

dell'infrastruttura, specialmente sugli assi transfrontalieri. La Direttiva “Eurovignette” è la direttiva comunitaria 2006/38/CE che modifica la Direttiva 1999/62/CE relativa alla “tassazione a carico d'autoveicoli pesanti adibiti al trasporto merci su strada per l'uso d'alcune infrastrutture”, si prefigge di favorire “l'istituzione di meccanismi equi d'imputazione dei costi connessi all'utilizzo delle infrastrutture alle imprese di trasporto”. Ciò, non solo al fine di eliminare le distorsioni della concorrenza tra le imprese di trasporto degli Stati membri, ma anche di introdurre “una più equa tariffazione per l'utilizzo dell'infrastruttura stradale, basata sul principio «chi usa paga» e «chi inquina paga»”. La direttiva 2006/38/CE non ammette la pratica del sussidio incrociato, bensì il solo prelievo dalla modalità stradale di quella parte di costi che non vengono attualmente incorporati nel prezzo, in quanto costituiti da esternalità negative prevalentemente di natura ambientale: per questo motivo la destinazione delle somme così raccolte viene circoscritta agli interventi in grado di ridurre nel tempo tali esternalità. La corretta interpretazione di questo principio è fondamentale al fine di fissare un giusto limite alla possibilità di prelevare risorse dal settore del trasporto stradale per destinarlo a quello ferroviario.

In Italia la Direttiva comunitaria 2006/38/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 maggio 2006, è stata dapprima richiamata dalla Legge Finanziaria 2007 (Legge 296/06) al comma 1017; anche il comma 1022 regola una materia che deve essere analizzata alla luce della suddetta direttiva. Con il comma 1017, “nelle more dell'organico recepimento nell'ordinamento delle disposizioni”, il Governo italiano s'impegna a “individuare le tratte della rete stradale di rilievo nazionale e autostradale nelle quali sono attuate le disposizioni recate dalla Direttiva 2006/38/CE.

Il comma asserisce poi che “gli introiti derivanti dall'applicazione della direttiva 2006/38/CE sono utilizzati per investimenti ferroviari”. Con il comma 1022, pur non citando la Direttiva, la legge 296/06 stabilisce l'istituzione di un fondo “per contribuire al finanziamento di investimenti in infrastrutture ferroviarie” che dovrà essere alimentato da “sovrapprezzi sui pedaggi autostradali, da istituire per specifiche tratte della rete”.

È evidente il richiamo a quanto disposto dalla direttiva in materia di “maggiorazione dei pedaggi”. Si potrebbe quindi identificare la parte di rete stradale, facente parte o meno della rete transeuropea, che può essere assoggettata a una maggiorazione di pedaggio. Considerate le percentuali massime concesse dalla direttiva, anche questa eventualità potrebbe essere in grado di produrre un rilevante incremento degli introiti.

La direttiva comunitaria 2006/38/CE è stata poi recepita dal Decreto Legislativo 25 gennaio 2010, n° 7, il quale “detta disposizioni sui pedaggi e i diritti di utenza gravanti sugli autoveicoli pesanti, adibiti al trasporto di merci su strada” per l'uso di infrastrutture appartenenti alla rete stradale trans europea. Il Decreto, pienamente in linea con la direttiva, ribadisce che i pedaggi devono fondarsi sul solo recupero dei costi di infrastruttura, prendendo quindi posizione contro l'ipotesi di una loro fissazione a livelli superiori al fine di consentire l'attivazione di sussidi incrociati.

Il Decreto recepisce anche la possibilità di raccogliere, per il tramite di una maggiorazione del pedaggio, somme destinate a “lottare contro i danni ambientali e la congestione, ridurre al minimo i danni alle infrastrutture, ottimizzare l'uso dell'infrastruttura interessata o promuovere la sicurezza stradale”. Anche questo passaggio lascia chiaramente intendere che la giustificazione del maggior prelievo è da ricercarsi nella presenza di esternalità negative e, cioè, di costi che attualmente non vengono imputati a coloro che li determinano ma rimangono a carico della collettività.

