

Trasporto ferroviario

49%

di Andrea Giuricin

UN'EUROPA A DIVERSE VELOCITÀ.

Premessa.

La liberalizzazione del trasporto ferroviario per molti anni non è stata al centro dell'interesse del regolatore europeo. Il processo di apertura del mercato in questo settore è stato effettuato tramite iniziative di singoli Stati, tra i quali la Svezia e la Gran Bretagna.

L'Unione Europea ha iniziato ad interessarsi del trasporto ferroviario in maniera concreta solo ad inizio di questo decennio; risalgono infatti al 2001 le direttive che hanno l'obiettivo di creare uno spazio ferroviario europeo integrato.

Il settore ha conosciuto una lunga crisi sia per il trasporto merci che quello passeggeri negli ultimi trenta anni. La liberalizzazione sembra essere l'unica soluzione a questa perdita d'importanza: in quei paesi dove si è andati in direzione di un mercato concorrenziale, il settore è riuscito a riconquistare una parte dei clienti perduti.

Il presente lavoro si concentrerà dapprima sulla normativa vigente negli stati dell'Unione Europea e successivamente tratterà del mercato europeo e dei suoi sviluppi. In ultima analisi sarà studiata l'Italia e sarà confrontata con il nostro *benchmark*. I paesi *benchmark* di questa analisi sono due: la Svezia e la Gran Bretagna. In entrambi i paesi la liberalizzazione non è perfetta, ma la situazione odierna è sicuramente migliore rispetto a quella di altri paesi.

La normativa comunitaria.

Il trasporto ferroviario non conosce una piena liberalizzazione. Bisogna tuttavia distinguere due macrosettori: il trasporto merci che è completamente liberalizzato dal 1° Gennaio 2007 e il trasporto passeggeri, che conosce un diverso grado di liberalizzazione nei diversi paesi dell'Unione Europea. L'obiettivo è quello di rendere pienamente competitivo anche il trasporto passeggeri internazionale a partire dal 1° Gennaio 2010.

Il primo pacchetto ferroviario composto dalle direttive 2001/12, 2001/13 e 2001/14 è uno dei primi interventi normativi del legislatore, il quale si pone l'obiettivo di creare un mercato unico

nel trasporto su rotaia. Diversi paesi hanno ritardato l'applicazione di queste direttive causando l'apertura di procedure di ricorso presso la Corte di Giustizia.

Il secondo pacchetto ferroviario, presentato l'anno successivo, rafforza il processo di liberalizzazione del mercato, soprattutto nel trasporto merci. Viene istituita inoltre un'Agenzia Ferroviaria Europea che ha il compito di fornire supporto tecnico ai lavori sull'interoperabilità e alla sicurezza. Questo insieme di norme è stato adottato a partire dal 2004; gli effetti concreti si sono visti a partire dal 1° Gennaio 2007, quando il trasporto ferroviario merci, sia nazionale che internazionale è stato completamente liberalizzato. Rimangono tuttavia delle barriere all'entrata di player stranieri nei diversi paesi europei, quali ad esempio le normative tecniche di utilizzo delle locomotive appartenenti ad una compagnia straniera.

Il terzo pacchetto ferroviario è sicuramente quello più ambizioso. Il progetto si propone di creare un mercato europeo integrato anche per il trasporto passeggeri internazionali e una accessibilità maggiore all'infrastruttura. Oggi, ogni Stato ha delle procedure differenti per l'omologazione delle locomotive e dei vagoni; le norme esaminate dal Parlamento Europeo prescrivono una *cross-acceptance*, cioè un mutuo riconoscimento che semplificherebbe le procedure.

Il mercato europeo può essere considerato dunque a diverse velocità su due piani differenti. Il primo riguarda la maggiore liberalizzazione del trasporto merci rispetto al trasporto passeggeri, il secondo è quello riguardante lo stato di liberalizzazione nei diversi paesi.

L'Unione Europea individua principalmente due paesi che hanno compiuto dei passi importanti verso la completa liberalizzazione del settore: Svezia e Gran Bretagna.

La Svezia ha cominciato il suo processo di apertura del mercato nel 1988, anno in cui avvenne la separazione tra la rete e gli operatori. Nel 1996 il trasporto ferroviario merci diventa liberalizzato. Oggi, l'accesso al mercato è libero sia per quanto riguarda i passeggeri che le merci.

