



# IL SETTORE FERROVIARIO

## PECULIARITÀ NELLE AZIENDE FERROVIARIE E NEL RUOLO DEL SETTORE PUBBLICO

A.A. 2018-2019  
Management Pubblico  
Dott.ssa Alessia Patuelli  
Università di Ferrara  
2 Aprile 2019

Trenitalia vi augura  
un felice 2009.

Departures

destinazione  
destination

MILANO C.I.F.	18:40	20'	19:52
ROMA TERMINI	18:53	5'	19:00
TRIFESTE C.I.F.	18:55	10'	19:05
ANCONA	18:58	5'	19:03
TORINO P.S.	19:03	10'	19:13
PORTOMAGG.	19:03		19:13
PORRETTA T.	19:04		19:14
MILANO C.I.E.	19:05	10'	19:15
RAVENNA	19:06		19:16
UDINE	19:10	10'	19:20

ATTENZIONE! SI RAMMENTA CHE E' U  
DEI TRENI E SALIRE O SCENDERE QU

departures  
47  
RITARDO  
DELLA  
5'  
GALLA E

Quando nascono?



1825, Inghilterra, tra  
Stockton e Darlington

*J. R. Brown*

AP

Dove?



United Kingdom

Darlington Stockton-on-Tees

Ireland

Isle of Man

Amsterdam

Netherlands

Brussels

Belgium

Cologne

# Le ferrovie in Italia

1839: Napoli – Portici

1905: Nazionalizzazione -  
Nascita Azienda Unitaria delle  
Ferrovie dello Stato



# Ferrovie Meridionali 1896-97

## Utile netto dell'esercizio.

<b>Prodotti:</b> — Quota del 62,50 % sul prodotto lordo ottenuto dall'esercizio della rete principale (art. 25 del contratto) . . .	L. 66.687.977,38
Meno la differenza del 6,50 % versata allo Stato ed ai Fondi speciali sulla somma di . . . . .	L. 3.432.194,11
rappresentante l'eccedenza del prodotto ottenuto nell'anno finanziario 1896-97 in confronto con quello iniziale stabilito in conformità al citato articolo (V. allegato N. 5) »	<u>223.092,61</u>
Quota netta devoluta alla Società . . .	L. 66.464.884,77
salva la liquidazione dell'anno finanziario in corso.	
Compensi dovuti dallo Stato per l'esercizio della rete complementare (art. 73 del capitolato allegato al contratto d'esercizio). »	9.371.736,55
Compensi e proventi diversi . . . . »	390.365,75
Proventi in rimborso di spesa . . . . »	<u>2.195.908,88</u>
<b>Totale . . .</b>	<b>L. 78.422.895,95</b>
<b>Spese:</b> — Spese complessive dell'esercizio, così ordinarie che straordinarie . . . »	74.421.091,35
<b>Utile netto dell'esercizio . . . . .</b>	<b><u><u>L. 4.001.804,60</u></u></b>

# Reparto dei prodotti fra Stato e Società.

(articoli 25 e 26 del contratto e 73 del capitolato d'esercizio).

## RETE PRINCIPALE

Allo Stato		Ai fondi speciali		Alla Società compenso per l'uso del materiale mobile e di esercizio	Alla Società		TOTALE
27 1/2 % s/ L. 103.268.569,71	28 % s/ L. 3.432.194, 11	40 % s/ L. 103.268.569, 71 meno il compenso alla Società per l'uso del materiale mobile e di esercizio	16 % s/ L. 3.432.194, 11		62 1/2 % s/ L. 103.268.569,71	56 % s/ L. 3.432.194, 11	
28.398.856, 67	961.014, 35	3.666.856, 97	549.151, 06		64.542.856, 07	1.922.028, 70	
29.359.871, 02		4.216.008, 03		6.660.000, —	66.464.884, 77		106.700.763, 82

Il riparto dei prodotti della Rete principale si è computato come appresso :

a) in base al 3° comma dell'art. 25 del contratto, su .....	L. 3.432.194, 11
che rappresentano la differenza fra il prodotto ottenuto nell'anno finanziario 1896-97 in .....	L. 105.333.177, 71
e quello iniziale stabilito giusta il 2° comma di detto articolo in .....	» 101.900.983, 60
b) in base al 1° comma dell'articolo stesso, sulle rimanenti .....	» 103.268.569, 71
<b>Totale come sopra L. 106.700.763, 82</b>	

## RETE COMPLEMENTARE

Allo Stato 40 % sul prodotto lordo	Ai fondi speciali 10 % sul prodotto lordo (meno il compenso alla Società di cui all'art. 13 della convenzione 20 giugno 1888)	Alla Società compenso per gli oneri di cui all'art. 13 della convenzione 20 giugno 1888	Alla Società 50 % sul prodotto lordo	TOTALE
3.292.448, 84	756.017, 95	67.094, 26	4.115.561, 05	8.231.122, 10

Perché introdurre  
concorrenza nelle ferrovie è  
complesso?





