



Official Global Rail Carrier



MILANO 2015

Audizione
Ferrovie dello Stato Italiane
Recepimento direttiva 2012/34/UE
“Recast” Primo Pacchetto Ferroviario

Ing. Michele Mario Elia
Amministratore Delegato
Ferrovie dello Stato Italiane SpA

21 maggio 2015

Gli obiettivi attesi

1

Chiarezza dei rapporti tra Stato e gestore dell'infrastruttura

2

Gestore dell'infrastruttura quale soggetto regolato, ma che opera secondo logiche imprenditoriali

3

Principi di tariffazione ed equilibrio economico-finanziario del gestore dell'infrastruttura: pedaggio come strumento di gestione industriale

Le principali Novità del Recast

- ✓ **Definizione «Infrastruttura» e «Operatore dell'Impianto di Servizio»**
- ✓ **Consolidamento del principio dell'equilibrio economico del Gestore**
- ✓ **Nuove regole sull'accesso ai Servizi**
- ✓ **Regole sui Canoni di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria**
- ✓ **Rafforzamento del ruolo dell'Organismo di regolazione**
- ✓ **Ruoli più chiari degli attori del sistema ferroviario: Stato, gestori infrastruttura, operatori impianti, imprese, regolatori nazionali**

Gli atti di esecuzione in capo all'UE

La Commissione ha emanato norme di dettaglio, direttamente applicabili, su numerosi e importanti aspetti della Direttiva, quali:

- ✓ Costi diretti, Licenze, Richiedenti, Cabotaggio
- ✓ Differenziazione pedaggi per incentivare ERTMS
- ✓ Differenziazione facoltativa pedaggi per rumore ferroviario

Sono ancora in corso attività della Commissione Europea su altri temi, tra i quali:

- ✓ Accordi Quadro per l'uso della capacità
- ✓ Possibilità di imporre diritti su servizi commerciali per finanziare servizi pubblici

Le opportunità del recepimento del Recast

**Recast del
primo pacchetto
ferroviario**



**Introduzione di nuove
disposizioni, che modificano
l'attuale quadro normativo**

**Il recepimento della direttiva
2012/34/UE rappresenta una
opportunità**

1

**Introdurre un sistema di
regole chiare e stabili nel
tempo, conformi con i
principi della direttiva**

2

**Risolvere le attuali criticità
del quadro normativo italiano
con una trasposizione
coerente (ma non
“semplicemente” testuale)
della direttiva**

...senza inserire/mantenere livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti dalla direttiva stessa (over regulation)

Il ruolo del gestore dell'infrastruttura

Il ruolo del gestore dell'infrastruttura



1

Garantisce l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura, a costi sostenibili per il mercato

2

Attua gli obiettivi di sviluppo dell'infrastruttura dettati dallo Stato, secondo la disponibilità di risorse pubbliche

