

Ruolo e compiti dell'Autorità dei trasporti in Italia: quali aspettative e prospettive nel contesto europeo

Marco Concari, *Steer Davies Gleave*

Mercoledì 25 luglio 2012

Steer Davies Gleave

Via Sicilia 154

00187 Roma

+06 42016169

marco.concari@sdgworld.net

www.steerdaviesgleave.com

Steer Davies Gleave

- Steer Davies Gleave è la più grande società di consulenza totalmente indipendente nel settore dei trasporti.
- Caratteristiche distintive:
 - Specializzazione: la Società opera solo nell'industria dei trasporti
 - Integrazione: gli uffici sono entità locali completamente integrate tra loro, per offrire le migliori competenze a tutti i clienti
 - Indipendenza: la totale indipendenza garantisce la massima imparzialità dei risultati ed assicura che le attività siano sempre focalizzate sui reali bisogni del cliente



Trasporto Ferroviario

Operiamo nel mercato ferroviario mondiale dal 1979 e siamo i consulenti indipendenti leader del settore. Il nostro team è composto da ingegneri, economisti, progettisti e modellisti che uniscono una vasta esperienza internazionale con la profonda conoscenza dei mercati locali. I nostri specialisti hanno fornito assistenza alle più importanti società ferroviarie nazionali e assistito i principali operatori privati in tutta Europa. In Italia, abbiamo seguito lo sviluppo dell'Alta Velocità Ferroviaria per FS, assistito Trenitalia nella partecipazione alle gare per i servizi regionali e stiamo attualmente effettuando due diligence tecnica e di mercato per conto delle banche che finanziano il progetto di servizi di Alta Velocità Ferroviaria di NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori).

SERVIZI

- Stime di traffico e ricavi
- Ricerche di mercato
- Tariffazione dei servizi
- Pianificazione reti ferroviarie
- Analisi finanziaria e gestionale
- Analisi costi-benefici
- Gare di affidamento dei servizi
- Strategie di acquisto del materiale rotabile
- Regolamentazione del mercato
- Strategie di comunicazione & *branding*

CLIENTI

- Angel Trains
- AnsaldoBreda
- Ansaldo Trasporti
- INFRABEL
- Sistemi Ferroviari
- AVEP, Spain/Portugal
- NTV, Nuovo Trasporto Viaggiatori
- Trenitalia
- Lyon Turin Ferroviaire
- Commissione Europea
- FS Holding
- Intesa Sanpaolo
- Keolis
- SNCF
- RFF
- Office of the Rail Regulator
- URSF



Trasporto Pubblico Urbano

La Società ha un'ampia esperienza degli aspetti operativi, commerciali e finanziari relativi ai sistemi di trasporto pubblici urbani. Abbiamo lavorato per numerosi clienti pubblici e privati, abbiamo sviluppato studi di fattibilità per nuovi sistemi di trasporto, elaborato piani industriali per operatori, assistito aziende di trasporto nelle gare di affidamento dei servizi, aiutato enti locali e regioni in aspetti di regolamentazione del mercato. Assistiamo i finanziatori nelle iniziative di PPP/PF per nuove infrastrutture di trasporto.

SERVIZI

- Stime di traffico e ricavi
- Ricerche di mercato
- Tariffazione dei servizi
- Pianificazione reti
- Regolamentazione del mercato
- Analisi finanziaria e gestionale
- *Merging&Acquisition*
- Strategie di comunicazione & *branding*
- *Way finding*

CLIENTI

- Astaldi
- ATAC Roma
- ATCM Modena
- CCC
- Conerobus Ancona
- CTP Napoli
- Marconi Express
- Metro 5
- MetroLatina
- MetroParma
- Modena Metropolitana
- Regione Emilia-Romagna
- Regione Friuli Venezia Giulia
- Regione Lombardia
- Stp Brindisi
- Tram di Firenze



Regulation & Policy

Da oltre 30 anni Steer Davies Gleave svolge attività di consulenza in merito alla definizione ed implementazione di policies nel settore dei trasporti. La nostra profonda conoscenza degli aspetti istituzionali e giuridici, da un lato, e delle discipline commerciali e finanziarie che guidano il comportamento del settore privato, dall'altro, ci pone in una posizione privilegiata per supportare i decisori pubblici nell'adozione di provvedimenti che siano in grado di raggiungere gli obiettivi perseguiti. L'esperienza che abbiamo maturato nei numerosi progetti per la Commissione ci ha consentito di sviluppare una approfondita conoscenza delle politiche dei trasporti dalla UE, nonché di creare una estesa rete di contatti con soggetti pubblici e privati operanti nel settore in tutta Europa.