# Infrastruttura



# Rete in esercizio

## Legenda

- Linee Fondamentali
- Linee Complementari
- Linee di Nodo



# Concorrenza intermodale





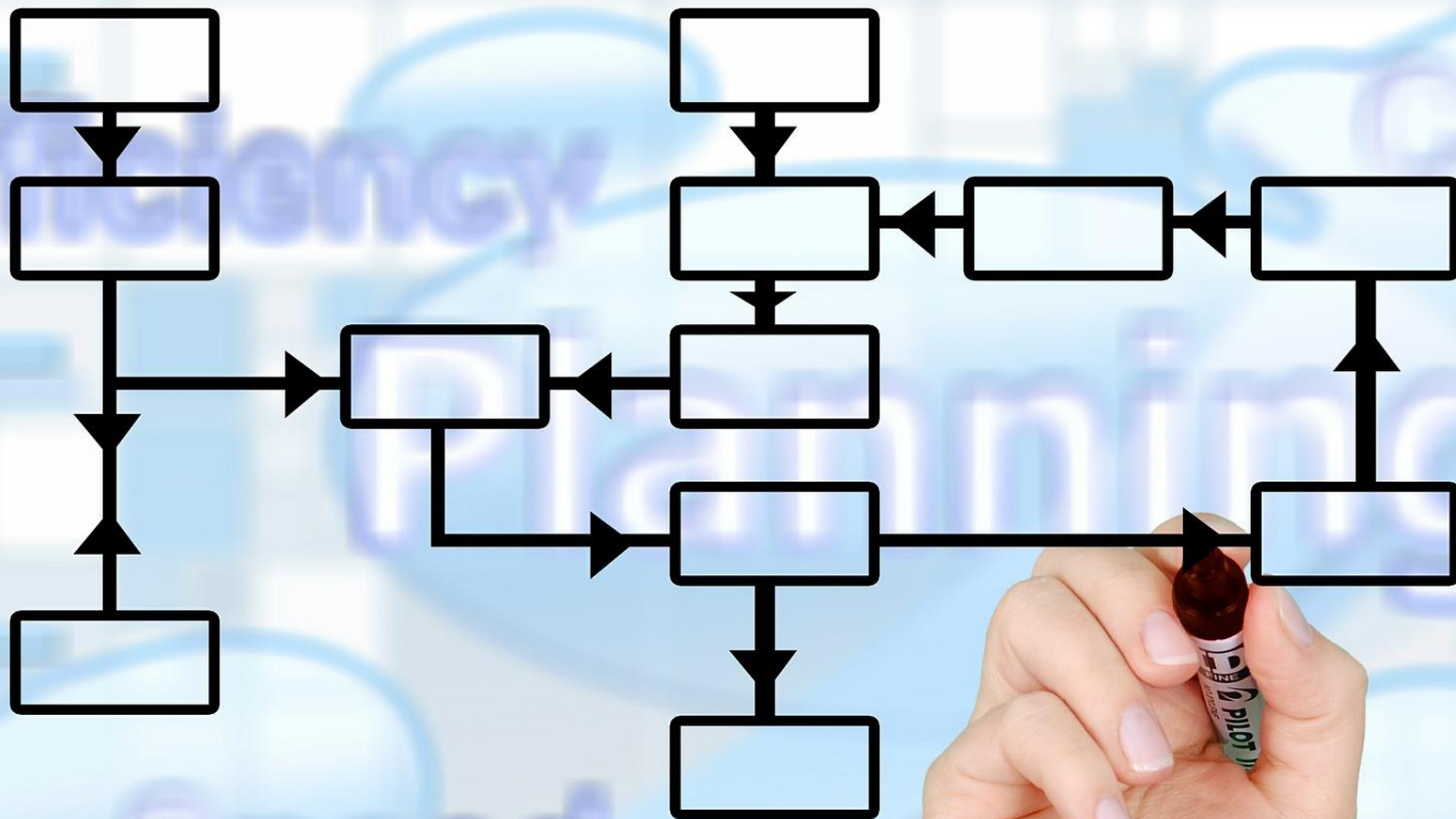
Trasporto via canale

# Automobile



# Trasporto aereo





Struttura del settore



4 fasi

# 1) Gestione e manutenzione della rete ferroviaria







## 2) Gestione e manutenzione del materiale rotabile

### 3) Servizi di trasporto passeggeri





## 4) Servizi di trasporto merci



**1. Rete ferroviaria**



**2. Mat. rotabile**

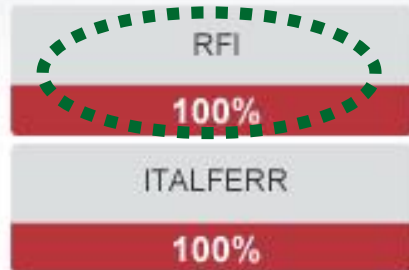


**3. Passeggeri**

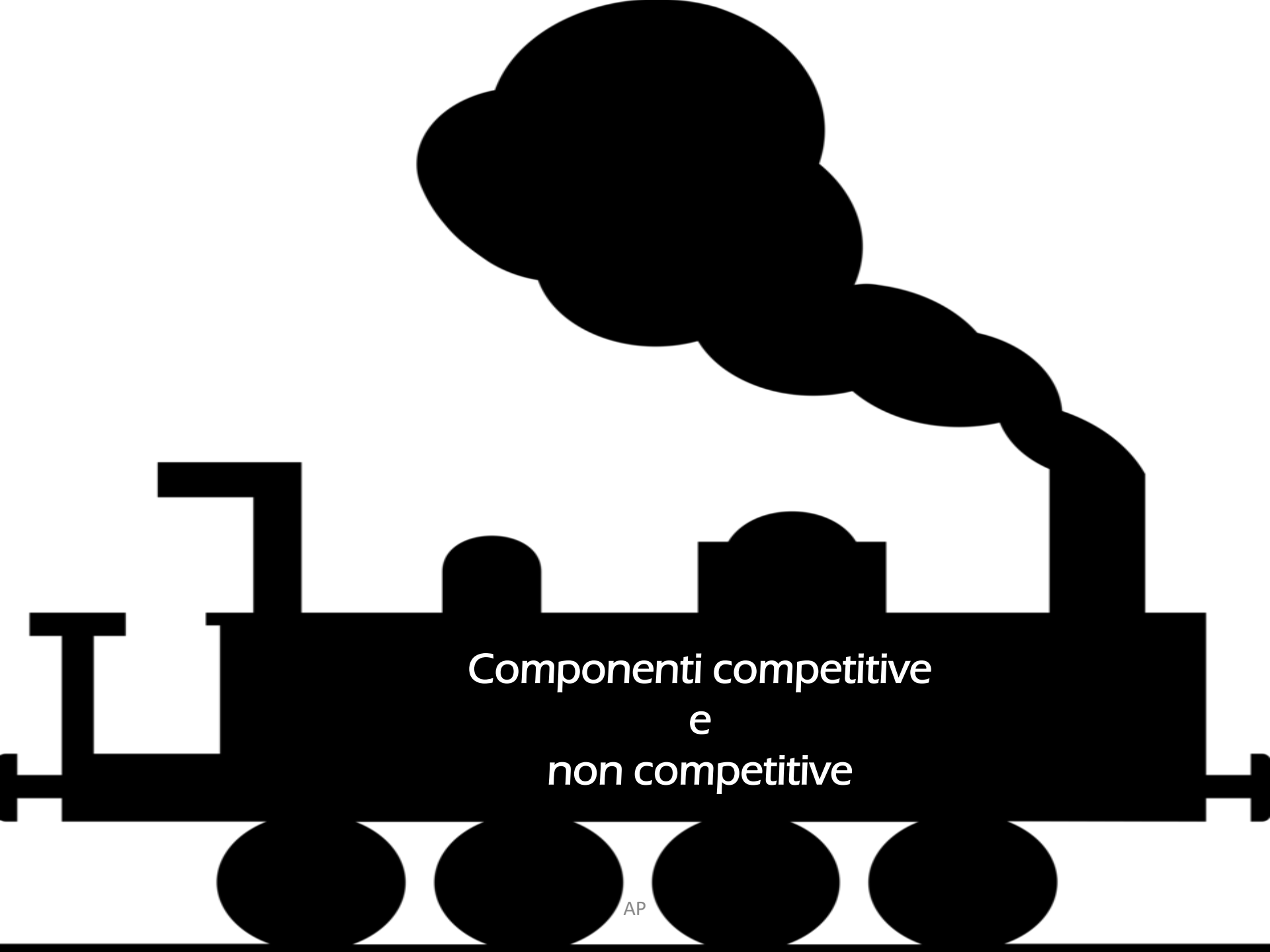


**4. Merci**

# In Italia



Modello verticalmente  
integrato



*Componenti competitive  
e  
non competitive*

AP



Dove inserire la  
concorrenza?

In quale modo?





**Infrastruttura**

**Elemento non competitivo**



**Attività di trasporto**

**Elemento competitivo**





## Infrastruttura e attività di trasporto

Diversi possibili livelli  
di separazione



In Italia



1999

Separazione **contabile** trasporto/infrastruttura

2001

Separazione **societaria** RFI e Trenitalia

**Integrazione  
verticale**



**Separazione**

**1**

**Separazione  
contabile**

**2**

**Separazione  
amministrativa**

**Separazione  
societaria**

**3**

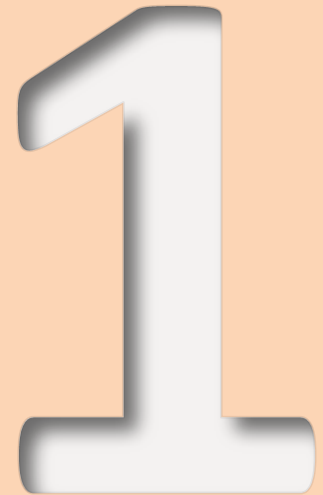
**Separazione  
proprietaria**

**4**

# Separazione contabile

Semplice separazione di **bilancio** dei diversi rami di attività .

Separazione indicata dalla Direttiva Europea n. **440/1991**



# Separazione amministrativa

I diversi ambiti di attività hanno un certo grado di **autonomia finanziaria**.

Non si incide sugli assetti proprietari

A large, white, stylized number '2' with a subtle drop shadow, positioned on the right side of the slide.

# Separazione societaria

Soggetti **giuridicamente** distinti: gli assetti proprietari non variano, c'è maggiore indipendenza tra i soggetti

Oggi in **Italia**

3

# Separazione proprietaria

“Ownership unbundling”

**Proprietà** distinte.

Divieto per l'impresa di controllarne altre in settori collegati del medesimo mercato.