L'art. 3, ai punti 13 e 14, riprendendo fedelmente la direttiva europea, introducono norme speciali per i “specifici progetti di rilevante interesse europeo”, e in particolare, come meglio definito al punto 14, per “i progetti di interesse europeo identificati nell'Allegato II della decisione 884/2004/CE”²⁹. Lungo questi

²⁹ Asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo
• Halle/Lipsia-Norimberga (2015);

corridoi, previa comunicazione alla Commissione Europea e nell'ambito di ben precisi limiti, è possibile applicare una maggiorazione dei pedaggi medi ponderati che non superi il 15%, percentuale che può raggiungere il 25% “quando gli introiti siano investiti in sezioni transfrontaliere di progetti prioritari di interesse comunitario riguardanti infrastrutture in regioni montane”. Questo impianto normativo pone quindi le basi per ipotizzare la costituzione di società di corridoio come veicolo giuridico per la gestione di questi importanti flussi finanziari, che possono interessare un arco temporale anche lungo, purché “circoscritto anticipatamente” e corrispondente alle esigenze definite dai piani finanziari che ne motivano la necessità e ne definiscono l'utilizzo.

La proposta originale della Commissione sul tema “Eurovignette”, inserita nell'ambito del pacchetto legislativo «Greening Transport», ha delineato l'obiettivo di creare un quadro regolamentare europeo che conceda agli Stati Membri la possibilità di «tassare» i veicoli pesanti per le esternalità prodotte, in particolare per l'inquinamento atmosferico, il rumore e la congestione. In seguito alla prima lettura effettuata dal Parlamento Europeo nel 2009 - che ha sostanzialmente confermato i principi proposti dalla stesura originale della Commissione Europea - il Consiglio non è stato in grado di raggiungere un accordo politico sul testo, a causa delle profonde divergenze delle posizioni esistenti tra le delegazioni (in particolare sull'inclusione di alcune esternalità come la congestione e sull'uso dei proventi generati dal trasporto stradale).

Il dossier è stato bloccato per 18 mesi in Consiglio: le Presidenze ceca, svedese e spagnola non sono riuscite a ottenere progressi significativi. La Presidenza belga ha riaperto il negoziato nel secondo semestre del 2010 e ha presentato al Consiglio Trasporti dello scorso 15 ottobre un testo di compromesso da sottoporre all'approvazione delle delegazioni.

L'accordo politico è stato raggiunto, a maggioranza qualificata e con il voto negativo di alcune delegazioni, tra cui l'Italia. Il testo approvato dal Consiglio verrà inviato al Parlamento Europeo – dopo le necessarie procedure interne di finalizzazione linguistica – per la fase di seconda lettura, che inizierà nei primi mesi del 2011. Il testo del Consiglio è indubbiamente un accordo al «ribasso» rispetto a quanto proposto dalla Commissione Europea e a quanto votato dal Parlamento Europeo nel 2009. In particolare, il testo prevede:

- l'esclusione dell'internalizzazione del costo esterno della congestione, ma l'introduzione di una variazione massima dei pedaggi per ridurre la congestione nelle ore di punta pari al 175% del valore medio; la durata massima del periodo di punta è fissato a cinque ore/giorno;
- l'esenzione dei veicoli EURO V (fino al termine del 2013) e EURO VI (fino al termine del 2017) dagli oneri sull'inquinamento atmosferico, che è un costo esterno internalizzato dalla proposta;
- la piena discrezionalità degli Stati membri nell'applicare la Direttiva ai veicoli di peso compreso tra le 3,5 e le 12 ton;
- l'eliminazione dell'earmarking obbligatorio a favore dei trasporti; i proventi generati potranno essere utilizzati anche in altri settori;
- l'eliminazione della destinazione dei pedaggi maggiorati nelle zone di montagna a favore della

