



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 18 gennaio 2011 (19.11)
(OR. en)**

**5172/1/10
REV 1**

TRANS 2

NOTA DI TRASMISSIONE

n. prop. Comm:	COM(2009) 676 definitivo/2
Oggetto:	RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO Seconda relazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, **una nuova versione** del documento della Commissione COM(2009) 676 definitivo.

All.: COM(2009) 676 definitivo/2



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 8.12.2010
COM(2009)676 definitivo/2

CORRIGENDUM:

Annule et remplace le document COM(2009)676 du 18 décembre 2009

Concerne : les paragraphes 30, 32, 38 et 40 ainsi que la figure 8, dans l'ensemble des versions linguistiques

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO

Seconda relazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario

{SEC(2009)1687/2}

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO

Seconda relazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario

(Testo rilevante ai fini del SEE)

I. INTRODUZIONE

1. Le ferrovie europee sono entrate da alcuni anni in una fase segnata da importanti cambiamenti, legati sia allo sviluppo del contesto normativo, in particolare quello europeo, sia a fattori di carattere economico, sociale e demografico.
2. Sul piano legislativo è stata adottata dagli anni '90 una serie di misure a livello comunitario, in particolare tre pacchetti legislativi, con l'obiettivo di stabilire uno spazio ferroviario europeo basato sulla libera concorrenza tra imprese ferroviarie (cfr. allegato 1¹).
3. Questo movimento entra ora in una fase decisiva. Se in un primo momento l'apertura del mercato aveva interessato solo il trasporto merci ferroviario, dal 1° gennaio 2010 anche il traffico passeggeri internazionale sarà aperto alla concorrenza. Inoltre il quadro normativo relativo all'interoperabilità e alla sicurezza è stato recentemente adattato, grazie all'adozione delle direttive 2008/57/CE e 2008/110/CE².
4. Questa continua evoluzione del contesto normativo ha convinto il legislatore a incaricare la Commissione di seguire regolarmente lo sviluppo del mercato ferroviario europeo per valutare l'incidenza delle azioni della politica comunitaria sul mercato ferroviario e per semplificare la definizione dei provvedimenti che in futuro dovranno essere adottati e attuati nel settore delle ferrovie.
5. La presente relazione soddisfa pertanto l'obbligo di procedere al monitoraggio del mercato ferroviario europeo conformemente alla direttiva 2001/12/CE³.
6. Un primo documento intitolato "Comunicazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario" era già stato adottato il 18 ottobre 2007⁴. La presente relazione costituisce non solo un aggiornamento del primo documento ma introduce anche nuovi elementi su argomenti non affrontati dal precedente documento.

¹ La presente relazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario è accompagnata da un documento di lavoro dei servizi della Commissione costituito da 26 allegati.

² Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (GU L 191 del 18.7.2008) e direttiva 2008/110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008 (GU L 345 del 23.12.2008), che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie.

³ Sezione V bis della direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001 (GU L 075 del 15.3.2001), che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

⁴ Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario del 18.10.2007 (COM(2007) 609).

II. SISTEMA DI MONITORAGGIO DEL MERCATO FERROVIARIO

7. La Commissione ha istituito un sistema di monitoraggio del mercato ferroviario (*Rail Market Monitoring Scheme, RMMS*) per rispondere alle esigenze in materia di osservazione del mercato.
8. Un gruppo di lavoro costituito da esperti dei ministeri nazionali e dell'industria ferroviaria, e che include le parti sociali, assiste la Commissione ai fini del monitoraggio. Tra il 2001 e metà del 2009 il gruppo di lavoro RMMS si è riunito ventidue volte, di cui quattro dall'adozione della precedente relazione.
9. L'efficacia di questi lavori è stata migliorata grazie all'elaborazione di un questionario standard, costituito da un insieme di indicatori relativi a vari aspetti del mercato ferroviario (cfr. allegato 26). La Commissione deplora che alcuni Stati membri non abbiano risposto al questionario o che lo abbiano fatto in modo incompleto. Di conseguenza le informazioni contenute in alcuni allegati non sono complete. Nell'ambito della rifusione del primo pacchetto ferroviario è attualmente allo studio l'ipotesi di inserire l'obbligo legale di fornire determinate informazioni.
10. La presente analisi non si fonda soltanto sui lavori del gruppo di lavoro RMMS e in particolare sui risultati del questionario ma anche su studi recenti e su fonti statistiche disponibili presso la Commissione europea, soprattutto Eurostat. Relativamente a quest'ultima fonte si lamenta, a causa di un problema informatico, l'assenza dei dati annuali per il trasporto nel 2008.

III. L'ATTUAZIONE DEL CONTESTO ISTITUZIONALE E GIURIDICO

11. Tutti gli Stati membri dotati di reti ferroviarie hanno trasposto le direttive del primo pacchetto ferroviario. Tuttavia un recepimento sbagliato a vari livelli e su aspetti talvolta diversi ha indotto la Commissione a inviare una lettera di costituzione in mora a 24 Stati membri nel giugno 2008, seguita da un parere motivato a 21 Stati membri nell'ottobre 2009 (cfr. allegato 3).
12. Soprattutto a partire dal 2008 la Commissione ha ricevuto diverse denunce sul funzionamento del mercato, relative in particolare al comportamento degli operatori in merito ad esempio alla gestione dei terminali e all'accesso ai servizi. È in questo preciso contesto che la Commissione intende precisare o modificare alcune disposizioni del primo pacchetto ferroviario attraverso una rifusione di quest'ultimo.
13. Occorre inoltre sottolineare il ruolo del gruppo degli organismi di controllo (cfr. allegato 4), istituito dalla Commissione, che ha consentito di stabilire un dialogo fruttuoso e di paragonare le diverse pratiche nazionali.
14. Relativamente al secondo pacchetto ferroviario, sono state costituite le istituzioni nazionali necessarie (cfr. allegati 4, 5 e 6). I servizi della Commissione stanno avviando un programma di controllo sull'attuazione della legislazione incentrato principalmente sugli aspetti inerenti alla sicurezza.