SERVIZI

- Policy evaluation
- Regulatory policy
- Economic regulation
- Contratti di Servizio e Concessioni
- Definizioni di schemi contrattuali incentivanti
- Public/private partnership advice

CLIENTI

- Commissione Europea, DG MOVE & DG REGIO
- Banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo
- Banca Europea per gli Investimenti
- World Bank
- Department for Transport, UK
- Transport for London, UK
- Civil Aviation Authority, UK
- Munich Transport Association, Germany
- Deutsche Bank, Germany
- ENAC
- Regione Friuli Venezia Giulia
- Roma Servizi per la Mobilità



www.steerdaviesgleave.com



Estratto della presentazione Steer Davies Gleave al Parlamento Europeo - Maggio 2011

Illustrazione delle analisi effettuate per il Comitato Trasporti e Turismo su *“Unbundling and Regulatory Bodies in the context of the recast of the 1st railway package”*



Typology and structure of regulatory bodies in the EU railway sector

Introduction on Regulatory Bodies (RBs)

- Primary objective: to ensure independent and impartial oversight of the market, to ensure free market access to new RUs.
- Article 30, Directive 2001/14/EC requires RB to be independent of the IM, RU and charging and capacity allocation bodies.
- The parliamentary debate on the recasts of the 1st railway package has shown that the role of the Regulatory Bodies, as supervisors of the railway market, should be improved.