• Norimberga-Monaco di Baviera (2006);
• Monaco di Baviera -Kufstein (2015);
• Kufstein-Innsbruck (2009);
• Galleria del Brennero (2015), sezione transfrontaliera;
• Verona-Napoli (2007);
• Milano-Bologna (2006);
• Ponte ferroviario/stradale sullo stretto di Messina-Palermo (2015).
Asse ferroviario Lione-Trieste-Divača/Koper-Divača-Lubiana-Budapest-frontiera ucraina I
• Lione-St Jean de Maurienne (2015);
• Galleria del Moncenisio (2015-2017), sezione transfrontaliera;
• Bussoleno-Torino (2011);
• Torino-Venezia (2010);
• Venezia-Ronchi Sud-Trieste-Divača (2015);
• Koper-Divača-Lubiana (2015);
• Lubiana-Budapest (2015).

realizzazione dei Progetti Prioritari TEN (mini earmarking);

- la limitazione del campo di applicazione della Direttiva alla rete TEN; costi esterni internalizzati solo per inquinamento atmosferico e rumore.

È possibile che in sede di negoziato comunitario fra le istituzioni si possa arrivare a una procedura di conciliazione tra Consiglio e Parlamento Europeo, viste le posizioni divergenti.

10.2 LO SVILUPPO DELLA LIBERALIZZAZIONE IN MODO ASIMMETRICO FRA STATI

Le economie di scala e di rete sono fondamentali per poter permettere una riduzione dei costi nel settore e cogliere le opportunità derivanti dal raggiungimento dell'obiettivo del Mercato Unico su scala europea.

In questo contesto, ad esempio, l'atteggiamento ostruzionistico di RFF e del sistema francese ha ripercussioni su vasta scala perché il ruolo della Francia è centrale sia per la posizione geografica (per lo sviluppo delle direttrici verso la Spagna, Benelux e Gran Bretagna) sia per le dimensioni del mercato passeggeri (Parigi è la principale meta turistica per gli italiani) sia per le merci (la Francia è il secondo Paese per rilevanza dell'export italiano). Aspetti come l'accesso ai centri di manutenzione e i servizi in stazione nell'attuale assetto organizzativo francese (in cui SNCF fornisce attraverso una propria controllata denominata Gares e Connexions) sono elementi di possibile discriminazione di imprese ferroviarie concorrenti, come sottolineato dall'Autorità per la concorrenza francese nel novembre del 2009³⁰.

10.3 I RAPPORTI FRA IMPRESE FERROVIARIE E GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA

La garanzia che i gestori dell'infrastruttura svolgano il proprio ruolo con indipendenza è richiesta dalla direttiva 2001/14/CE in modo molto chiaro, in quanto è un elemento centrale per poter offrire un equo, trasparente e non discriminatorio accesso alla capacità di infrastruttura a tutti i richiedenti tramite la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e l'imposizione dei pedaggi e la certificazione di sicurezza. A livello italiano gli aspetti di riorganizzazione dei ruoli, attraverso la creazione dell'ANSF e dell'URSF, sono già stati completati. I ricorsi amministrativi delle nuove imprese ferroviarie e gli interventi dell'Autorità Garante della concorrenza e del Mercato hanno, comunque sottolineato la necessità di approfondimenti tecnici chiarificatori.

In particolare le procedure per l'approvazione del Prospetto Informativo di Rete (PIR) e il ruolo dell'URSF sono i due temi aperti che oggettivamente necessitano ulteriori chiarimenti per poter ridurre le barriere all'entrata per i nuovi entranti.