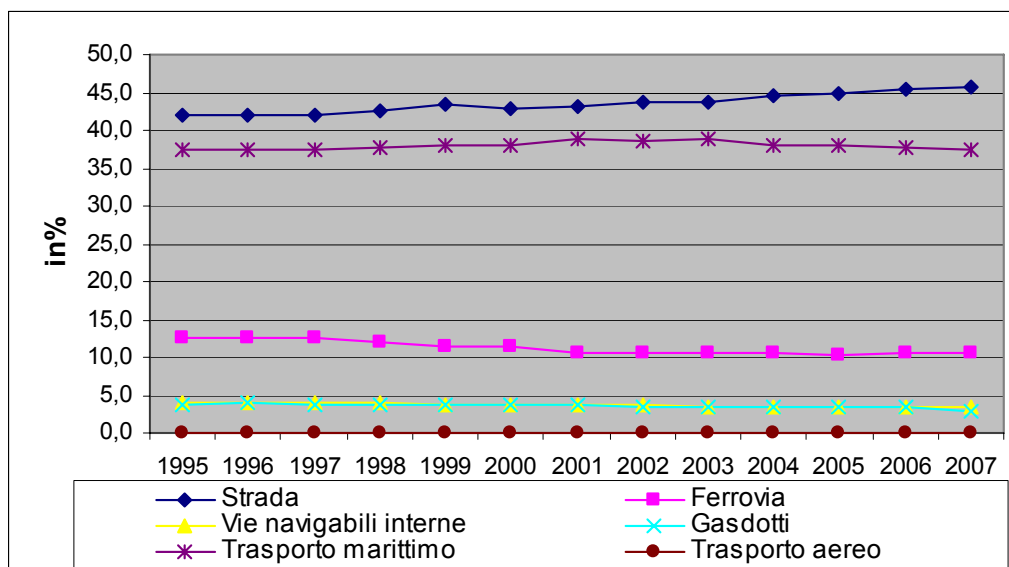
15. Per quanto riguarda il terzo pacchetto ferroviario, la scadenza per il recepimento della direttiva 2007/58/CE⁵ sull'apertura del mercato dei servizi ferroviari internazionali di trasporto passeggeri all'interno della Comunità era fissata per il 4 giugno 2009 (allegato 2). Il termine di recepimento della direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni era invece previsto per il 4 dicembre 2009.
16. Infine, l'Agenzia ferroviaria europea istituita nel 2006 è ormai pienamente operativa e sostiene l'attuazione di uno spazio ferroviario europeo integrato sul piano tecnico.

IV. FUNZIONAMENTO DEL MERCATO DEL TRASPORTO FERROVIARIO NELL'UE⁶

IV.1 Posizione del trasporto per ferrovia rispetto agli altri modi

17. Mentre negli ultimi decenni la quota delle ferrovie sul mercato del trasporto merci aveva registrato un calo continuo, dai primi anni dopo il 2000 si riscontra invece una certa stabilizzazione. La quota delle ferrovie nel trasporto merci espressa in tonnellate-chilometri è infatti passata nell'UE-27 dal 12,6% nel 1995 al 10,5% nel 2002 prima di raggiungere il 10,7% nel 2007.

Figura 1: quota detenuta dalle ferrovie nel trasporto merci (UE-27, 1995-2007)



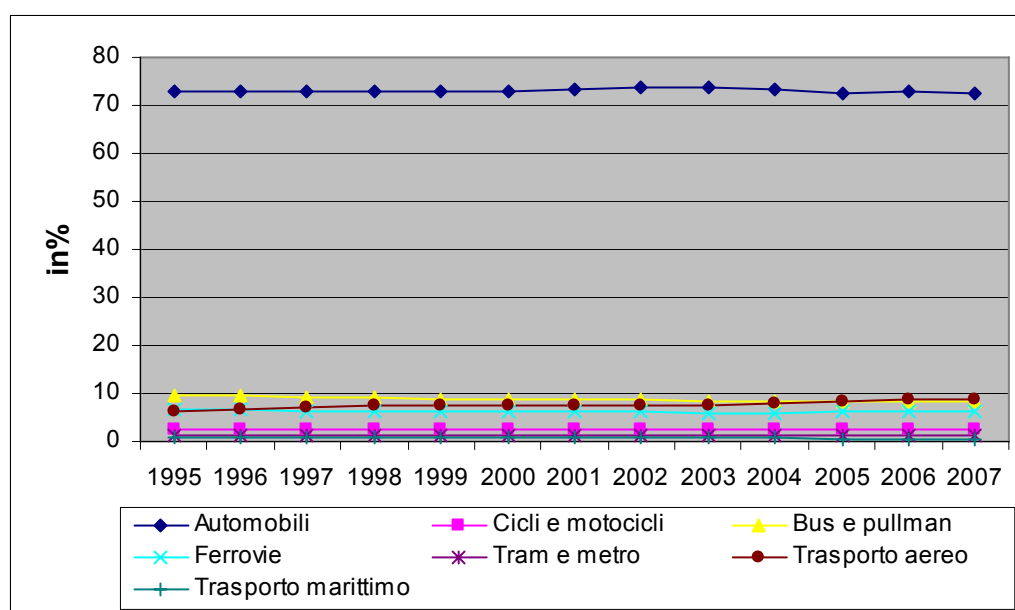
Fonte: "EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009".

⁵ Direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 44).

⁶ Dal momento che Cipro e Malta non dispongono di reti ferroviarie, tutti i riferimenti all'UE-12 e all'UE-27 escludono questi due paesi.

