



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 13.6.2014
COM(2014) 353 final

PART 1/2

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO
EUROPEO**

Quarta relazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario

{SWD(2014) 186 final}

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO
EUROPEO**

Quarta relazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario

SOMMARIO

1.	Evoluzione del mercato interno nel settore dei servizi ferroviari	5
1.1.	Gli obiettivi del libro bianco sui trasporti del 2011	5
1.2.	Il mercato del trasporto ferroviario di passeggeri oggi	6
1.3.	Evoluzione del mercato del trasporto ferroviario di passeggeri.....	12
1.4.	Il mercato del trasporto ferroviario di merci oggi	15
1.5.	Evoluzione del mercato del trasporto ferroviario di merci	15
2.	Evoluzione del mercato interno dei servizi da fornire alle imprese ferroviarie.....	18
2.1.	Stazioni.....	18
2.1.1.	Stazioni nell'Unione europea	18
2.1.2.	Proprietà e gestione	20
2.1.3.	Accesso agli impianti di stazione da parte delle imprese ferroviarie.....	22
2.1.4.	Qualità dei servizi nelle stazioni (compresa l'accessibilità per le persone a mobilità ridotta).....	22
2.2.	Terminal merci, stazioni di smistamento e strutture di deposito	24
2.3.	Impianti di manutenzione.....	27
2.4.	Altri impianti: impianti di accesso ai porti, di soccorso e di rifornimento	28
3.	Condizioni quadro.....	29
3.1.	Imposizione di diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura	29
3.1.1.	Canoni d'uso dell'infrastruttura per i servizi di trasporto merci.....	29
3.1.2.	Canoni d'uso dell'infrastruttura per i servizi intercity	31
3.1.3.	Canoni d'uso dell'infrastruttura per i servizi suburbani.....	33
3.1.4.	Canoni d'uso dell'infrastruttura: graduatoria generale	35
3.2.	Assegnazione della capacità.....	36
3.3.	Investimenti nell'infrastruttura ferroviaria	39
3.4.	Evoluzione dei prezzi.....	41

Gli allegati della presente relazione sono contenuti nel documento SWD(2014) 186

INTRODUZIONE

A norma dell'articolo 15, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione)¹, la Commissione riferisce ogni due anni al Parlamento europeo e al Consiglio in merito ai seguenti aspetti:

- a) evoluzione del mercato interno nel settore dei servizi ferroviari e
- b) evoluzione del mercato interno nel settore dei servizi da fornire alle imprese ferroviarie (allegato II della direttiva 2012/34/UE)
- c) condizioni quadro
- d) stato della rete ferroviaria dell'Unione
- e) utilizzo dei diritti di accesso
- f) ostacoli a servizi ferroviari più efficienti
- g) limitazioni di infrastruttura
- h) necessità di una normativa.

A norma dell'articolo 15, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE, la Commissione deve controllare "l'uso delle reti" e "l'evoluzione delle condizioni quadro nel settore ferroviario", in particolare per quanto riguarda i seguenti aspetti:

- imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura
- assegnazione della capacità
- investimenti nell'infrastruttura ferroviaria
- evoluzione dei prezzi
- qualità dei servizi di trasporto ferroviario
- servizi di trasporto ferroviario oggetto di contratti di servizio pubblico
- licenze
- grado di apertura del mercato
- armonizzazione tra gli Stati membri
- sviluppo dell'occupazione e annesse condizioni sociali.

Rispetto alla direttiva precedente², la direttiva 2012/34/UE ha ampliato il contenuto delle relazioni presentate periodicamente dalla Commissione, in cui oggi rientrano l'evoluzione del mercato interno degli impianti di servizio e condizioni quadro quali gli investimenti destinati alle infrastrutture, l'evoluzione dei prezzi, la qualità dei servizi, i servizi oggetto di obblighi di servizio pubblico, lo sviluppo dell'occupazione e le annesse condizioni sociali, presentati per la prima volta nella relazione elaborata nell'ambito del sistema di monitoraggio del mercato ferroviario (Rail Market Monitoring Scheme, RMMS). I precedenti obblighi della Commissione in materia di monitoraggio e presentazione di relazioni erano oggetto della

¹ GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.

² Direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29.

direttiva 91/440/CEE, modificata dalle direttive 2001/12/CE e 2004/51/CE e sono stati assolti ai sensi del regolamento (CE) n. 91/2003 relativo alle statistiche dei trasporti ferroviari.

La presente relazione è la quarta sullo sviluppo del mercato ferroviario ed è accompagnata da un documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2014) 186 in cui sono raccolti tutti gli allegati contenenti la maggior parte dei dati su cui si basano le valutazioni. Le relazioni precedenti sono state pubblicate nel 2007³, 2009⁴ e 2012⁵ ed erano anch'esse accompagnate da documenti di lavoro dei servizi della Commissione contenenti gli allegati statistici.

I dati per la presente relazione sono stati raccolti principalmente presso gli Stati membri per mezzo di questionari ("questionari RMMS" trasmessi nel 2011 e 2012) ed Eurostat, ma sono stati integrati con dati raccolti presso altre fonti tra cui un sondaggio Eurobarometro (qualità dei servizi), informazioni di pubblico dominio sulle tariffe ferroviarie, relazioni finanziarie annuali, dati raccolti nell'ambito del quadro di valutazione per gli aiuti di Stato o dati trasmessi da specifiche parti interessate (tra cui UIC⁶ e UNIFE⁷). La rilevazione dei dati in alcune delle aree inserite più di recente, ad esempio il mercato interno dei servizi ferroviari, è ancora oggetto di discussione nel contesto dello strumento di attuazione dell'RMMS; di conseguenza, le informazioni presentate in tali aree sono ancora frammentarie.

1. EVOLUZIONE DEL MERCATO INTERNO NEL SETTORE DEI SERVIZI FERROVIARI

1.1. Gli obiettivi del libro bianco sui trasporti del 2011

Il libro bianco sui trasporti del 2011⁸ raccomanda che:

- entro il 2030, il 30% dell'aumento del trasporto di merci su strada su percorrenze superiori a 300 km sia trasferito verso il trasporto ferroviario o per vie navigabili;
- entro il 2050, il 50% del trasporto di merci su strada su percorrenze superiori a 300 km sia trasferito verso il trasporto ferroviario o per vie navigabili;
- entro il 2050, la maggior parte del trasporto di passeggeri sulle medie distanze avvenga per ferrovia.

RIQUADRO 1: UNITÀ DI MISURA NEL TRASPORTO FERROVIARIO

Il trasporto di passeggeri si misura prevalentemente in passeggeri x km (passeggeri-km o p-km). Il treno-km indica invece la distanza effettivamente percorsa dal treno.

Un treno Parigi-Bruxelles che trasporta 500 passeggeri su una distanza di 300 km genera 150 000 passeggeri-km e 300 treni-km.

³ Il 18 ottobre 2007 la Commissione europea ha adottato una comunicazione al Consiglio e al Parlamento europeo sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario, COM(2007) 609, accompagnata dal documento di lavoro dei servizi della Commissione SEC(2007) 1323.

⁴ Il 18 dicembre 2009, la Commissione europea ha adottato una relazione al Consiglio e al Parlamento europeo sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario, COM(2009) 676, accompagnata dal documento di lavoro dei servizi della Commissione SEC(2009) 1687.

⁵ Il 21 agosto 2012 la Commissione europea ha adottato la terza relazione al Consiglio e al Parlamento europeo sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario, COM(2012) 0459, accompagnata dal documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2012) 246 final/2.

⁶ Union Internationale des Chemins de Fer.

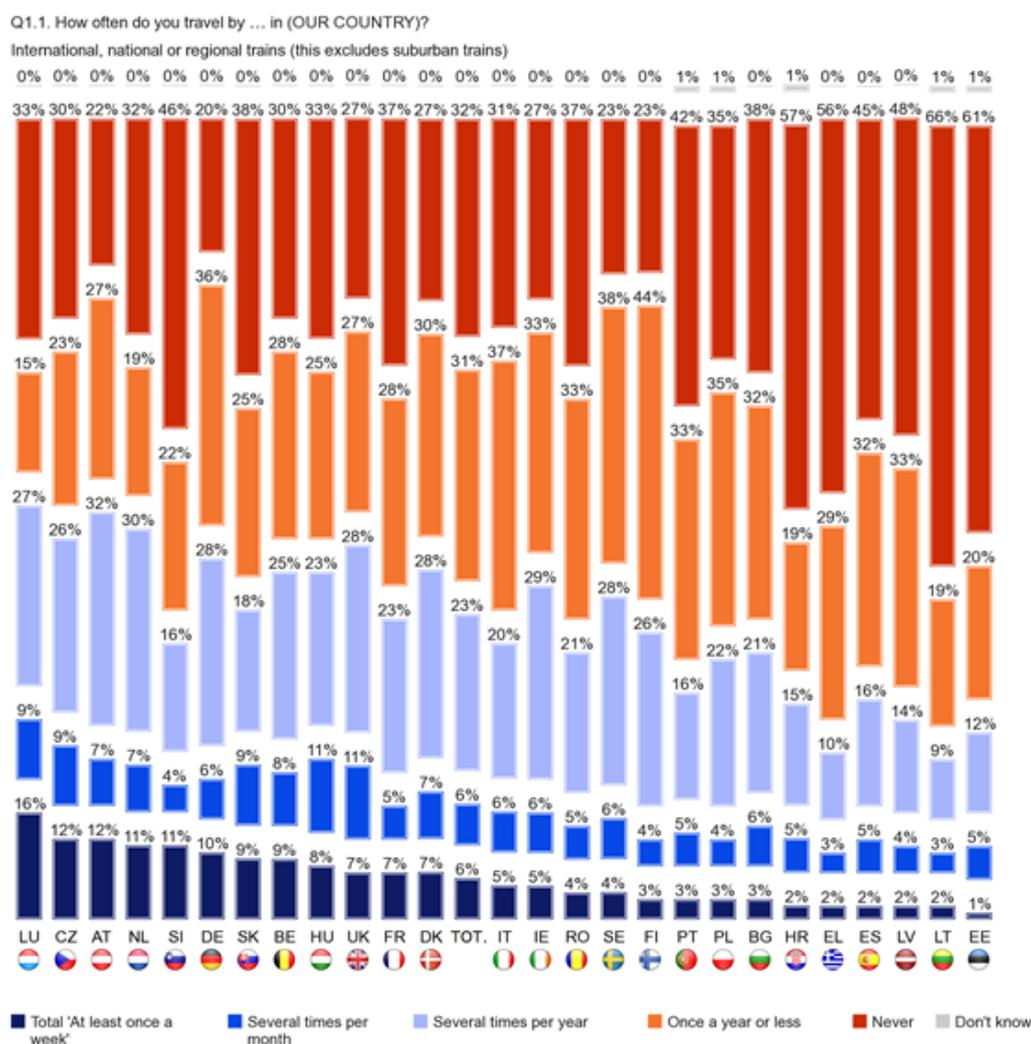
⁷ Associazione europea dei produttori di attrezzature ferroviarie.

⁸ Libro bianco della Commissione "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile", COM(2011) 0144 definitivo.

1.2. Il mercato del trasporto ferroviario di passeggeri oggi

In base a quanto emerso da un sondaggio Flash Eurobarometro effettuato nel 2013⁹ intervistando oltre 28 000 persone di età superiore a 15 anni, solo il 12% degli europei utilizza regolarmente il treno (per i treni suburbani, la percentuale è del 14%): il 6% degli europei prende il treno almeno una volta alla settimana e il 6% "diverse volte al mese"; al contrario, il 32% non viaggia mai in treno, sebbene l'83% degli europei abiti a non più di 30 minuti da una stazione ferroviaria¹⁰ (cfr. grafico 14bis).

Grafico 1: frequenza d'uso delle ferrovie. Treni nazionali, regionali e internazionali, 2013



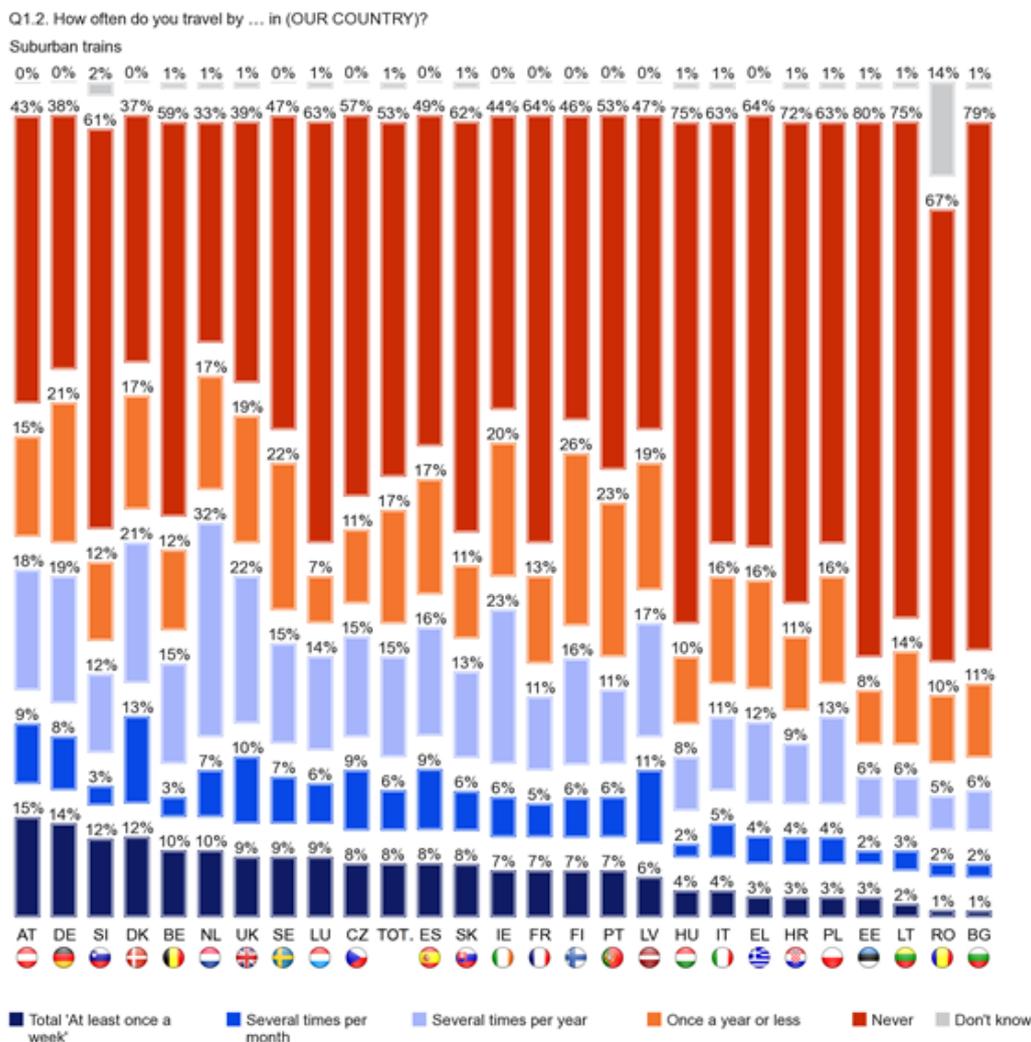
Fonte: Flash Eurobarometro 382a sulla soddisfazione degli europei riguardo ai servizi ferroviari. Allegato 2 del documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2014) 186.

⁹ Flash Eurobarometro 382a sulla soddisfazione degli europei riguardo ai servizi ferroviari, pubblicato il 16 dicembre 2012. Nel sondaggio, sono state effettuate 28 036 interviste telefoniche (circa 1 000 persone per ogni Stato membro) a cittadini di età superiore a 15 anni. Per maggiori dettagli, cfr. allegato 1.

¹⁰ Ibid.

È interessante notare che, rispetto all'uso dei treni convenzionali, l'uso delle ferrovie suburbane è più polarizzato tra un gruppo di forti utilizzatori (14%) e il gruppo dei non utilizzatori (53%). Il gruppo dei forti utilizzatori è composto perlopiù da cittadini giovani e pendolari giovani¹¹, mentre il gruppo dei non utilizzatori è composto prevalentemente da persone di età superiore a 55 anni (di cui il 39% non ha mai utilizzato un treno suburbano).

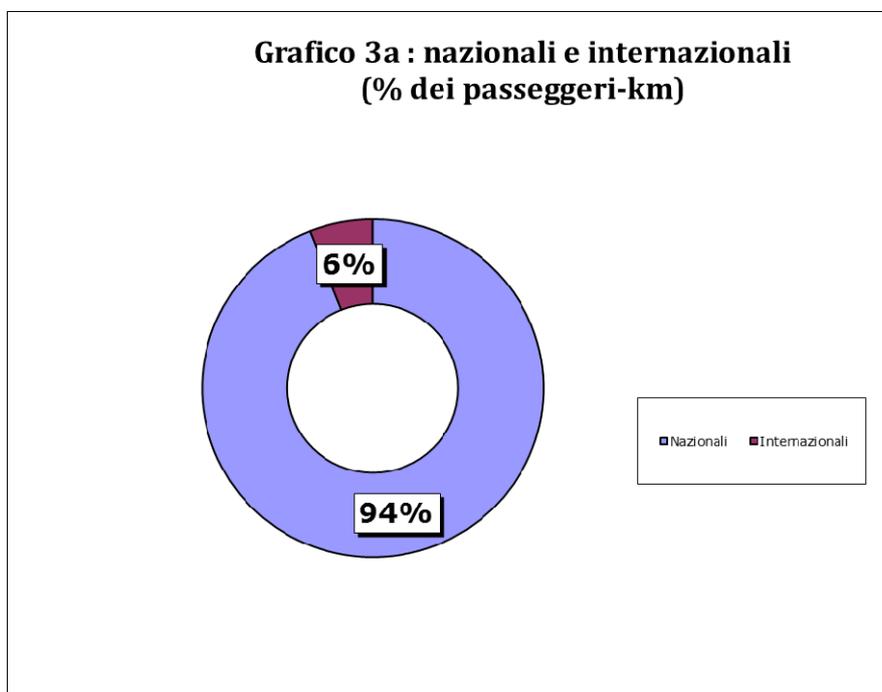
Grafico 2: frequenza d'uso delle ferrovie, treni suburbani, 2013



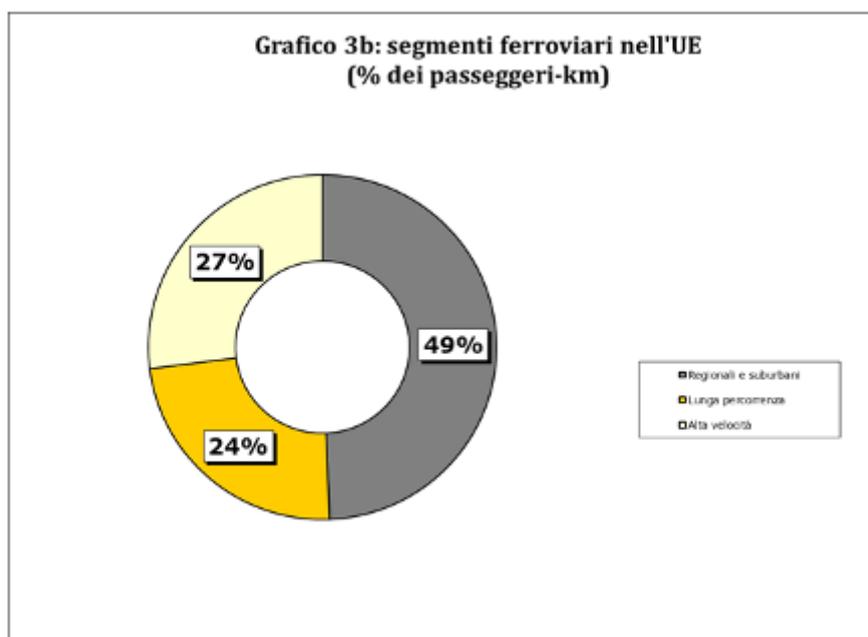
Fonte: Flash Eurobarometro 382a sulla soddisfazione degli europei riguardo ai servizi ferroviari. Allegato 2 del documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2014) 186.

¹¹ Giovani che usano il treno per andare al lavoro, a scuola o all'università.

I servizi ferroviari sono in larga misura servizi nazionali: questi rappresentano infatti il 94% del totale dei passeggeri-km nell'UE. I servizi internazionali rappresentano solo il 6% del totale dei passeggeri-km, ma sono importanti in Lussemburgo (30%), Austria (15%), Belgio (13%), Francia e Lettonia (entrambe 11%).