L'autorità indipendente Bankverket è la sola responsabile dell'infrastruttura ferroviaria e del settore ferroviario nella sua globalità. Essa ha vasti poteri, tra i quali l'allocazione della capacità, la fatturazione dei costi di utilizzo dell'infrastruttura e la manutenzione e lo sviluppo della rete ferroviaria.

La proprietà e la gestione della rete è completamente indipendente da qualunque operatore ferroviario. Per operare sul mercato è necessaria una licenza, ma non sono presenti ostacoli burocratici per ottenerla dalla Swedish Rail Agency.

I costi di utilizzo della rete ferroviaria sono determinati dal governo. La tariffa è basata sul costo marginale con l'obiettivo di coprire i costi marginali sociali di breve termine.

Il processo di liberalizzazione svedese può considerarsi un successo e lo sviluppo del mercato del trasporto ferroviario degli ultimi anni ne è la riprova.

L'Unione Europea riconosce anche il buon grado di liberalizzazione del trasporto ferroviario britannico. In effetti, il mercato è molto concorrenziale come sarà mostrato successivamente. La separazione tra la rete e gli operatori è stata effettuata già nel 1993. La regolazione del settore è in capo all'Office of Rail Regulation che regola l'accesso all'infrastruttura per i diversi operatori, l'ottenimento delle licenze e l'allocazione della capacità. A differenza della situazione svedese, il gestore dell'infrastruttura è separato dal regolatore e privatizzato. Il Network Rail opera infatti come un'impresa commerciale. In seguito alla privatizzazione del 1995-1996, si è avuto dapprima un calo degli investimenti. Solo in seguito al grave incidente avutosi nel 2000, le spese per gli investimenti sono tornate ad aumentare.

Gli operatori attivi sul mercato sono più di 30 e questo è indice di una buona concorrenza sul mercato; inoltre sono ben suddivisi tra operatori ferroviari merci e passeggeri.

L'Unione Europea ha l'obiettivo di sviluppare il mercato del trasporto ferroviario tramite una liberalizzazione graduale del settore; questo ricalca il processo di liberalizzazione del trasporto aereo.

La normativa nazionale.

L'Italia ha cominciato con ritardo il processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario. La direttiva 91/440, riguardante lo sviluppo del trasporto ferroviario nella Comunità Europea, è stata implementata nella normativa italiana con un ritardo notevole (1998). Le tre direttive del primo pacchetto ferroviario, invece, sono state approvate nei tempi stabiliti dall'Unione Europea nel 2003.

La separazione tra rete (Rete Ferroviaria Italiana) e l'operatore principale (Trenitalia) è avvenuto tramite il decreto ministeriale 138 del 2000. Questa separazione è stata soggetta a critiche, in quanto il proprietario delle due entità è lo stesso, FS Holding. Il Ministero dell'Economia è l'unico azionista di questa compagnia.

Le autorità regolatorie sono principalmente tre: Il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) che ha il compito di valutare e determinare le tariffe, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato e l'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari, che avrebbe il compito di monitorare la concorrenza.

Il gestore dell'infrastruttura, Rete Ferroviaria Italiana deve allocare la capacità, produrre gli orari e mantenere la rete ferroviaria. È presente un secondo gestore, Ferrovie Nord Milano che gestisce una piccola parte della rete ferroviaria. RFI ha una concessione con lo Stato di durata pari a 60 anni e un contratto di servizio rinnovabile ogni 5 anni. Lo Stato contribuisce a RFI all'incirca 2 miliardi di Euro l'anno per i costi operativi e d'investimento.

L'Italia, dal punto di vista normativo si situa in una situazione migliore a quella media europea. Tuttavia sono presenti diverse barriere all'entrata nel mercato ferroviario. La licenza costa 3000 euro, ma vi sono più significative barriere amministrative, quali la necessaria conoscenza della lingua italiana. I certificati di sicurezza sono concessi dal Cesifer, ma i test sul materiale rotabile sono condotti dalle FS stesse, creando un conflitto d'interesse. I tempi di ricevimento dell'approvazione del materiale è di circa 9 mesi.

L'Italia ha recepito le direttive europee, ha delle leggi che permettono una concorrenza nel mercato, ma ha ancora delle barriere amministrative troppo elevate.

Un indice di liberalizzazione normativa.