18. La quota detenuta dalle ferrovie nel mercato del trasporto merci si è stabilizzata al 17,1% dal 2002 mentre era ancora del 20,2% nel 1995.
19. Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, la flessione registrata negli ultimi tre decenni ha recentemente subito una battuta d'arresto. La quota delle ferrovie nel mercato del trasporto passeggeri dell'UE-27 è passata dal 6,6% nel 1995 al 5,9% nel 2003, prima di risalire al 6,1% nel 2007 (cfr. allegato 7).

Figura 2: quota detenuta dalle ferrovie nel trasporto passeggeri (UE-27, 1995-2007)



Fonte: "EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009".

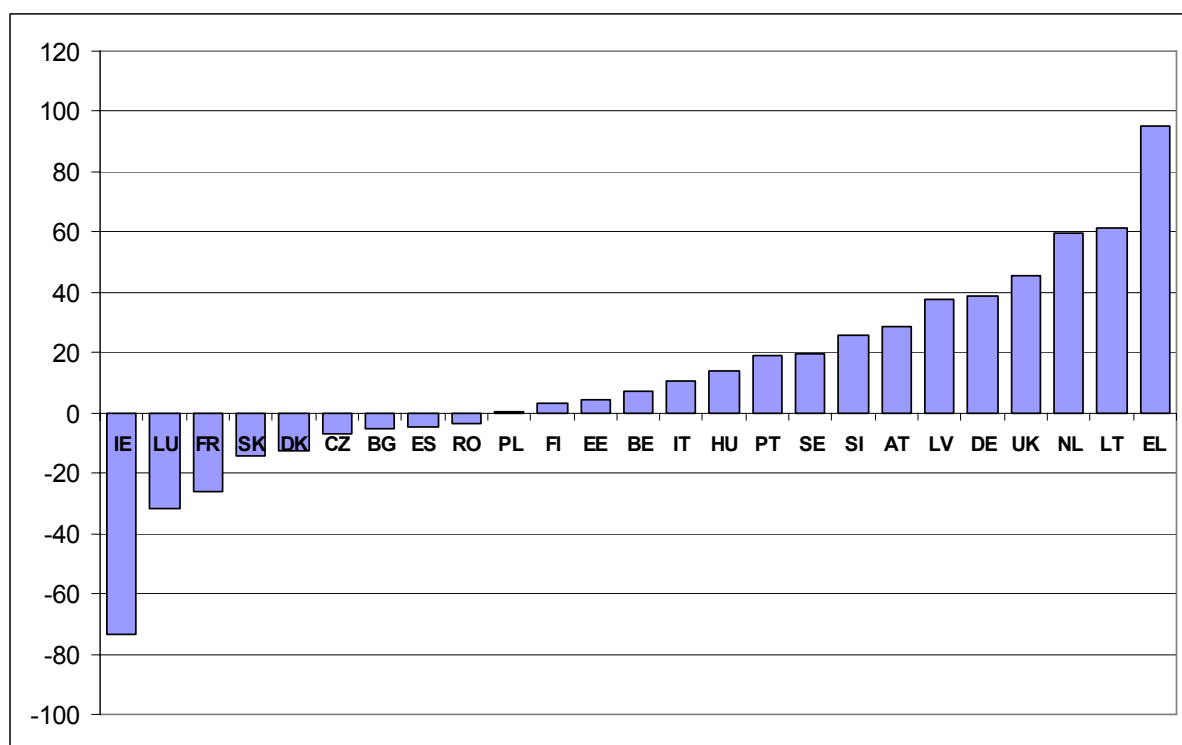
20. La quota detenuta dalle ferrovie nel trasporto passeggeri era del 6,9% nel 2007 contro il 6,5% nel 2003.

IV.2 Tendenze nei volumi e nelle prestazioni del trasporto per ferrovia⁷

a) Trasporto merci

21. Dopo anni di declino continuo, particolarmente pronunciato nei nuovi Stati membri, il trasporto merci per ferrovia ha registrato tra il 2000 e il 2007 una crescita non trascurabile (cfr. figura 3), soprattutto in determinati Stati in cui le imprese ferroviarie non storiche hanno conquistato quote di mercato significative.