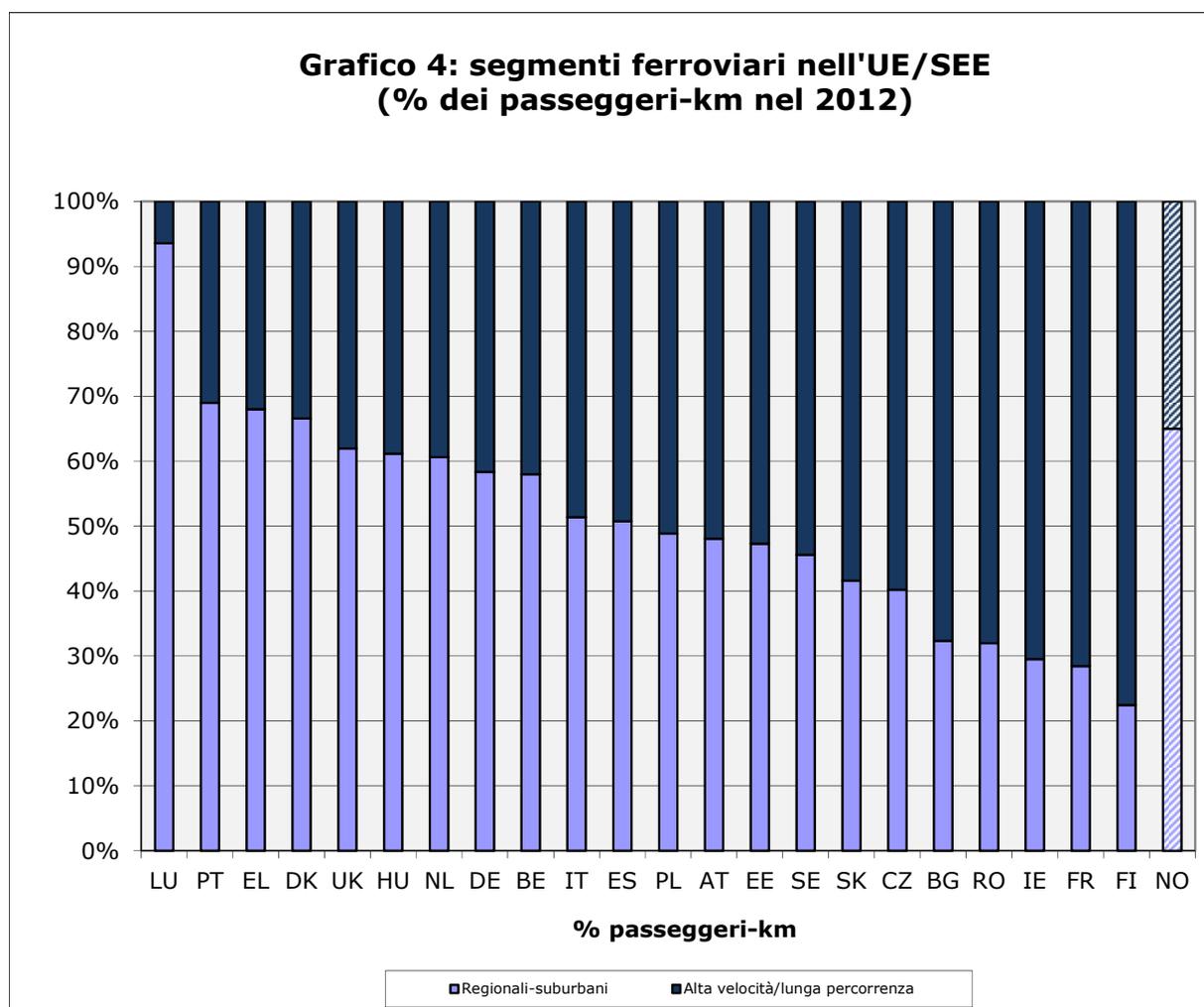
Fonte: Eurostat.



Fonte: questionari degli Stati membri, stime basate su relazioni annuali, UIC e Steer Davies Gleave (Studio sul quarto pacchetto ferroviario); i dati riferiti all'UE e al SEE (che comprende la Norvegia) sono identici. Allegato 5a del documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2014) 186.

In termini di segmenti di mercato, **metà** dei viaggi ferroviari in Europa è assimilabile a **servizi regionali e suburbani**, e l'altra **metà** è costituita da **servizi a lunga**

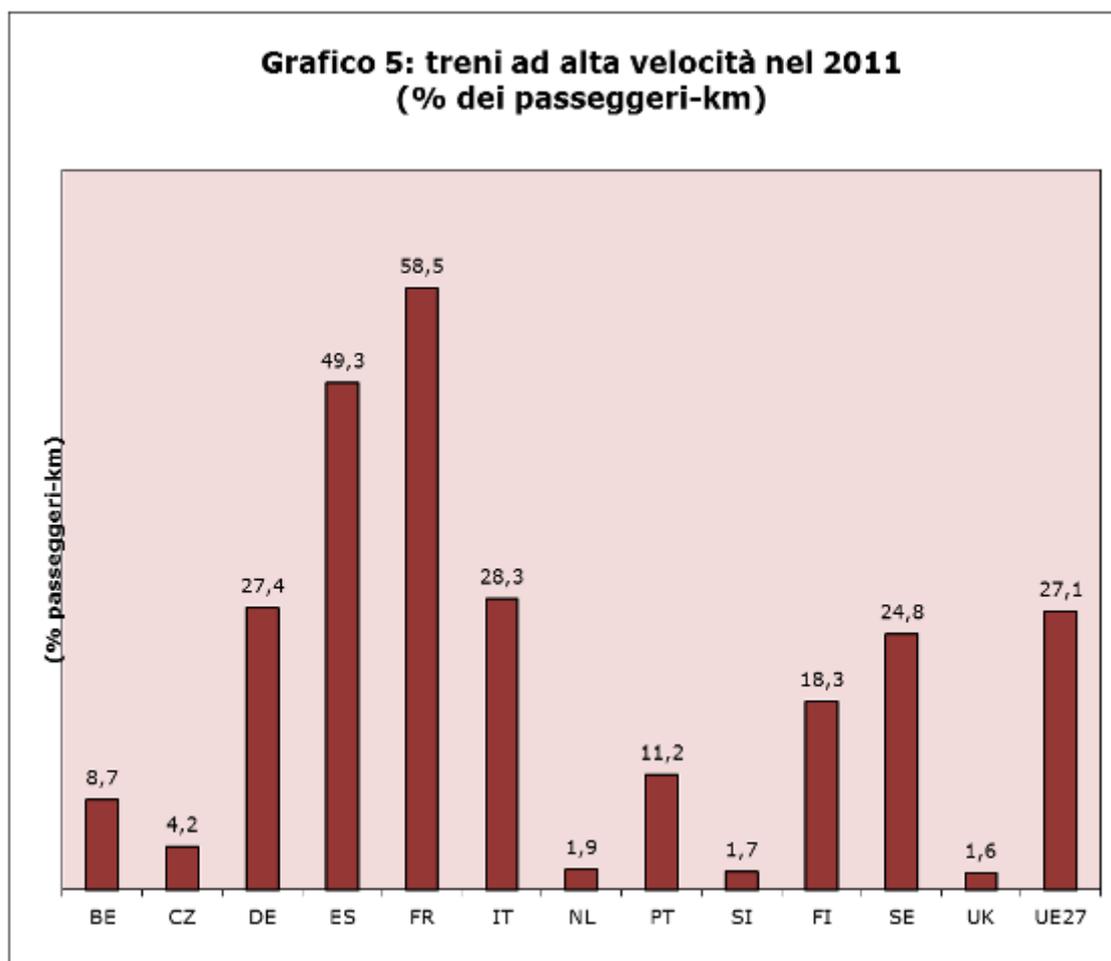
percorrenza/intercity o ad alta velocità (27% del totale di passeggeri-km nel 2011¹²). Differenze significative si registrano tra i diversi Stati membri: il Regno Unito, ad esempio, è prevalentemente un mercato di pendolarismo, mentre la Francia, grazie al TGV, è prevalentemente un mercato di servizi a lunga percorrenza.



Fonte: questionari RMMS e stime (fonti: dataset UIC, Amadeus, relazioni annuali CP, FS e RENFE, ipotesi contenute nel libro bianco sui trasporti). Per Lituania, Lettonia ed Estonia non sono disponibili dati.

I treni ad alta velocità sono utilizzati quasi esclusivamente sul mercato dei servizi a lunga percorrenza in alcuni Stati membri: nel 2011, in Francia e Spagna, rispettivamente il 58% e il 49% dei passeggeri-km totali sono stati percorsi da treni ad alta velocità.

¹² Annuario statistico EU transport in figures, Statistical Pocketbook 2013, pag. 52.



Fonte: annuario statistico EU transport in figures, Statistical pocketbook 2013, che riprende dati UIC. Allegato 5b del documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2014) 186. In questo grafico, il trasporto ferroviario ad alta velocità comprende tutto il traffico effettuato con rotabili ad alta velocità (compresi i treni ad assetto variabile in grado di viaggiare a 200 km/h). Tali rotabili non richiedono necessariamente infrastrutture ad alta velocità.

RIQUADRO 2: SEGMENTI DEL MERCATO FERROVIARIO

I servizi di trasporto con treni ad alta velocità (ad es. TGV, ICE) e i servizi di trasporto con treni convenzionali a lunga percorrenza (ad es. Intercity), che spesso (ma non sempre) richiedono la prenotazione dei posti, sono in concorrenza soprattutto con il trasporto aereo e, in misura limitata, con il trasporto stradale effettuato con autovetture e pullman. I treni ad alta velocità circolano (quasi sempre) su infrastrutture dedicate (dal 1990, i chilometri di linee ad alta velocità sono sestuplicati, passando da 1 024 km a 6 872 km nel 2009¹³) e in genere si fermano solo in corrispondenza di grandi agglomerati urbani.

I servizi di trasporto con treni a media percorrenza/regionali (ad es. treni Inter-Regio) e con treni suburbani/pendolari (ad es. RER, S-Bahn, Cercanias) sono in concorrenza soprattutto con le autovetture e sono a posti liberi (senza prenotazione). I servizi di trasporto con treni suburbani/pendolari sono spesso collegati alla rete della metropolitana; sono svolti quasi esclusivamente con sovvenzioni e contratti di servizio pubblico e prevedono fermate in un numero elevato di stazioni. I servizi suburbani richiedono molto spesso frequenze elevate (ad es. un treno ogni 5-15 minuti).

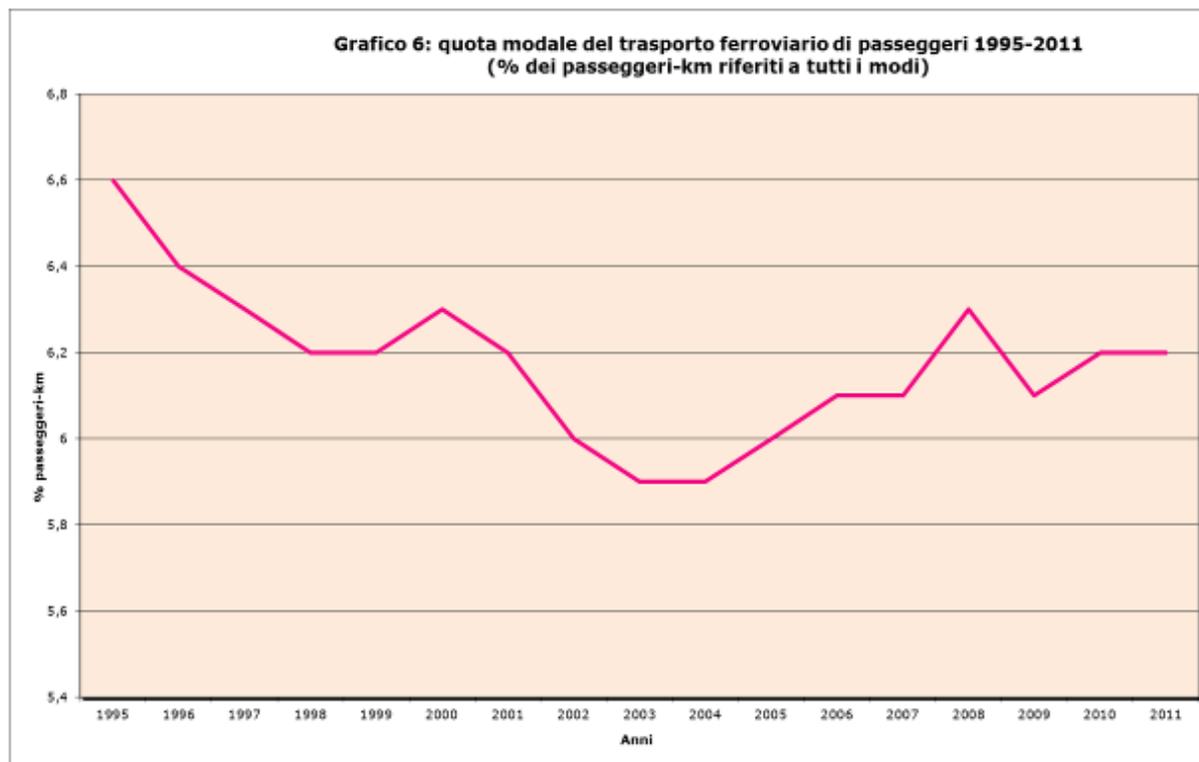
¹³

Annuario statistico EU transport in figures, Statistical Pocketbook, 2013.

1.3. Evoluzione del mercato del trasporto ferroviario di passeggeri

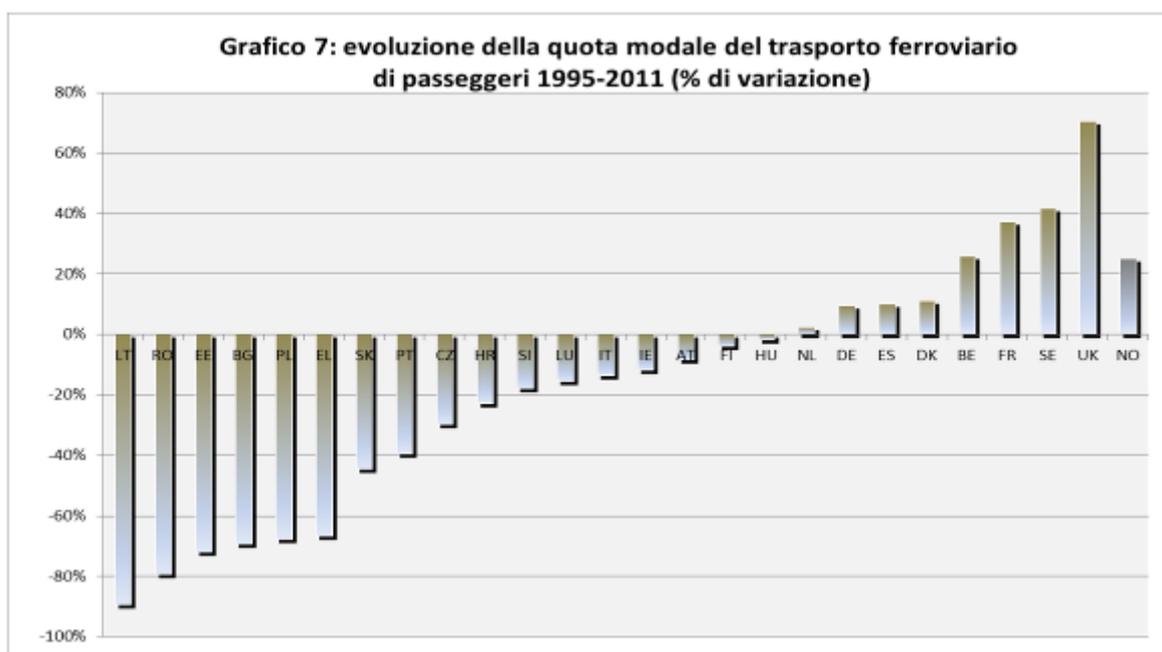
Come si evince dal grafico 6, la quota modale delle ferrovie è aumentata rispetto al 2003.

Tuttavia, malgrado si sia registrato qualche progresso, la quota dei viaggi effettuati in treno nell'UE rimane modesta rispetto alla quota dei viaggi effettuati con altri mezzi di trasporto, come ad esempio l'auto e l'aereo. La quota modale delle ferrovie nel 2011 è rimasta stabile al 6,2% rispetto al 2010.



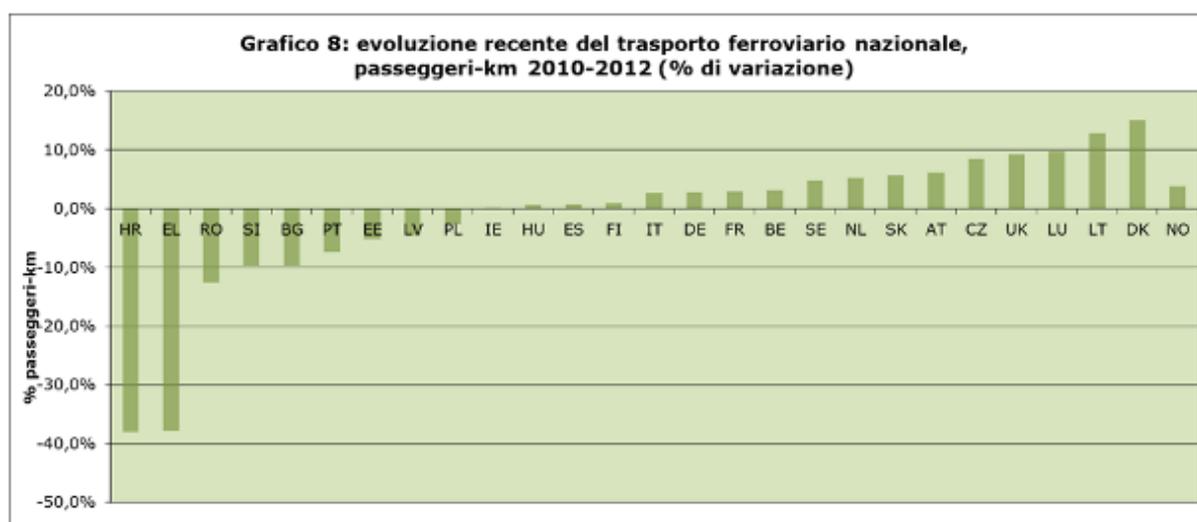
Fonte: Eurostat. Allegato 3 del documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2014) 186. I dati relativi al 2012 non sono ancora disponibili.

Dal 1995, la crescita più consistente del trasporto ferroviario rispetto agli altri modi di trasporto si è registrata nel Regno Unito (+70%), in Svezia (+42%), Francia (+37%) e Belgio (+26%). Il trasporto ferroviario si è invece ridotto di oltre il 60% in Grecia, Polonia, Bulgaria, Romania, Estonia e Lituania (-90%). La quota modale delle ferrovie nel trasporto passeggeri è aumentata del 16% rispetto al 1995 nell'UE-15 (non sono disponibili dati per l'UE-25), e del 3% rispetto al 2000 nell'UE-25.



Fonte: Eurostat.

Come emerge dal grafico 8, i servizi nazionali di trasporto ferroviario di passeggeri, che rappresentavano il 94% del totale del traffico passeggeri nel 2011, sono cresciuti rispetto al 2010 soprattutto in Danimarca (+15%), Lituania (+12%), Lussemburgo e Regno Unito (+9%). La crescita è stata vigorosa (6-8%) anche in Stati membri quali l'Austria, l'Italia¹⁴ e la Repubblica ceca, che hanno aperto il mercato alla concorrenza sulle linee nazionali a lunga percorrenza. Dopo anni di flessione del traffico ferroviario, la Lituania e l'Italia sono riuscite a invertire la tendenza e tornare a una situazione di crescita. Il declino delle ferrovie in diversi Stati membri dell'Europa sud-orientale è dovuto a ristrettezze di bilancio che si ripercuotono sulle compensazioni previste per gli obblighi di servizio pubblico (-38% in Croazia e Grecia).



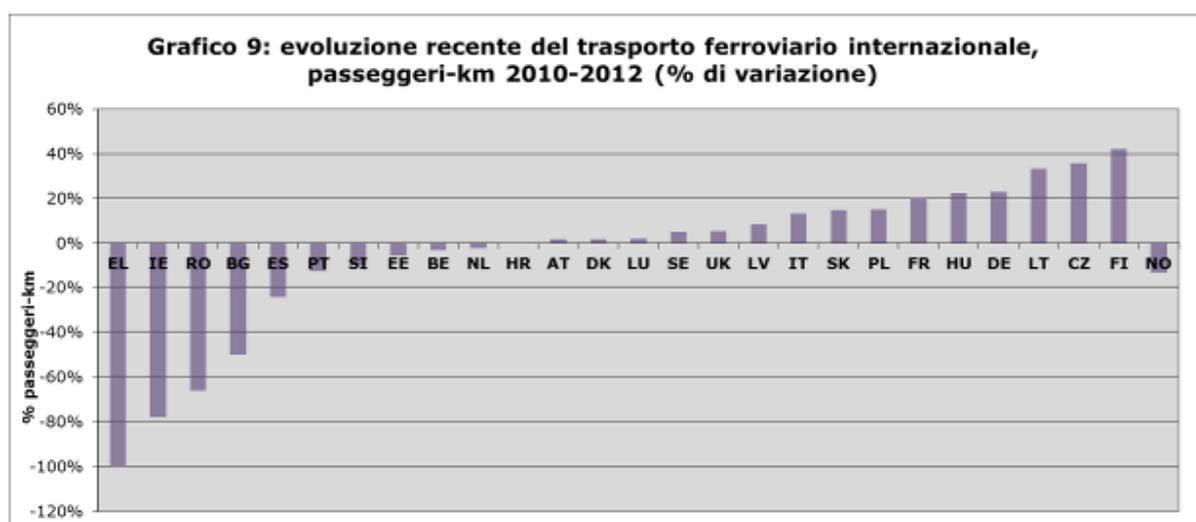
Fonte: Eurostat, questionari RMMS compilati dagli Stati membri.

Il mercato europeo del trasporto ferroviario nazionale di passeggeri si sta evolvendo in diversi Stati membri. Sulle linee a lunga percorrenza Vienna-Salisburgo, Napoli-Roma-Milano/Venezia/Torino e Praga-Ostrava si registra ormai la presenza di uno o più nuovi

¹⁴ I dati italiani, trasmessi nel gennaio 2014 dalle autorità italiane, comprendono il traffico internazionale.

entranti (imprese ferroviarie diverse da consociate). Sulla linea Roma-Milano, la quota delle ferrovie rispetto al totale dei trasporti è salita dal 36% nel 2008 al 66% nel 2012. Sulle linee indicate, le imprese ferroviarie *incumbent* hanno fatto registrare un aumento del traffico (+10% nel caso dell'*incumbent* italiano).