L'indice si divide in due parti. La prima è identificata come normativa e comprende gli aspetti meramente legislativi e l'applicazione della normativa stessa (Accesso). Sul totale dell'indice di liberalizzazione essa pesa per il 30 per cento, poiché l'effettiva apertura del mercato può essere valutata guardando la struttura del mercato stesso. Il 70 per cento dell'indice nella sua globalità è dato dall'indice di liberalizzazione del mercato.

L'indice di liberalizzazione normativa è a sua volta suddiviso in due macroaree: le norme e l'accesso. Ogni macroarea comprende tre aree che sono riportate nella tabella successiva.

L'analisi è stata compiuta tenendo in considerazione uno studio effettuato dalla Direzione Generale Trasporti ed Energia della Commissione Europea. L'accesso al mercato è ritenuto maggiormente importante rispetto alla normativa; per questo motivo è stato pesato al 70 per cento del totale.

La tabella qui di seguito, riporta le aree, i pesi e i valori ottenuti dall'analisi per i due paesi di *benchmark* europei (Svezia e Gran Bretagna) e l'Italia.

Il valore raggiunto dall'Italia per l'indice di liberalizzazione normativo è elevato. L'area legislativa raggiunge valori pari alla Svezia, mentre sconta un ritardo rispetto al Regno Unito. La struttura

Aree	Peso (%)	Benchmark		
		Gran Bretagna	Svezia	Italia
<i>I. Struttura organizzativa del trasporto ferroviario</i>	10	100	100	84
Stato d'indipendenza	5	100	100	100
Separazione Verticale	80	100	100	80
Separazione Orizzontale	15	100	100	100
<i>II. Regolazione dell'accesso al Mercato</i>	10	90	49	79
Imprese straniere	50	100	26	76
Imprese Nazionali	50	80	72	82
<i>III. Competenze dell'autorità Regolatoria</i>	10	95	67	60
Esistenza di un'Autorità	50	100	70	50
Oggetto della regolazione	25	100	67	67
Competenze dell'Autorità	25	80	62	72
<i>IV. Barriere Informative</i>	5	90	93	84
Tempo di ottenimento dell'informazione	40	100	100	100
Qualità dell'informazione impersonale	30	97	94	67
Qualità dell'informazione	30	70	83	80
<i>V. Barriere Amministrative</i>	25	72	78	41
Licenza	35	85	82	66
Certificato di sicurezza	25	48	58	27
Approvazione del materiale rotabile	40	76	88	27
<i>VI. Barriere Operative</i>	40	67	80	69
Condizioni di accesso per l'operatore	25	91	66	89
Sistema di Prezzo per l'operatore	50	45	82	55
Altre Condizioni derivanti dalla Direttiva 2001/14	25	88	90	77
Leggi (I + II + III)	30	29	22	22
Accesso (IV + V + VI)	70	49	56	42
Totale	100	78	78	64

Tabella 1

Indice di Liberalizzazione Normativa

Fonte: Elaborazione DGTREN

organizzativa del trasporto ferroviario, la regolazione dell'accesso al mercato e le competenze dell'autorità regolatoria risultano essere tutte sufficienti e in alcuni casi buone. In questa macroarea sono assegnati 22 punti sui 30 disponibili. La Gran Bretagna ha dal punto di vista legislativo un punteggio molto elevato, raggiungendo 29 punti.

La bontà dell'accesso al mercato in Italia non raggiunge i valori raggiunti dai due paesi *benchmark*. Lo Stato che meglio si comporta è la Svezia con 56 punti ottenuti.

Debolezze del trasporto ferroviario italiano restano le barriere amministrative che, essendo troppo elevate, non raggiungono una valutazione sufficiente. Le barriere operative e le barriere informative sono nel complesso relativamente basse e i valori ottenuti sono più che sufficienti.

L'Italia, dal punto di vista del grado di liberalizzazione normativo è uno di quei paesi europei che è considerato dalla Commissione Europea in orario. Nel complesso raggiunge 62 punti, un valore non troppo distante dalle *best practice* europee.

L'indice di liberalizzazione normativo, che pesa il 30 per cento dell'indice nel suo complesso, permette di affermare il buon grado di liberalizzazione per ciò che concerne le leggi e l'accesso per l'Italia.