Figura 3: andamento del traffico merci ferroviario 2000-2007



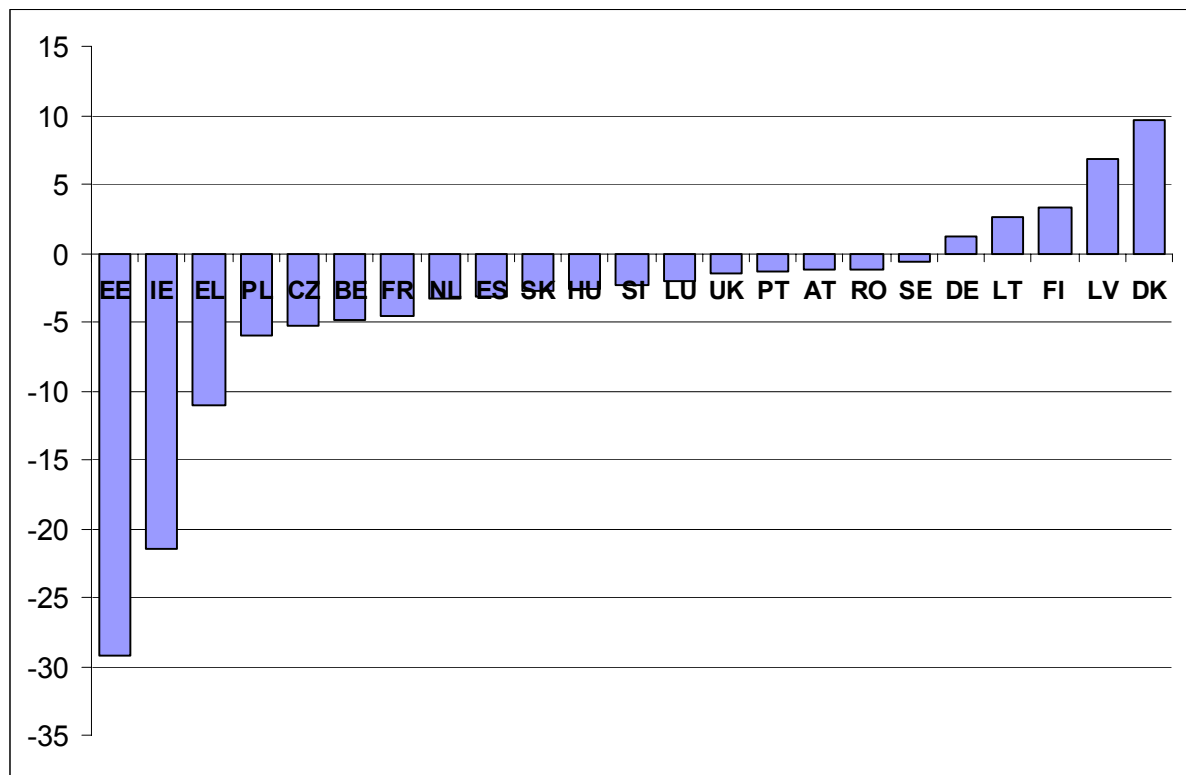
Fonte: "EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009", tabella 3.2.5.

22. Nel 2007 l'UE-27 ha registrato un incremento del 2,8% del trasporto merci per ferrovia contro l'1,1% dell'UE-12 e il 3,7% dell'UE-15 (cfr. allegato 8 e seguenti).

⁷ Per "prestazioni del trasporto ferroviario" si intende il trasporto su rotaia espresso in tonnellate-chilometri o in viaggiatori-chilometri.

23. Nel 2008 l'evoluzione del trasporto merci per ferrovia nell'UE-27 espresso in tonnellate-chilometri è stato molto dissimile: è crollato del 29,2% in Estonia e del 21,5% in Irlanda, mentre in altri paesi come la Danimarca e la Lettonia è cresciuto rispettivamente del 9,7% e del 6,9% (cfr. figura 4).

Figura 4: andamento del traffico merci ferroviario 2007-2008



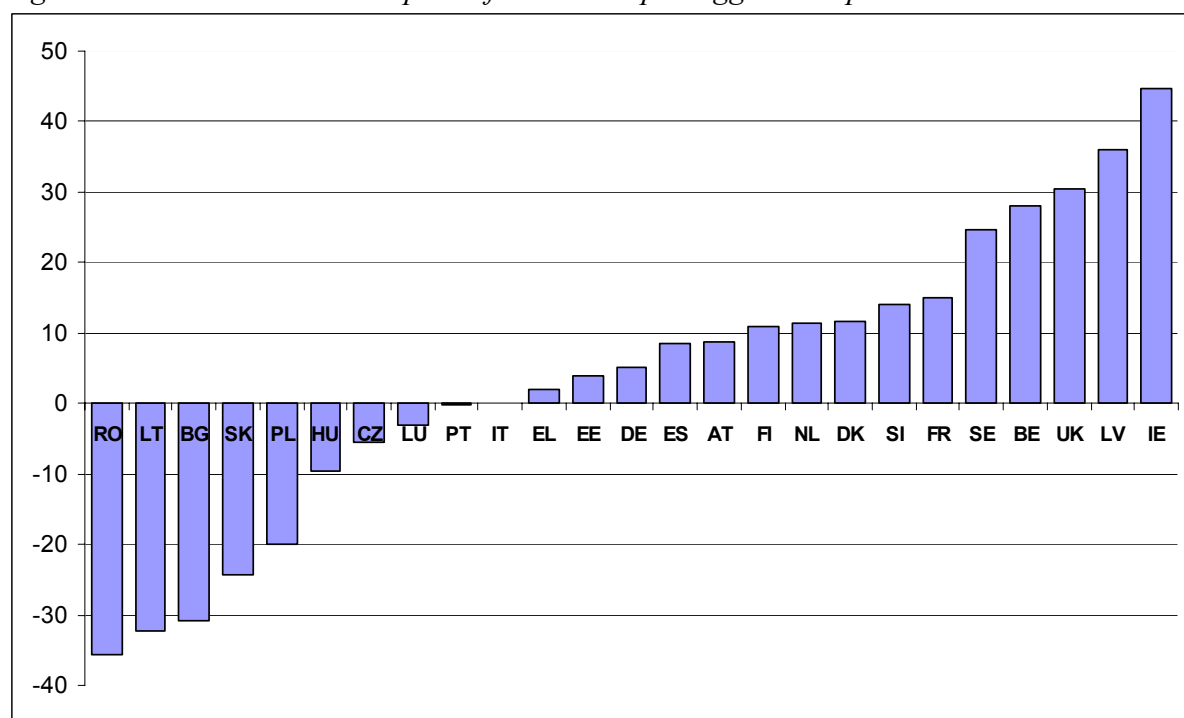
Fonte: questionari RMMS compilati dagli Stati membri a maggio-giugno 2009.