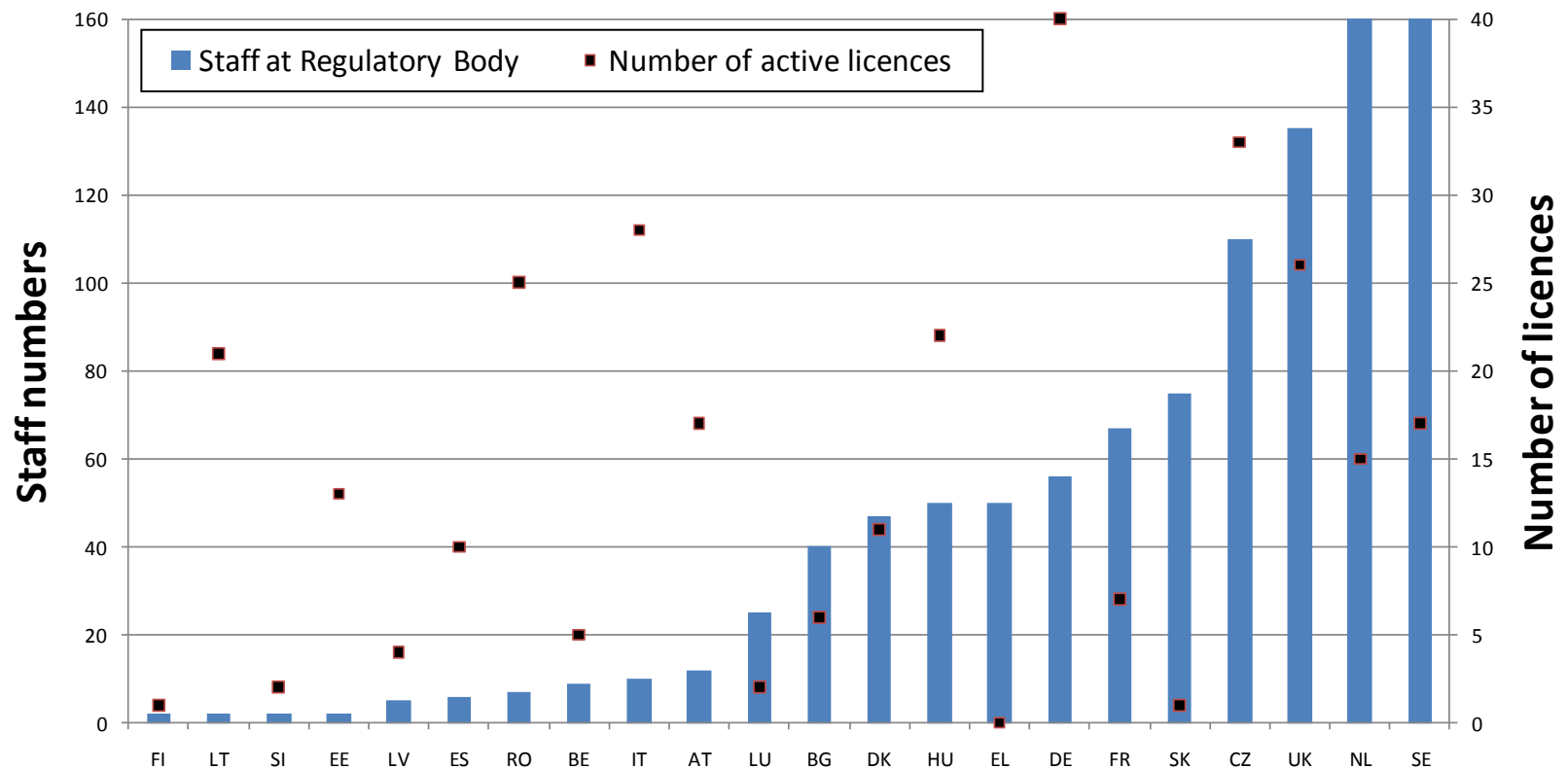
Types of Regulatory Bodies

- RBs have different powers, financial resources, staff and structure.

Standalone	Bulgaria; Czech Republic; Greece; Spain; France; Hungary; Italy; Latvia; Austria; Poland; Portugal; Romania; Slovenia; Slovakia; UK
Integrated	Wider transport regulator: Belgium; Denmark; Finland; Sweden
	Wider utilities regulator/competition authority: Estonia; Germany; Lithuania; Luxembourg; Netherlands
Completely independent	Czech Republic; Germany; Estonia; Greece (transition to be completed shortly); France; Hungary; Luxembourg; Netherlands; Austria; Finland; Sweden; UK
Tied to Ministry	Belgium; Bulgaria; Denmark; Spain; Italy; Latvia; Lithuania; Poland; Portugal; Romania; Slovenia; Slovakia

Review of administrative capacity

- Most RBs <60 staff. Half employ around 20 staff. e.g. Italian RB with 10 staff (budget of €30,000 + salaries) oversees a market of >25 operators.



Overview of infringements identified by the Commission 1

- European Commission identified (2009) problems with implementation of Article 30

MEMBER STATES	OBSERVATIONS
Denmark, Greece, Spain, France, Italy, Lithuania, Luxembourg, Romania, Slovenia	Insufficient independence of RB from the (incumbent) RU and/or the IM.
Czech Republic, Denmark, Estonia, Spain, Lithuania, France, Luxembourg, Latvia, Slovenia	Insufficient power of RB to monitor competition in the rail service market.
Czech Republic, Denmark, France, Greece, Italy, Lithuania, Luxembourg	Insufficient enforcing powers of RB to take and enforce the necessary decisions.
Denmark, Greece, Italy, Lithuania, Luxembourg, Romania Slovenia, Spain.	Part of or subject to the same ministry that contributes to control the state owned RU .

Overview of infringements identified by the Commission 2

- In 2010 the European Commission referred to ECJ the following MSs
 - Czech Republic for incorrect transposition of EU norms on the RB
 - Germany for insufficient enforcing powers of the RB
 - Greece, for insufficient independence and enforcing powers of the RB
 - Spain for insufficient independence and enforcing powers of the RB

- In September 2011 the EC launched infringement proceedings against France and the UK over Channel tunnel concerning the insufficient independence regulatory body as regards the Channel Fixed Link.



The impact of the separation between infrastructure management and transport operations in the EU railway sector

Degree of separation between IM and transport operation in Member States

- The degree of separation monitored by the Commission (RMMS 2009)

CATEGORY	MEMBER STATE (2009)
Full separation	Great Britain, Finland, Denmark, Netherlands, Norway, Spain, Sweden, Portugal, Slovakia, Lithuania, Romania, Czech Republic, Greece
Partial separation	Estonia, France, Hungary, Slovenia, Luxembourg, Latvia
Partial integration	Austria, Belgium, Germany, Italy, Poland
Full integration	Ireland, Northern Ireland