4





## Integrazione verticale

### Vantaggi

- Maggiore flessibilità e rapidità nelle decisioni

### Svantaggi

- Possibili difficoltà di ingresso altri operatori

## Separazione

### Vantaggi

- Neutralità per ingresso operatori

### Svantaggi

- Possibile incremento costi di transazione



Trasporto passeggeri

Quale concorrenza?

**2 modelli**



**Nel mercato**

**Per il mercato**

**ntv**

**Nuovo Trasporto Viaggiatori**

**Gare  
competitive**

# Concorrenza

## Nel mercato

Due o più operatori **contemporaneamente** sulla stessa linea.

Competizione diretta,  
*open access*.

## Per il mercato

Il processo competitivo avviene **a monte**, poi solo **una** impresa ha accesso alle attività di trasporto.

Gara competitiva.



**Italo**

Concorrenza sull'**alta  
velocità**, in Italia

Azienda privata

Operativa da aprile **2012**



Rete AV, da sito RFI (Gruppo FS)



Tratte servite, da sito NTV (Italo)

# Nel mercato

## Vantaggi

Minori prezzi ↓

Maggior qualità del servizio  
e innovazione ↑

Adatto per:

- Elevati livelli di **traffico**
- Bassi costi di **accesso**  
all'infrastruttura

## Svantaggi / rischi

Minor livello di  
occupazione ("load factor")

Economicamente  
sostenibile ?

# Stagecoach and Virgin win East Coast mainline rail franchise

27 November 2014 | Business



Per il mercato

# Trasporto pubblico locale in Toscana, la gara assegnata a Ratp

L'annuncio del presidente della regione Enrico Rossi. Autolinee ha ottenuto un punteggio di 99,54. Mobit 94,03

# Gara dei bus, trasporti in mano ai francesi

Cap, spazzati 71 anni di storia. Ora c'è paura per i posti di lavoro



Alberto Banci e Giuseppe Gori, rispettivamente direttore e presidente della Cap

Prato, 4 marzo 2016 - La Regione ha assegnato via definitiva al colosso francese Ratp, per i prossimi 11 anni, la gestione del trasporto pubblico locale in tutta la Toscana. Con questo affidamento, in un solo colpo, vengono spazzati 71 anni di storia della Cap che, salvo sorprese decretate dalla giustizia amministrativa, dal 2009 non dovrebbe più gestire il servizio di bus e in città e nella provincia. L'aggiudicazione da parte della Regione scrive così la parola fine alla gara del trasporto pubblico locale che vedeva contrapposte Mobit (dove era consorziata anche la Cap) e Autolinee Toscane (gruppo Ratp). A vincere la gara è il consorzio francese RATP che, oltre a gestire la metropolitana a Parigi ora dovranno assicurare gli spostamenti degli autobus in tutta la Regione, compresa la provincia pratese.

Impresa & Territori Reti & Utility

# Gara a tre per gestire le ferrovie dell'Emilia Romagna: 153 milioni all'anno per 15 anni

di Natascia Ronchetti 20 gennaio 2014

Tweet Like



Bologna - Trenitalia e Tper, vale a dire l'azienda di trasporto pubblico nata dalla fusione tra Bologna e Ferrara con la Fer, Ferrovie emiliano romagnole, per mettere nuovamente il cappello sui binari dell'Emilia Romagna dovranno vedersela con un altro contendente. Sono tre, infatti, le manifestazioni di interesse a partecipare alla gara europea per l'affidamento della gestione del servizio ferroviario regionale, ora in mano al consorzio costituito da Trenitalia e Tper. La Regione, sotto il pressing dei 140mila pendolari, ha alzato il tiro per mettere fine ai disagi provocati da materiale rotabile vetusto, soppressioni di corse, ritardi.



# Per il mercato



Strumento più efficace per creare **pressione competitiva...**

...Quando la concorrenza nel mercato **non è sostenibile ...**

... per ragioni:

- Economiche
- Strutturali

# Per il mercato



Vantaggi

Miglioramento **efficienza e qualità** dei servizi ↑

Possibili riduzioni **costi** ↓

Applicabile per scarsi livelli di **traffico**

Svantaggi / rischi

Maggiori **barriere all'ingresso** per i nuovi entranti

A close-up photograph of a brick wall. The bricks are reddish-brown and arranged in a traditional running bond pattern. The mortar is a light grey color. In the upper left corner, there are two dark, rectangular objects, possibly bricks or tiles, that are slightly recessed or damaged. A white rectangular text box is overlaid on the right side of the image, containing the text "Quali barriere all'ingresso?".

**Quali barriere all'ingresso?**

# Volume/dimensione dei servizi messi a gara



Quante e quali linee?



**Durata dei contratti**

**Per quanti anni?**



**Livello di investimento  
richiesto**

**Il materiale rotabile?**

# Accessibilità e utilizzo dell'infrastruttura



Posso accedere?

# Gradi di libertà



Cosa e quanto posso  
decidere?



Tipo di contratto e  
allocazione del rischio

Chi sopporta il rischio di  
profitto?



## Riepilogo Barriere all'ingresso

1. Volume/dimensione dei servizi
2. Durata dei contratti
3. Gradi di **libertà**
4. Livello di **investimenti**
5. Accessibilità e utilizzo **dell'infrastruttura**
6. Tipo di contratto e allocazione dei **rischi**

## In Italia?

Quando	Dove	Esito	Aggiudicatario
2010	Piemonte	Annullata	-
2005	Lombardia	Aggiudicata	Trenitalia, Ferrovie Nord Milano, ATM
2010	Liguria	Aggiudicata	ATM
2004	Veneto	Aggiudicata	Trenitalia, Sistemi territoriali
2015	Emilia Romagna	Aggiudicata	Trenitalia, Tper

Fonte: Bentivogli & Panicara (2011)  
+ dati propri

## IV pacchetto ferroviario

Liberalizzazione tratte nazionali **Alta  
velocità** (2020)

Concorrenza nelle tratte di **servizio  
pubblico**, con eccezioni (2023).