Il valore ottenuto è l'80 per cento di quello dei migliori paesi europei, Svezia e Gran Bretagna. Il processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario è iniziato da pochi anni in questo settore. L'Italia risulta essere uno dei paesi che dal punto di vista normativo meglio si è comportato. La distanza dal *benchmark* non è elevata e può essere colmata seguendo i pareri della Commissione Europea ed introducendo nel sistema legislativo italiano le norme introdotte dal terzo pacchetto ferroviario. Il *trend* è dunque da considerarsi positivo.

IL MERCATO PASSEGGERI E MERCI EUROPEO.

Un mercato eterogeneo.

Il mercato europeo ha conosciuto un lungo periodo di stagnazione nel corso degli ultimi trenta anni. A partire da fine degli anni '70, il trasporto ferroviario ha cominciato a perdere quote di mercato rispetto a mezzi alternativi come l'automobile o il trasporto aereo sia nel settore merci che in quello passeggeri.

Solo a partire da metà degli anni '90, quando alcuni governi europei hanno cominciato il processo di liberalizzazione, tale *trend* si è arrestato.

I paesi europei hanno adottato diverse strategie. Ad esempio, la Francia, leader del trasporto ferroviario, grazie ad ingenti investimenti del settore, ha concentrato i suoi sforzi sul trasporto passeggeri a discapito di quello merci. Ancora oggi i francesi sono leader del mercato, ma sovvenzionano il trasporto ferroviario con 10 miliardi di euro di sussidi l'anno.

Altri paesi, come la Gran Bretagna o la Svezia hanno scommesso sull'incremento dell'importanza del settore tramite la liberalizzazione.

La tabella successiva riporta l'evoluzione del trasporto Ferroviario passeggeri dal 1995, anno in cui Gran Bretagna ha liberalizzato il mercato, al 2005.

Paese	Anno				
	1995	1998	2001	2004	2005
Gran Bretagna	30251	36517	39327	43349	44416
Svezia	6839	7230	8792	8657	8922
Italia	43859	41392	46752	45578	46145
UE25	322395	328341	354027	349847	357463

Tabella 2

Evoluzione Trasporto Ferroviario Passeggeri 1995-2005

Dati: Milioni Passeggeri Chilometri

Fonte: Elaborazioni dati Eurostat

I dati mostrano come la Gran Bretagna, che partiva da un valore pari a due terzi di quello italiano nel 1995, a seguito della liberalizzazione nel 2005 arriva pressoché allo stesso livello. L'incremento di 35 miliardi passeggeri chilometri nell'insieme dell'Unione Europea è dovuto per metà all'incremento avutosi nei due paesi *benchmark* considerati.

L'evoluzione può essere meglio apprezzata ponendo pari a 100 l'anno base, il 1995. La seguente figura mostra l'andamento del traffico ferroviario passeggeri.

L'Italia, nel periodo considerato, conosce una crescita pari a circa il 5 per cento, inferiore alla media europea. L'incremento nell'Unione Europea è di circa il 10 per cento, un valore relativamente basso se paragonato alla crescita di altri tipi di trasporto.

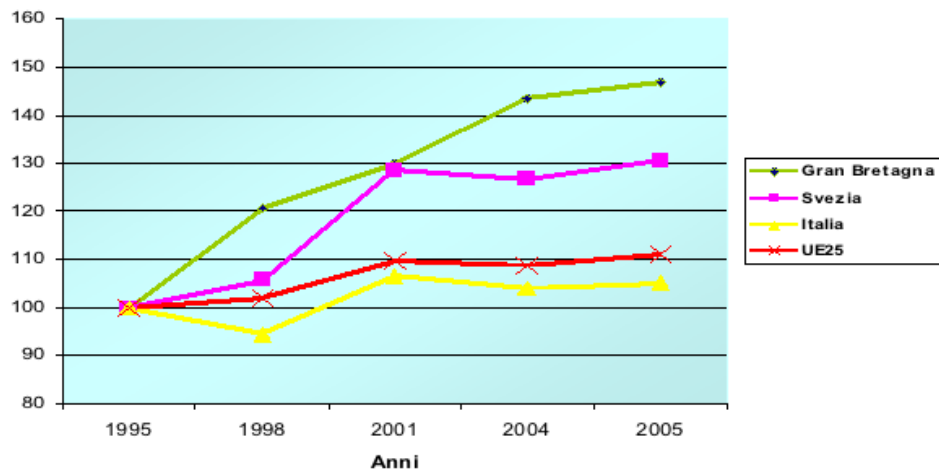


Figure 1

Evoluzione trasporto passeggeri 1995-2005

I due paesi *benchmark* hanno invece una crescita molto elevata. La Gran Bretagna nel corso di un decennio aumenta il numero di passeggeri chilometri l'anno di quasi il 50 per cento, nonostante l'ottimo sviluppo del trasporto aereo e la nascita dei vettori *low cost*.