I servizi ferroviari internazionali, che rappresentavano il 6% del traffico ferroviario passeggeri nel 2012¹⁵, hanno proseguito il loro andamento positivo (+25% nel periodo 2004-2011) **crescendo circa del 2% nel 2011 e circa del 13% nel 2012**. Tra il 2010 e il 2012, la crescita più elevata del traffico ferroviario internazionale è stata registrata in Finlandia (+42%), grazie soprattutto all'introduzione di servizi ad alta velocità tra Helsinki e San Pietroburgo. La crescita è stata molto sostenuta in diversi paesi dell'Europa centrale e orientale e anche in Germania (+23%), Francia (+20%) e Italia (+13%), dove il nuovo operatore Thello ha avviato servizi di collegamento notturno tra Parigi e Venezia. I servizi ad alta velocità tra le due sponde del Canale della Manica hanno continuato a crescere (+5% del traffico ferroviario internazionale nel Regno Unito).



Fonte: Eurostat, questionari RMMS compilati dagli Stati membri.

Alcuni segnali indicano però che su importanti mercati ferroviari internazionali quali il Belgio e i Paesi Bassi il traffico internazionale di passeggeri è stazionario, sebbene diverse imprese abbiano avviato le procedure amministrative per effettuare servizi di collegamento ferroviario sugli assi Londra/Parigi-Bruxelles-Colonia/Amsterdam o abbiano manifestato interesse a farlo. Infine, la crisi che ha colpito alcuni Stati membri ha avuto ripercussioni sui servizi di collegamento ferroviario internazionale. L'*incumbent* greco TrainOSE ha cessato tutti i collegamenti internazionali, e i servizi di trasporto ferroviario transfrontaliero di passeggeri hanno subito un crollo in Irlanda (-78%), Croazia (-75%), Romania (-66%), Bulgaria (-50%), Spagna (-24%), Portogallo (-13%) e Slovenia (-10%). Ciò potrebbe indicare che il servizio pubblico sovvenzionato svolto con treni convenzionali a lunghissima percorrenza non è competitivo rispetto ad altri modi di trasporto, in particolare rispetto alle compagnie aeree *low cost*¹⁶, e in effetti la stessa situazione sembra essersi verificata in Italia all'inizio degli anni 2000¹⁷.

¹⁵ Questa stima si basa su un insieme di statistiche Eurostat e RMMS (utilizzate per integrare i dati mancanti nella serie Eurostat).

¹⁶ Il traffico aereo sulla linea Lisbona-Madrid ha continuato a crescere (lievemente) nel periodo 2009-2011.

¹⁷ In Italia, il traffico ferroviario internazionale di passeggeri si è ridotto del 50% rispetto al 2004.

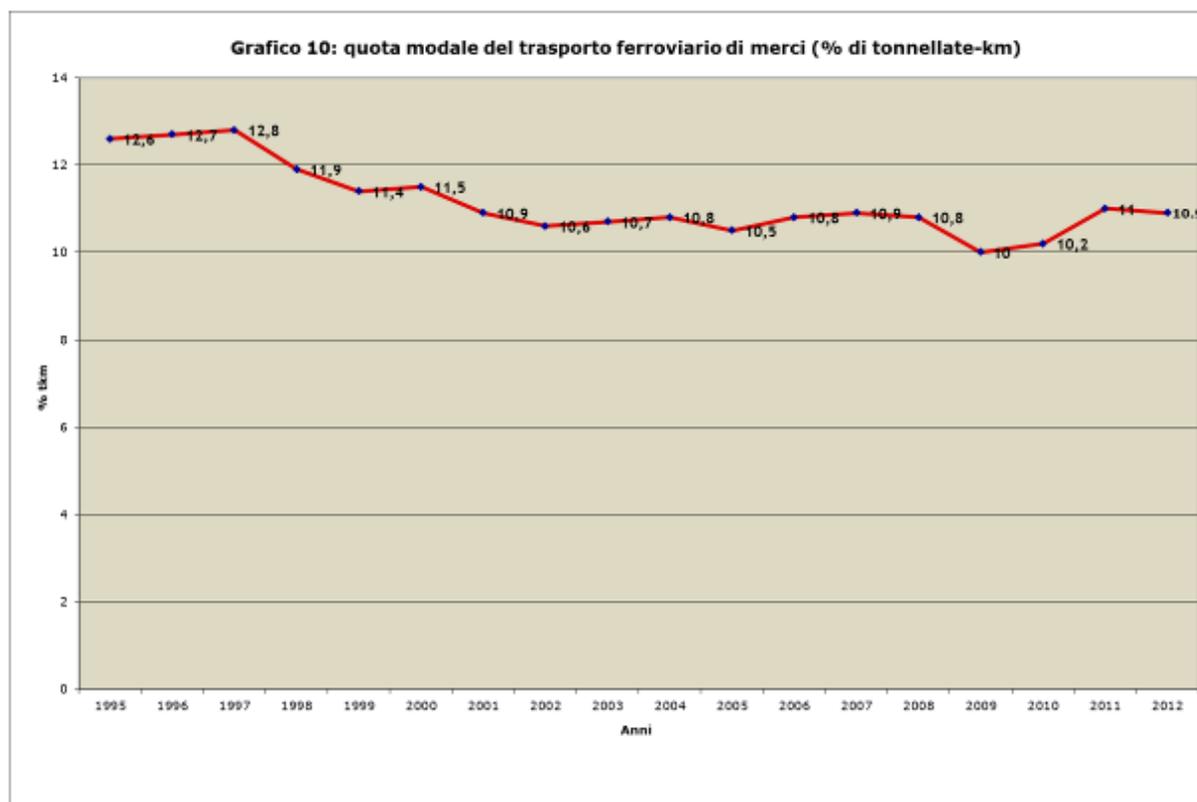
1.4. Il mercato del trasporto ferroviario di merci oggi

A differenza del trasporto ferroviario di passeggeri, il trasporto ferroviario di merci ha una connotazione di gran lunga più internazionale: nel 2011 circa il 47% del totale di tonnellate-km nell'UE era costituito da traffico internazionale (e all'interno di questo 47%, il 9% del totale di tonnellate-km era rappresentato da traffico di transito). In Belgio, nei Paesi Bassi e negli Stati baltici, più del 70% del trasporto ferroviario di merci è internazionale (con origine in Germania e Russia); al contrario, nel Regno Unito solo il 2% del trasporto ferroviario di merci è internazionale. In Germania, Francia e Italia, che sono le altre tre economie principali dell'Unione europea, queste percentuali raggiungono rispettivamente il 39%, 19% e 50%. Infine, in Danimarca circa l'85% del traffico ferroviario merci è costituito da traffico di transito.

È importante sottolineare anche che la Germania, con la sua infrastruttura ferroviaria, ha un ruolo centrale nel trasporto ferroviario di merci: da sola rappresenta il 27% del totale delle tonnellate-km nell'UE e sopravanza nettamente persino il secondo mercato ferroviario merci europeo, la Polonia (12%)¹⁸. La Germania è anche al centro della rete ferroviaria dell'UE ed è lo Stato membro in cui si concentra la percentuale di gran lunga più elevata dal traffico di transito (28% delle tonnellate-km totali dei transiti), insieme all'Austria (13% delle tonnellate-km dei transiti).

1.5. Evoluzione del mercato del trasporto ferroviario di merci

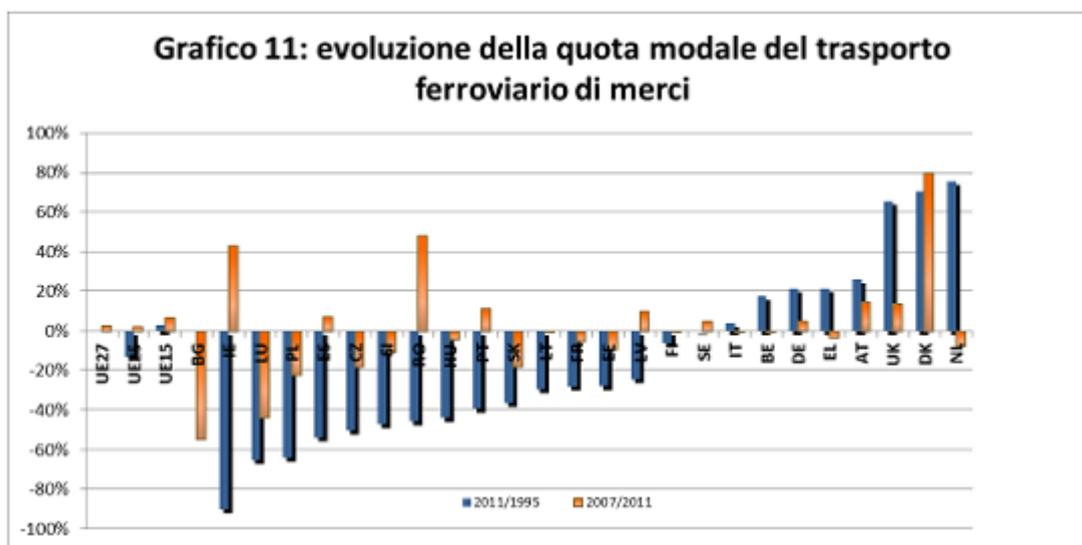
Dal 1995 la quota delle ferrovie nel trasporto di merci è rimasta stabile rispetto a tutti gli altri modi di trasporto; è stata del 10,2% nel 2010, dell'11% nel 2011 e del 10,9% nel 2012. **Il trasporto ferroviario di merci ha segnato il passo rispetto alla crescita complessiva del trasporto di merci nell'UE: dal 1995 è cresciuto solo del 5% in tonnellate-km, mentre la crescita complessiva riferita a tutti i modi di trasporto è stata del 22%.**



¹⁸ Francia (8%), Italia e Regno Unito (5%).

Fonte: Eurostat. Allegato 3 del documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2014) 186.

Dal 1995, la quota modale della ferrovie ha fatto registrare la crescita più elevata nel nord Europa ed è invece diminuita nell'Europa meridionale ed orientale (con una flessione più modesta negli Stati baltici). I tassi di crescita più elevati si sono avuti nei Paesi Bassi (+76%), in Danimarca (+71%) e nel Regno Unito (+66%), ma anche in Germania, che è il più grande mercato europeo del trasporto ferroviario di merci. A fronte di una leggera crescita in Italia (+4%), il trasporto ferroviario di merci è invece diminuito in Francia (-5%) e in Spagna (-54%).



Fonte: Eurostat.

Dal 2007, anno in cui i servizi ferroviari di trasporto merci sono stati aperti alla concorrenza a livello UE, il traffico ha continuato a crescere vigorosamente in Danimarca (+79%), Austria (+15%), Regno Unito (+14%), ma anche in Romania, Irlanda, Portogallo e Lettonia. In Romania, malgrado il prolungarsi della crisi economica rispetto ai paesi dell'Europa settentrionale, il trasporto ferroviario di merci è aumentato dal 2007 grazie all'elevata efficienza degli operatori ferroviari non affiliati che effettuano il trasporto merci.

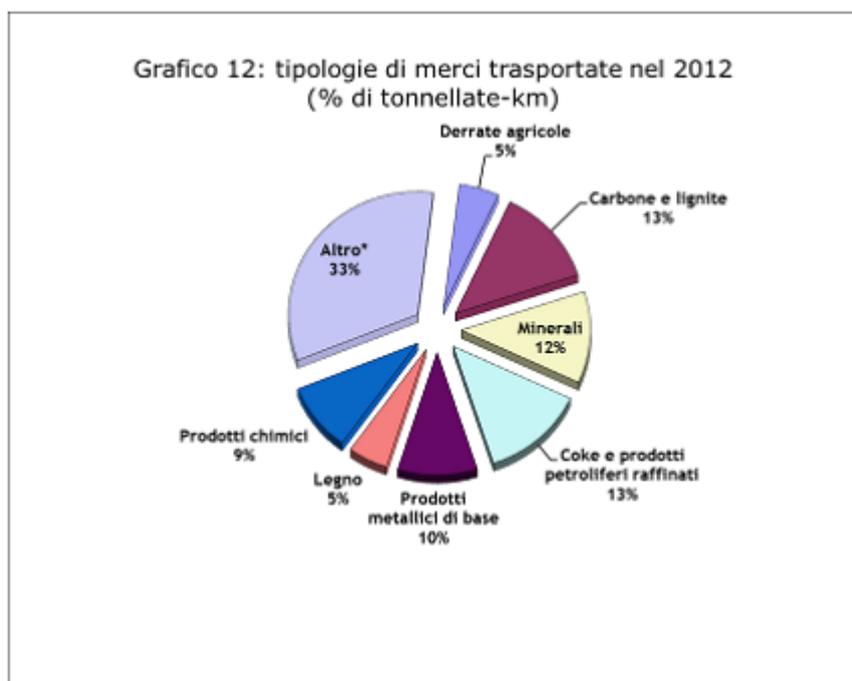
Il trasporto ferroviario intermodale di merci è in crescita, ma il trasporto a carro completo è in diminuzione. La quota del trasporto ferroviario intermodale di merci è salita dal **15% al 18%** tra il 2007 e il 2011, anche se la crescita ha riguardato soprattutto Germania, Irlanda e Spagna. Il trasporto ferroviario intermodale è stazionario in Francia e in Italia e rimane limitato (seppure in rapida crescita) in Polonia e negli Stati Baltici¹⁹. Parallelamente, il **trasporto a carro completo appare in flessione ovunque**²⁰ (le serie di dati Eurostat sono incomplete). In Germania è sceso dal 39% del totale delle tonnellate-km nel 2004 a un ben più modesto 26% nel 2011. In Polonia, non è andato oltre il 17% del totale di tonnellate-km nel 2010.

Le tipologie di merci trasportate (cfr. grafico) sono rimaste stabili e continuano ad essere costituite prevalentemente da materie prime (derrate agricole, minerali) o da prodotti nelle

¹⁹ In Polonia, i volumi del trasporto intermodale sono invece raddoppiati dal 2007 (fonte: Eurostat).

²⁰ La relazione CER *Rail Freight Status Report 2013* (pag. 37, figura 24) indica, facendo riferimento a varie fonti (Eurostat, McKinsey, XRail), che la quota dei trasporti ferroviari a carro completo sarebbe scesa dal 41% nel 2002 al 31% nel 2008.

prime fasi della lavorazione industriale (metalli di base, prodotti chimici)²¹. Carbone, minerali, prodotti petroliferi e prodotti chimici hanno rappresentato il 57% del totale di tonnellate-km. Il trasporto di prodotti chimici è l'unico segmento cresciuto in termini sia assoluti che relativi dal 2007 (+7%), ma è interessante notare che questa crescita si è concentrata prevalentemente in Germania, Scandinavia e negli Stati Baltici, e che il trasporto di prodotti chimici è invece diminuito in Polonia e in Francia (-38%). Giova sottolineare a questo proposito l'importanza di taluni trasporti in alcuni Stati membri: il trasporto ferroviario di carbone in Polonia da solo è più importante del trasporto ferroviario complessivo di merci di 20 Stati membri (considerati singolarmente).



Fonte: Eurostat. Nella voce "Altro*" sono compresi prodotti di vario genere (cfr. nota 21).

Più della metà della flessione del traffico nel periodo 2008-2012 è riconducibile all'evoluzione intervenuta in segmenti specifici. In Germania, l'aumento del trasporto di prodotti chimici e mezzi di trasporto non ha compensato le forti riduzioni del trasporto ferroviario di derrate agricole, coke, legno e metalli di base. In Francia, il calo ha riguardato principalmente il trasporto di prodotti chimici (diversamente dalla Germania), metalli di base (come in Germania) e minerali metallici; a fronte di tale riduzione, però, si è registrata una crescita nel trasporto di merci raggruppate (incluse nel segmento "Altro"). Infine, più della metà della diminuzione registrata in Polonia, che per dimensioni è il secondo mercato ferroviario per il trasporto merci nell'UE, è legata a una riduzione del trasporto di carbone.

Ci si dovrebbe anche chiedere se la specializzazione del trasporto ferroviario di merci, che riguarda prevalentemente le materie prime e i prodotti industriali di base, non renda l'andamento del settore particolarmente vulnerabile ai cicli economici (evoluzione del prezzo delle materie prime), alle politiche sull'energia (scelta di fonti di energia specifiche) e alla gestione delle scorte (le scorte di materie prime costano meno delle scorte di prodotti industriali finiti). Inoltre, per avere successo, il trasporto ferroviario di merci dovrebbe orientarsi verso "nicchie" a maggior valore aggiunto e accrescere le percorrenze medie.

²¹ Il 33% delle tonnellate-km indicato alla voce "Altro" (cfr. grafico 12) comprende prodotti spesso costituiti da prodotti finiti nel traffico intermodale.

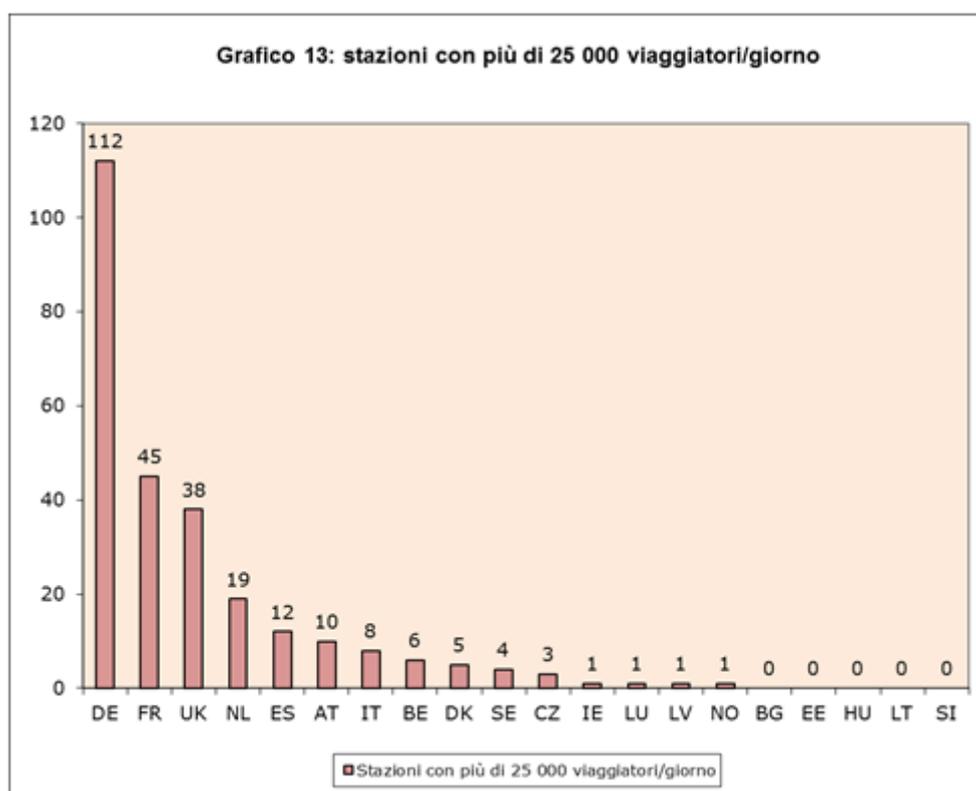
2. EVOLUZIONE DEL MERCATO INTERNO DEI SERVIZI DA FORNIRE ALLE IMPRESE FERROVIARIE

Le informazioni in questo campo sono ancora frammentarie. La presente relazione esamina in particolare le strutture proprietarie e gestionali e presenta informazioni sui problemi riguardanti l'accesso agli impianti di servizio notificati ufficialmente.

2.1. Stazioni

2.1.1. Stazioni nell'Unione europea

Nell'UE esistono circa 22 000 stazioni²²; di queste, circa 250 sono "grandi stazioni" in cui transitano oltre 25 000 viaggiatori/giorno. L'importanza dei servizi suburbani, che trasportano un numero molto più elevato di passeggeri, spiega il motivo per cui piccoli Stati membri come i Paesi Bassi hanno più grandi stazioni della Spagna o dell'Italia (anche in Lussemburgo esiste una grande stazione). Il numero di grandi stazioni potrebbe dipendere anche dall'eventuale integrazione di alcune importanti reti suburbane nella rete ferroviaria oggetto delle direttive sulle ferrovie²³. Il decentramento urbano potrebbe essere uno dei fattori che spiegano il motivo per cui la Germania ha circa 112 grandi stazioni, contro le circa 45 e 38 rispettivamente del Regno Unito e della Francia (dove la stazione di Paris-Nord è la più trafficata in Europa).

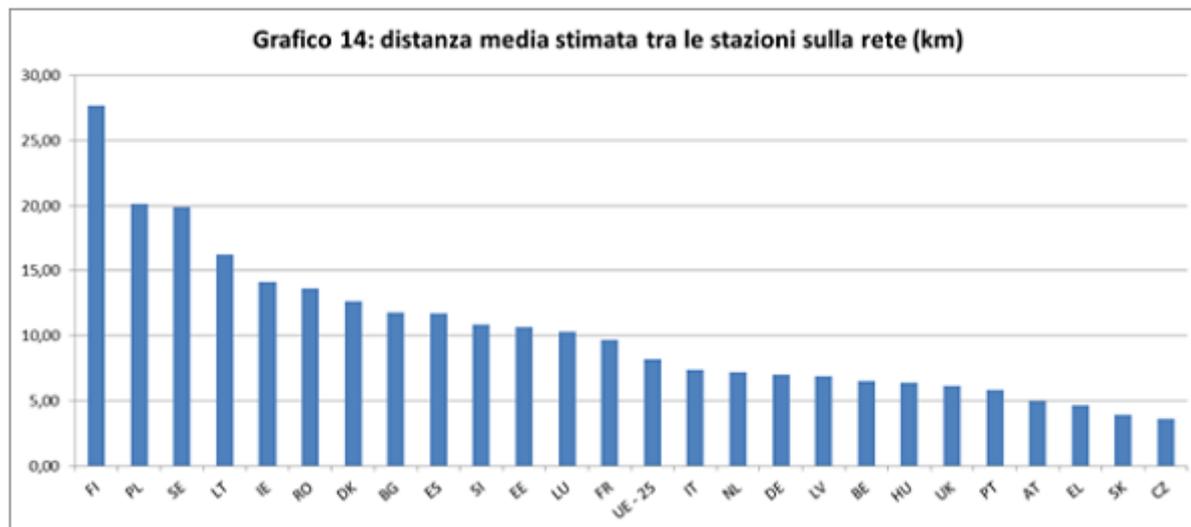


Fonte: questionari RMMS. Allegato 6 del documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2014) 186.