# FERROVIE IN INGHILTERRA

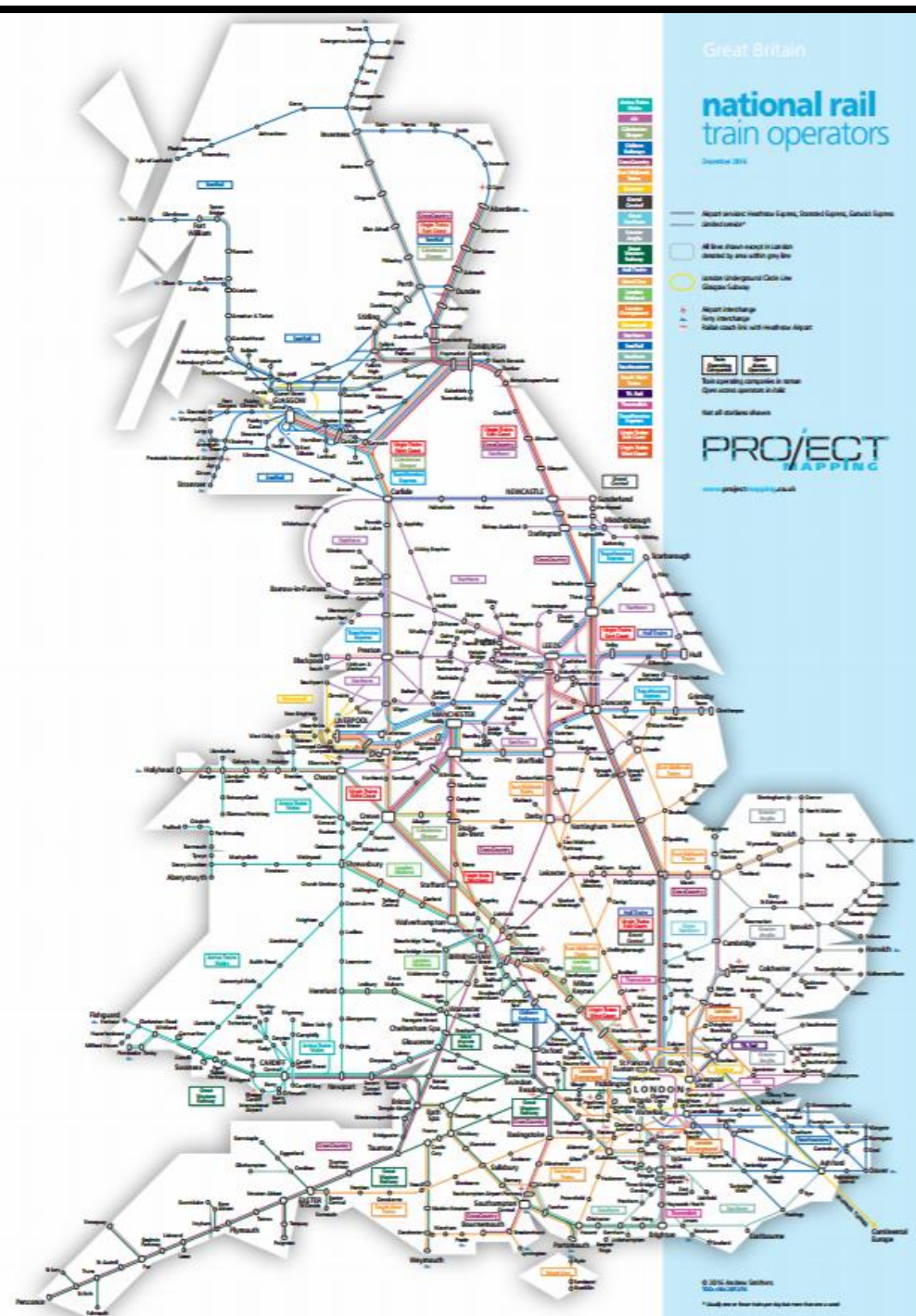
Un caso opposto  
all'Italia





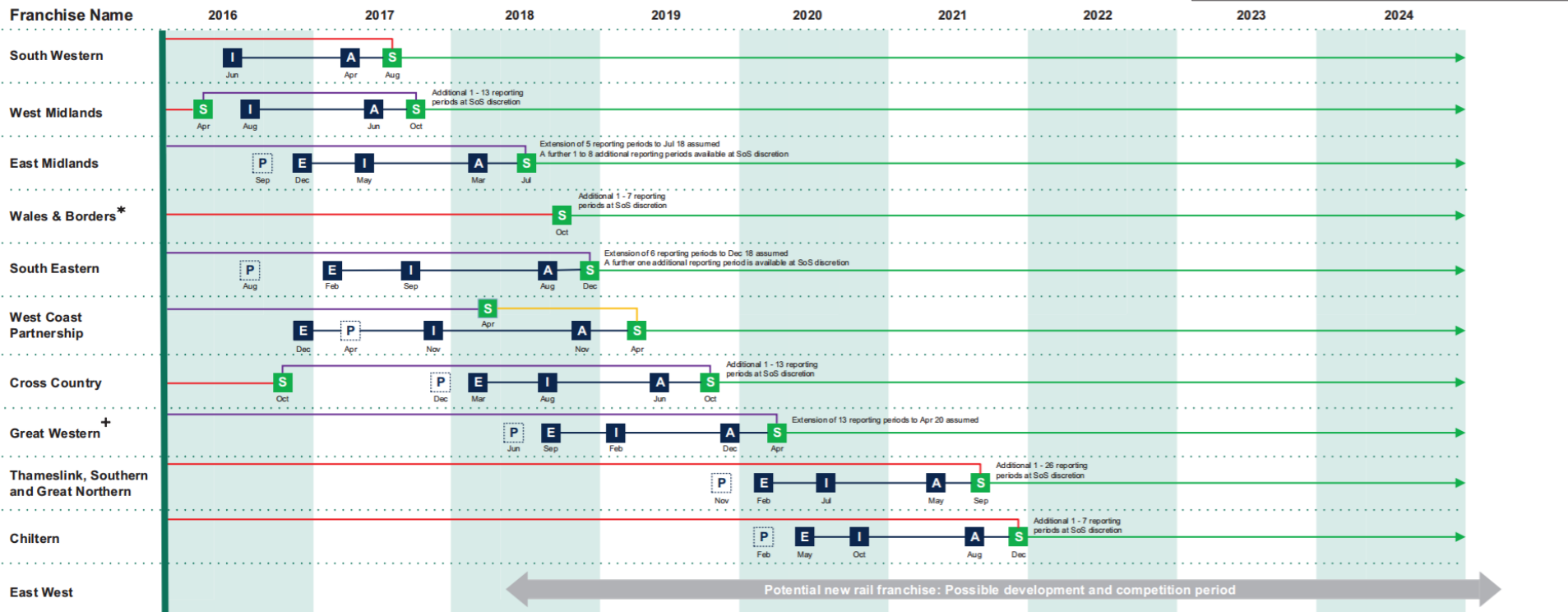
Nazionalizzazione:  
1947

# Gare competitive: Franchise



# Rail Franchise Schedule

<b>P</b>	PfO Passport Application Date (Deadline for non-passport holders)		Current Franchise
<b>E</b>	Issue of Franchise EOI		Direct Award - Contract signed
<b>I</b>	ITT (Invitation to Tender) Issued to Shortlisted Bidders		Service Continuation Contract
<b>A</b>	Contract Award		New Franchise
<b>S</b>	End of current Franchise Agreement Start of new Franchise Agreement		Key Deliverable process link



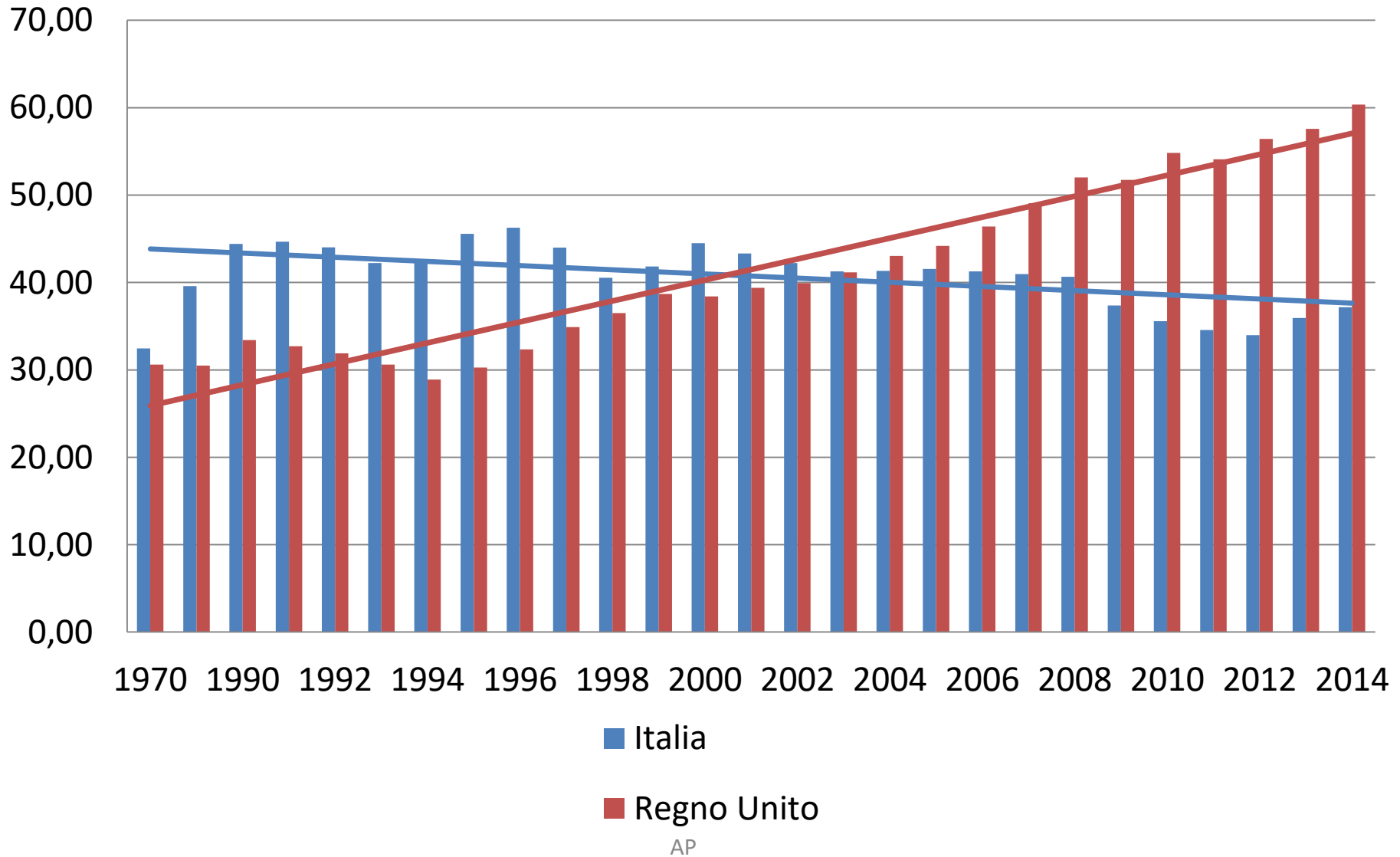
[https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/574792/december-2016-rail-franchise-schedule.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/574792/december-2016-rail-franchise-schedule.pdf)