Nel processo di approvazione del PIR edizione dicembre 2010, ad esempio, l'Ursf ha accolto i rilievi avanzati dai competitor di Trenitalia Cargo, richiedendo di apportare modifiche sostanziali al Piano informativo di rete. Il Piano conteneva alcune norme ritenute troppo onerose per i concorrenti di Trenitalia Cargo, quali quella che imponeva agli operatori l'obbligo di mantenere quasi in ogni scalo una "locomotiva soccorso" per i casi di guasto e quella che prevedeva il raddoppio secco delle coperture assicurative e l'introduzione del concetto di "scalo congestionato", in base al quale sarebbero potute essere rifiutate le tracce orarie agli altri operatori. Un altro aspetto problematico, riconducibile al grado di separazione tra gestore dell'infrastruttura e Trenitalia, è legato alle scelte di ripartizione degli asset della rete. Si fa riferimento in particolare alla direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 luglio 2009, con la quale si prescrive il trasferimento da RFI a Trenitalia della proprietà di 160 dei complessivi 240 scali merci presenti sulla rete nazionale, senza tuttavia specificare l'obbligo per il gestore dell'infrastruttura di concedere l'accesso ai nuovi operatori a condizioni non discriminatorie. Di recente, alcune imprese hanno presentato ricorso al Consiglio di Stato in merito al suddetto decreto. Il principale timore dei concorrenti di Trenitalia è che questa decida di vendere o di chiudere alcuni di questi scali. In questo contesto è opportuno sottolineare come RFI abbia come strategia industriale, indicata dalla normativa comunitaria (Dir. 91/440) e nazionale di

³⁰ Avis n09-A55 del 4 novembre 2009

riferimento (D.lgs 188/03), quella di focalizzare le proprie attività solo sugli aspetti di realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, pertanto è prevedibile ipotizzare come tutte le attività non strumentali (come gli impianti/terminal merci) saranno ceduti a terzi.

10.4 LE MODALITÀ DI FINANZIAMENTO DEI TRENI OPERATI CON LOGICA DI SERVIZIO UNIVERSALE SULLE MEDIE E LUNGHE DISTANZE (SERVIZI MINIMI).

La scelta prevede tre opportunità: fiscalità generale, fondo perequativo e diritti di riserva a vantaggio dell'incumbent nei segmenti profittevoli (AV), in modo da finanziare i servizi minimi attraverso sussidi incrociati. Questo tema risulta centrale per lo sviluppo del settore e per la corretta allocazione delle risorse economiche ed organizzative rispetto alle esigenze espresse dalla domanda, differenziata fra domanda "di mercato" e "domanda per servizi minimi".

Infatti, i dati forniti da Trenitalia³¹ in merito ai circa 600 treni passeggeri operati sulle medie e lunghe distanze sottolineano come circa il 60% dei servizi sono strutturalmente in perdita. Su questa problematica le scelte politiche dovranno essere chiare e di lungo periodo per poter permettere alle imprese ferroviarie di organizzarsi dal punto di vista degli investimenti e delle certificazioni per poter fornire il servizio, con logica di concorrenza "sui binari" o "per i binari".

Queste scelte dovranno essere effettuate attraverso un diretto coinvolgimento delle Regioni sia per l'individuazione dei collegamenti sia per il finanziamento degli stessi in modo che l'imposizione del contratto di servizio pubblico avvenga in modo condiviso e trasparente, ma soprattutto coordinato con i contratti regionali e valutando anche possibili alternative sia di tipo modale sia di tipo organizzativo.

10.5 LA GESTIONE DELLA COMPETIZIONE NEI TRAFFICI PASSEGGERI INTERNAZIONALI E LA COMPARTIMENTAZIONE DEL MERCATO A LIVELLO NAZIONALE

La gestione dei traffici nazionali da parte di nuovi operatori genera criticità derivanti dall'applicazione dell'art.59 della legge 99/2009³². Infatti, la Direttiva 2007/58/CE, che è parte del terzo pacchetto ferroviario, prevede che a partire dal 1.1.2010 le imprese ferroviarie abbiano il diritto di far salire e scendere passeggeri nelle stazioni situate lungo il percorso internazionale, ivi comprese le stazioni situate nel medesimo Stato membro. La Direttiva, in realtà, consente in determinate circostanze, agli Stati membri di limitare tale diritto di accesso sui servizi "da origine a destinazione" che sono oggetto di contratti di servizio pubblico.

