



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 4 febbraio 2013 (08.02)
(OR. en)**

**Fascicolo interistituzionale:
2013/0029 (COD)**

**5985/13
ADD 7**

**TRANS 36
CODEC 216**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine: Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea

Data: 31 gennaio 2013

Destinatario: Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea

n. doc. Comm.: SWD(2013) 13 final

Oggetto: DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA VALUTAZIONE DI IMPATTO che accompagna il documento
Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione SWD(2013) 13 final.

All.: SWD(2013) 13 final

Bruxelles, 30.1.2013
SWD(2013) 13 final

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

SINTESI DELLA VALUTAZIONE DI IMPATTO

che accompagna il documento

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria

{COM(2013) 29 final}
{SWD(2013) 12 final}

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

SINTESI DELLA VALUTAZIONE DI IMPATTO

che accompagna il documento

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria

DG capofila: MOVE

1. DEFINIZIONE DEL PROBLEMA

Lo spazio ferroviario europeo unico definito nel Libro bianco del 2011 sulla politica dei trasporti mira alla creazione di un mercato interno ferroviario in cui le imprese ferroviarie europee possano prestare servizi senza inutili ostacoli tecnici e amministrativi. Benché la normativa sia in vigore, sussistono problemi di efficienza e di concorrenza.

L'infrastruttura ferroviaria costituisce l'intelaiatura e il motore del mercato interno, ma anche un monopolio naturale a causa dei costi ingenti che comporta. Data la sempre maggiore pressione sulle finanze pubbliche, è oggi più importante che mai migliorare l'efficienza per assicurare che le diverse imprese ferroviarie gestiscano e usino in modo ottimale l'infrastruttura condivisa. Ai fini della crescita sostenibile è necessario superare gli ostacoli che si frappongono all'accesso al settore ferroviario.

Uno dei modi per aiutare questo processo consiste nel rafforzare il mercato unico ottimizzando la governance della gestione dell'infrastruttura, in particolare facendo sì che il gestore dell'infrastruttura: a) svolga un insieme coerente di funzioni, si coordini con gli omologhi dell'UE sulle questioni transfrontaliere e soddisfi le esigenze delle imprese ferroviarie ("sfida dell'efficienza"); b) permetta l'effettivo accesso non discriminatorio all'infrastruttura ("sfida del pari accesso").

In primo luogo, la sfida dell'efficienza si pone perché l'attuale sistema di governance non offre ai gestori dell'infrastruttura incentivi e mezzi sufficienti per soddisfare le esigenze del mercato dei servizi di trasporto e per contribuire all'ottimizzazione delle prestazioni del settore considerato nel suo complesso. Benché la rifusione del primo pacchetto ferroviario abbia obbligato i gestori dell'infrastruttura a consultare gli utenti e preveda l'impiego di schemi e obiettivi di efficienza, non per questo è ormai realizzato un dialogo strutturato e costante con gli utenti. La ripartizione delle varie funzioni di gestione dell'infrastruttura fra operatori del mercato diversi può inoltre determinare incongruenze gestionali e aumentare i costi di coordinamento. Infine, un funzionamento migliore della cooperazione fra gestori dell'infrastruttura attraverso le frontiere è un prerequisito importante del completamento dello spazio ferroviario europeo unico.

In secondo luogo, i conflitti d'interesse all'interno delle *holding* ferroviarie a integrazione verticale sfociano naturalmente in pratiche protezionistiche degli operatori storici, le quali inibiscono la concorrenza di tutti gli altri operatori di servizi ferroviari: ecco la "sfida del pari accesso". Dall'esperienza maturata nell'ultimo decennio emerge che il soddisfacimento dei vigenti obblighi di separazione non è sufficiente a prevenire conflitti d'interesse e pratiche discriminatorie riguardo all'accesso all'infrastruttura ferroviaria e servizi connessi. Il quadro giuridico vigente si è altresì dimostrato inadatto a individuare i sussidi incrociati tra gestori dell'infrastruttura e operatori storici e a impedirli: non è stato possibile arginare il fenomeno neanche con il rafforzamento dei poteri delle autorità di regolamentazione previsto dalla rifusione, perché si tratta di un rischio intrinseco alla struttura attuale.