La Svezia, nonostante abbia cominciato la liberalizzazione a fine degli anni '80, nel periodo considerato aumenta del 30 per cento il totale dei passeggeri chilometri trasportati.

La situazione italiana non è dunque positiva. Nonostante un buon livello di liberalizzazione normativa, il mercato non risulta avere goduto dei benefici che dalla liberalizzazione ci si poteva aspettare.

Il trasporto ferroviario ha una sua componente importante nel settore merci. Nel 2005 sono stati trasportati nell'Unione Europea più di 390 miliardi di tonnellate chilometri (TKM). Il primo paese per importanza è la Germania, con quasi 96 miliardi TKM.

I paesi considerati nell'analisi sono, oltre ai due del *benchmark*, l'Italia e la Francia. La Francia risulta essere uno dei paesi meno liberalizzati d'Europa. La seguente tabella riporta l'evoluzione del trasporto ferroviario merci dal 1995 al 2005.

In Svezia il trasporto ferroviario merci è molto importante; raggiunge livelli pari alla all'Italia e alla Gran Bretagna. Quest'ultima, pur partendo da valori molto bassi, grazie alla liberalizzazione ha

Paese	Anno				
	1995	2000	2002	2004	2005
Gran Bretagna	13300	18100	18700	22552	22322
Svezia	18921	19475	19197	20856	21675
Italia	21689	22817	20679	22183	22761
Francia	46355	55282	49977	45121	40701

Tabella 3

Evoluzione Trasporto Ferroviario Merci 1995-2005

Dati: Milioni Tonnellate Chilometri

Fonte: Elaborazioni dati Eurostat

sviluppato questa forma di trasporto. Da un valore pari al 30 per cento di quello francese nel 1995, è passato a quasi il 55 per cento delle TKM della Francia nel 2005.

L'Italia ha conosciuto una stagnazione a causa della mancata concorrenza nel settore, comportandosi non molto diversamente rispetto alla maggioranza dei paesi europei.

La figura successiva pone come anno base il 1995 e mostra in dettaglio l'evoluzione del trasporto ferroviario merci.

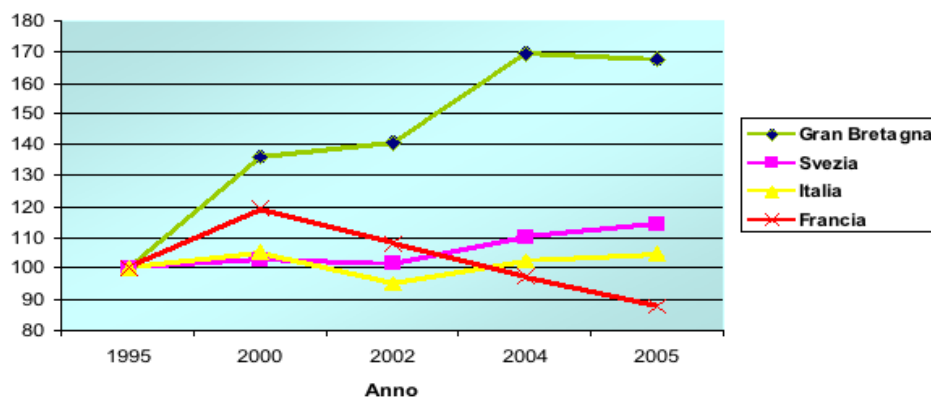


Figura 2

Evoluzione Trasporto Merci 1995-2005

Dalla figura si evince il grande incremento del trasporto merci in Gran Bretagna; rispetto al 1995 la crescita è vicina al 70 per cento. La Svezia, pur partendo da valori molto elevati, ha un incremento superiore a tutti gli altri Stati europei, ad eccezione del Regno Unito.