24. Da metà 2008 il traffico merci ferroviario è stato fortemente colpito dalla crisi economica che ha inciso pesantemente anche su settori che ricorrono tradizionalmente a servizi di trasporto ferroviario di merci come la siderurgia, la chimica e l'industria automobilistica. Secondo dati provvisori della Comunità delle ferrovie europee (CER), tra il secondo trimestre 2008 e il secondo trimestre 2009 il calo del trasporto merci per ferrovia sarebbe stato di circa il 28% in tutta l'UE.

b) Trasporto passeggeri

25. Tra il 2000 e il 2007 la maggior parte degli Stati membri, in particolare quasi tutti gli Stati dell'UE-15, ha registrato un aumento del traffico ferroviario passeggeri. Questo incremento è stato dell'ordine del 44,6% in Irlanda, del 36,1% in Lettonia e del 30,5% nel Regno Unito. Diversi Stati dell'UE-12 hanno invece subito un forte calo, soprattutto la Romania (-35,7%), la Lituania (-32,3%) e la Bulgaria (-30,8%) (cfr. figura 5).

Figura 5: andamento del trasporto ferroviario passeggeri nel periodo 2000-2007

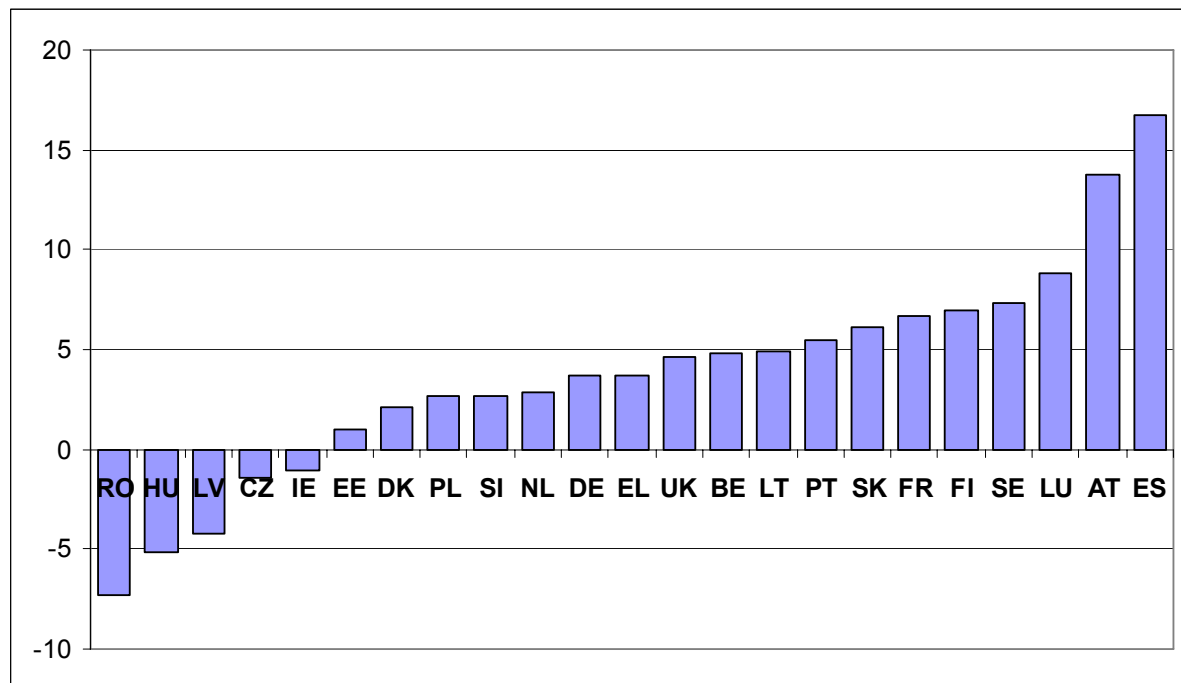


Fonte: "EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009", tabella 3.3.7.

26. La crescita del traffico ferroviario è stata particolarmente sostenuta nel settore dell'alta velocità. Il numero di passeggeri-chilometri è passato da 59 milioni di persone nel 2000 a 92 milioni di persone nel 2007, di cui 48 in Francia, 22 in Germania e 8 in Italia. Nel 2007 la quota dell'alta velocità sul totale dei passeggeri trasportati era del 23% nell'UE-27. In Francia questo valore è quasi del 60%.

27. Nel 2008 il traffico passeggeri ha continuato a crescere, soprattutto in Spagna (+16,7%), in Austria (+13,8%) e in Lussemburgo (+8,8%). Le maggiori riduzioni di traffico, come mostra la figura 6, si sono registrate in Romania (-7,3%), in Ungheria (-5,2%) e in Lettonia (-4,2%).

Figura 6: andamento del trasporto ferroviario passeggeri nel 2007/2008



Fonte: questionari RMMS compilati dagli Stati membri a maggio-giugno 2009.