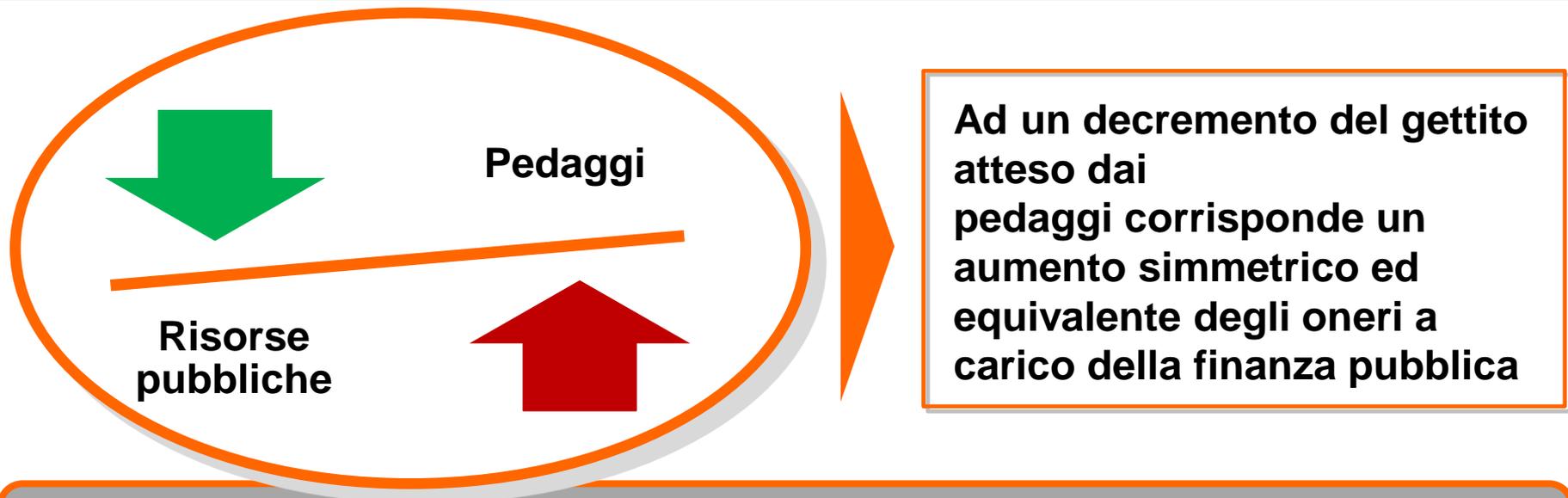
ma

Deve perseguire almeno il proprio equilibrio economico-finanziario

L'equilibrio tra risorse pubbliche e da mercato

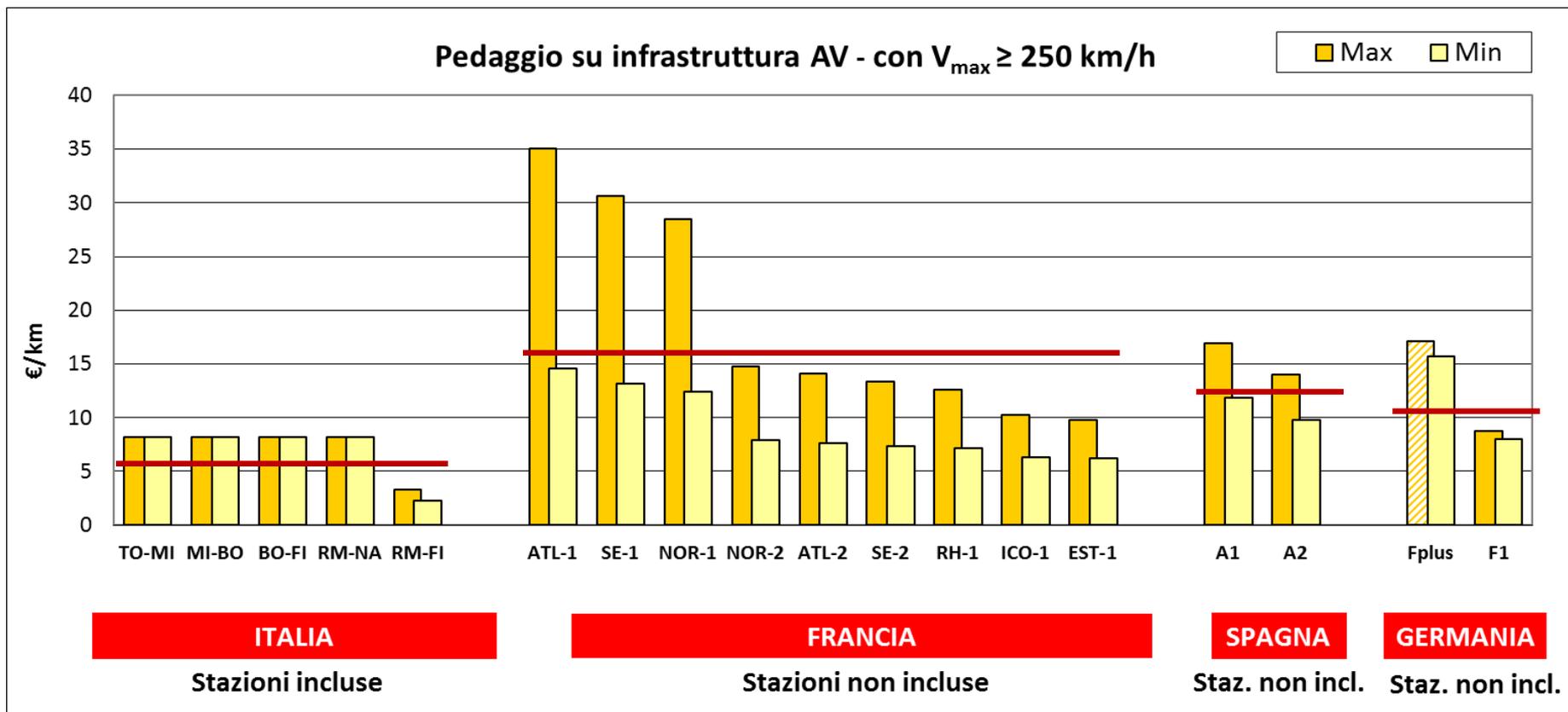
Il livello dei pedaggi incide sul livello delle risorse pubbliche necessarie per garantire l'equilibrio economico-finanziario del gestore dell'infrastruttura

