penalità in caso di mancato rispetto di una soglia di puntualità per cause dovute al gestore dell'infrastruttura, implementando le linee guida dello "European Performance Regime"

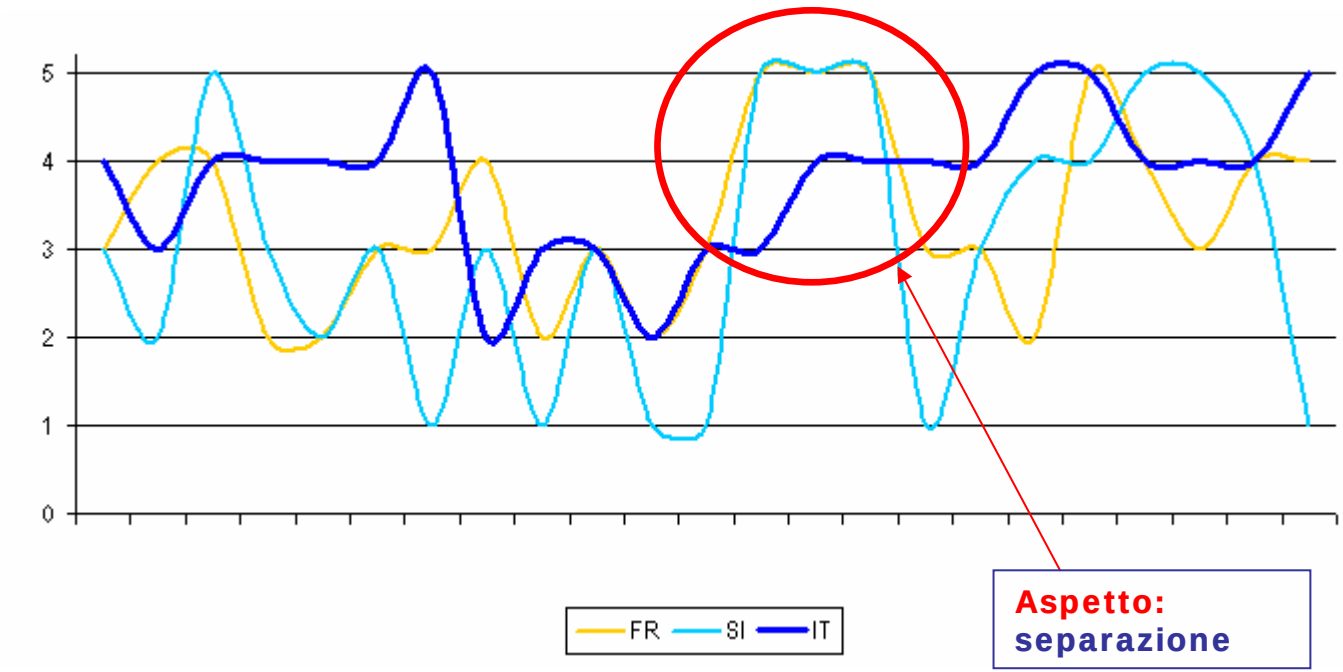
Risultati di eccellenza per l'Italia, soprattutto per l'aspetto riguardante le clausole "di qualità" nei contratti tra gestore dell'infrastruttura e operatori ferroviari



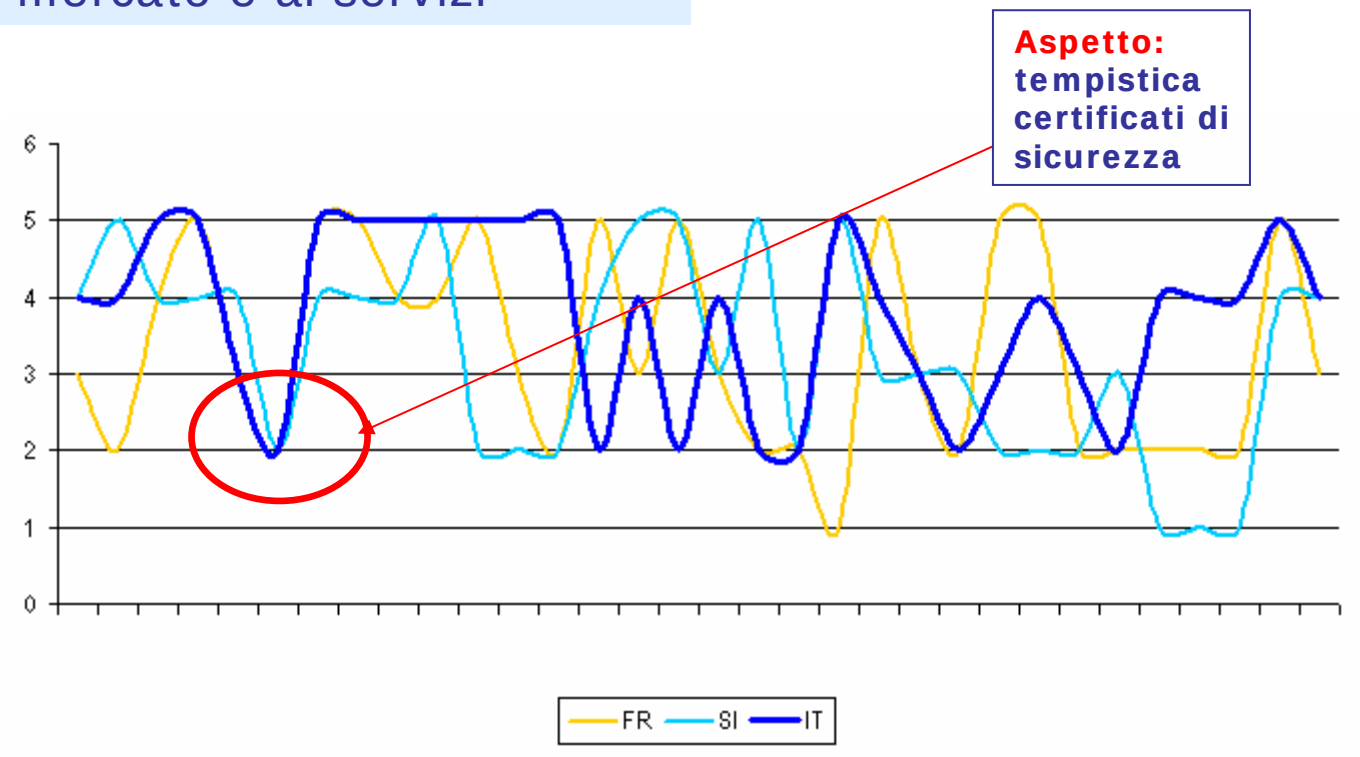
# Principali risultati dell'analisi

## Confronto Francia - Italia – Slovenia

L'assetto istituzionale



# Principali risultati dell'analisi

## Confronto Francia - Italia – Slovenia

L'accesso al mercato e ai servizi