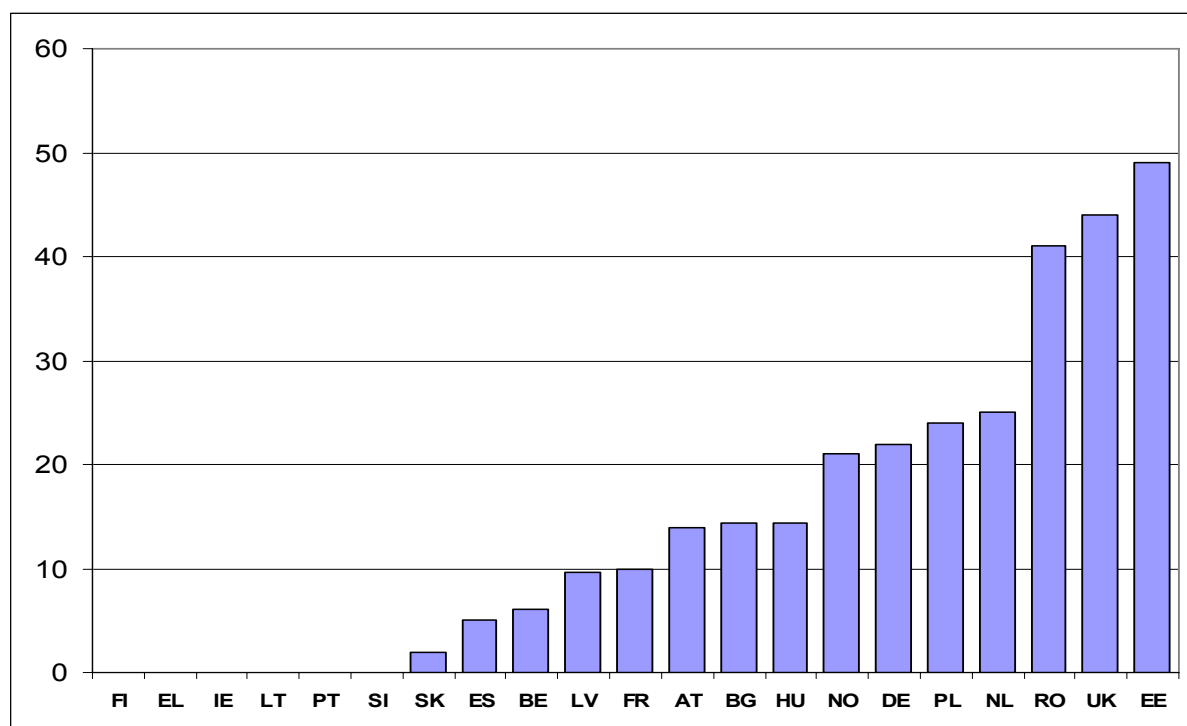
28. Tra il secondo trimestre 2008 e il secondo trimestre 2009, secondo dati provvisori della CER, il traffico passeggeri sarebbe diminuito di circa il 5% nell'UE-15 e dello 0,7% nell'UE-12. Sembra che questo calo sia più evidente per la clientela affari per la quale la contrazione sarebbe addirittura superiore al 10%. La vendita di biglietti di seconda classe sarebbe rimasta relativamente stabile, grazie sia al passaggio di una parte di clienti che prima viaggiava in prima classe, sia a una politica tariffaria vantaggiosa praticata dalle compagnie ferroviarie.

V. APERTURA DEL MERCATO FERROVIARIO

29. Nel trasporto merci sono oltre 600 le licenze rilasciate a imprese ferroviarie, di cui 315 in Germania e 67 in Polonia, mentre nel settore del trasporto passeggeri il numero delle licenze ha ormai superato le 450, di cui 302 in Germania e 45 nel Regno Unito.

30. La figura 7 mostra le quote di mercato delle imprese ferroviarie non storiche che offrono servizi di trasporto merci. In termini di tonnellate-chilometri, le imprese non storiche detengono le maggiori quote di mercato in Estonia (49%), Regno Unito (100%), Romania (41%), Paesi Bassi (25%) e Polonia (24%). Per quanto riguarda invece il trasporto passeggeri, le imprese non storiche detengono quote di mercato particolarmente importanti in Estonia (58%), in Svezia e Regno Unito, dove diverse società provenienti dall'ex monopolio sono incorporate in varie holding. L'allegato 12 illustra la distribuzione delle quote di mercato tra le varie compagnie nell'UE-27.

Figura 7: totale delle quote di mercato (in percentuale) per i gestori non storici di servizi di trasporto ferroviario di merci a fine 2008



Fonte: questionario RMMS compilato dagli Stati membri a maggio/giugno 2009.

31. Per quanto riguarda il trasporto merci, i mercati più aperti sono l'Estonia, il Regno Unito e la Romania (cfr. allegato 13). Permangono tuttavia situazioni di monopolio di fatto in diversi Stati membri. Quanto al traffico passeggeri, si assiste spesso a una giustapposizione di monopoli locali senza che vi sia concorrenza tra le varie imprese ferroviarie.

VI. PRESTAZIONI DELLE IMPRESE FERROVIARIE

a) Occupazione

32. Alla fine del 2008 il numero di dipendenti nelle imprese incaricate dello sfruttamento commerciale di servizi di trasporto ferroviario era pari a 112 000 in Francia, 86 000 in Germania e 75 000 in Polonia (cfr. allegato 14). Tuttavia le competenze dei gestori di infrastrutture e delle imprese ferroviarie differiscono da uno Stato membro all'altro rendendo difficile ogni raffronto.

b) Situazione finanziaria

33. Permane un forte divario tra le prestazioni delle imprese ferroviarie dell'UE-15 e quelle dell'UE-12 (cfr. allegato 15). La cattiva situazione finanziaria delle imprese ferroviarie nell'UE-12 è dovuta principalmente a una compensazione insufficiente per la prestazione di servizi pubblici, a debiti persistenti delle imprese nei confronti dello Stato e a investimenti economicamente non sostenibili effettuati negli ultimi anni da alcuni operatori. La crisi attuale incide su tutta l'UE-27 con un conseguente peggioramento generale della situazione finanziaria delle imprese.

c) Materiale rotabile

34. Nel 2008 l'Unione delle industrie ferroviarie europee (UNIFE)⁸ aveva stimato al 2,2% a livello mondiale il tasso di crescita annuale del mercato per il periodo 2007-2013. Tuttavia, la situazione reale sarà probabilmente inferiore a queste previsioni a causa dell'incidenza della crisi che influisce pesantemente anche sugli acquisti di materiale rotabile destinato al trasporto merci.
35. Entro il 2013 il segmento dei treni ad alta velocità più dinamico dovrebbe essere nell'Europa occidentale, mentre nella parte orientale del continente resterà dominante il settore dei treni convenzionali, passeggeri e merci.

d) Qualità del servizio ed elementi di confronto relativi ai prezzi dei biglietti

36. La qualità dei servizi ferroviari di trasporto merci nell'Unione europea, che è stata oggetto di una comunicazione nel 2008⁹, resta difficile da misurare, poiché mancano in genere indicatori di qualità, mentre laddove esistono, come nel caso del trasporto intermodale (cfr. allegato 16), risulta che la qualità dei servizi è insufficiente.
37. Nell'ambito del trasporto passeggeri resta basso il grado di soddisfazione dei consumatori rispetto ai servizi di trasporto extra-urbano: secondo uno studio condotto per la Commissione (cfr. allegato 23)¹⁰, meno della metà degli intervistati si è dichiarata soddisfatta.