In particolare, il comma 2 dell'art.59 della legge 99 del 2009 che recepisce la Direttiva nella normativa italiana sottolinea come la redditività debba intendersi come redditività di tutti i servizi coperti da tale

³¹ Audizione dei vertici del Gruppo Ferrovie dello Stato al Senato il 16 novembre 2010.

³² Art. 59. (Limitazioni ai servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale)

1. Dal 1° gennaio 2010, le imprese ferroviarie che forniscono servizi di trasporto internazionale di passeggeri hanno il diritto di far salire e scendere passeggeri tra stazioni nazionali situate lungo il percorso del servizio internazionale, senza il possesso della licenza nazionale di cui all'articolo 58, a condizione che la finalità principale del servizio sia il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi. Il rispetto di tale condizione è valutato in base a criteri, determinati con provvedimento dell'Organismo di regolazione di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, quali la percentuale del volume di affari e di carico, rappresentata rispettivamente dai passeggeri sulle tratte nazionali e sulle tratte internazionali, nonché la percorrenza coperta dal servizio.
2. Lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale, ivi compresa la parte di servizi internazionali svolta sul territorio italiano, può essere soggetto a limitazioni nel diritto di far salire e scendere passeggeri in stazioni situate lungo il percorso del servizio, nei casi in cui il loro esercizio possa compromettere l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico in termini di redditività di tutti i servizi coperti da tale contratto, incluse le ripercussioni sul costo netto per le competenti autorità pubbliche titolari del contratto, domanda dei passeggeri, determinazione dei prezzi dei biglietti e relative modalità di emissione, ubicazione e numero delle fermate, orario e frequenza del nuovo servizio proposto.
3. L'Organismo di regolazione di cui al comma 1, entro due mesi dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie, stabilisce se un servizio ferroviario rispetta le condizioni e i requisiti di cui ai commi 1 e 2 e, se del caso, dispone le eventuali limitazioni al servizio, in base a un'analisi economica oggettiva e a criteri prestabiliti, previa richiesta:
 - a) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
 - b) del gestore dell'infrastruttura;
 - c) della o delle regioni titolari del contratto di servizio pubblico;
 - d) della impresa ferroviaria che fornisce il servizio pubblico.
4. L'Organismo di regolazione motiva la sua decisione e ne informa tutte le parti interessate, precisando il termine entro il quale le medesime possono richiedere il riesame della decisione e le relative condizioni cui questo è assoggettato.

contratto, incluse le ripercussioni sul costo netto per le competenti autorità pubbliche titolari del contratto, domanda dei passeggeri, determinazione dei prezzi dei biglietti e relative modalità di emissione, ubicazione e numero delle fermate, orario e frequenza del nuovo servizio proposto.

Nel corso del 2010, l'organismo di regolazione (URSF) ha emanato il decreto dirigenziale³³ in cui indica i criteri con cui valutare che la finalità principale del servizio sia il trasporto internazionale passeggeri e i criteri con cui disporre al diritto di far salire e scendere passeggeri in ambito nazionale, nei casi in cui l'esercizio di tale diritto possa compromettere l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico. In particolare, il decreto prevede i criteri con cui stabilire se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico esistente è compromesso da un nuovo servizio di trasporto passeggeri nazionale o internazionale.