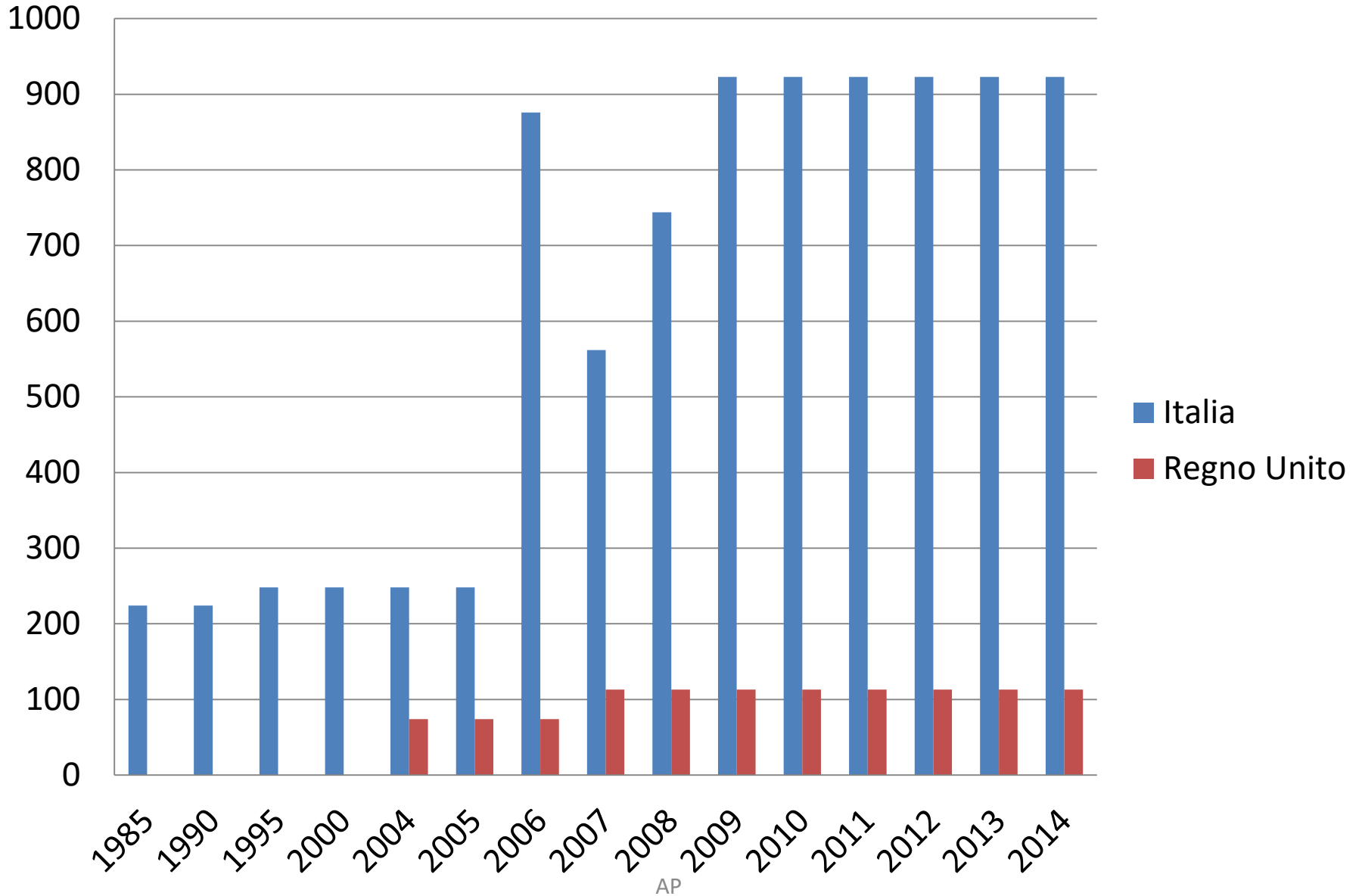
Premi pagati  
 o  
 sussidi ricevuti

<b>Franchise</b>	<b>Premio</b>	<b>Sussidio</b>
<b>c2c Essex Thameside</b>	4	
<b>Chiltern Railway</b>	9	
<b>Cross Country</b>		31
<b>East Midlands Trains</b>		13
<b>Greater Anglia</b>	164	
<b>Greater Western</b>	118	
<b>Integrated Kent/Southeastern</b>		69
<b>InterCity East Coast</b>	217	
<b>InterCity West Coast</b>	97	
<b>London Midland</b>		57
<b>Northern</b>		346
<b>Southern</b>	153	
<b>South West Trains</b>	297	
<b>Thameslink/Great Northern</b>	195	
<b>TransPennine Express</b>		66
<b>Wales &amp; Borders</b>		152
<b>Scotrail</b>		506

## Tendenze passeggeri, linee convenzionali



# Lunghezza linee Alta Velocità





Ritorniamo in  
Italia

AP

# Privatizzazione: tappe fondamentali

1985

Da Azienda Autonoma a Ente Pubblico

1992

Trasformazione in SPA

- Privatizzazione formale

Anni

2000

Riorganizzazione del Gruppo

- Separazione societaria RFI e Trenitalia



Sei qui: Home > **Cos'è l'Autorità**

  
Cerca[\[H\] Home](#)[\[C\] Contatti](#)[\[T\] Amministrazione Trasparente](#)[\[A\] Attività](#)[\[S\] Servizi On-line](#)[\[M\] Modulistica](#)[\[F\] FAQ](#)

## L'Autorità

[Cos'è l'Autorità](#)[Come si finanzia](#)[Cosa fa](#)[Normativa](#)

## Il Consiglio

[Il Consiglio](#)[Il Presidente](#)

## Cos'è l'Autorità

L'Autorità di regolazione dei trasporti è stata istituita ai sensi dell' art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214) nell'ambito delle autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481.