La Francia è la nazione che peggio si comporta nel panorama europeo. Gli investimenti nel settore concentrati nel trasporto ferroviario passeggeri e la mancata liberalizzazione penalizzano fortemente il trasporto merci.

L'Italia nel corso dell'ultimo decennio conosce una stagnazione, in linea con gli altri paesi europei. Il punto di minimo si è ottenuto nel 2002, anno antecedente al recepimento delle direttive europee.

La liberalizzazione del trasporto ferroviario in Gran Bretagna e in Svezia ha avuto i suoi maggiori effetti sul mercato; è interessante andare a vedere se oltre allo sviluppo del mercato, vi sia stato una maggiore concorrenza nel settore del trasporto ferroviario.

La concentrazione nel settore.

La concorrenza nel mercato è un altro elemento della riuscita liberalizzazione nel settore. I successivi grafici mostrano la concentrazione sia nel mercato del trasporto passeggeri che in quello merci nel 2005.

I dati disponibili si riferiscono, per il trasporto passeggeri agli operatori italiani e britannici, mentre per il trasporto merci anche a quelli svedesi.

L'indice di Herfindahl ha come massimo il valore 10000 in un mercato monopolistico e un valore inferiore a mille punti in un mercato molto concorrenziale.

La situazione antecedente la liberalizzazione rilevava valori prossimi a 10000 punti.

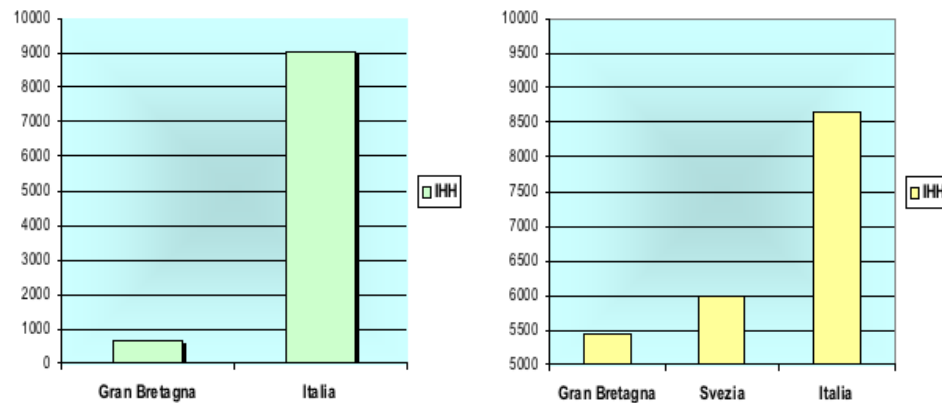


Figura 3

a sinistra: Concentrazione Operatori Trasporto Passeggeri

a destra: Concentrazione Operatori Trasporto Merci

Nel mercato passeggeri si denota una concorrenza molto accesa tra i competitori in Gran Bretagna, mentre una competizione quasi nulla in Italia, dove l'operatore dominante, Trenitalia, possiede una quota di mercato superiore al 90 per cento.

Il trasporto ferroviario merci è meno competitivo in tutti i paesi considerati. I valori più bassi si rilevano in Gran Bretagna, seguito a poca distanza dalla Svezia; anche in questo caso l'Italia è lontana da un contesto concorrenziale.

La liberalizzazione ha avuto i suoi effetti sulla concentrazione soprattutto nel Regno Unito e in maniera minore in Svezia.

La sicurezza nel trasporto ferroviario.

La liberalizzazione porta con sé numerose paure, tra le quali una diminuzione della sicurezza del settore. Questo è dovuto in parte in alla serie d'incidenti ferroviari alla fine degli anni '90 hanno interessato la Gran Bretagna..

La sicurezza, non dovrebbe dipendere solo dal fatto che il mercato abbia la predominanza sullo Stato nel controllo degli operatori ferroviari; dovrebbe dipendere anche dalla numerosità e dalla qualità dei controlli sia sulla rete ferroviaria che sugli operatori.

In Gran Bretagna, in seguito agli incidenti, lo Stato ha aumentato la spesa per investimenti nella rete ferroviaria. Il paese risulta essere maggiormente sensibile a questi eventi tragici dal punto di vista mediatico, anche grazie all'istituzione di un'Agenzia sulla sicurezza ferroviaria che ha il compito di censire e divulgare gli incidenti nel settore.