²² Non esistono dati per Romania, Polonia, Finlandia e Portogallo.

²³ La definizione di questo indicatore potrebbe essere ulteriormente precisata nel contesto dell'atto di esecuzione dell'RMMS.

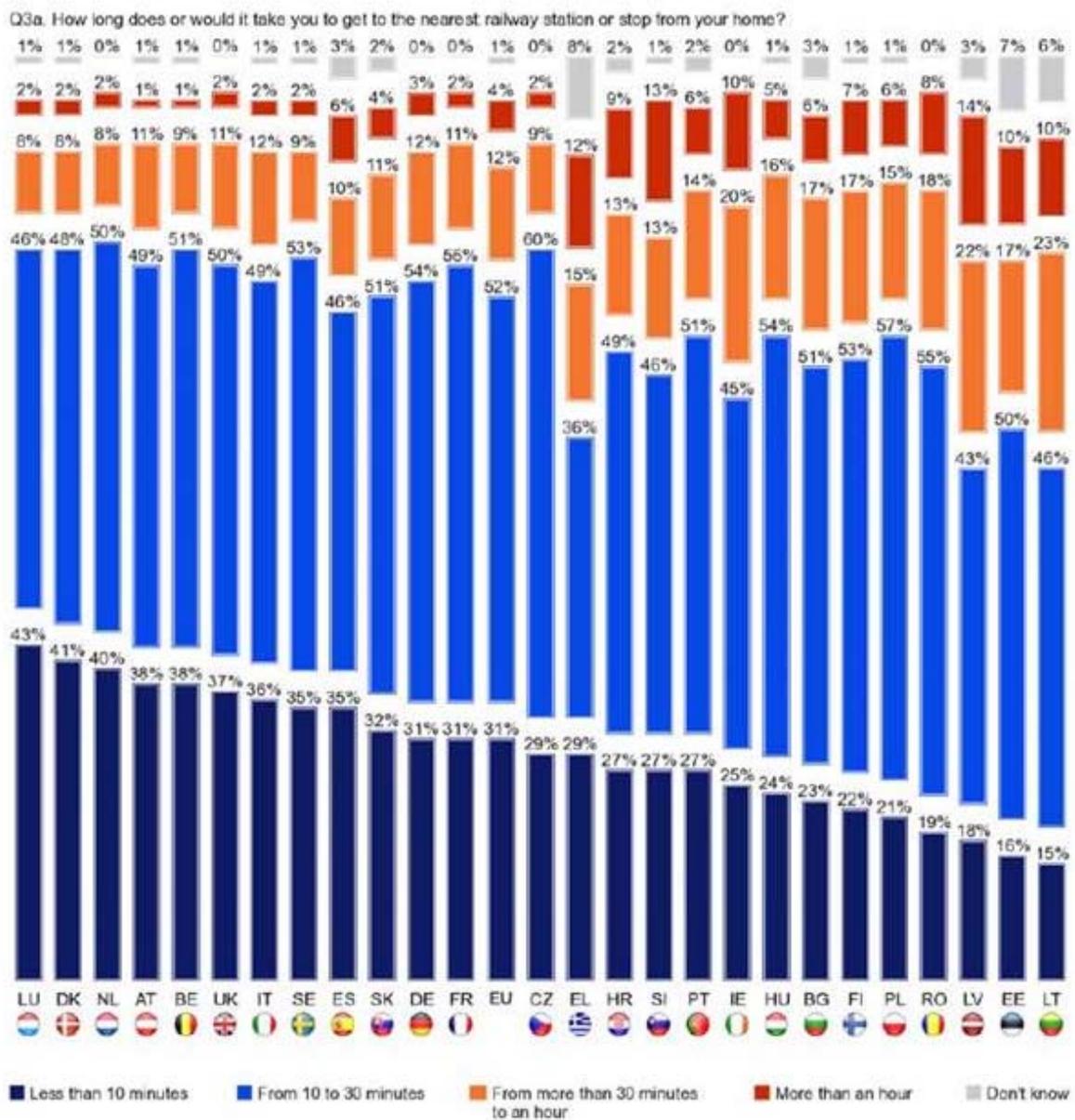
Anche la densità delle stazioni sulla rete varia da uno Stato membro all'altro. In media, la distanza tra due stazioni sulla rete ferroviaria non supera i 5 chilometri in Repubblica ceca, Slovacchia, Grecia e Austria; al contrario, in Finlandia è in media di quasi 28 chilometri.



Fonte: Eurostat, ultimi dati disponibili riguardo alla lunghezza delle linee, EIM, CER, prospetti informativi della rete dei gestori dell'infrastruttura, numero di stazioni per Stato membro indicato nei questionari RMMS.

Questo indicatore non implica che i treni si fermino in tutte le stazioni, e non riflette nemmeno la distanza media dalla stazione più vicina per i cittadini europei. L'ultimo Eurobarometro evidenzia in effetti che gli Stati membri in cui la maggior parte della popolazione vive a non più di 10 minuti dalla stazione più vicina non sono quelli con la più alta densità di stazioni nella rete. Il Lussemburgo e la Danimarca sono i due Stati membri in cui questa percentuale è più elevata, benché la distanza media tra stazioni sia maggiore rispetto alla media UE-25. Al contrario, nella Repubblica ceca e in Slovacchia la percentuale di popolazione che vive a non più di 10 minuti dalla stazione più vicina è simile alla media UE-25, sebbene questi due Stati membri abbiano la distanza più bassa tra stazioni. Questo sembra indicare che la distribuzione delle stazioni sul territorio non riflette la distribuzione della popolazione.

Grafico 14 bis: distanza oraria della popolazione dalla stazione più vicina



Fonte: Flash Eurobarometro 382a sulla soddisfazione degli europei riguardo ai servizi ferroviari (interviste telefoniche a 28 036 cittadini UE di età superiore a 15 anni). Allegato 7 del documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2014) 186.

2.1.2. Proprietà e gestione

Sebbene per le stazioni si segnalino vari tipi di assetti proprietari (cfr. tabella 1), nella maggior parte dei casi esiste uno stretto collegamento tra le stazioni e l'*incumbent*; tale collegamento può realizzarsi attraverso la capogruppo dell'*incumbent* (come nel caso dell'Irlanda e della Polonia), oppure attraverso una sua controllata (come in Germania), o ancora attraverso il gestore dell'infrastruttura della capogruppo (come in Austria e in Italia). In molti casi, l'assetto proprietario delle stazioni è complesso: ad esempio, in Francia, Paesi Bassi e Belgio il gestore dell'infrastruttura è proprietario dei marciapiedi ma l'*incumbent* ferroviario è proprietario del terminal, mentre in altri Stati membri le stazioni sono di

proprietà di gestori dell'infrastruttura indipendenti (ad es. Regno Unito, Spagna) o dello Stato stesso (Portogallo, Lussemburgo, Slovacchia e Bulgaria).

Tabella 1: assetto proprietario delle stazioni in Europa

	Stazioni con più di 25 000 viaggiatori/giorno	Stazioni con più di 10 000 viaggiatori/giorno	Stazioni con più di 1 000 viaggiatori/giorno	Stazioni con meno di 1 000 viaggiatori/giorno
AT	ÖBB Infra		ÖBB Infra e altri GI	ÖBB Infra e altri GI
BE	Capogruppo NMBS-SNCB			Capogruppo NMBS-SNCB e Infrabel
BG	non applicabile	non applicabile	Stato	
CZ	La maggior parte delle stazioni è di proprietà del GI, tranne le principali stazioni, di proprietà di CD (ferrovie ceche)			
DE	DB Station&Service AG		DB Station&Service AG	
DK	Le stazioni sembrano essere di proprietà di DSB			
EE	GI di Eesti Raudtee e GI di Edelraudtee			
EL	Le stazioni sembrano essere di proprietà del GI greco OSE			
ES	La proprietà non è chiara. Alcuni centri commerciali nelle stazioni sembrano essere di proprietà di ADIF (in base ai dati contabili annuali)			
FI	Proprietà multipla: VR Ltd, l'Agenzia per i trasporti finlandese e Senate Properties Co. VR Ltd possiedono circa 40 stazioni e affittano biglietterie in circa 20 stazioni			
FR	RFF è proprietaria dei marciapiedi e delle strutture di accesso, SNCF è proprietaria dei terminal passeggeri			
HU	Stato	Stato / GI (MAV o GySEV)		
IE	Capogruppo CIE			
IT	Le stazioni e i terminal sembrano essere di proprietà di Ferrovie dello Stato, attraverso il suo gestore dell'infrastruttura Rete Ferroviaria Italiana (RFI)			
LT	Ferrovie lituane JSC (LG)			
LU	Stato			
LV	Ferrovie lettone VAS (AS LDz)			
NL	NS e ProRail (GI neerlandese)			
PL	PKP (capogruppo)			PKP PLK (GI polacco)
PT	Stato			
RO	CFR			
SE	Molte stazioni sembrano essere di proprietà della società statale Jernhusen, nata dalla suddivisione di SJ			
SI	non applicabile	non applicabile	SZ Infrastruktura (GI sloveno)	SZ Infrastruktura (GI sloveno)
SK	Stato			
UK	Network Rail (GI britannico)			
NO	NSB - Rom Eiendom	JBV (GI norvegese)	JBV (GI norvegese) e NSB Rom Eiendom	Misto: JBV, NSB-Rom Eiendom, proprietà comune

Fonti: dati degli Stati membri per i questionari RMMS, ricerche proprie per le informazioni mancanti (sfondo grigio).

Le strutture di gestione delle stazioni sono di norma identiche alle strutture proprietarie; tuttavia, negli Stati membri in cui le stazioni sono di proprietà dello Stato (Bulgaria, Slovacchia, Portogallo, Ungheria e Lussemburgo), la gestione è affidata al gestore dell'infrastruttura²⁴. In Francia, malgrado la co-proprietà con il gestore francese dell'infrastruttura RFF, le stazioni sono gestite esclusivamente dall'*incumbent* (SNCF Gares et Connexions). Nel Regno Unito, Network Rail è proprietaria di e gestisce le 14 stazioni più grandi; le altre stazioni sono di proprietà di Network Rail ma sono gestite nell'ambito di un contratto di affitto dal principale operatore concessionario.

In ogni caso, le stazioni sono ancora di proprietà degli operatori ferroviari *incumbent* o gestite (almeno in parte) dagli stessi in tutti gli Stati membri tranne la Bulgaria, il Portogallo, la Slovacchia, la Spagna e il Regno Unito.

2.1.3. *Accesso agli impianti di stazione da parte delle imprese ferroviarie*

Le stazioni possono costituire un collo di bottiglia, in particolare dove si registra una concentrazione di stazioni importanti (ad esempio nel caso delle 8 mega-stazioni italiane o a Parigi). NTV, l'impresa ferroviaria nuova entrante italiana che opera sulla linea ad alta velocità Roma-Milano, è costretta a servirsi delle stazioni di Roma Ostiense (anziché Roma Termini) e Milano Porta Garibaldi (anziché Milano Centrale). L'uso di stazioni periferiche può peraltro essere una precisa scelta aziendale: Ouigo, il servizio ferroviario *low-cost* tra Parigi e Lione, prevede tariffe più convenienti per le partenze da Marne-la-Vallée (Eurodisney), alle porte di Parigi.

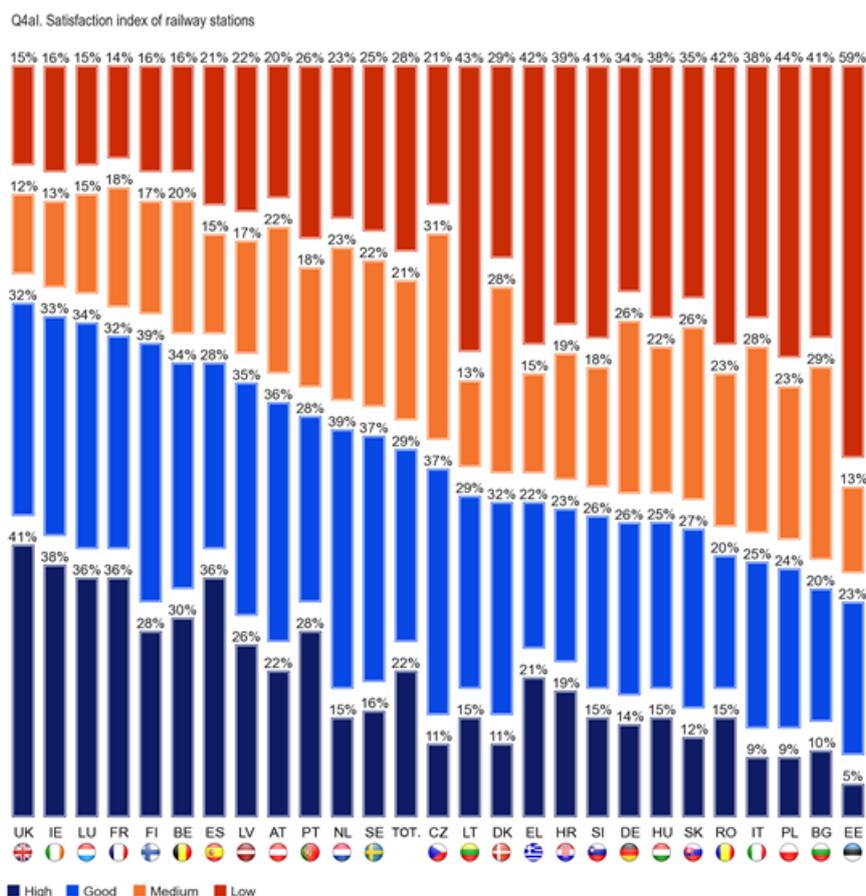
La proprietà e la gestione delle stazioni da parte degli *incumbent* sono all'origine di situazioni di sospetto conflitto di interessi o denunce in piena regola. NTV ha presentato al garante della concorrenza italiano una denuncia nei confronti di Trenitalia, accusata tra l'altro di abuso di posizione dominante anche in relazione alla gestione della pubblicità nelle stazioni italiane.

2.1.4. *Qualità dei servizi nelle stazioni (compresa l'accessibilità per le persone a mobilità ridotta)*

In media, gli europei sono abbastanza soddisfatti delle stazioni (le percentuali di soddisfazione sono leggermente aumentate rispetto al 2011). Secondo il sondaggio Flash Eurobarometro condotto nel 2013, il 51% degli europei esprime livelli di soddisfazione "elevati" o "buoni" relativamente alle stazioni, e il 49% invece livelli "medi" o "bassi". I livelli di soddisfazione più elevati relativamente alle stazioni sono stati registrati nel Regno Unito (73%), in Irlanda (71%) e in Lussemburgo (70%). Livelli di soddisfazione inferiori alla media si rilevano in Germania (40%), Italia (34%) ed Europa centrale e sud-orientale.

²⁴ In Lussemburgo, il gestore dell'infrastruttura fa parte della capogruppo dell'*incumbent*.

Grafico 15: indice di soddisfazione nei confronti delle stazioni ferroviarie (2013)

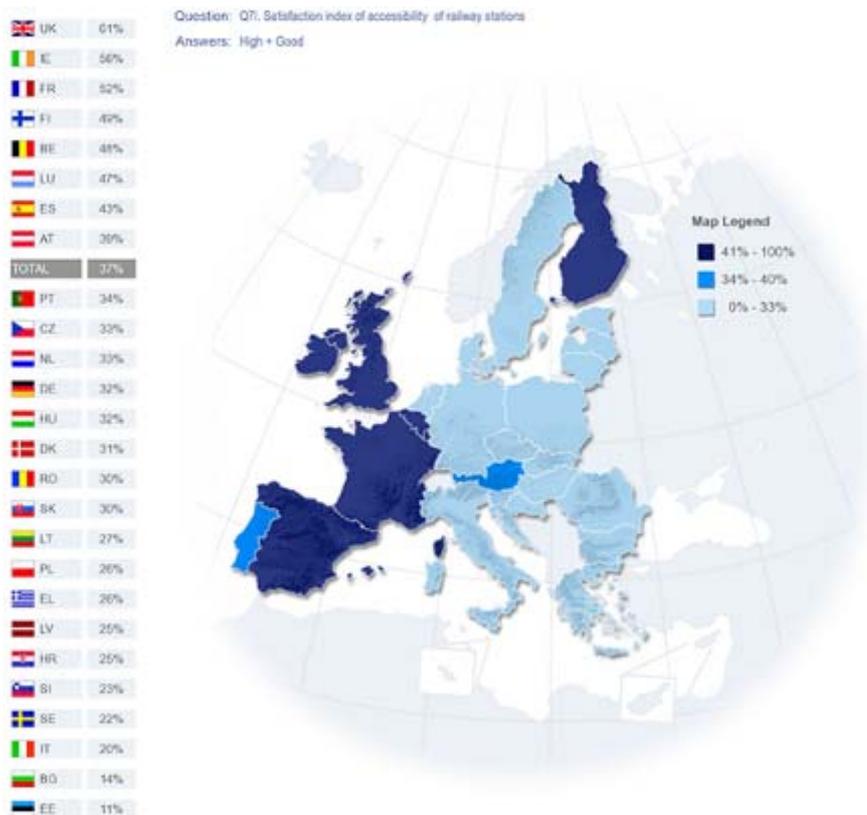


Fonte: Flash Eurobarometro 382a sulla soddisfazione degli europei riguardo ai servizi ferroviari (interviste telefoniche a 28 036 cittadini UE di età superiore a 15 anni). Allegato 7 del documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2014) 186.

Secondo quanto evidenziato dallo stesso sondaggio, il 68% degli europei è soddisfatto delle informazioni fornite sugli orari dei treni e il 67% è soddisfatto della facilità di acquisto dei biglietti. Gli europei danno un giudizio meno positivo circa la pulizia delle stazioni (57% di soddisfazione) e l'accesso ai sistemi di gestione dei reclami (37%). La soddisfazione riguardo alla pulizia delle stazioni raggiunge i livelli più elevati in Lussemburgo, Austria (80%) e Regno Unito (79%), mentre si situa a livelli inferiori alla media in Germania, Italia ed Europa centrale e sud-orientale.

Solo il 37% degli europei riferisce livelli di soddisfazione "elevati" o "buoni" riguardo a tutti gli aspetti dell'accessibilità per le persone a mobilità ridotta. La soddisfazione raggiunge i livelli più elevati in Regno Unito (61%), Irlanda (56%) e Francia (52%), mentre si situa a livelli inferiori alla media in Germania, Italia ed Europa centrale e sud-orientale.

Grafico 16: indice di soddisfazione riguardo all'accessibilità delle stazioni (2013)



Fonte: Flash Eurobarometro 382a sulla soddisfazione degli europei riguardo ai servizi ferroviari (interviste telefoniche a 28 036 cittadini UE di età superiore a 15 anni). Allegato 7 del documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2014) 186.

Più in particolare, la maggior parte dei cittadini UE esprime un giudizio positivo circa l'accessibilità delle biglietterie tradizionali e delle biglietterie *self-service* (51%), ma dà una valutazione meno positiva riguardo all'accessibilità dei marciapiedi (46%) e delle carrozze (42%), e ancora meno positiva riguardo alle informazioni sull'accessibilità fornite prima del viaggio (39%) o all'assistenza alle persone a mobilità ridotta (37%). I livelli di insoddisfazione sono molto elevati nel caso dei cittadini direttamente interessati (40% di insoddisfazione per l'accessibilità dei marciapiedi e 42% per l'accessibilità delle carrozze).

Le questioni relative all'accessibilità sono essenziali per migliorare la quota modale delle ferrovie, in particolare se si considera l'età crescente della popolazione europea. Il 34% dei cittadini europei che non viaggiano mai in treno ha indicato almeno un aspetto legato all'accessibilità tra i motivi del mancato utilizzo delle ferrovie. A quanto risulta, **circa il 19% della popolazione UE non utilizza le ferrovie a causa di problemi di accessibilità.**

2.2. Terminal merci, stazioni di smistamento e strutture di deposito

Nel complesso, i terminal merci, le stazioni di smistamento e i fasci di deposito sembrano essere per la maggior parte di proprietà delle società capogruppo degli *incumbent* e gestite dalle stesse (in particolare nei mercati in cui il trasporto ferroviario di merci è molto sviluppato, come in Germania, Austria, Polonia, Lituania, Lettonia); fanno eccezione il Regno Unito e i Paesi Bassi, dove tali strutture sono prevalentemente di proprietà del gestore dell'infrastruttura indipendente. In Portogallo, Bulgaria, Lussemburgo e Slovacchia, le

strutture sono di proprietà dello Stato ma sono gestite dal gestore dell'infrastruttura. La Germania sembra rappresentare la maggior parte dei terminal merci segnalati²⁵.

²⁵ Nessun dato disponibile per Regno Unito, Spagna, Finlandia, Lettonia e Belgio.