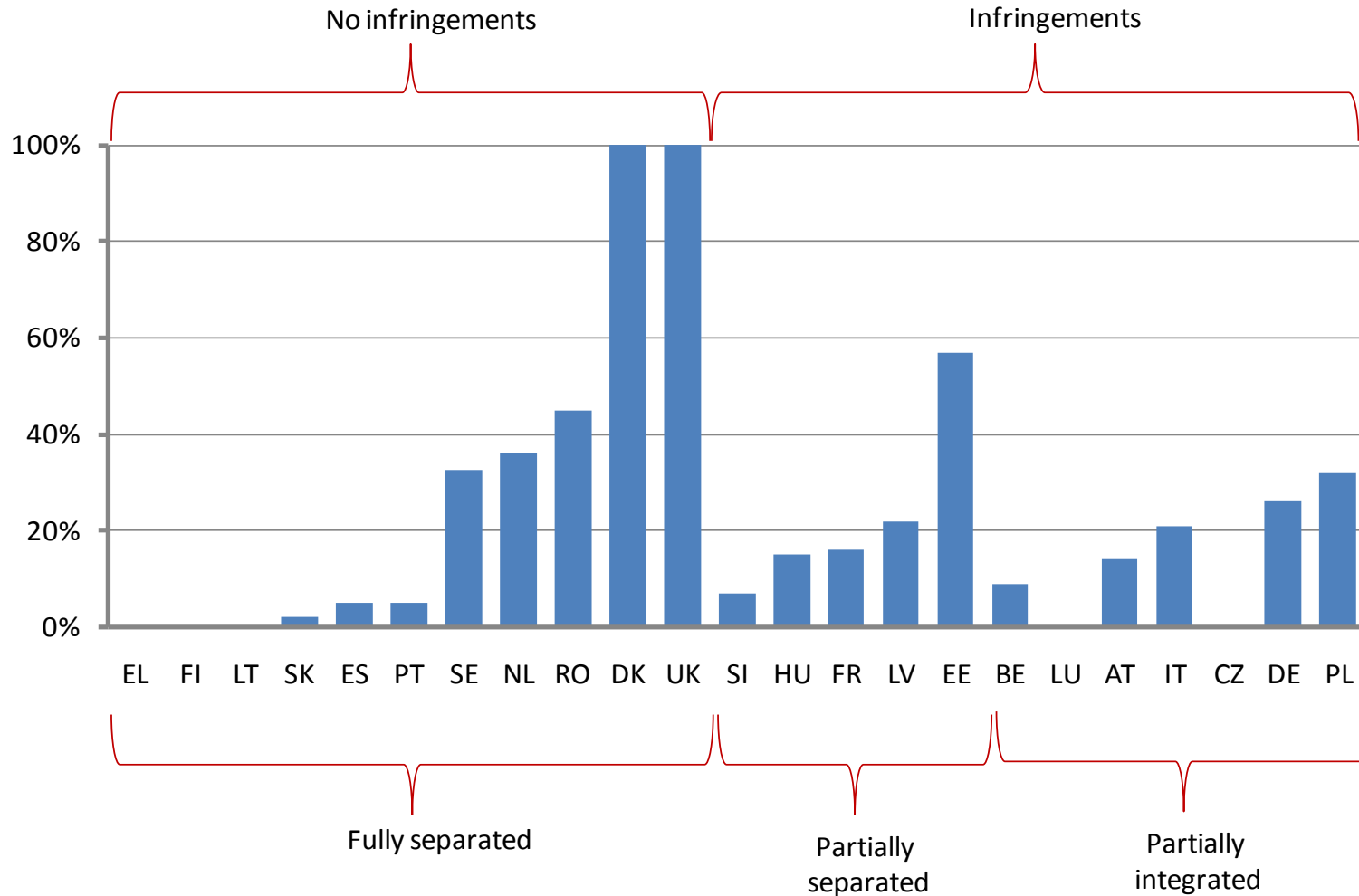
- The Commission concluded that many of the current models are not fully compliant with the requirements of the 1st Railway Package.

Overview of infringements identified by the Commission

Member States	Date of EC action
13 MSs referred to ECJ: Austria, Czech Republic, Germany, Greece, France, Hungary, Ireland, Italy, Luxembourg, Poland, Portugal, Slovenia and Spain	June 2010
Reasoned opinions to 21 Member States	October 2009
Opened infringement proceedings against all Member States except the Netherlands	June 2008

- Most common infringement: “not sufficiently ensuring the independence of the IM”

Separation and market shares of non-incumbents (freight)



Conclusions on vertical separation

- More rapid market opening is likely to depend on **greater separation of the IM and RUs** than has been achieved in many MSs to date.
- **Costs** of vertical separation may be significant if complex contractual frameworks are required e.g. for timetable co-ordination, payment of liquidated damages for delays etc.
- Observed trends in **costs, fares and service quality** can be explained by a wide range of factors and cannot be attributed only to separation.
- **Regulation alone** is unlikely to guarantee non-discrimination in access.

Further details available at:

<http://www.steerdaviesgleave.com/news-and-insights/sdg-advises-european-parliament>

Grazie