Negli ultimi anni la Gran Bretagna ha compiuto dei miglioramenti notevoli dal punto di vista della sicurezza.

La successiva figura riporta il numero di morti e feriti gravi del settore per milioni di treni chilometri nel 2005.

I dati riportati riguardano i maggiori paesi europei. La Gran Bretagna risulta essere nel 2005 il paese più sicuro per ciò che concerne il trasporto ferroviario seguito dalla Francia. La Svezia ha un tasso pari a 0,31 e l'Italia pari a 0,59. Tutti questi paesi si collocano al di sotto della media europea che è di 0,81. Il paese più pericoloso nel 2005 risulta essere la Grecia con un valore sei volte maggiore la media europea.

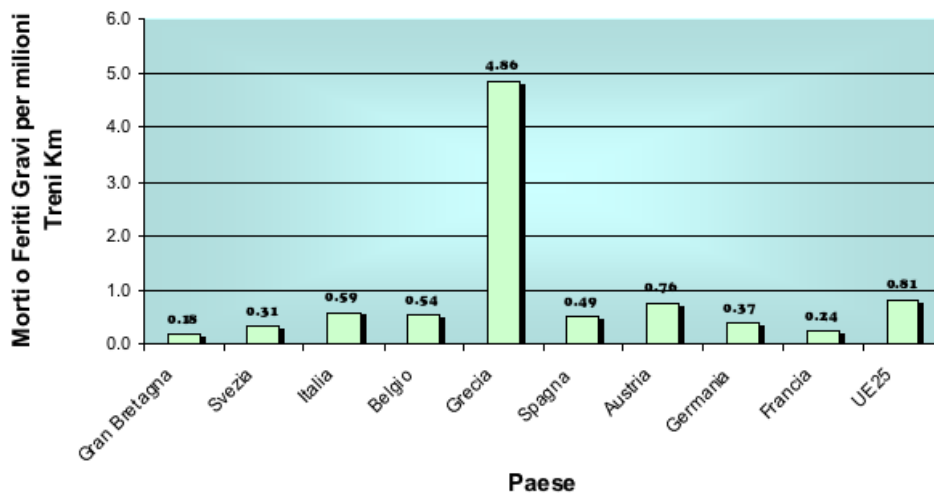


Figura 4

Sicurezza Ferroviaria nel 2005

La liberalizzazione del settore ferroviario non fa aumentare il numero di incidenti ferroviari. La sicurezza, risulta essere invece, un freno alla liberalizzazione del mercato, con delle norme differenti per quasi ogni paese europeo.

L'ITALIA NEL PANORAMA EUROPEO.

Punti di forza e di debolezza.

La situazione italiana risulta essere migliore dal punto di vista normativo rispetto alla media europea e non troppo dissimile dai migliori casi. Dal punto di vista del mercato, nel corso dell'ultimo decennio, la stagnazione del mercato ferroviario che ha colpito i paesi che non hanno attuato programmi di liberalizzazione non ha risparmiato l'Italia.

Le leggi che mirano alla liberalizzazione del mercato sono state introdotte; sono tuttavia necessarie delle autorità che abbiano il potere di farle rispettare.

La mancanza di una autorità con pieni poteri non aiuta la competizione di mercato; i compiti di regolazione sono suddivisi in tre entità separate, mentre l'ufficio di regolazione dei servizi ferroviari, contando pochi addetti, non riesce a svolgere il proprio ruolo in maniera efficiente.

L'operatore dominante, controlla una quota di mercato eccessivamente elevata, che non permette agli altri operatori di poter competere.

Gli investimenti pubblici in Italia non sono particolarmente elevati rispetto ad altri paesi dell'Unione Europea. Lo Stato finanzia per circa 4 miliardi il trasporto ferroviario, un valore molto inferiore ai 10 miliardi di euro spesi in Francia, ma anche ai 5 miliardi della Gran Bretagna.

Trenitalia ha conosciuto delle forti perdite negli ultimi anni, al contrario dei maggiori operatori britannici, ma anche dell'operatore dominante francese, SNCF.

La sicurezza è ad un livello superiore a quello medio europeo, ma inferiore sia alla Gran Bretagna che alla Francia e alla Svezia.

L'indice di liberalizzazione del mercato.