Tabella 2: struttura della proprietà dei terminal merci, delle stazioni di smistamento e dei fasci di deposito in Europa

	Terminal merci	Stazioni di smistamento e messa in composizione	Fasci di deposito
AT	ÖBB Infra & privati	ÖBB Infra	ÖBB Infra e altri GI
BE	n/d	n/d	n/d
BG	Stato	Stato	Stato
CZ	n/d	n/d	n/d
DE	DB Netz AG e altri	DB Netz AG e altri	DB Netz AG e altri
DK	Banedanemark	Banedanemark	Banedanemark
EE	n/d	GI di Eesti Raudtee	n/d
ES	n/d	n/d	n/d
FI	VR Ltd.	n/d	n/d
FR	SNCF Fret	n/d	n/d
GR	n/d	n/d	n/d
HU	Stato o investitori privati	Stato / GI (MAV o GySEV)	n/d
IE	Capogruppo CIE	Capogruppo CIE	Capogruppo CIE
IT	n/d	n/d	n/d
LT	Ferrovie lituane JSC (LG)	Ferrovie lituane JSC (LG)	Ferrovie lituane JSC (LG)
LU	Stato	Stato	Stato
LV	Ferrovie lettone VAS (AS LDz)	Ferrovie lettone VAS (AS LDz)	n/d
NL	ProRail (GI neerlandese)	ProRail (GI neerlandese)	ProRail (GI neerlandese)
PL	Società private	PKP PLK (GI polacco)	PKP PLK (Polish IM)
PT	Mista: Stato, ma anche IF e altri	Mista: Stato, ma anche IF e altri	Mista: Stato, ma anche IF e altri
RO	Società private	CFR	Mista: CFR e società private
SE	Trafikverket (GI) e privati	Trafikverket (GI)	Trafikverket (GI) e privati
SI	SZ Infrastruttura (GI sloveno)	SZ Infrastruttura (GI sloveno)	SZ Infrastruttura (GI sloveno)
SK	Stato	Stato	n/d
UK	Network Rail (GI britannico)	Network Rail e IF	Network Rail e IF
NO	JBV e Rom Eiendom/NSB AS	n/d	n/d

Fonti: dati degli Stati membri per i questionari RMMS, ricerche proprie per le informazioni mancanti (sfondo grigio).

2.3. Impianti di manutenzione

Nella maggior parte degli Stati membri, i gruppi ferroviari *incumbent* restano proprietari degli impianti di manutenzione; fanno eccezione Romania, Regno Unito e Paesi Bassi.

Tabella 3: struttura della proprietà degli impianti di manutenzione in Europa

	Impianti di manutenzione	Impianti di manutenzione (eccetto per treni ad alta velocità e rotabili che richiedono impianti specifici)	Altri impianti tecnici
AT	ÖBB TS, ÖBB PR, altre IF	ÖBB TS, ÖBB PR, altre IF	ÖBB Infra, ÖBB PR, altre IF
BE	n/d	n/d	n/d
BG	Stato	Stato	Stato
CZ	n/d	n/d	n/d
DE	IF DB e altri	IF DB e altri	DB Netz e altri
DK	n/d	n/d	n/d
EE	GI di Eesti Raudtee & ühinenud Depood	0	IF merci e passeggeri di Eesti Raudtee
EL	n/d	n/d	n/d
ES	n/d	n/d	n/d
FI	VR Ltd.	VR Ltd.	VR Ltd.
FR	SNCF/Matériel	SNCF/Matériel	SNCF/Matériel
HU	Stato / GI (MAV o GySEV)	n/d	Stato
IE	Capogruppo CIE	Capogruppo CIE	Capogruppo CIE
IT	n/d	n/d	n/d
LT	Ferrovie lituane JSC (LG)	n/d	Ferrovie lituane JSC (LG)
LU	Stato	CFL	Stato
LV	n/d	n/d	n/d
NL	Società private	Società private (ProRail è proprietaria dei binari)	Società private (ProRail è proprietaria dei binari)
PL	PKP PLK (GI polacco)	PKP PLK (GI polacco)	n/d
PT	Mista: Stato, ma anche IF e altri	Mista: Stato, ma anche IF e altri	Mista: Stato, ma anche IF e altri
RO	Società private	Società private	Diverse imprese ferroviarie
SE	Privati	Privati	Trafikverket e privati
SI	SZ - Traction & Technics	SZ - Traction & Technics	SZ - Traction & Technics
SK	n/d	n/d	n/d
UK	Network Rail e IF	Network Rail e IF	Network Rail e IF
NO	NSB	n/d	NSB

Fonti: dati degli Stati membri per i questionari RMMS, ricerche proprie per le informazioni mancanti (sfondo grigio).

2.4. Altri impianti: impianti di accesso ai porti, di soccorso e di rifornimento

Per gli altri impianti, il controllo delle imprese ferroviarie *incumbent* sembra minore e la presenza delle imprese private è molto più consistente. Tuttavia, in Germania, Irlanda, Lettonia e Lituania questi impianti sono prevalentemente controllati dall'*incumbent* ferroviario.

Tabella 4: struttura della proprietà degli impianti di accesso ai porti, di soccorso e di rifornimento in Europa

	Impianti marittimi e portuali	Impianti di soccorso	Impianti di rifornimento
AT	PF	mista	mista
BE	n/a	n/a	n/a
BG	-	Stato	Stato
CZ	n/a	n/a	n/a
DE	Altri	IF DB e altri	DB Energie e altri
DK	n/a	n/a	n/a
EE	PF	n/a	Società rotabili
EL	n/a	n/a	n/a
ES	n/a	n/a	n/a
FI	n/a	n/a	VR Ltd.
FR	n/a	n/a	n/a
HU	Stato / GI (MAV o GySEV)	Stato	Stato
IE	n/a	Capogruppo CIE	Capogruppo CIE
IT	n/a	n/a	n/a
LT	Ferrovie lituane JSC (LG)	Ferrovie lituane JSC (LG)	Ferrovie lituane JSC (LG)
LU	Stato	Stato	Stato
LV	n/a	Ferrovie lettone VAS (AS LDz)	Ferrovie lettone VAS (AS LDz)
NL	Società private	n/a	Prorail
PL	Società private	n/a	n/a
PT	Stato	Mista: Stato, ma anche IF e altri	Mista: Stato, ma anche IF e altri
RO	Società private	Società private	Diverse imprese ferroviarie
SE	Società private	Società private	Società private
SI	Società privata (Luka Koper)	SZ Infrastruttura (GI sloveno)	Società privata (Petrol d.d.)
SK	n/a	n/a	n/a
UK	Network Rail e IF	Network Rail e IF	Network Rail e IF
NO	n/a	NSB	JBV e Mantena

Fonti: dati degli Stati membri per i questionari RMMS, ricerche proprie per le informazioni mancanti (sfondo grigio).

3. CONDIZIONI QUADRO

3.1. Imposizione di diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura

In base a quanto emerge dalla contabilità finanziaria²⁶, nel 2012 i "principali" gestori dell'infrastruttura (cfr. sezione 3.2) hanno riscosso **dalle imprese ferroviarie**²⁷ un importo stimato pari a 15,7 miliardi EUR sotto forma di canoni d'uso dell'infrastruttura (+3% rispetto al 2011). I canoni d'uso dell'infrastruttura avrebbero rappresentato il 41% delle entrate dei "principali" gestori dell'infrastruttura, mentre i finanziamenti pubblici sarebbero stati pari al 48% (cfr. sezione 3.2).

RIQUADRO 3: CANONI D'USO DELL'INFRASTRUTTURA E SEGMENTI DEL MERCATO FERROVIARIO

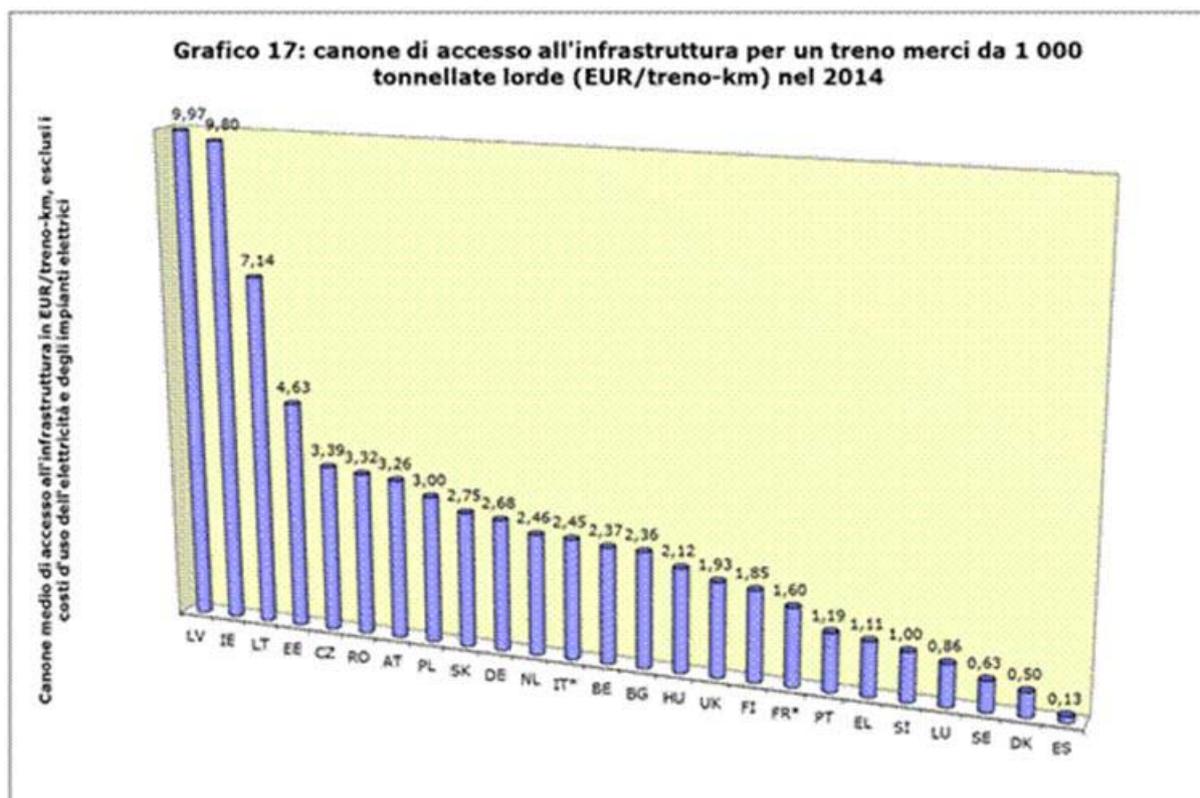
Per poter utilizzare l'infrastruttura ferroviaria, le imprese ferroviarie versano ai gestori dell'infrastruttura un "canone d'uso dell'infrastruttura". Tale canone incide in misura diversa sui servizi ferroviari di trasporto merci, intercity e suburbano. Il trasporto merci è per opinione generale il più sensibile alle variazioni dei canoni di accesso all'infrastruttura. I canoni di accesso pesano anche sulla struttura dei costi dei servizi intercity, ma incidono solo in misura limitata sulle tariffe finali. Infine, relativamente ai servizi oggetto di obblighi di servizio pubblico (in cui le tariffe ferroviarie sono in genere comunque regolamentate), il livello dei canoni di accesso all'infrastruttura è incorporato nell'architettura finanziaria del sistema ferroviario.

3.1.1. Canoni d'uso dell'infrastruttura per i servizi di trasporto merci

Come si evince dal grafico seguente, per un treno merci da 1 000 tonnellate il canone da corrispondere nel 2014 per l'accesso all'infrastruttura è compreso in media tra 1,60 EUR/treno-km e 3,40 EUR/treno-km, tranne che negli Stati baltici e in Irlanda. Negli Stati baltici, i gestori dell'infrastruttura attirano un traffico d'entroterra significativo dalla Russia, che opera su distanze molto lunghe e ha una massa media di treni più elevata. Le reti alla periferia dell'Europa tendono ad applicare canoni molto bassi o al contrario, nel caso dell'Irlanda, molto elevati; lo stesso vale per le reti più piccole, dove i problemi legati all'attraversamento delle frontiere fanno sì che i treni merci non possano pagare diritti elevati.

²⁶ La contabilità finanziaria può differire dalla contabilità regolatoria, soggetta alla supervisione delle autorità di regolamentazione nazionali.

²⁷ In alcuni Stati membri, è difficile distinguere tra finanziamenti pubblici e canoni d'uso dell'infrastruttura. In Francia, sono le stesse regioni a corrispondere il canone d'accesso ("*redevance d'accès*") dei servizi ferroviari in virtù degli obblighi di servizio pubblico che acquisiscono da SNCF. Per tracciare il quadro dei flussi finanziari dalle imprese ferroviarie ai gestori dell'infrastruttura, il pagamento del canone d'accesso deve essere assimilato a una sovvenzione.



Fonte: questionari RMMS. Nessun dato disponibile per la Norvegia; *= per la Francia e l'Italia, i dati si riferiscono al 2013 perché tali Stati membri non hanno fornito dati per il 2014. Allegato 8 del documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2014) 186.

Sebbene il trasporto ferroviario di merci abbia notoriamente difficoltà a sopportare maggiorazioni tariffarie, a causa dei margini ridotti, i treni merci risultano pagare canoni di accesso all'infrastruttura più elevati rispetto ai treni passeggeri: considerando tutti gli Stati membri, la **mediana dei canoni di accesso all'infrastruttura per le merci è più elevata del livello registrato per i servizi intercity e suburbani²⁸**, anche quando dal calcolo si escludono l'Irlanda e gli Stati baltici²⁹. Infine, è interessante notare che sulle reti completamente separate i canoni d'uso dell'infrastruttura sono in genere più bassi³⁰.

I canoni di accesso all'infrastruttura segnalati per il trasporto merci nel 2014 sono diminuiti in Bulgaria (-36%), Repubblica ceca (-7%) e nei Paesi Bassi (-1%) e sono rimasti stabili (il che equivale di fatto a una riduzione) in otto Stati membri³¹; al contrario, sono aumentati

²⁸ La mediana dei canoni medi di accesso all'infrastruttura negli Stati membri per un treno merci da 1 000 tonnellate è di 2,31, contro 1,81 per i servizi intercity e 1,30 per i servizi e suburbani.

²⁹ Escludendo i canoni medi di accesso all'infrastruttura applicati per il trasporto merci sulle quattro reti più "costose" (Stati baltici e Irlanda), la mediana per il trasporto merci si riduce a 2,12 (contro 1,51 per i servizi intercity e 1,29 per i servizi suburbani), e la varianza si riduce a 0,98 (inferiore a quella dei treni suburbani e intercity).

³⁰ La mediana dei canoni di accesso all'infrastruttura per il trasporto merci sulle reti completamente separate (BG, CZ, DK, EE, ES, FI, GR, NL, RO, SE, SK e UK) è risultata di 1,93 EUR/treno-km rispetto alle altre reti; la mediana è risultata in decima posizione, rispetto alla quindicesima per le altre reti. Le eccezioni principali sono costituite da LU e SI, in cui i canoni di accesso applicati per il trasporto di merci sono bassi.

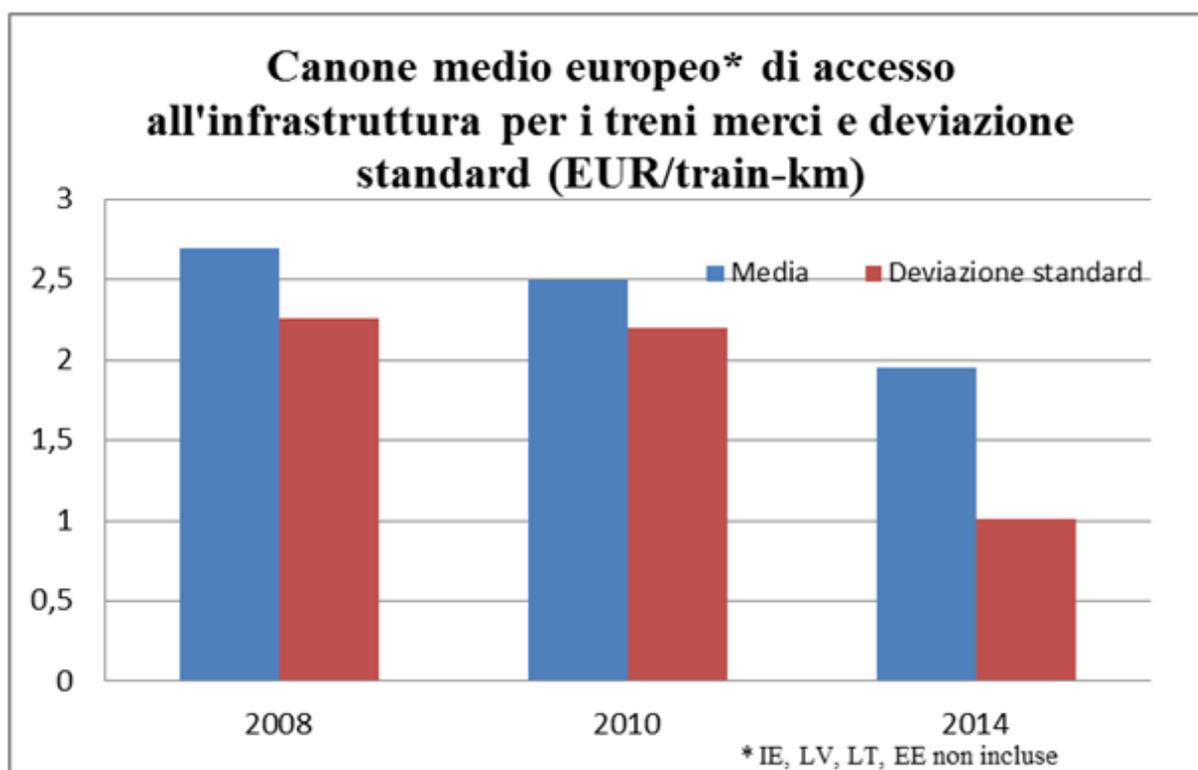
³¹ Danimarca, Spagna, Finlandia, Ungheria, Lussemburgo, Lettonia, Romania e Slovacchia; in tutti questi Stati membri i prezzi hanno avuto un andamento inflattivo, rapportato al tasso di inflazione a 12 mesi del novembre 2013; in Grecia, sulla base dello stesso indicatore, a causa dell'andamento deflattivo dei prezzi (-0,7%) i canoni di accesso, nominalmente stabili, sono di fatto aumentati.

notevolmente in Polonia (+13%) e in Svezia (+6,8%). Fatta eccezione per le reti della Polonia e degli Stati baltici, si conferma un certo livellamento dei canoni nei diversi Stati membri.

In alcuni casi, gli aumenti hanno riguardato in modo specifico taluni segmenti: in Germania, a fronte di un aumento della congestione, i canoni di accesso alle linee affluenti per i treni merci con velocità compresa tra 50 e 100 km/h sono aumentati del 12%, sebbene per il trasporto merci l'aumento dei canoni medi di accesso all'infrastruttura risulti limitato al 2% (e quindi allineato all'inflazione) tra il 2013 e il 2014.

Confrontando l'evoluzione dei canoni medi di accesso all'infrastruttura in Europa³², il livello medio per il trasporto merci risulta in costante diminuzione nel corso degli ultimi anni (-28% tra il 2008 e il 2014); inoltre, dato ancora più interessante, la deviazione standard, vale a dire la dispersione dei valori intorno alla media, è scesa da 2,26 ad appena 1. I canoni nazionali di accesso all'infrastruttura, seppure ancora diversi, tendono quindi a convergere verso la media europea, con un progressivo allineamento che risulta utile per lo sviluppo di uno spazio unico ferroviario europeo per il trasporto merci caratterizzato da tariffe non solo inferiori ma anche standardizzate.

Grafico 17 bis: convergenza dei canoni di accesso all'infrastruttura per il trasporto merci

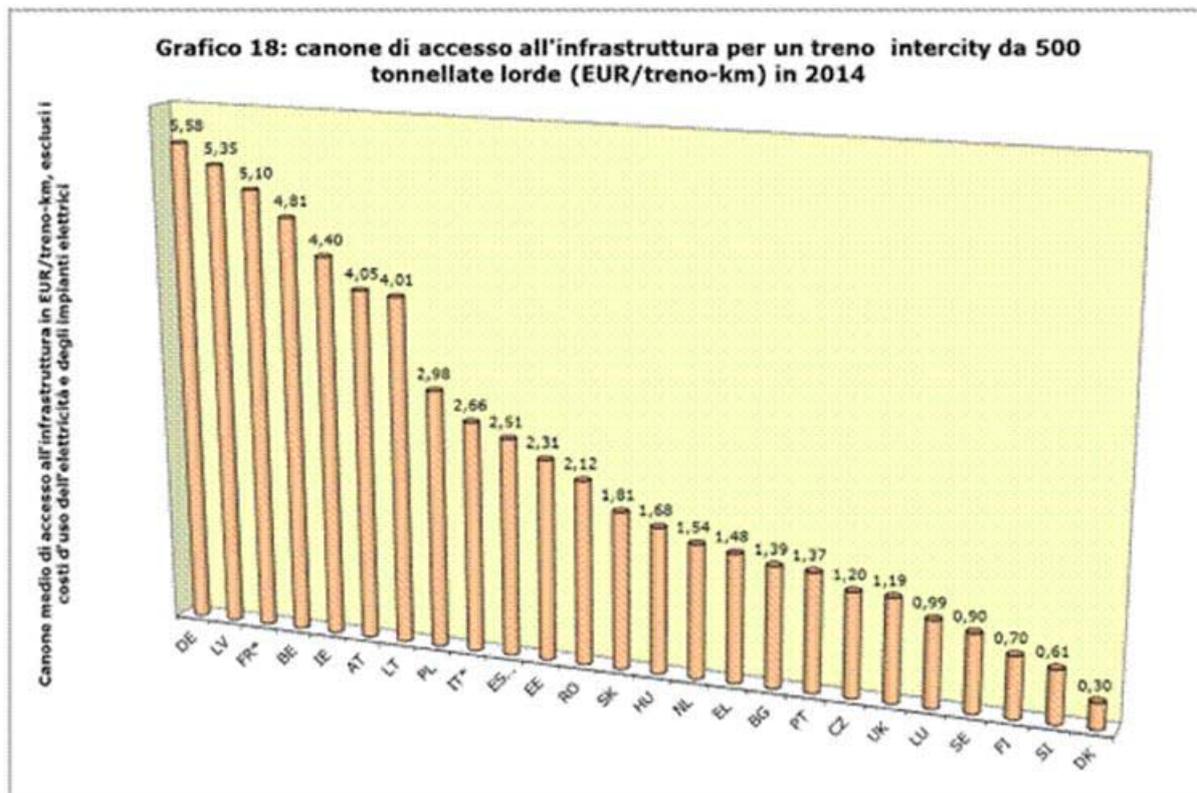


3.1.2. *Canoni d'uso dell'infrastruttura per i servizi intercity*

Come si evince dal grafico seguente, i canoni medi di accesso all'infrastruttura nel 2014 variano notevolmente anche per i treni intercity da 500 tonnellate: far circolare un treno intercity in Germania o in Francia (e in Belgio) costa in media il doppio che in Italia o Spagna (che hanno anch'esse reti ad alta velocità) e cinque volte di più che nel Regno Unito, in

³² L'Irlanda e gli Stati baltici sono esclusi da questo calcolo perché sono isolati dal resto della rete europea. Tutti i dati sono tratti dalle risposte ai questionari RMMS.