È competente per la regolazione nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed ai servizi accessori. Tra i suoi compiti rientrano anche la definizione dei livelli di qualità dei servizi di trasporto e dei contenuti minimi dei diritti che gli utenti possono rivendicare nei confronti dei gestori. L'Autorità riferisce annualmente alla Camere evidenziando lo

## Diritti dei passeggeri

[RECLAMI ON-LINE \(Site - Sistema Telematico di acquisizione dei reclami\)](#)[ITA - Invio on-line di reclami](#)[ENG - Online](#)[submission of complaints](#)[L'UE per la tutela dei diritti dei passeggeri](#)[Privacy](#)

<b>Tipo di documento</b>	
<b>Delibere</b>	65 delibere nel 2016, 120 nel 2015, 78 nel 2014
<b>Pareri</b>	Tre pareri: al comune di Firenze per licenze taxi; al Mit per aiuti di Stato aeroporti e compagnie aeree; al Consiglio di Stato su trasporto pubblico non di linea
<b>Atti di segnalazione al Governo e al Parlamento</b>	Es. atto sull'autotrasporto di persone non di linea: taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici per la mobilità
<b>Consultazioni</b>	15 consultazioni concluse
<b>Relazioni annuali</b>	
<b>Protocolli d'intesa</b>	Con Agcm e Anac

	2016	2015	2014
<b>Funzionamento ART</b>	12	23	2
<b>Trasporto marittimo</b>	3	2	0
<b>Trasporto aereo</b>	11	15	1
<b>Trasporto ferroviario</b>	35	28	4
<b>Trasporto autobus</b>	1	1	0
<b>Trasporto autostradale</b>	2	3	0
<b>Servizio pubblico</b>	1	0	1
<b>TPL</b>	0	2	2
<b>Totale</b>	65	74	10



# Prospettive future

## Ipotesi di privatizzazione parziale del gruppo ?

- DEF 2015-16 prevede cessione 40% FSI

## IV pacchetto ferroviario

- Ulteriore apertura alla concorrenza

Verso uno spazio ferroviario europeo unico



**Passeggeri:  
3 segmenti**

**1**

### **Servizi a Mercato**

- Freccie (Alta Velocità)