Sulla base della Direttiva 2007/58/CE, dell'art. 59 della Legge 99/2009 e dei decreti dirigenziali dell'URSF, sono state imposte le seguenti limitazioni:

- lo svolgimento del servizio trasporto di Arenaways sulla tratta Torino – Milano viene definito come di carattere “regionale” e non di “media e lunga percorrenza” e le tracce richieste vengono limitate alle sole fermate nei capoluoghi di Regione, in quanto compromette l'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico in termini di redditività dell'impresa ferroviaria Trenitalia, titolare dei contratti di servizio con le Regioni Piemonte e Lombardia³⁴.
- le tracce richieste da Deutsche Bahn AG, OBB Austrian Rail e Le Nord devono essere limitate e, in particolare la tratta Innsbruck – Bologna viene considerata nazionale e le relazioni Monaco - Bologna, Monaco – Venezia, Monaco – Verona, Monaco – Milano, Milano – Venezia S.L., Verona – Venezia S.L. e Verona – Milano devono essere limitate alle sole fermate terminali, in quanto compromette l'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico in termini di redditività dell'impresa ferroviaria Trenitalia, titolare dei contratti di servizio con le Regioni Lombardia, Veneto, Emilia Romagna e con la Provincia Autonoma di Trento. Non viene compromesso il contratto di servizio stipulato con la Provincia autonoma di Bolzano, in quanto in questo caso Trenitalia si vede riconosciuto un prezzo/km di tipo “gross cost” in cui gli introiti tariffari non sono dell'IF cui è affidato il servizio, ma di competenza della Provincia medesima³⁵. Questa decisione è stata poi sospesa per tre mesi e con successiva decisione del 17 febbraio questa sospensione è stata prorogata sino all'adozione del provvedimento di riesame.

L'art 59 della Legge 99 del 2009 e il decreto dirigenziale dell'URSF n.231 sono oggetto di un'istruttoria da parte dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato³⁶ per verificare se sono compatibili con i Trattati CE e in particolare gli artt. 101 e 102 del TFEU. Infatti, in presenza di comportamenti di imprese in contrasto con gli articoli del Trattato CE citati, che sono imposti o favoriti da una normativa che ne legittima o rafforza gli effetti, un'autorità nazionale preposta alla tutela della concorrenza cui sia stato affidato il compito di vigilare sul rispetto di tali disposizioni ha l'obbligo di disapplicare la normativa nazionale³⁷.

Gli esiti di questa istruttoria da parte dell'AGCM, così come gli esiti delle procedure di infrazione della Commissione Europea presentata nei confronti dell'Italia per la mancata piena attuazione dei tre pacchetti ferroviari, così come gli esiti della procedura di verifica degli aiuti di stato che vede coinvolta DB Regio, costituiranno, insieme alla Direttiva RECAST in corso di approvazione, gli elementi fondamentali per l'evoluzione del settore ferroviario in Italia e in Europa. L'effettiva apertura alla competizione è, quindi, una sfida che vede coinvolti tutti gli attori del mercato ed è una sfida ancora aperta.

³³ Decreto Dirigenziale prot. 203/1/URSF del 6 Maggio 2010.

³⁴ Decisione n.589 del 9 Novembre 2010 resa pubblica solo pochi giorni prima dell'avvio del servizio da parte di Arenaways, che aveva previsto un modello di esercizio totalmente diverso rispetto a quanto imposto, apportando così un grave danno economico all'impresa ferroviaria.

³⁵ Decisione n.659 del 6 Dicembre 2010 e Decisione n.671 del 10 Dicembre 2010

³⁶ A436 del 21 dicembre 2010.

³⁷ Si veda la sentenza della Corte di Giustizia della CE del 9 settembre 2003, in causa C-198/01 Consorzio Industrie Fiammiferi /AGCM.