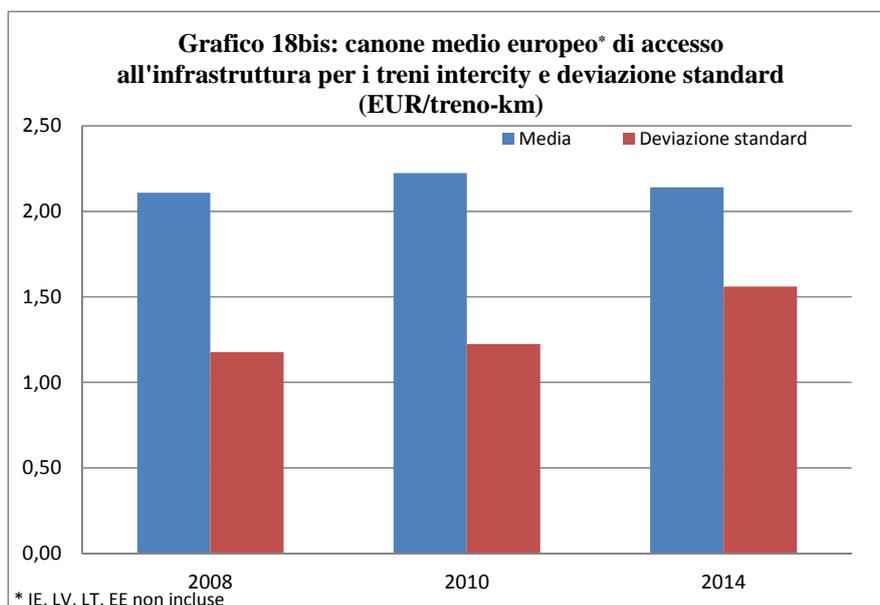
Repubblica ceca o in Svezia. Le reti con linee ad alta velocità (BE, DE, FR, AT, IT, ES) si concentrano all'estremità "costosa" della scala, insieme alle reti degli Stati baltici e dell'Irlanda.



Fonte: questionari RMMS; *= per la Francia e l'Italia, i dati si riferiscono al 2013 perché tali Stati membri non hanno fornito dati per il 2014. **= per la Spagna, canoni medi di accesso all'infrastruttura per treni ad alta velocità che circolano sulla rete con velocità limitata a 260 km/h. Nessun dato disponibile per la Norvegia. Allegato 8 del documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2014) 186.

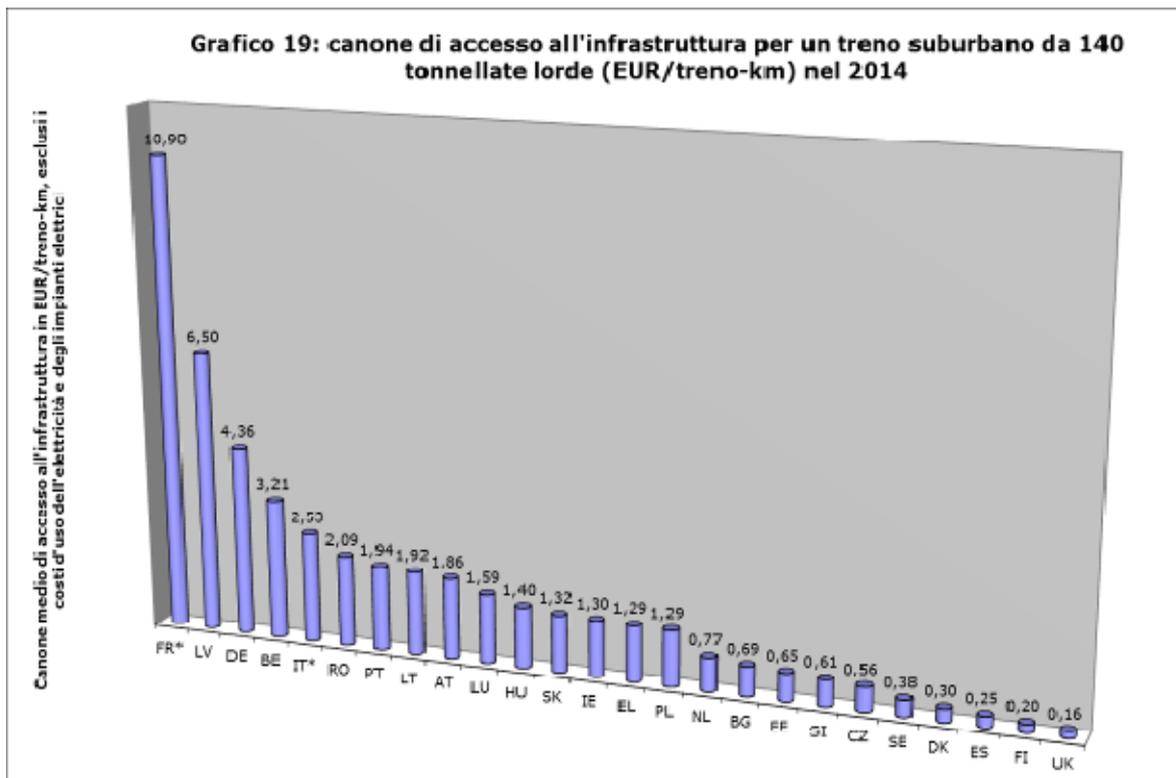
I canoni di accesso all'infrastruttura comunicati per il 2014 per i treni intercity sono aumentati in diversi Stati membri, in particolare in Polonia (+43%), Austria (+23%), Spagna (+14%) e Svezia (+8,4%, sia pure da un livello di partenza molto basso). In Austria, l'aumento del 23% è legato a un'addizionale per l'alta velocità, rigettata dall'autorità di regolamentazione austriaca il 27 settembre 2013 in seguito alla denuncia presentata dal nuovo entrante Westbahn, ma per la quale ÖBB Infrastruktur ha presentato ricorso dinanzi all'Alta corte amministrativa austriaca.

Infine, esaminando l'evoluzione dei canoni di accesso all'infrastruttura per i treni intercity, si rileva che tali canoni sono rimasti stabili ma la loro dispersione è aumentata.



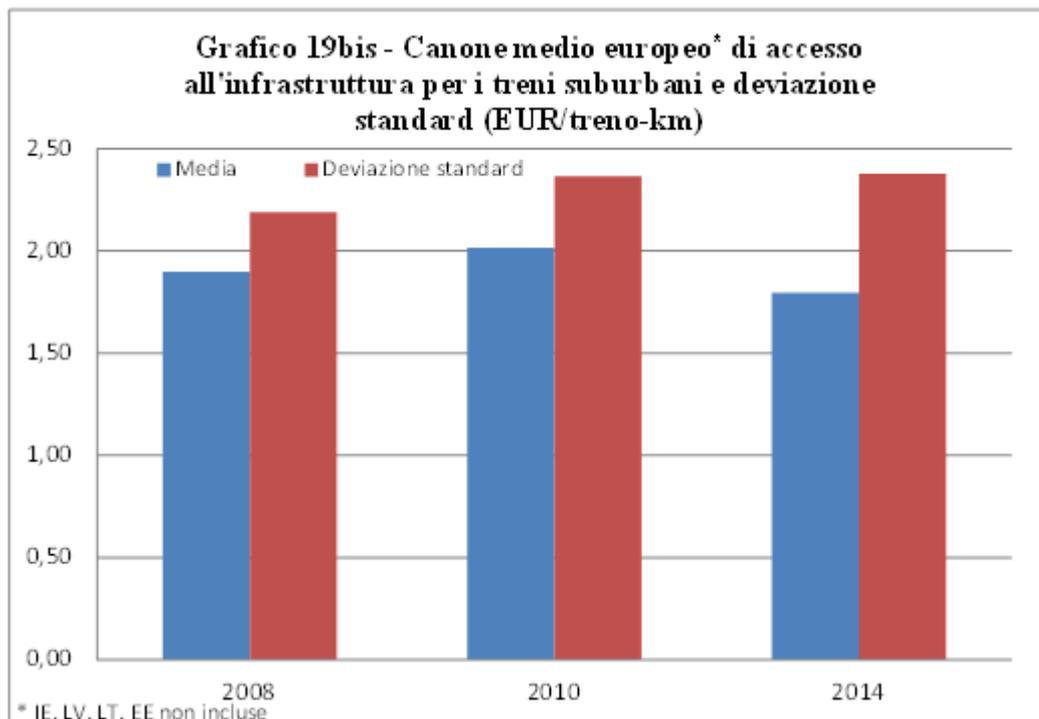
3.1.3. *Canoni d'uso dell'infrastruttura per i servizi suburbani*

Come risulta evidente esaminando il grafico che segue, i canoni medi di accesso all'infrastruttura nel 2014 per un treno suburbano da 140 tonnellate mostrano una distribuzione asimmetrica. In Francia, i canoni di accesso all'infrastruttura per i servizi suburbani riferiti al 2013 superano i 10 EUR/treno-km, mentre in 20 Stati membri sono inferiori a 2 EUR/treno-km. Anche in Germania i canoni di accesso all'infrastruttura per i servizi suburbani sono molto superiori a quelli applicati nella maggior parte degli Stati membri (e ciò nonostante i canoni in Francia sono il doppio rispetto a quelli in Germania). Questa situazione riflette la struttura del finanziamento delle ferrovie in Francia (dove le regioni pagano canoni di accesso all'infrastruttura per i treni regionali che svolgono servizi oggetto di obblighi di servizio pubblico – OSP – direttamente al gestore dell'infrastruttura, che a sua volta paga la principale impresa ferroviaria SNCF affinché effettui la manutenzione sull'infrastruttura), e in Germania (dove le autorità regionali erogano sovvenzioni nell'ambito dei servizi oggetto di OSP che includono il pagamento dei canoni di accesso all'infrastruttura). I paesi in cui si registrano i canoni di accesso all'infrastruttura più bassi per i servizi suburbani sono il Regno Unito e la Finlandia.



Fonte: questionari RMMS. Nessun dato disponibile per la Norvegia; *= per la Francia e l'Italia, i dati si riferiscono al 2013 perché tali Stati membri non hanno fornito dati per il 2014. Allegato 8 del documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2014) 186.

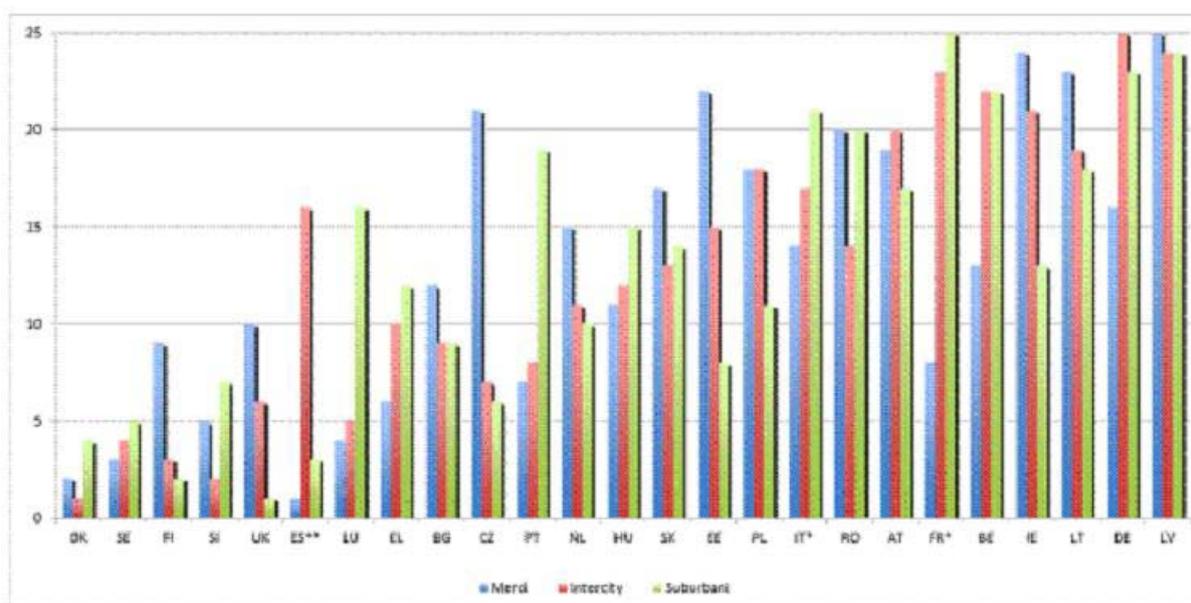
I canoni di accesso all'infrastruttura per i servizi suburbani sembrano essersi mantenuti stabili (con un lieve decremento), ma la loro dispersione è aumentata.



3.1.4. Canoni d'uso dell'infrastruttura: graduatoria generale

Nel complesso, i canoni di accesso all'infrastruttura fanno registrare i livelli minimi in Danimarca e Slovenia e i livelli massimi in Germania (la rete più trafficata in Europa) e in Lituania, Lettonia ed Estonia, che hanno reti ferroviarie isolate dalle regioni centrali dell'Europa³³. Per riflettere meglio la struttura del mercato, in futuro potrebbe essere utile e necessario affinare ulteriormente questa analisi e distinguere tra servizi intercity regionali e servizi ad alta velocità (anziché accorpate tutti i dati in un'unica categoria riferita ai treni intercity). Infine, il fatto che alcuni Stati membri occupino una buona posizione in graduatoria per il livello contenuto dei canoni di accesso all'infrastruttura deve essere considerato con la dovuta cautela: a norma della direttiva 2012/34/UE, gli Stati membri sono tenuti a finanziare in modo adeguato le rispettive infrastrutture (e il livello contenuto dei canoni di accesso spiega il motivo per cui il Regno Unito concede sovvenzioni cospicue per gli investimenti).

Grafico 20: canoni di accesso all'infrastruttura più bassi, graduatoria per i tre segmenti



Fonte: questionari RMMS. Nessun dato disponibile per la Norvegia; *= per la Francia e l'Italia, i dati si riferiscono al 2013 perché tali Stati membri non hanno fornito dati per il 2014. **= per la Spagna, canoni medi di accesso all'infrastruttura per treni ad alta velocità che circolano sulla rete con velocità limitata a 260 km/h.

L'imposizione di canoni per l'accesso all'infrastruttura sembra risentire essenzialmente di tre problemi:

- reti di transito importanti situate al centro del sistema ferroviario europeo o utilizzate per il traffico con l'entroterra applicano canoni più elevati rispetto alle reti più piccole e periferiche. Questa situazione si registra sia per il trasporto merci, sia per il trasporto passeggeri, e frena l'integrazione dei sistemi ferroviari nazionali, aggravando le condizioni del traffico transfrontaliero a causa dei conseguenti alti costi di interoperabilità;
- nei paesi orientali dell'Unione i canoni di accesso all'infrastruttura rimangono più elevati per il trasporto merci che per il trasporto passeggeri (servizi suburbani); dal punto di vista economico, questo potrebbe indicare che la compensazione riconosciuta ai servizi erogati nell'ambito degli obblighi di servizio pubblico è insufficiente e che i gestori

³³ La Danimarca si classifica in media in seconda posizione nella graduatoria delle reti ferroviarie meno costose (e la Svezia al quarto posto), mentre la Lettonia si classifica in 24^a posizione nella classifica delle reti ferroviarie più costose. La Germania è in 21^a posizione tra le reti meno costose, e al 4^o posto tra le più costose.

dell'infrastruttura recuperano le perdite sostenute applicando canoni più elevati per i servizi di trasporto merci. Ciò potrebbe portare a una perdita di competitività del trasporto ferroviario di merci rispetto al trasporto stradale e impedire alle imprese ferroviarie di ricavare gli introiti necessari per il rinnovo del parco materiale rimorchiato.

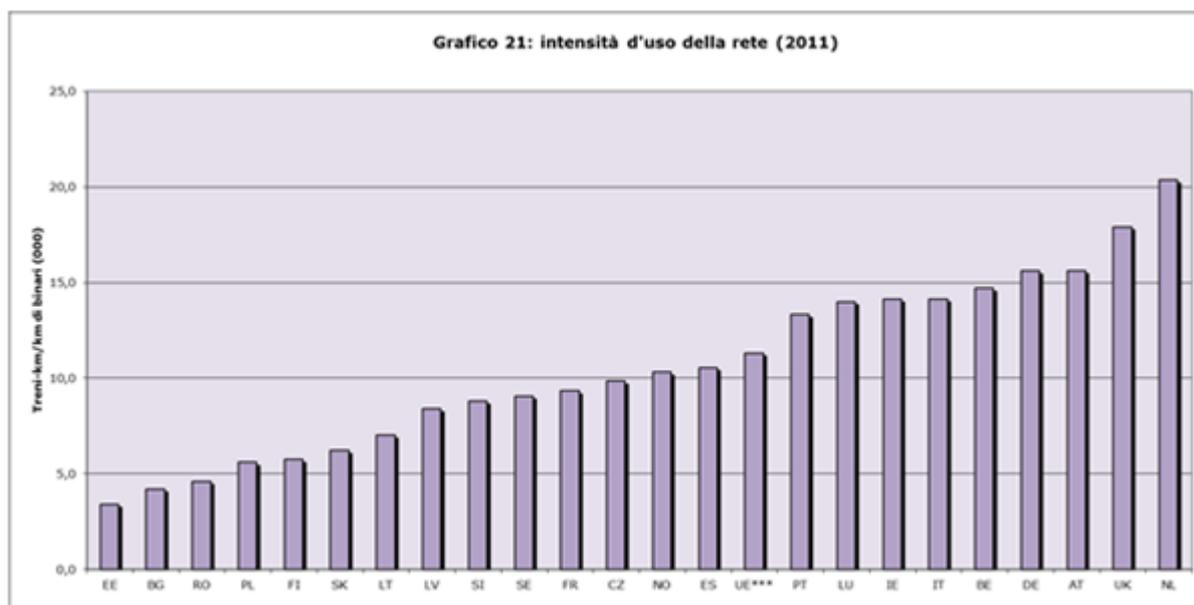
Infine, le richieste di informazioni riguardanti i diritti corrisposti per le stazioni e gli impianti, la corrente di trazione e il combustibile diesel non hanno dato risultati proficui, in quanto l'acquisizione dei dati da parte degli Stati membri è stata piuttosto frammentaria. Per i treni con percorrenze brevi e numerose fermate in stazione, i canoni per le stazioni e i terminal rappresenterebbero una parte significativa dei canoni totali di utilizzo dell'infrastruttura; in alcuni Stati membri essi costituiscono più della metà dei canoni totali d'uso dell'infrastruttura. I segmenti di mercato che richiedono un uso intensivo degli impianti, ad esempio il trasporto regionale di passeggeri ad accesso libero e il trasporto a carro completo, sono quelli in cui la concorrenza è meno forte.

3.2. Assegnazione della capacità

RIQUADRO 4: ASSEGNAZIONE DELLA CAPACITÀ

L'assegnazione alle imprese ferroviarie dei diritti di accesso alle tracce orarie da parte dei gestori dell'infrastruttura viene effettuata ogni anno sulla base delle richieste presentate dalle imprese ferroviarie. Ai gestori dell'infrastruttura vengono anche trasmesse richieste di tracce orarie *ad hoc*, in particolare da parte delle imprese di trasporto ferroviario di merci che non possono prevedere i loro servizi con un anno di anticipo. Le richieste di tracce orarie possono essere rigettate in caso di saturazione.

La produttività dei binari ferroviari varia nei diversi Stati membri: a un estremo ci sono le reti dense dei Paesi Bassi e del Regno Unito, sottoposte a una forte pressione da parte dei servizi pendolari, seguite dalle reti di Germania, Austria e Belgio; all'altro estremo si trovano le reti ferroviarie relativamente sottoutilizzate degli Stati baltici e dell'Europa sud-orientale. I treni-km per km di binario³⁴ sono quattro volte più elevati nei Paesi Bassi che in Bulgaria, Romania ed Estonia.



Fonte: Eurostat, UIC, RMMS (Bulgaria). Allegato 9 del documento di lavoro dei servizi della commissione SWD(2014) 186.