**2**

### **Servizio Universale Contribuito**

- Trasporto a lunga percorrenza, sussidi pubblici statali

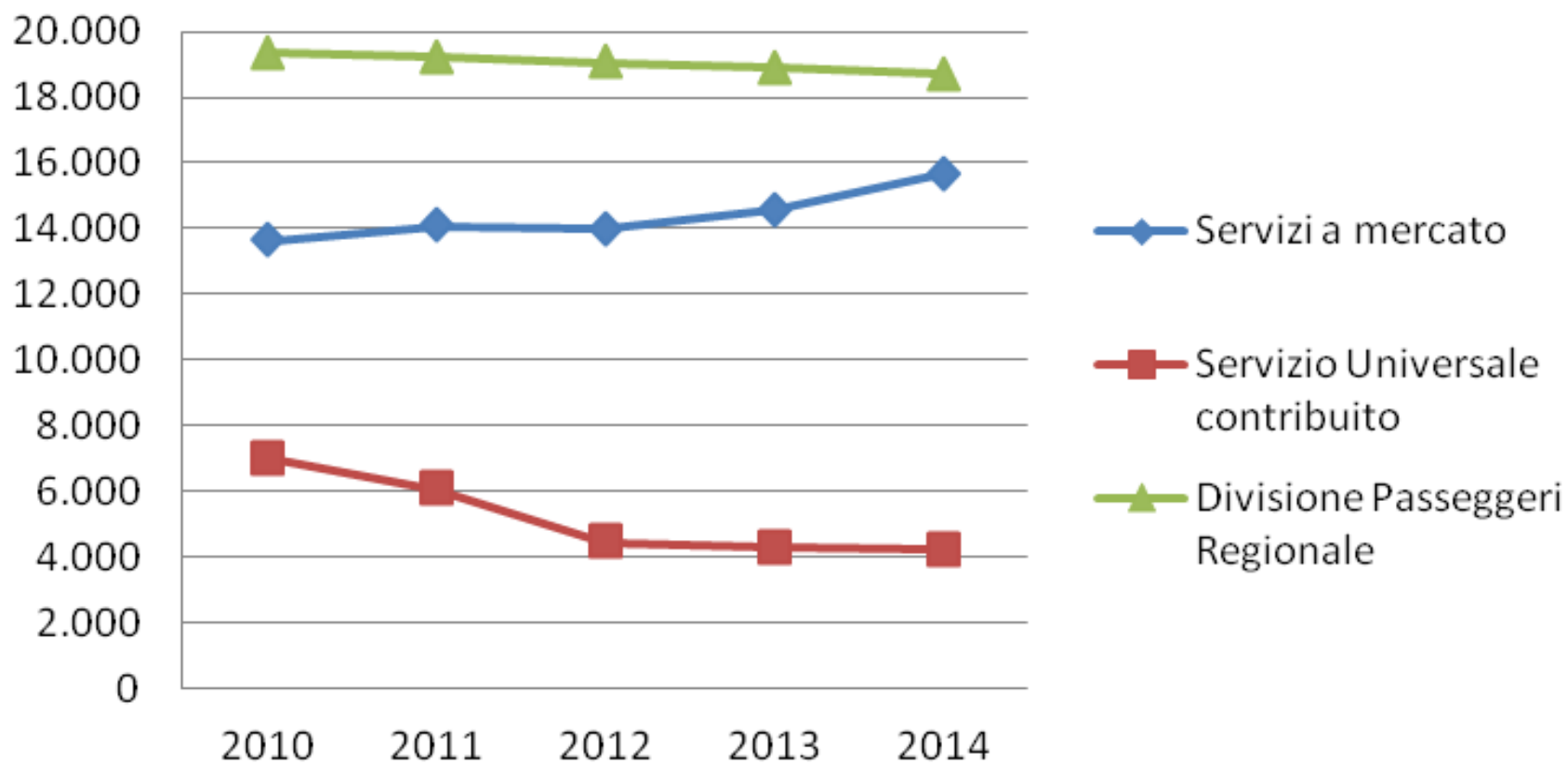
**3**

### **Trasporto Regionale**

- Di competenza delle regioni

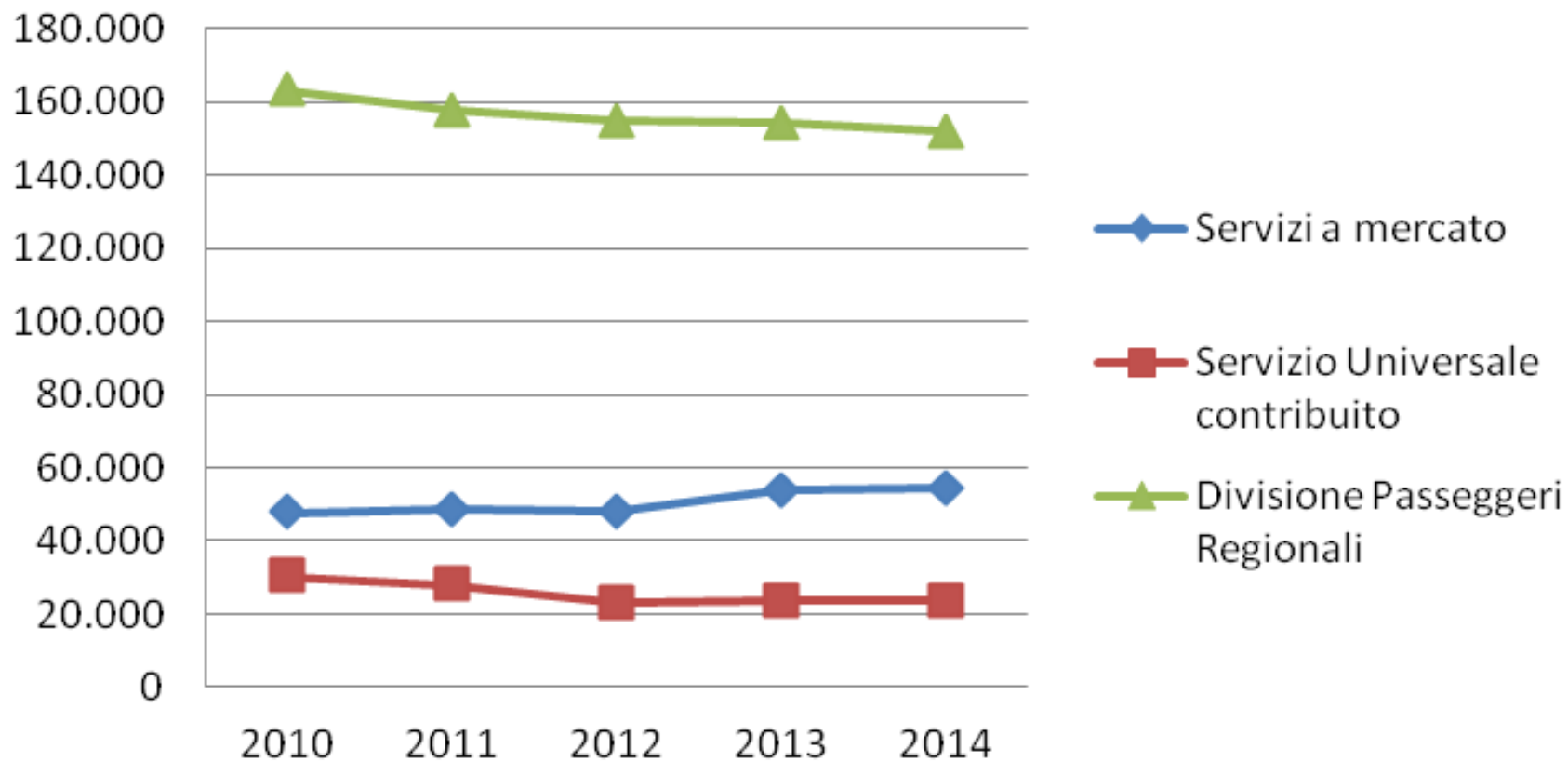
# Passeggeri: domanda

## Viaggiatori Km



# Passeggeri: offerta

## Treni Km



## La concorrenza



## Sull'alta velocità



# Chi è ITALO

(inizio 2018)



**18.81% INTESA SANPAOLO S.P.A.**

**17.14% DIEGO DELLA VALLE**

**14.31% GENERALI FINANCIAL HOLDINGS**

**12.71% LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO**

**12.59% PENINSULA CAPITAL**

**7.85% GIANNI PUNZO**

**5.83% FLAVIO CATTANEO**


**5.72% ISABELLA SERAGNOLI**

**4.77% ALBERTO BOMBASSEI**

**AP 0.27% AZIONISTI MINORI**

Dove?



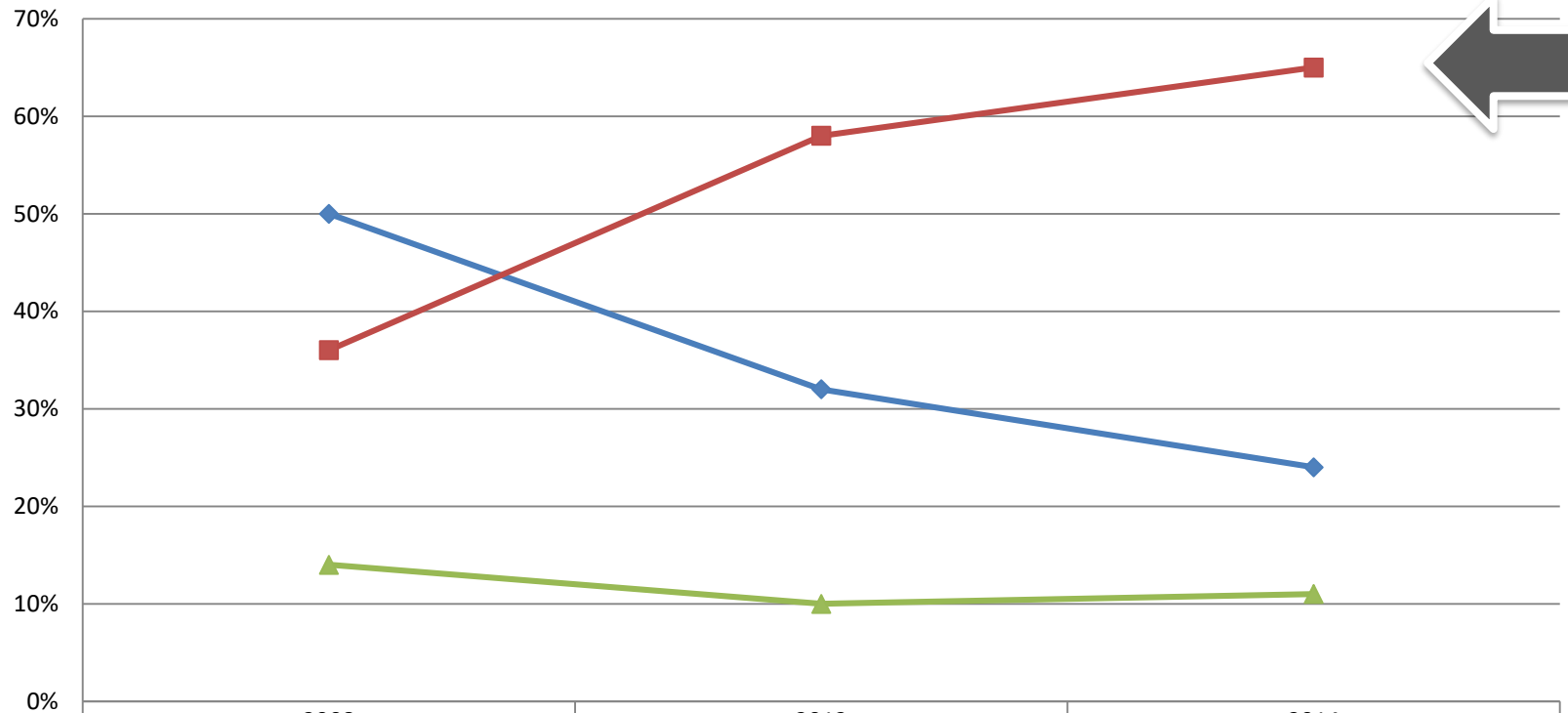
A low-angle, wide shot of the interior of Grand Central Terminal in New York City. The image captures the grandeur of the Beaux-Arts architecture, featuring a high, vaulted ceiling with a series of circular medallions. Large, arched windows with intricate metalwork allow light to stream in, creating a dramatic play of light and shadow. In the foreground on the right, a large, ornate brass clock is visible, showing the time. Below the clock, there are signs for "MTA METRO-NORTH TRAIN INFORMATION" and "MTA METRO-NORTH TRAIN TIMETABLES". The overall atmosphere is one of historical significance and architectural beauty.

Cos'è cambiato?