⁸ Studio "UNIFE Worldwide Rail Market Study – status quo and outlook 2016", 2008.

⁹ Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo dell'8.9.2008 "La qualità dei servizi ferroviari di trasporto merci" [COM(2008) 536 definitivo – Non pubblicata sulla Gazzetta ufficiale].

¹⁰ Fonte: indagini IPSOS del 2006 e del 2008 sulla soddisfazione dei consumatori.

38. Un altro studio¹¹ sottolinea che i prezzi dei biglietti ferroviari variano notevolmente da uno Stato membro all'altro: mentre nel Regno Unito un biglietto di seconda classe di 200 chilometri costa fino all'equivalente di 68 euro, in Germania ne costa 55, in Bulgaria non più di 6 e in Lettonia non più di 7 euro. Nell'UE-15 i biglietti meno cari sono quelli della Grecia (9 euro), del Portogallo (16 euro) e del Belgio (19 euro).

e) Sicurezza

39. Secondo la relazione dell'Agenzia ferroviaria europea, nel 2007 le vittime di incidenti legati al trasporto ferroviario sono state in totale 1 517 contro 1 319 nell'anno precedente, soprattutto a causa di un aumento significativo del numero di vittime nei passaggi a livello. Per quanto riguarda i soli passeggeri di treni, nel 2007 si sono registrati nell'Unione 70 decessi, mentre sulle strade hanno perso la vita quasi 40 000 persone. Inoltre il numero di passeggeri vittime di incidenti ferroviari è diminuito passando da 400 nel 1970 a soli 77 nel 2006 (cfr. allegato 24).

VII. INFRASTRUTTURA DEL TRASPORTO FERROVIARIO

a) Lunghezza delle reti

40. La lunghezza totale della rete ferroviaria dell'UE è di circa 212 000 km. Gli Stati membri dotati delle reti ferroviarie più estese sono la Germania (33 890 km), la Francia (29 918 km) e la Polonia (20 621 km) (cfr. allegato 17), mentre Malta e Cipro non dispongono di alcuna rete ferroviaria. La Repubblica ceca, il Belgio e il Lussemburgo hanno la densità di linee ferroviarie più elevata (rispettivamente 122, 111 e 106 km/1 000 km²).
41. Nel 2008 la rete ferroviaria europea contava 5 764 km di linee ad alta velocità situate in Francia, Spagna, Germania, Italia, Belgio e Regno Unito. La rete ad alta velocità sta registrando un forte sviluppo soprattutto in Spagna, dove sono attualmente in costruzione più di 1 600 km di rete ferroviaria (cfr. allegato 18).

b) Sviluppo degli investimenti nelle infrastrutture

42. I paesi dell'UE-12 si distinguono per l'esiguità degli investimenti nel settore del trasporto ferroviario: secondo dati del 2006 forniti dalla CER, l'investimento medio al chilometro per la manutenzione delle linee ferroviarie è stato di cinque volte superiore nell'UE-15 a quello dell'UE-12 (cfr. allegato 20).
43. Peraltro, nonostante un contesto molto favorevole caratterizzato da un aumento del 69% dei fondi stanziati dalla politica regionale a favore dei trasporti, si osserva una stagnazione degli investimenti ferroviari cofinanziati a titolo della politica di coesione rispetto alle cifre del periodo 2000-2006. Nell'UE-12 le quote più alte delle ferrovie nel totale degli investimenti nazionali nel settore dei trasporti sono state quelle della Slovenia (45,6%), della Lituania (36,5%), della Repubblica ceca e della Slovacchia (34%), mentre la quota della Polonia (20,8%) è stata la più bassa. Come

¹¹ Fonte: studio "Prix et salaires 2009" dell'UBS.

sottolinea uno studio dell'*International Transport Forum (ITF)*¹² (cfr. allegato 19), in Europa occidentale e a fortiori nell'UE-12 gli investimenti nelle infrastrutture stradali restano quindi di gran lunga superiori a quelli nelle ferrovie.

c) Diritti e contratti pluriennali

44. Sempre secondo l'ITF, i diritti di accesso alla rete variano notevolmente da un gestore di infrastrutture all'altro (cfr. allegato 21). In generale sono molto alti per il trasporto merci nei nuovi Stati membri, soprattutto in Slovacchia e nei paesi baltici, mentre i più bassi sono quelli della Danimarca, della Spagna e della Svezia. I diritti d'accesso più alti per i treni passeggeri Intercity si riscontrano in Belgio, Lituania e Germania, mentre quelli più bassi nei paesi nordici.
45. Tuttavia, secondo l'Unione internazionale delle società di trasporto combinato strada-rotaia (UIRR), si osserva che la riduzione di traffico provocata dalla crisi ha indotto alcuni gestori di infrastrutture a ridurre i canoni d'accesso per i treni merci, specie in Polonia e in Slovacchia.
46. Per quanto riguarda i contratti pluriennali, la comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo¹³ raccomandava agli Stati membri e ai gestori delle infrastrutture alcune misure destinate a garantire non solo un buon livello di servizi ma anche il necessario equilibrio finanziario. In sei Stati membri (cfr. allegato 22) sono stati sottoscritti contratti pluriennali tra gestori di infrastrutture e imprese ferroviarie.