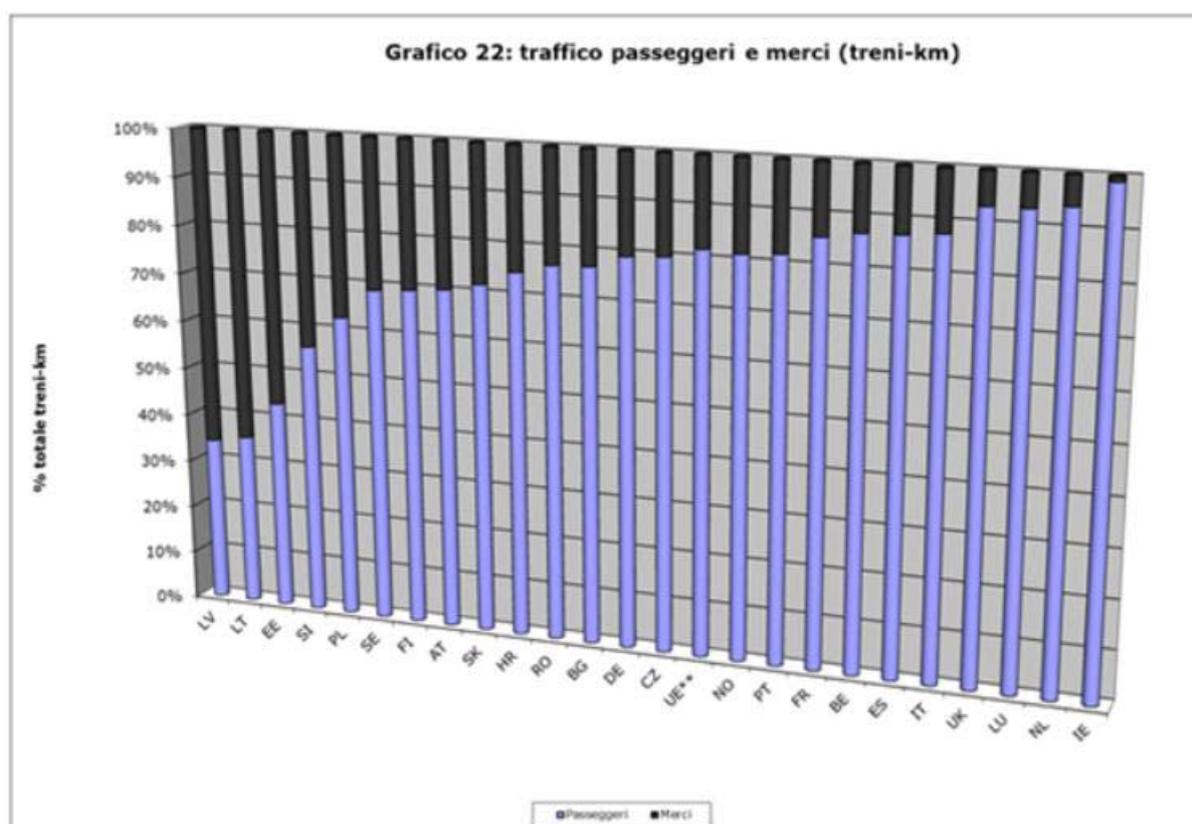
³⁴ Il calcolo comprende i binari gestiti dai membri UIC; sono esclusi gli altri binari, in particolare i cosiddetti "binari industriali".

RIQUADRO 5: SATURAZIONE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

I servizi erogati nell'ambito di OSP in genere hanno tracce orarie pre-riservate, in quanto richiedono frequenze molto elevate per tutta la giornata (in particolare i treni suburbani). I treni ad alta velocità circolano (quasi sempre) su infrastrutture dedicate e in genere si fermano solo in corrispondenza di grandi agglomerati urbani. I treni merci operano in molti casi con tracce orarie assegnate *ad hoc*.

Per ogni linea ferroviaria, vi è un livello massimo teorico di treni (capacità massima). La differenza tra la capacità reale e la capacità teorica dipende da una serie di condizioni limitanti, tra cui gli interventi di manutenzione, i piani delle fermate, i movimenti incompatibili ai raccordi (treni agli scambi), l'eterogeneità dei rotabili e vincoli esterni all'itinerario. Anche la configurazione delle reti ferroviarie ha un ruolo importante: è più facile deviare la circolazione dei treni nelle reti a maglia (ad es. quella tedesca) che nelle reti a stella (ad es. quella francese e quella spagnola)

Le reti ferroviarie europee sono utilizzate prevalentemente dai treni passeggeri (78% del totale di treni-km), anche se vi sono differenze nelle tipologie di servizi tra i diversi Stati membri. I treni che circolano sulle reti molto trafficate del Regno Unito e dei Paesi Bassi, ma anche in Irlanda e in Lussemburgo, sono principalmente treni passeggeri; viceversa, i treni che circolano sulle reti poco utilizzate degli Stati baltici sono soprattutto treni merci.



Fonte: Eurostat, DB, ISTAT, INSEE – situazione nel 2011; dalla media UE sono escluse DK, HU e GR, per le quali non è stato possibile reperire dati.

In base alle risposte al questionario RMMS, solo cinque Stati membri dell'UE (Germania, Danimarca, Paesi Bassi, Romania e Regno Unito) e la Norvegia hanno dichiarato "saturata" una parte della loro infrastruttura. In totale, 1 324 km di linee³⁵ (0,6% del totale delle linee UE) sono stati dichiarati saturati; in termini assoluti, i maggiori colli di bottiglia sembrano

³⁵ Tratti di linea dichiarati saturati: Regno Unito 551 km, Germania 399 km, Romania 170 km, Norvegia 70 km e Paesi Bassi 47 km.

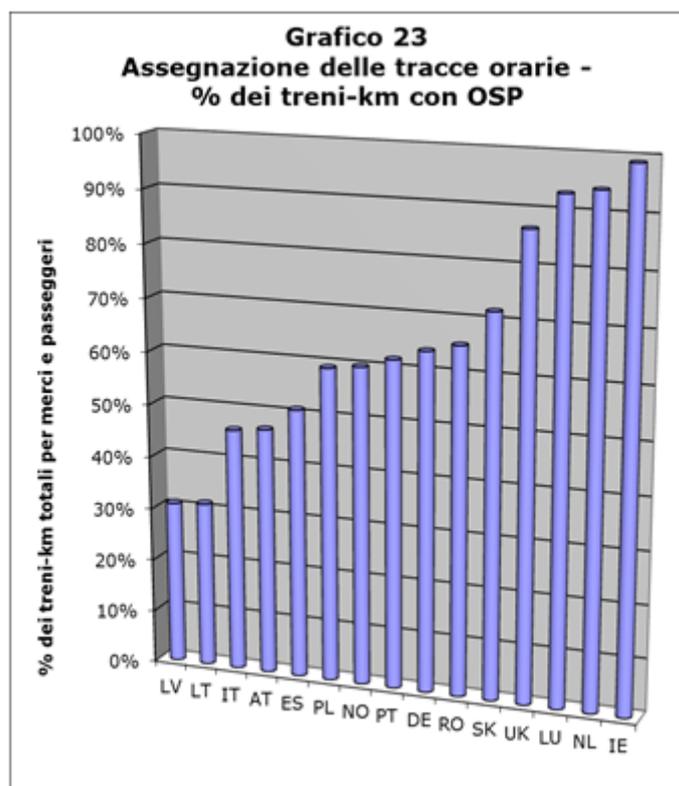
situati in Germania (399 km), ma strozzature importanti sono presenti anche in Danimarca e Romania.

La maggior parte degli Stati membri ha deciso di assegnare priorità ai servizi che comportano OSP (cfr. tabella 5), ai servizi che hanno un valore diretto per la società e ai servizi ad alta frequenza, che in molti casi coprono di fatto la maggior parte dei servizi pendolari. La normativa UE sull'accesso al mercato consente l'assegnazione di priorità nell'attribuzione delle tracce orarie a favore di servizi che hanno valore per la società, di servizi in regime di OSP e di servizi internazionali di trasporto merci. Nell'RMMS, la Francia non ha indicato di aver proceduto all'assegnazione di priorità ai servizi ferroviari; viceversa, nei Paesi Bassi, nel Regno Unito, in Lussemburgo e in Irlanda l'assegnazione di priorità riguarda più dell'85% del totale dei treni-km (cfr. grafico 23).

Tabella 5: tipi di priorità nell'assegnazione delle tracce orarie

	OSP/valore per la società/ alta frequenza > altri servizi	Passeggeri > merci	Passeggeri internazionali > passeggeri nazionali	Altro
AT	x			
BE		x		
BG		x		
CZ	n/d	n/d	n/d	
DE	x			
DK	x			
EE	n/d	n/d	n/d	
EL	0	0	0	
ES	x			
FI	x			
FR	0	0	0	
HU	0	0	0	
IE	x	x		
IT	x			
LT			x	
LU	x			
LV	x			
NL	x			
NO	x			Merci internaz.: 2a priorità
PL	x			
PT	x			
RO	x			Merci internaz.: 2a priorità
SE	n/d	n/d	n/d	
SI	n/d	n/d	n/d	
SK	x			
UK	x			

Fonte: questionari RMMS.



Fonte: questionari RMMS.

Infine, un primo tentativo di tracciare un bilancio delle richieste di tracce orarie rigettate indica che il maggior numero di richieste rigettate si registra in Francia (4,1%) e in Polonia (1,3%). In Francia, dove non sono ancora state definite le priorità per i servizi, la maggior parte delle richieste rigettate ha riguardato i servizi locali e regionali (2,3% del totale delle richieste di tracce orarie per servizi locali e regionali, pari al 42% del totale delle richieste rigettate), ma il segmento più colpito è stato quello del trasporto merci, sia nazionale che internazionale (rispettivamente 18% e 13% di tracce orarie rigettate). Richieste rigettate sono state segnalate anche in Germania, Paesi Bassi, Norvegia e Ungheria (in tutti e quattro i paesi, sono state comunque inferiori allo 0,1%).

3.3. Investimenti nell'infrastruttura ferroviaria

Il totale segnalato dei **contributi statali ai gestori dell'infrastruttura** varia in funzione delle diverse fonti in base alle quali tale dato può essere stimato (contabilità finanziaria dei gestori dell'infrastruttura, quadro di valutazione per gli aiuti di Stato e questionario RMMS sulla compensazione dei contratti pluriennali) e a causa delle lacune esistenti nelle serie di dati, ma rimane complessivamente intorno a 18-21 miliardi EUR (dati riferiti al 2012).

Tutti gli Stati membri tranne sette (AT, CZ, EE, FI, GR, LV e PL) hanno concluso contratti pluriennali con i rispettivi gestori dell'infrastruttura. Tali contratti coprono l'equivalente del 73% dell'infrastruttura ferroviaria complessiva dell'UE e hanno una durata media di cinque anni (in Spagna la durata è due anni, mentre in Lussemburgo il periodo di validità dei contratti pluriennali arriva fino al 2024). Gli indicatori di prestazioni utilizzati sono numerosi e diversi. È interessante notare che diversi Stati membri nell'Europa centrale e sud-orientale utilizzano la "velocità dei treni" come indicatore di prestazioni, mentre molte reti saturate (Paesi Bassi, Germania e Belgio) utilizzano la puntualità o i ritardi.

Come illustrato nell'allegato 10b del documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2014) 186 che accompagna la presente relazione, gli investimenti effettuati nel 2012

sono stati poco meno di **29 miliardi EUR** per la rete convenzionale (circa il 7% in più rispetto al 2011) e circa **34,5 miliardi EUR** per la rete ferroviaria nel suo complesso (compresa la rete ad alta velocità). Per quanto riguarda la rete convenzionale, le quote rappresentate da **manutenzione** (29%), **migliorie** (36%) e **rinnovo** (35%) sono molto simili nel 2012 (nel 2011, invece, la quota rappresentata dal rinnovo raggiungeva il 39%).

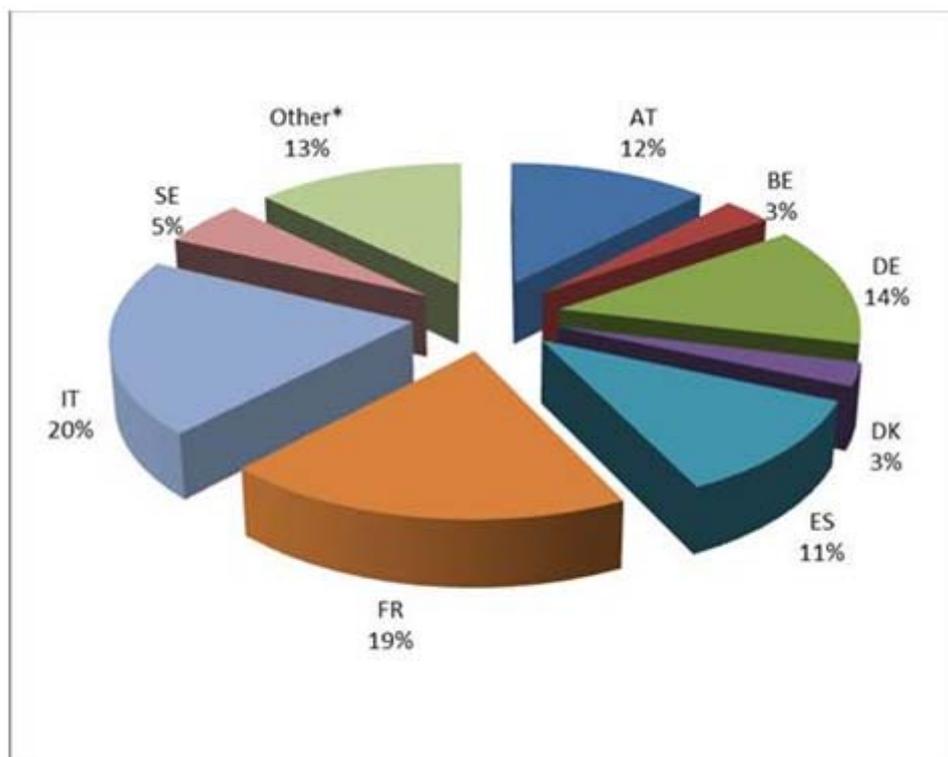
RIQUADRO 6: MANUTENZIONE, MIGLIORIE E RINNOVO

Esistono varie definizioni di "manutenzione", "migliorie" e "rinnovo", ma in generale per "migliorie" si intendono l'ampliamento e l'ammodernamento dell'infrastruttura ad esempio attraverso nuove tecnologie (quali ERTMS, sostituzione dei passaggi a livello con sottopassaggi e ponti stradali), per "rinnovo" si intende la sostituzione di elementi al fine di riportare l'infrastruttura alle condizioni in cui era da nuova (ad esempio sostituzione di traverse, pietrisco della massciata o binari, ristrutturazione di un ponte), mentre per "manutenzione" si intendono interventi che garantiscono il funzionamento e prolungano la durata degli elementi esistenti (ad esempio molatura, rinalzatura, taglio e potatura di alberi e cespugli lungo i binari).

Infine, nel periodo 2007-2013 sono stati finanziati con fondi UE, nell'ambito della TEN-T e dei fondi strutturali e di coesione, progetti ferroviari per circa **22 miliardi EUR**, con un importo annuo di circa **3 miliardi EUR**, che corrisponde approssimativamente al 2% del bilancio annuale UE.

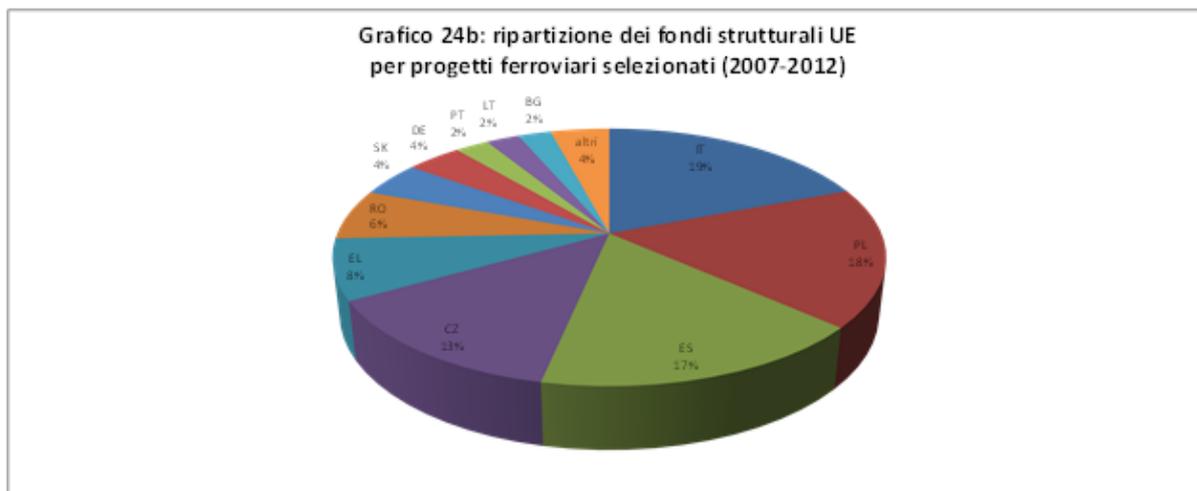
Il **finanziamento UE per l'infrastruttura ferroviaria nell'ambito del programma quadro TEN-T 2007-2013** assegnato entro la fine del 2013 è stato complessivamente pari a circa **4,4 milioni EUR** per le ferrovie (compreso l'ERTMS), che corrispondono al **65% del totale dei fondi TEN-T** assegnati entro la fine del 2013. Otto Stati membri (IT, FR, DE, AT, ES, SE, BE e DK) hanno assorbito l'87% dei finanziamenti totali TEN-T per il periodo 2007-2013; gli altri 19 hanno beneficiato di 587 milioni EUR (ciascuno di essi ha assorbito meno di 110 milioni EUR).

Grafico 24a: finanziamenti TEN-T stanziati per le ferrovie entro la fine del 2013, suddivisi per Stato membro



Fonte: Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti (INEA) – *Stati membri con meno di 100 milioni EUR di finanziamenti TEN-T (considerati singolarmente; a questi Stati membri sono stati assegnati in totale 587 milioni EUR di finanziamenti).

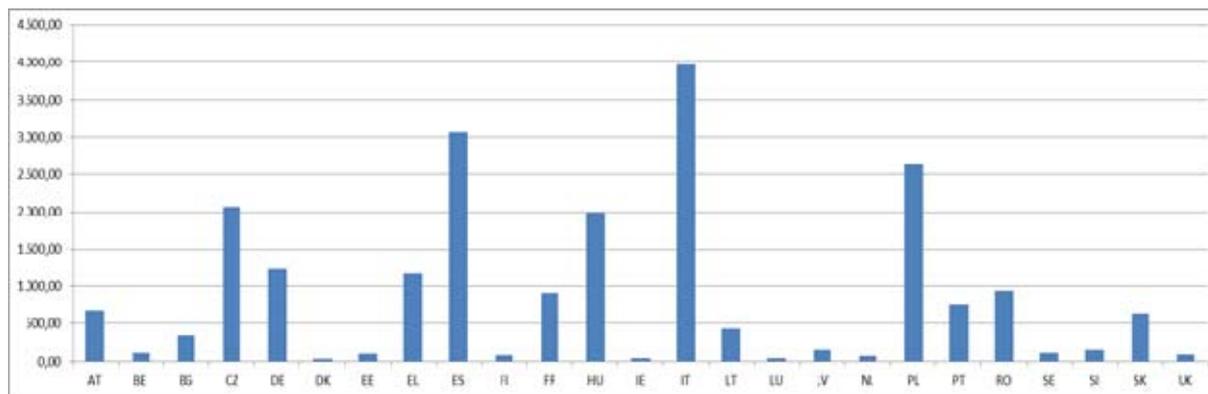
Tra il 2007 e il 2012, il finanziamento dei progetti ferroviari è stato effettuato per la maggior parte attraverso i fondi strutturali e di coesione (17 miliardi EUR). I principali beneficiari sono stati Italia, Polonia, Spagna, Repubblica ceca e Ungheria (tutti nell'ordine di 2 miliardi o più di EUR).



Fonte: Commissione europea, 2011, DG REGIO.

Di conseguenza, per il periodo 2007-2012, i progetti ferroviari selezionati per l'assegnazione di finanziamenti UE si sono concentrati in Italia, Spagna, Polonia e Repubblica ceca. Stati membri quali la Danimarca, la Svezia e il Regno Unito sono rimasti ai margini del flusso di finanziamenti.