Il Recast attribuisce agli Stati Membri il compito di individuare il mix migliore di pedaggi e risorse pubbliche



Far pagare il trasporto ferroviario più al mercato o più alla collettività è una scelta di politica dei trasporti

Confronto pedaggi su linee AV 2015



I rapporti tra lo Stato e il gestore dell'infrastruttura

- ❑ Lo Stato adotta una **strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria** in termini di manutenzione, rinnovamento e sviluppo dell'infrastruttura, fondate su un **finanziamento sostenibile e certo**
- ❑ Il gestore dell'infrastruttura predispone un **piano commerciale comprendente programmi di investimento** sulla base della strategia di sviluppo e del **finanziamento erogato dallo Stato**

Interazione virtuosa tra lo Stato e il gestore dell'infrastruttura

Come in altre *public utilities*, è necessario garantire un equilibrio tra “strategia paese” di sviluppo della mobilità, finanziamenti e servizi erogati, in un periodo regolatorio pluriennale (almeno 5 anni)

Accesso all'infrastruttura e ai servizi

Nuove disposizioni relative alle condizioni di accesso agli impianti e alla fornitura dei servizi erogati alle imprese ferroviarie

**Pacchetto
minimo di
accesso**

**Gestore
dell'infrastruttura**

Il gestore è tenuto ad erogare a tutte le imprese il pacchetto minimo di accesso in modo non discriminatorio

**Accesso agli
impianti e ai servizi
complementari e
ausiliari**

**Operatore
dell'impianto di
servizio**

Tutti gli operatori di impianti (pubblici e privati) sono tenuti a garantire, in modo non discriminatorio, l'accesso agli impianti e la fornitura dei servizi eventualmente forniti, secondo criteri di gestione commerciale (almeno ragionevole profitto)

Gli ambiti di regolazione del Recast

Attività disciplinate dal Recast

**Attività
esclusive del gestore
dell'infrastruttura**

**Pacchetto
minimo**

- Pedaggi commisurati al costo direttamente legato alla prestazione (costo diretto) + eventuale Mark-up.
- Modalità applicabili al calcolo del costo diretto stabilite dalla Commissione

**Attività
dell'operatore di impianto di servizio**

**Attività
Regolate**

Corrispettivi commisurati al costo di fornitura aumentato di un profitto ragionevole

**Attività
a mercato**

Il fornitore applica prezzi "di mercato"

Altre attività

**Attività non
strettamente connesse
all'esercizio ferroviario**

Il fornitore applica prezzi "di mercato"

I principi del Recast sui pedaggi

La ripartizione delle competenze nel recast

1

Gli Stati membri definiscono un quadro per l'imposizione dei pedaggi

2

Il gestore dell'infrastruttura determina i pedaggi nell'esercizio della propria indipendenza di gestione
(sentenza Corte di Giustizia C-369/11 del 3 ottobre 2013)

3

L'organismo di regolazione verifica ex post la conformità dei pedaggi

Il recepimento in Italia

Il D.Lgs di recepimento prevede che sia l'ART a definire i criteri del pedaggio «base» mentre i mark-up sono determinati dal MIT di concerto col MEF

E' comunque necessario assicurare indipendenza e autonomia al gestore dell'infrastruttura

La leva del pedaggio deve essere uno degli strumenti di gestione industriale di RFI

Il ruolo dei Regolatori

- ❑ La normativa europea rafforza molto il ruolo e i poteri delle autorità di regolazione come organo indipendente di risoluzione delle controversie tra gli attori del sistema ferroviario: gestori, imprese, Stato
- ❑ Con l'istituzione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, l'Italia è già pienamente conforme alle nuove disposizioni UE, avendola dotata anche di maggiori poteri
- ❑ La Commissione Europea ha pubblicato, come richiesto dal Recast, un recente rapporto sulla cooperazione tra i regolatori nazionali, aprendo all'idea futura di un Regolatore unico europeo