# Evoluzione quote modali

## Roma - Milano



◆ Aereo  
■ Treno  
▲ Auto

2008

2012

2014

50%

32%

24%

36%

58%

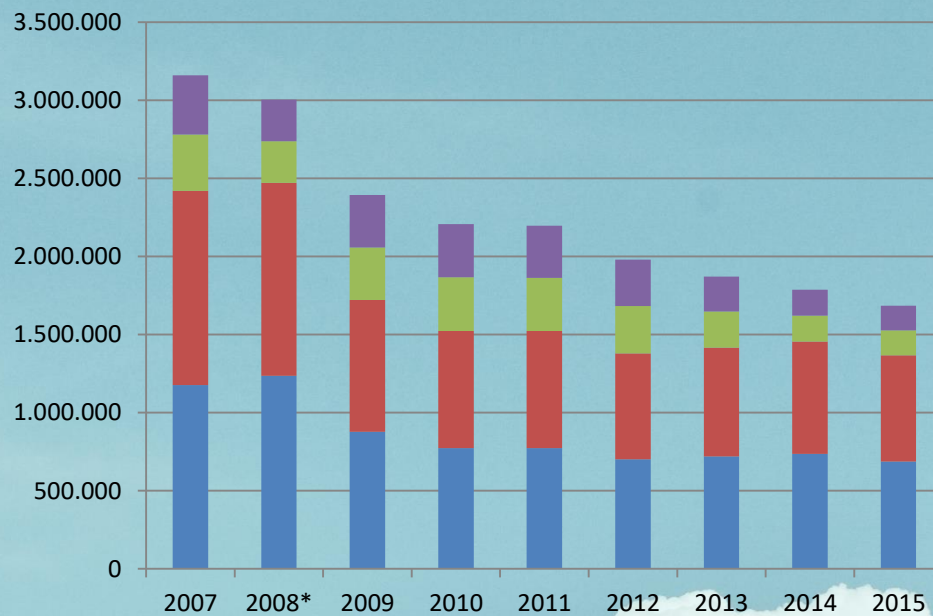
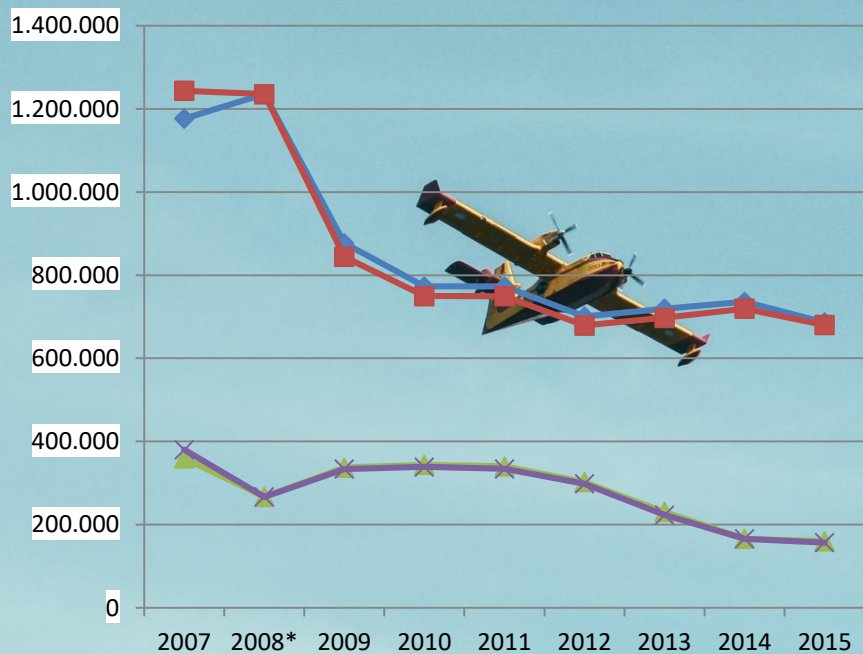
65%

14%

10%

11%

# Concorrenza con l'aereo

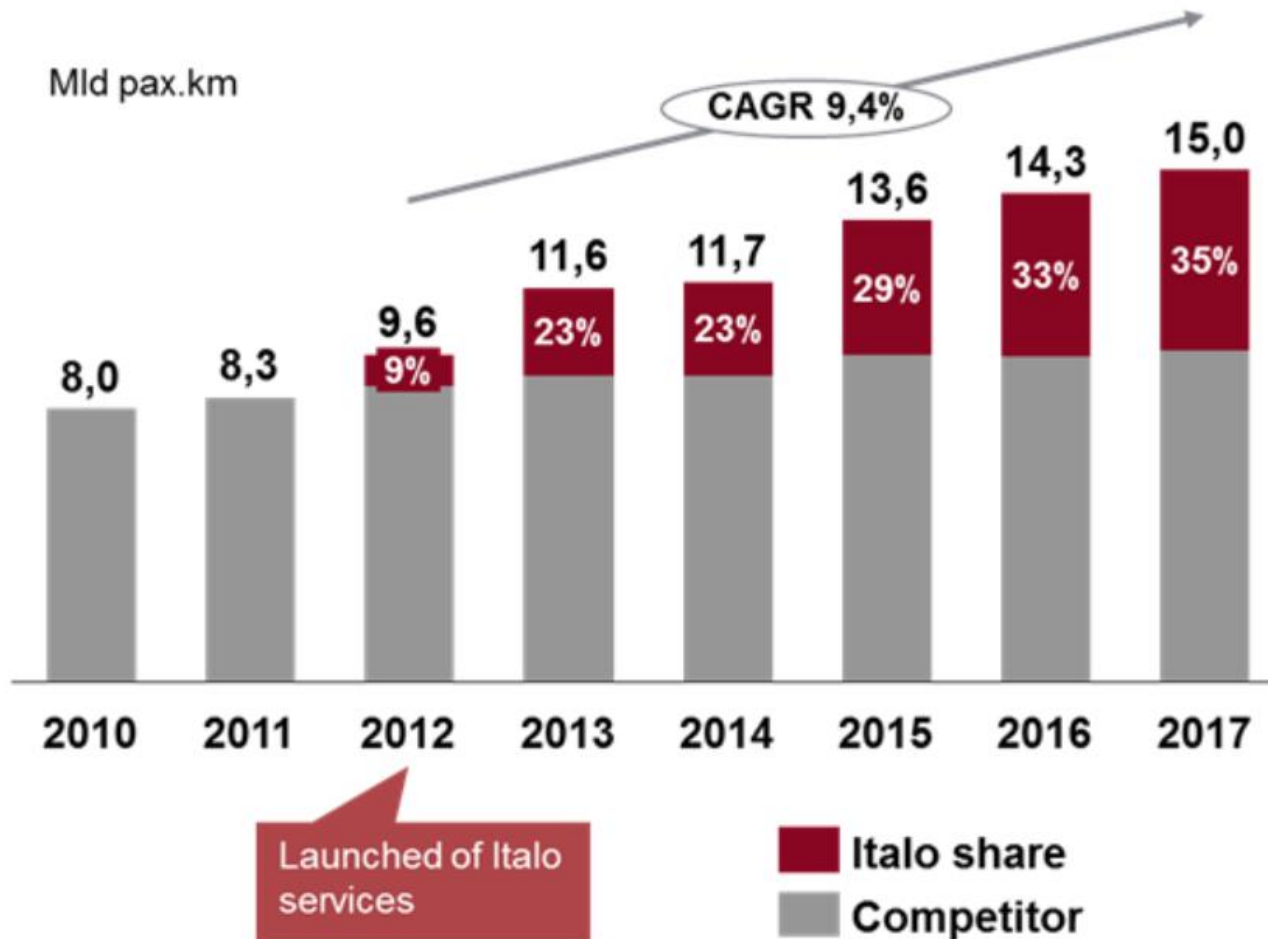


- ◆ Rome Fiumicino-Milan Linate
- Milan Linate-Rome Fiumicino
- ▲ Rome Fiumicino-Milan Malpensa
- ✕ Milan Malpensa-Rome Fiumicino

- Milan Malpensa-Rome Fiumicino
- Rome Fiumicino-Milan Malpensa

- AP ■ Milan Linate-Rome Fiumicino
- Rome Fiumicino-Milan Linate

## Il mercato AV in Italia



## Altri effetti della concorrenza

Aumento offerta treni AV

- NTV e Freccie

Abbassamento prezzi

- Prezzi per tratta, nuove offerte e fasce di prezzo, dinamiche promozionali

# La concorrenza è economicamente sostenibile?

## Risultato netto