Grafico 24c: finanziamenti UE destinati a specifici progetti ferroviari ed ERTMS, 2007-2012 (milioni di EUR)

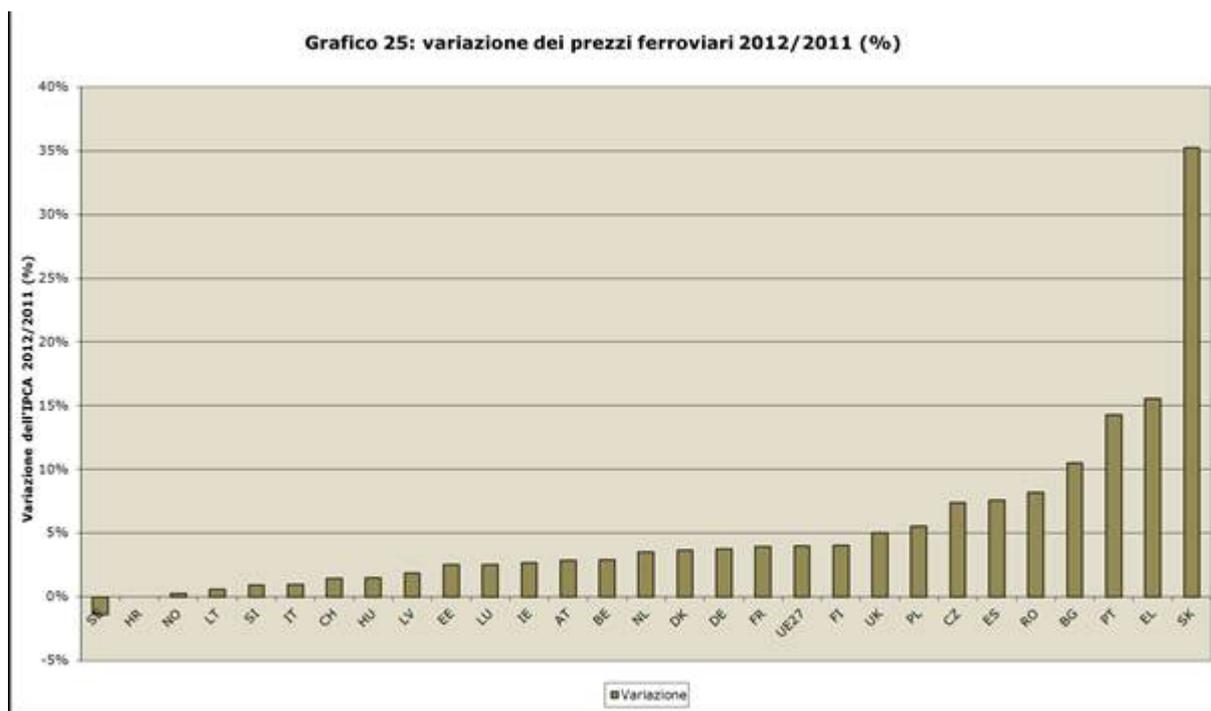


Fonte: Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti (INEA), Commissione europea, DG REGIO

3.4. Evoluzione dei prezzi

In base all'indice dei prezzi al consumo armonizzato (IPCA), che comprende anche i trasporti urbani, nel 2012 i prezzi nominali dei servizi ferroviari sono aumentati del 4% rispetto al 2011. Aumenti rilevanti si sono registrati nell'Europa centrale e sud-orientale (in

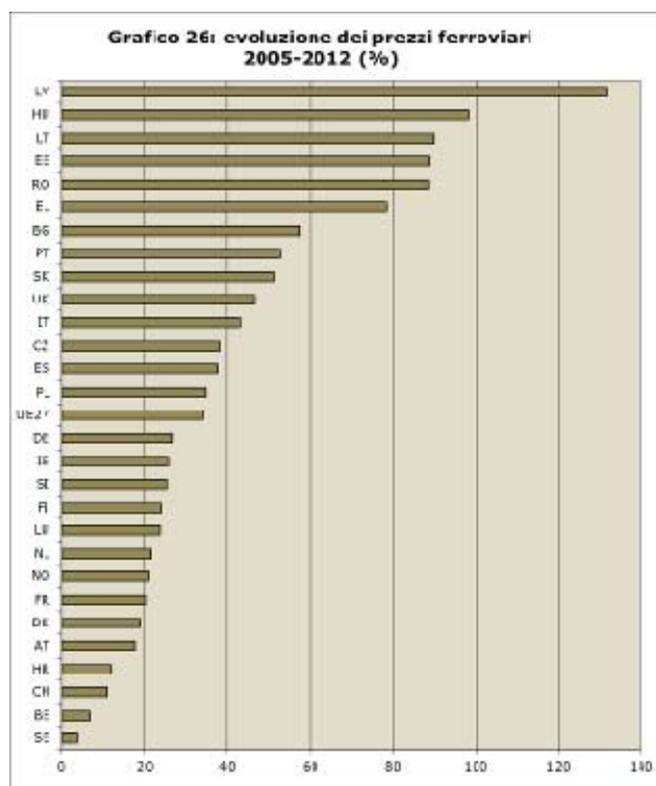
Slovacchia, il rincaro ha raggiunto il 35%). In Svezia, al contrario, i prezzi sono scesi dell'1%.



Fonte: Eurostat.

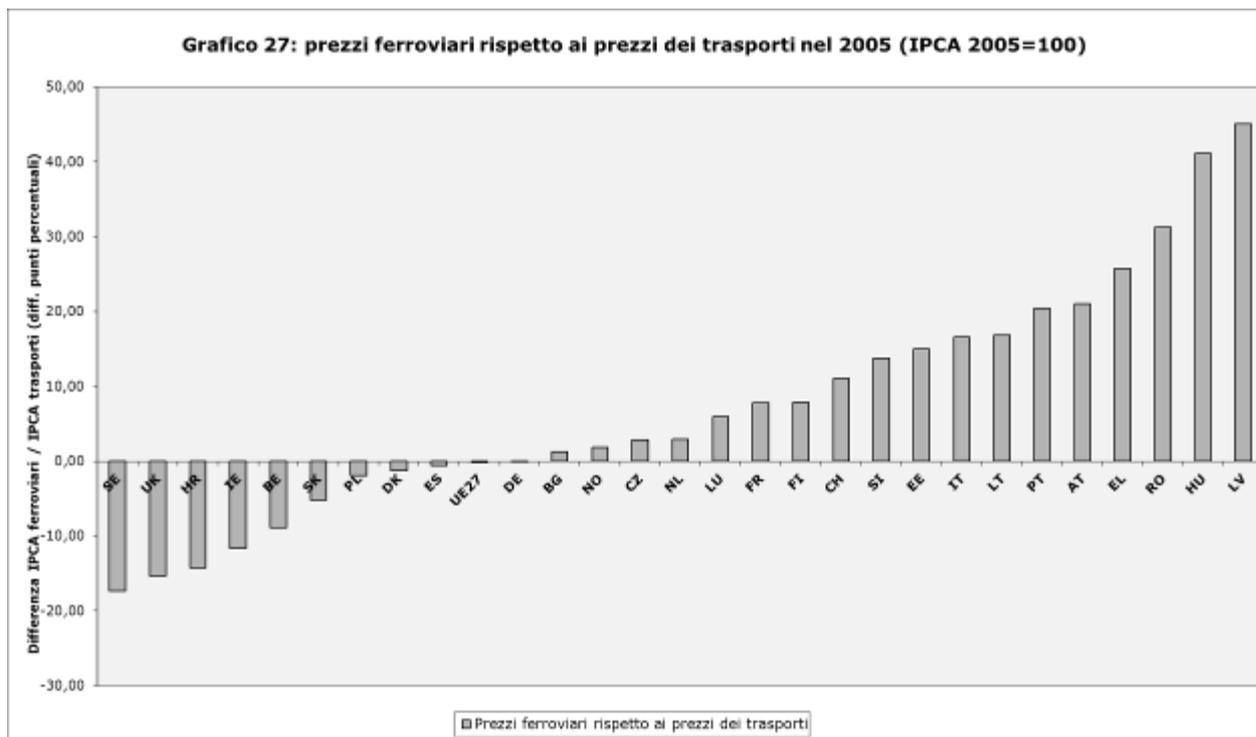
Tali variazioni rispecchiano un'analogia tendenza. Dal 2005, anno di riferimento dell'IPCA, i prezzi ferroviari sono aumentati di oltre il 50% nella maggior parte dell'Europa meridionale e centro-orientale. Nel Regno Unito e in Italia, l'aumento nominale è stato superiore al 40%³⁶; al contrario, in Svezia è stato solo del 3,7%.

³⁶ I dati dell'autorità di regolamentazione britannica ORR indicano per il periodo considerato un'evoluzione differenziata: tra il 2005 e il 2012, i biglietti ad acquisto anticipato per i servizi suburbani di Londra sono aumentati solo del 14%, mentre i biglietti per le fasce orarie di minor traffico e i biglietti senza limitazione di fasce orarie sono rincarati rispettivamente del 44% e 42%.



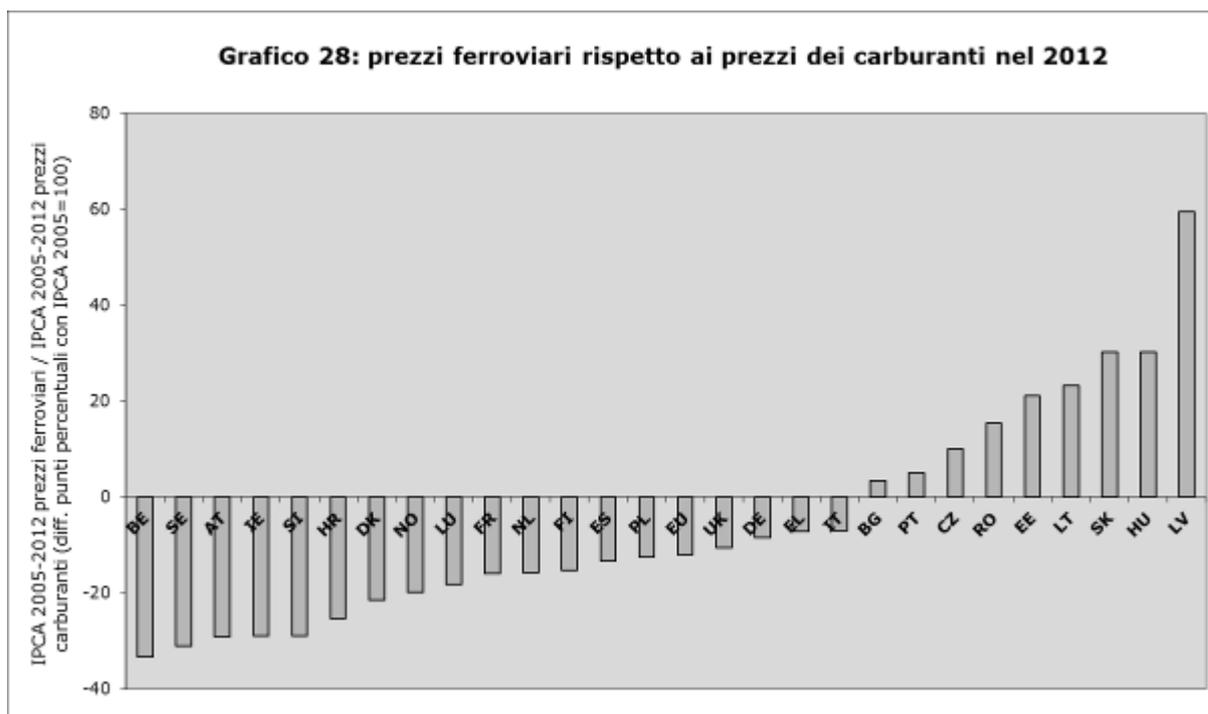
Fonte: Eurostat.

In ogni caso, dal 2005 le tariffe ferroviarie sono aumentate in misura minore rispetto agli altri modi di trasporto: nell'UE-27, sono aumentate di 0,15 punti percentuali in meno rispetto ai prezzi dei trasporti nel loro complesso. Questa tendenza è particolarmente evidente per la Svezia e il Regno Unito, dove i prezzi dei trasporti sono aumentati di 17 e 15 punti percentuali in più rispetto ai prezzi ferroviari; viceversa, nell'Europa meridionale e centro-orientale i prezzi ferroviari hanno avuto rincari elevati che sono risultati superiori all'aumento dei prezzi degli altri modi di trasporto. In Germania, gli aumenti dei prezzi ferroviari sono stati allineati agli aumenti dei prezzi dei trasporti in generale.



Fonte: Eurostat.

Le tariffe ferroviarie sono aumentate in misura analoga ai prezzi legati al funzionamento dei mezzi di trasporto; è interessante notare, però, che dal 2005 il prezzo dei carburanti è aumentato di 12 punti percentuali in più rispetto alle tariffe ferroviarie. Tuttavia, in Portogallo e in vari Stati membri dell'Europa centrale e sud-orientale le tariffe ferroviarie sono aumentate più dei prezzi dei carburanti (con punte estreme di 50 punti percentuali come in Lettonia). Nella maggior parte dei "vecchi" Stati membri (e in Polonia), le tariffe ferroviarie sono aumentate meno rispetto al prezzo dei carburanti. In Belgio e in Svezia, il prezzo dei carburanti è aumentato di oltre 30 punti percentuali in più rispetto alle tariffe ferroviarie.



Fonte: Eurostat.

Al di là di questa panoramica macroeconomica, è necessario ricordare che la variazione delle tariffe dipende fortemente dalla struttura del finanziamento del mercato ferroviario. I servizi prestati in regime di obbligo di servizio pubblico in genere hanno prezzi regolamentati, mentre i servizi commerciali hanno prezzi non regolamentati. In alcuni Stati membri, gli obblighi di servizio pubblico si applicano a tutto il territorio (cfr. più avanti), ma nel Regno Unito, che rientra in questa categoria, i prezzi regolamentati dagli OSP coesistono con prezzi non regolamentati. Nei Paesi Bassi, l'*incumbent* NS sembra libero di fissare le proprie tariffe. Infine, è importante sottolineare che la maggior parte dei servizi a lunga percorrenza e internazionali è costituita da servizi commerciali (cfr. più avanti).

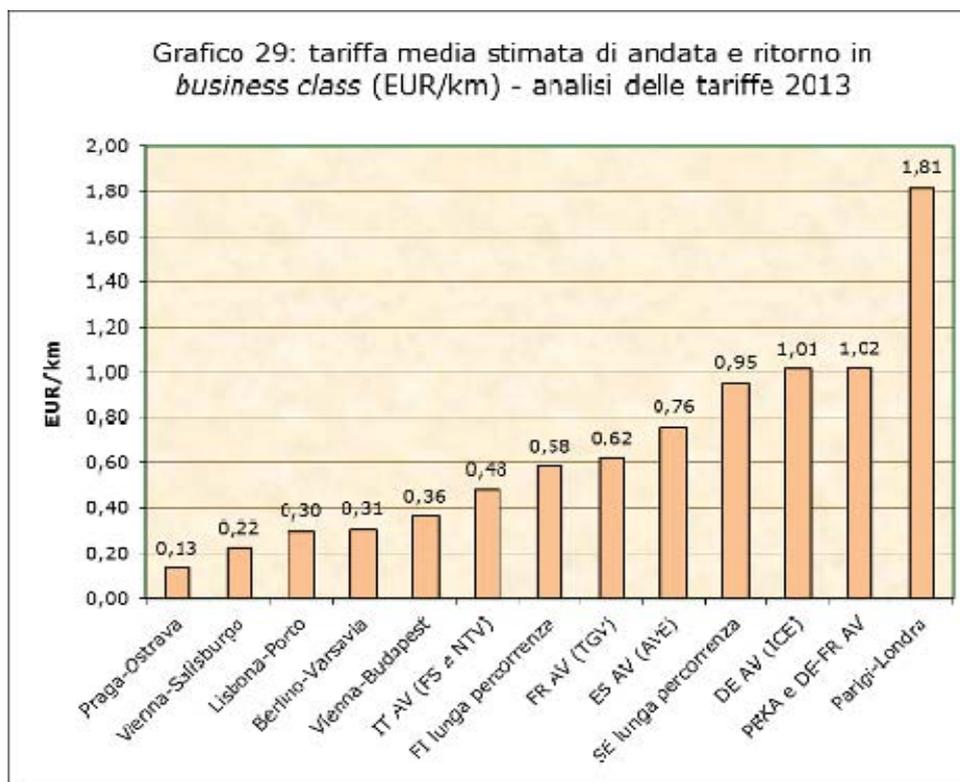
Le tariffe ferroviarie in alcune linee commerciali possono variare notevolmente in termini relativi nei vari Stati membri dell'UE; giova inoltre sottolineare che, dal punto di vista dei consumatori, i biglietti di andata e ritorno in giornata rimangono costosi, anche se in alcuni casi le "tessere fedeltà" offrono tariffe dimezzate³⁷ (cfr. più avanti). In base a quanto evidenziato in un'indagine sui prezzi effettuata nel febbraio 2013 dai servizi della Commissione³⁸, i biglietti di andata e ritorno in giornata in *business class* per le tratte Parigi-Londra, Madrid-Barcellona, Colonia-Monaco costano circa 400 EUR. Analogamente, un viaggio nel fine settimana tra Parigi e Londra prenotato con due settimane di anticipo può ancora costare 260 EUR, mentre un viaggio con partenza immediata tra Madrid e Barcellona può costare 173 EUR. Le tariffe delle società ferroviarie sulle linee commerciali sono influenzate anche dalla concorrenza esercitata dagli altri modi di trasporto (aereo e stradale). A quanto, risulta, in alcune linee come la Londra-Parigi la grande maggioranza dei viaggi è prenotata a prezzi ribassati tra sei settimane e 4 mesi in anticipo; non è chiaro, però, se è la domanda che influenza i tempi di prenotazione o se invece è la struttura tariffaria che

³⁷ Heute vom Gleis gegenüber, *Der Spiegel* 14/2003, 30.3.2013.

³⁸ La metodologia utilizzata per l'analisi delle tariffe è illustrata nel documento di lavoro dei servizi della Commissione allegato alla presente relazione ed è soggetta a ulteriore perfezionamento per gli Stati membri nel contesto del gruppo di lavoro per il monitoraggio del mercato ferroviario istituito in seno al comitato sullo spazio ferroviario europeo unico.

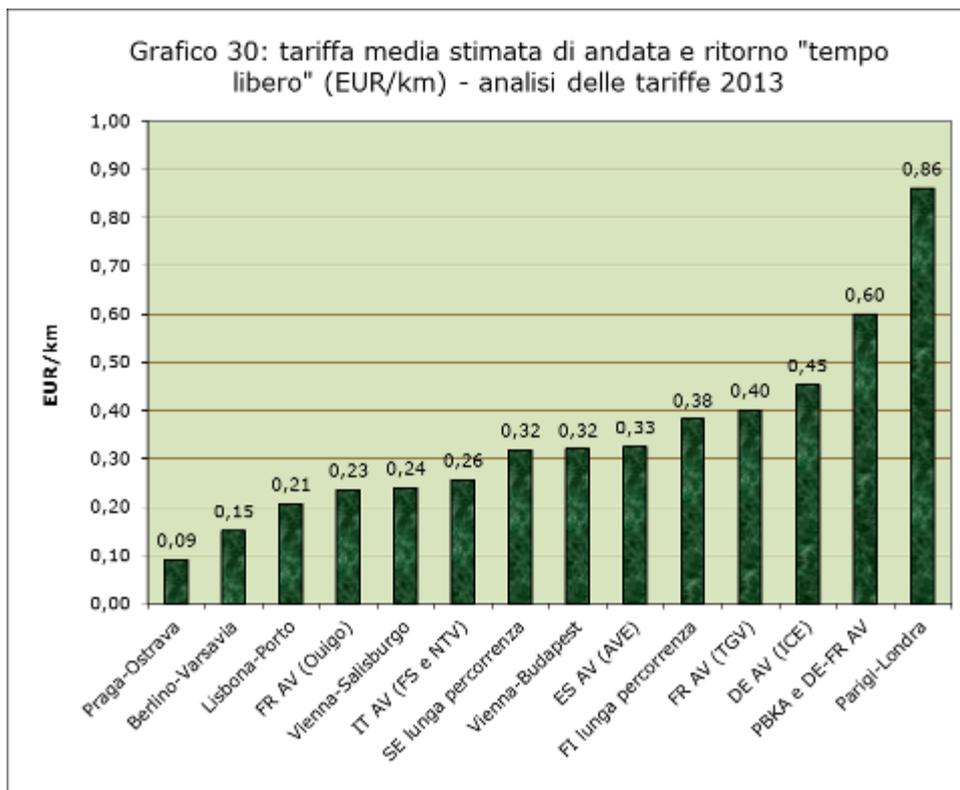
influenza la domanda. Infine, secondo le autorità tedesche, le tariffe complessive in Germania varierebbero fra 0,18 e 0,66 EUR/km; l'ampiezza della forbice è dovuta in particolare agli effetti delle "carte fedeltà".

Nel febbraio 2013, la tariffa media di andata e ritorno in giornata in *business class* variava tra 0,13 EUR/km sulla linea Praga-Ostrava (dove operano tre società in concorrenza tra loro) e 1,81 EUR/km sulla linea Parigi-Londra. Le tariffe "tempo libero"³⁹ avevano un andamento analogo e variavano tra 0,09 EUR/km sulla linea Praga-Ostrava e 0,86 EUR/km sulla linea Parigi-Londra. È interessante notare che Ouigo (il servizio *low-cost* di SNCF che opera su Marne-la-Vallée, alle porte di Parigi) e gli operatori italiani ad alta velocità proponevano i servizi ad alta velocità meno costosi con tariffe pari a circa 0,25 EUR/km, ossia la metà del prezzo dei servizi TGV e ICE in Francia e in Germania (0,40/0,45 EUR/km), quindi molto al di sotto del prezzo dei servizi internazionali nel quadrilatero PBKA⁴⁰ o sulle linee Francia-Germania, dove non è ancora subentrata la concorrenza (0,60 EUR/km).



³⁹ La media è stata calcolata tra la tariffa di un biglietto prenotato con due settimane di anticipo e quella di un biglietto con partenza immediata.

⁴⁰ PBKA: Parigi-Bruxelles-Köln (Colonia)-Amsterdam.



Fonte: servizi della Commissione, ricerca sui prezzi e calcoli interni; cfr. dati allegati, rilevazione dei dati effettuata il 19 febbraio, 8 marzo e 1° aprile 2013. Allegato 11 del documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2014) 186.

Per gli obblighi di servizio pubblico è inutile confrontare le tariffe, perché queste sono regolamentate; è più utile confrontare la percentuale di finanziamento attribuibile ai passeggeri e quella attribuibile alle autorità di trasporto pubblico.