FS Italiane sostiene fortemente il ruolo dei regolatori nazionali e chiede da anni l'istituzione anche di un Regolatore europeo per un *level playing field* a livello comunitario

Recast: obblighi non solo per RFI

- La Direttiva Recast introduce importanti novità (licenze e certificati di sicurezza) per tutti i gestori di infrastruttura ferroviaria, quindi (oltre a RFI) anche per tutti i gestori presenti in Italia che operano a livello regionale sui quali, ad oggi, l'ANSF non ha competenza

Fonte ERA, Railway Safety Performance 2014

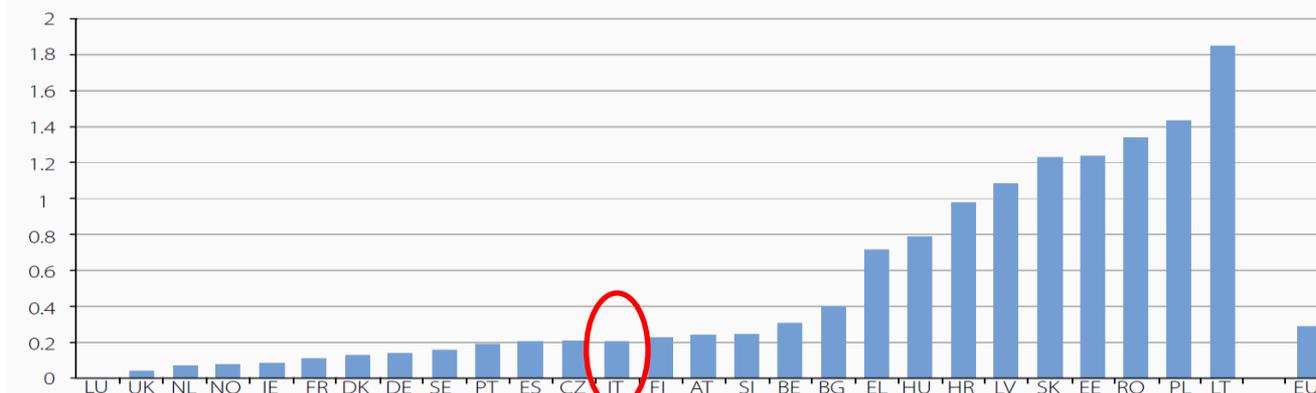


Figure 2: Railway fatalities and weighted serious injuries per million train-km (2007-2012)

Applicare il Recast estendendo le competenze dell'ANSF a tutte le reti ferroviarie italiane potrebbe migliorare ulteriormente la performance del settore nel suo complesso

Liberalizzazione: le specificità italiane

- ❑ La Direttiva Recast, ribadendo quanto già previsto nella normativa UE, limita la **liberalizzazione del mercato passeggeri al solo trasporto internazionale**
- ❑ L'**Italia** ha invece **già aperto** alla concorrenza il suo **mercato domestico dal 2001**
- ❑ Fintanto che la normativa UE non prevederà l'apertura alla concorrenza dei servizi commerciali nazionali e l'obbligo di gara per i contratti di servizio pubblico, **è importante che l'Italia mantenga nel suo ordinamento norme specifiche di reciprocità**

FS Italiane ha sempre sostenuto l'apertura di tutti i mercati, ma in Europa esistono resistenze protezionistiche da parte di molti Paesi e delle loro imprese ferroviarie

Alcune considerazioni finali

1

I ruoli e le competenze degli *stakeholders* del settore devono essere stabiliti con chiarezza, anche al fine di garantire l'indipendenza gestionale del gestore dell'infrastruttura

2

E' necessario definire un quadro normativo improntato ad una logica unitaria delle politiche di sviluppo e sostenibilità del sistema dei trasporti e di riequilibrio modale

3

I pedaggi garantiscono la copertura di quota dei costi di esercizio della rete e dei piani di investimento (remunerazione del capitale investito).
Nella definizione dei criteri dei pedaggi non si può quindi prescindere dagli indirizzi di *policy* dello Stato



Grazie 1000!