L'indice di liberalizzazione del mercato pesa il 70 per cento del valore globale. L'importanza data a questa parte si spiega con il fatto che le leggi sono sì importanti, ma sono poco utili se non hanno effetti sulla contendibilità del mercato.

L'indice si compone di tre aree principali. La prima riguarda i nuovi operatori ferroviari, la seconda lo sviluppo del mercato ferroviario e la terza la quota di mercato dei nuovi operatori.

I pesi sono scelti seguendo un'antecedente analisi della Commissione Europea e valutando l'importanza del mercato e del suo sviluppo (II + III) per circa i due terzi.

I paesi considerati sono sempre i paesi *benchmark*, Svezia e Gran Bretagna, e l'Italia. Il settore del trasporto merci è stato valutato avere un'importanza inferiore a quello passeggeri.

La seguente tabella riporta nello specifico le variabili, i pesi e i valori assegnati ad ogni mercato ferroviario.

Aree	Peso (%)	Benchmark		
		Gran Bretagna	Svezia	Italia
<i>I. Nuovi Operatori</i>	35	78	100	60
Licenze Concesse / Lunghezza della Rete	25	60	100	70
Operatori Attivi sul Mercato / Lunghezza della Rete	50	80	100	60
Operatori Attivi / Licenze Concesse	25	90	100	50
<i>II. Sviluppo del trasporto Ferroviario</i>	30	93	78	21
Sviluppo Trasporto Merci	25	100	70	25
Sviluppo Trasporto Passeggeri	75	90	80	20
<i>III. Quota di Mercato dei Nuovi Operatori</i>	35	100	90	16
Quota di Mercato dei Nuovi Operatori	75	100	90	15
Crescita Quota di Mercato	25	100	90	20
Totale	100	90	90	33

Tabella 4

Indice di Liberalizzazione del Mercato

Fonte: Elaborazione DGTREN

Dalla tabella si evince il basso livello di liberalizzazione del mercato italiano. Questo è conseguenza di uno sviluppo del trasporto ferroviario inadeguato e dalla presenza di un operatore dominante che non ha lasciato spazio ad altri concorrenti. Nella seconda e nella terza area l'Italia ha dei valori gravemente insufficienti, molto lontani dalla *best practice* inglese.

L'Italia raggiunge un valore sufficiente per ciò che concerne i nuovi operatori, in particolare le licenze e gli operatori attivi sul mercato rispetto alla lunghezza della rete ferroviaria.

La Gran Bretagna ha avuto un ottimo sviluppo del trasporto ferroviario, grazie all'effettiva concorrenza dei nuovi operatori; questo le permette di avere un indice di liberalizzazione di mercato molto elevato.

La Svezia, pur avendo una concorrenza inferiore alla Gran Bretagna sul mercato, è sicuramente il miglior paese europeo per i nuovi operatori. Lo sviluppo del trasporto merci e del trasporto passeggeri non è stato importante come lo è stato nel Regno Unito.

I due paesi che liberalizzato il mercato, hanno in definitiva un valore dell'indice molto elevato, pari a 90 punti sui 100 disponibili. L'Italia, non essendo riuscita a liberalizzare effettivamente il mercato, ha un valore dell'indice pari a 33 punti.

L'indice di liberalizzazione del mercato in Italia è circa il 36 per cento di quello delle *best practice*.

Questo valore penalizza fortemente l'Italia, che non è stata in grado di beneficiare degli effetti positivi dovuti alla liberalizzazione. L'operatore dominante ha una posizione di quasi monopolio e questo rende difficile, se non quasi impossibile la competizione. Tuttavia le leggi che potrebbero portare ad una effettiva liberalizzazione del mercato sono presenti, la liberalizzazione imposta nel trasporto merci dall'Unione Europea è stata compiuta e questo permette di pensare che il *trend* di liberalizzazione del mercato sia positivo.

In conclusione, l'Italia risulta quindi avere un indice di liberalizzazione complessivo pari al 49 per cento di quello della Gran Bretagna e della Svezia. Questo valore è ancora insufficiente ed è dovuto principalmente dalla mancata liberalizzazione effettiva. La situazione è migliorata negli ultimi anni e il ruolo propositivo dell'Unione Europea permette di definire un *trend* sicuramente positivo. Nel corso dei prossimi anni è possibile raggiungere la sufficienza seguendo gli esempi delle *best practice* europee.