11 BIBLIOGRAFIA

- AGCM (2008), A389 – Rail Traction Company/RFI, Provvedimento n. 19116
- AGCM (2008), AS453 – Considerazioni e proposte per una regolazione pro concorrenziale dei mercati a sostegno della crescita economica, Roma, 11 giugno 2008
- AGCM (2009), AS528 – Oneri di servizio pubblico nel settore del trasporto ferroviario, Roma, 1 giugno 2009
- AGCM (2009), Segnalazioni dell’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ai sensi degli artt. 21 e 22 della legge n. 287/90 trasmesse ai fini della legge annuale per il mercato e la concorrenza
- AGCM (2010), AS659 – Proposte di riforma concorrenziale ai fini della Legge annuale per il mercato e la concorrenza, Roma, 9 febbraio 2010
- AGCM (2010), Attività di segnalazione e consultiva 64 AS658 – Regione Piemonte: gare per l’affidamento di servizi ferroviari regionali, in Bollettino Settimanale, Anno XX - n. 3
- AGCM (2010), Indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci, Audizione del Presidente dell’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, Roma, 27 ottobre 2010
- Baccelli O., (2001), La mobilità delle merci in Europa. Potenzialità del trasporto intermodale, EGEA, Milano
- Baccelli O. (1999), L’offerta di servizi di trasporto ferroviario merci in Europa. Analisi delle prospettive nel settore, in “Trasporti Europei”, rivista quadrimestrale di diritto economia e ingegneria dei trasporti, anno V n°13 ISTIEE - Università di Trieste
- Boitani A (2010), Ferrovie: il lato oscuro delle riforme in Mercato, Concorrenza e Regole, n.2
- Bracalini P. e R. Melini (2010), Merci: la concorrenza è sul binario morto, Istituto Bruno Leoni Focus
- Cantos P., Pastor J.M., Serrano L. (2010), Vertical and horizontal separation in the European Railway sector and its effects on productivity, Journal of Transport Economics and Policy, volume 44, part.2, pp 139-160
- CER (2009), European Transport Policy Progress and Prospects
- CER (2011), Reforming Europe’s Railways – Learning from Experience, the Community of European Railway and Infrastructure Companies
- Corte dei Conti Europea (2010), Migliorare le prestazioni di trasporto lungo gli assi ferroviari transeuropei: gli investimenti dell’UE nel settore delle infrastrutture ferroviarie sono stati efficaci? relazione speciale n. 8 2010
- Deutsche Bahn AG (2010), Competition Report
- Di Pierantonio L, Pelkmans J. (2004), “The economics of EU Railway Reform, Bruges European Economic Policy Briefings
- European School of Management and Technology of Berlin, (2010), ESMT – White paper. Railway Alliances in EC Long Distance Passenger transport: a competitive assessment post-liberalisation 2010
- European Commission (2010), Statistical Pocketbook 2010: Energy and Transport in figures
- Eurostat (2010), Eurostat yearbook 2010: Europe in figures
- Everis (2010), Study on Regulatory Options Further Market Opening Rail Passenger Transport

Freight Leader Council (2010), Le condizioni per il rilancio del trasporto merci su ferro – Liberalizzazione e Innovazione, Freight Leader Council Quaderni – N. 20

FS (2009), Rapporto annuale di bilancio 2009

Grea G., Milotti A. e Vaghi C., (2007), Le Liberalizzazioni del trasporto ferroviario delle merci in Europa – Analisi dello scenario attuale e metodologia di valutazione, CERTeT

ISFORT (2008), La Liberalizzazione del trasporto ferroviario a livello comunitario e nazionale, Progress Report

Merkert R., Nash C., Smith A.S.J. (2008), Looking beyond separation – A comparative analysis of British, German and Swedish Railways from a new institutional perspective, paper presentato alla European Transport Conference

MERCINTRENO (2009), Il trasporto ferroviario delle merci in Italia e in Europa. Intermodalità e mercato, Istantbook

Monti, M. (2002), Effective competition in the railway sector: a big challenge Discorso tenuto all'UNIFE Annual Reception il 21 Maggio a Brussels.

Nash, C.A. (2006), Alternative approaches to railway reform- European experience, The Besley Lectures, IEA London

Tochin F., Grilly D. (2008), High speed for regional transport: case studies in European countries, paper presentato alla European Transport Conference

Unioncamere (2008), Giornata dell'Economia 2008: Lo stato dell'arte delle infrastrutture in Italia