d) Realizzazione dell'ERTMS

47. L'introduzione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario ERTMS (*European Railway Traffic Management System*) costituisce un importante indicatore dei progressi compiuti nel senso di una maggiore interoperabilità. A fine 2009 si contano nell'Unione circa 3 000 chilometri di linee ferroviarie operative dotate di sistema ERTMS. I piani nazionali di realizzazione indicano che la rete munita del sistema ERTMS dovrebbe raggiungere 20 000 chilometri alla fine del 2012 e 30 000 chilometri entro la fine del 2020.
48. Il 22 luglio 2009 è stato adottato un piano di realizzazione europeo basato sui piani nazionali che si concentra, però, sulle linee ferroviarie più importanti a livello europeo. Questo piano non riprende quindi tutti i piani nazionali ma rende obbligatorio l'equipaggiamento dei principali assi ferroviari entro precise scadenze. Verso il 2020 i principali hub europei di trasporto merci saranno quindi collegati da linee dotate di sistema ERTMS e questo aprirà la strada a nuove opportunità per gli operatori del trasporto merci ferroviario.

¹² Studio intitolato "*Charges for the Use of Rail Infrastructure 2008*".

¹³ "Contratti pluriennali per la qualità delle infrastrutture ferroviarie", COM(2008) 54 del 6.2.2008.

VIII. CONCLUSIONI

49. La presente relazione illustra le principali tendenze osservate negli ultimi anni nel mercato ferroviario dell'UE, in particolare nel 2008. Al di là degli effetti ancora incerti dell'attuale crisi economica, trova conferma che lo sviluppo di uno spazio ferroviario europeo e l'apertura progressiva del mercato alla piena concorrenza abbiano garantito una stabilizzazione della quota delle ferrovie nel settore dei trasporti.
50. Questo documento consente inoltre di fare un bilancio dei primi effetti tangibili della crisi che investe il settore dalla metà del 2008. Gli effetti sono più evidenti nel settore del trasporto merci ferroviario che in quello del trasporto passeggeri. Peraltro la crisi influisce più sul segmento del materiale rotabile che su quello dell'infrastruttura, che dovrebbe beneficiare maggiormente delle misure di rilancio economiche previste dagli Stati membri.
51. I piani di rilancio annunciati dovrebbero interessare la rete ferroviaria per una ventina di miliardi di euro concentrati essenzialmente negli Stati dell'UE-15. Sono tuttavia stati espressi alcuni dubbi sulla capacità finanziaria degli Stati di realizzare tutti gli investimenti previsti, nonostante le previsioni legate alle difficoltà di bilancio e all'aumento dell'indebitamento. L'Unione ha mobilitato i fondi disponibili per partecipare a questo sforzo di rilancio e per accelerare lo sviluppo delle reti transeuropee anticipando in particolare lo stanziamento di 500 milioni di euro nell'ambito del bilancio TEN-T.
52. D'altra parte, come mostra la figura 8, con l'attuale crisi si osserva un'accelerazione del movimento di consolidamento del trasporto ferroviario di merci contrassegnata dall'espansione all'estero di alcuni gruppi quali DB Schenker.

Figura 8: principali fusioni-acquisizioni nel settore ferroviario dal 2005

Anno	Impresa	Rileva	Impresa
2005	DB Schenker (DE)	98%	RBH (DE)
2005	Trenitalia (IT)	51%	TX Logistik (DE)
2006	Babcock & Brown (AU)	100%	Crossrail (CH)
2007	DB Schenker (DE)	100%	WS (UK)
2007	DB Schenker (DE)	55,1%	Tansfesa (ES)
2008	DB Schenker (DE)	49%	Nord Cargo (FR)
2008	SNCF (FR)	75%	ITL (DE)
2008	OKD Doprava (CZ)	100%	Viamont Cargo (CZ)
2008	Rail Cargo Austria (AT)	55%	Linea (FR)
2008	Rail Cargo Austria (AT)	100%	MAV Cargo (HU)
2008	Veolia (IT)	100%	Rail4Chem (DE)
2009	DB Schenker (DE)	100%	PCC (PL)
2009	Europorte 2 (FR)	100%	Veolia Cargo (FR)
2009	SNCF (FR)	100%	Veolia Cargo (DE)
2009	Veolia Transport (IT)	50%	Transdev (FR)
2009	DB Schenker (DE)	95%	PTK Holding (PL)

Fonte: Mofair ("Wettbewerber-Report Eisenbahn 2008-2009"); Commissione europea.

53. Si osserva inoltre una frattura persistente tra gli Stati dell'UE-15 e dell'UE-12 dove la situazione finanziaria delle imprese di trasporto ferroviario è ancora spesso precaria. Alcuni operatori hanno dovuto ricorrere massicciamente al tempo parziale, come è avvenuto in Slovacchia, mentre altri hanno dovuto procedere a riduzioni di organico come nel caso della Bulgaria.
54. Il rilancio del trasporto merci passerà attraverso la creazione prevista dei corridoi merci¹⁴, nonché attraverso lo sviluppo del traffico con i paesi terzi vicini dell'UE. La negoziazione attualmente in corso di un trattato con i paesi balcanici, il processo di adesione della Comunità all'OTIF (Organizzazione intergovernativa per i trasporti ferroviari internazionali) e la collaborazione tecnica con l'Organizzazione per la cooperazione ferroviaria (OSJD) si inseriscono in questa prospettiva.

¹⁴ Proposta di regolamento relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo, 11.12.2008.

55. Il processo di monitoraggio del mercato ferroviario sarà arricchito a breve dalla pubblicazione di due studi in corso per la Commissione. Questi studi sono intitolati rispettivamente “Situazione e prospettive del traffico internazionale” e “Studio sulle opzioni di carattere normativo per il proseguimento dell’apertura del mercato del trasporto ferroviario”.