I problemi illustrati e le misure proposte per ovviarvi si ripercuoteranno su numerosi soggetti attivi sul mercato ferroviario, fra cui autorità nazionali, gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie, nonché, indirettamente, passeggeri e utenti dei servizi di trasporto merci per ferrovia.

2. SUSSIDIARIETÀ

Gli articoli 58, 90 e 100 del trattato estendono al settore ferroviario gli obiettivi di un autentico mercato interno nell'ambito della politica comune dei trasporti dell'UE.

Gli interventi dei singoli Stati membri non possono, da soli, assicurare la coerenza del mercato ferroviario dell'UE e risolvere il problema delle divergenze interpretative della legislazione, poiché la persistenza di norme nazionali e di un funzionamento non ottimale delle istituzioni nazionali, che ostacola il mercato interno, costituisce di fatto il cuore del problema. L'intervento a livello UE mira a garantire un'attuazione coerente dell'*acquis* dell'UE nel settore ferroviario per arrivare alla creazione di uno spazio ferroviario europeo unico senza barriere amministrative e tecniche che non siano strettamente necessarie.

3. OBIETTIVI

Obiettivo generale – Rafforzare ulteriormente la governance dell'infrastruttura ferroviaria, migliorando così la competitività della rotaia rispetto ad altri modi e sviluppando ulteriormente lo spazio ferroviario europeo unico.

Obiettivi specifici

Sfida dell'efficienza gestionale:

1. migliorare la capacità dei gestori dell'infrastruttura di operare con efficienza a favore dell'utenza.

Sfida del pari accesso:

2. eliminare i conflitti d'interesse e le distorsioni di concorrenza nell'accesso all'infrastruttura.

Obiettivi operativi

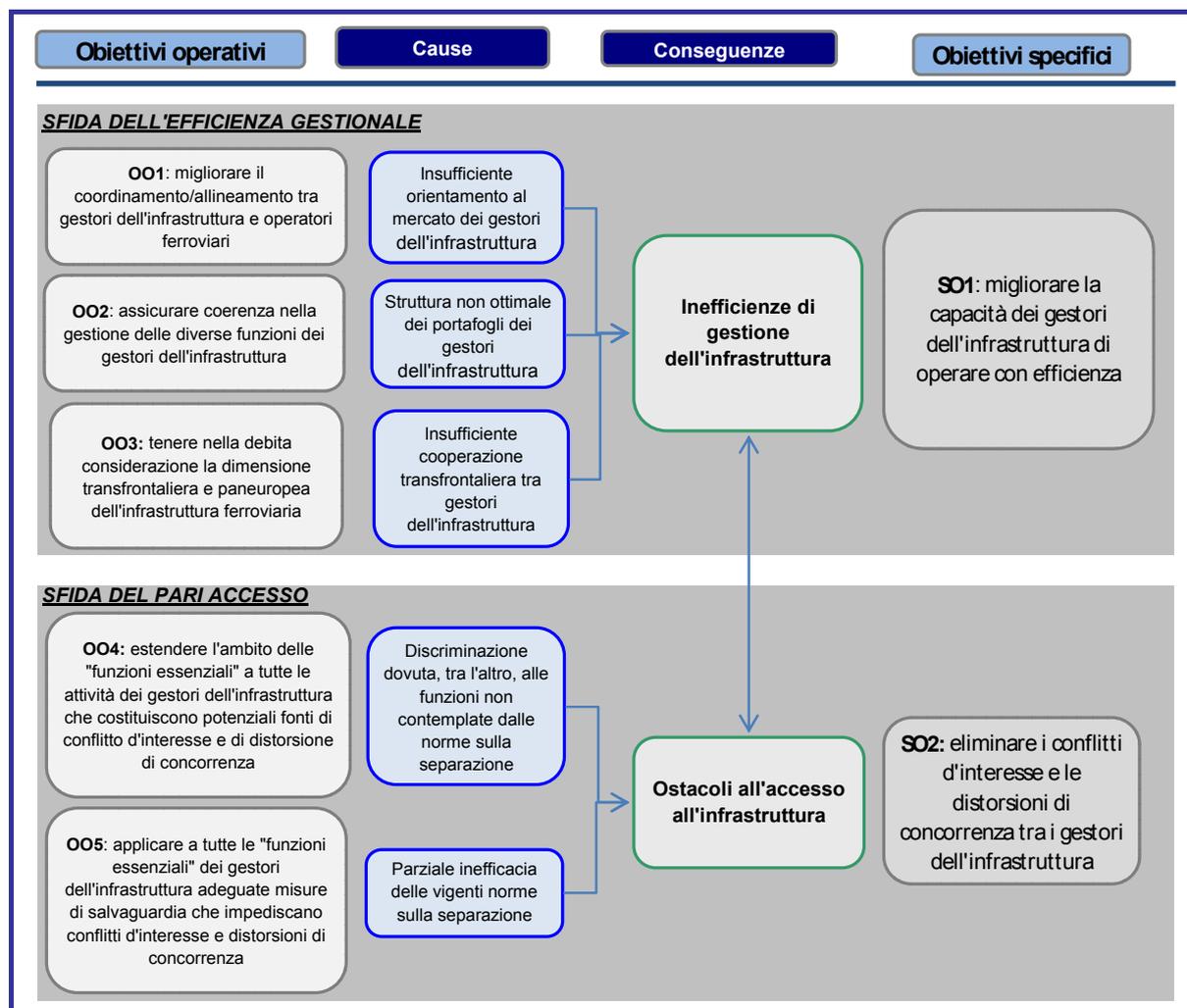
Sfida dell'efficienza gestionale:

1. migliorare il coordinamento/allineamento tra gestori dell'infrastruttura e operatori ferroviari;
2. assicurare coerenza nella gestione delle diverse funzioni dei gestori dell'infrastruttura;
3. tenere nella debita considerazione la dimensione transfrontaliera e paneuropea dell'infrastruttura ferroviaria.

Sfida del pari accesso:

1. estendere l'ambito delle "funzioni essenziali" a tutte le attività dei gestori dell'infrastruttura che costituiscono potenziali fonti di conflitto d'interesse e di distorsione di concorrenza;
2. applicare a tutte le "funzioni essenziali" dei gestori dell'infrastruttura adeguate misure di salvaguardia che impediscano conflitti d'interesse e distorsioni di concorrenza.

Figura 1 – Mappatura di cause, conseguenze negative e obiettivi



4. OPZIONI STRATEGICHE

Per definire la struttura di governance che permetterebbe di affrontare in modo ottimale le due principali sfide dell'efficienza e del pari accesso sono stati esaminati cinque gruppi di opzioni, che propongono ciascuno misure risolutive nel quadro delle diverse problematiche (coordinamento del mercato, coerenza delle funzioni, interfacce transfrontaliere, conflitti d'interesse, pari accesso). Per ciascun gruppo sono state approfondite da due a quattro alternative oltre allo scenario di base. Combinando tutte le opzioni si potrebbero in teoria delineare 576 scenari: per semplificare è stata quindi effettuata, per ciascun gruppo di misure, una preselezione basata sulle posizioni espresse dai portatori d'interesse, sul rispetto dei principi di sussidiarietà e proporzionalità, sull'efficacia in termini di conseguimento degli obiettivi e sulla praticabilità complessiva. La tabella seguente riporta le 11 opzioni selezionate, fra cui 5 scenari di base, fra le 19 valutate.

Problematica	Pertinente categoria di opzioni	Opzioni strategiche considerate	Prescelte
Insufficiente orientamento al mercato dei gestori dell'infrastruttura	Opzioni C: Coordinamento tra gestori dell'infrastruttura e imprese ferroviarie	Opzione C0: scenario di base – miglioramenti previsti nella rifusione	✓
		Opzione C1: partecipazione delle imprese ferroviarie all'organo di gestione dei gestori dell'infrastruttura	
		Opzione C2: organismi di coordinamento tra gestori dell'infrastruttura e imprese ferroviarie	✓
		Opzione C3: allineamento mediante nuovi incentivi finanziari	
Gestione incoerente delle funzioni dei gestori dell'infrastruttura	Opzioni F: Coerenza nella gestione delle funzioni essenziali	Opzione F0: scenario di base – precisazione del contenuto delle funzioni essenziali attuali da parte della Corte di giustizia europea	✓
		Opzione F1: nuovo meccanismo di coordinamento tra i diversi soggetti incaricati di funzioni di gestione dell'infrastruttura	
		Opzione F2: gestori dell'infrastruttura unificati (tutte le loro funzioni sotto la loro responsabilità)	✓
Insufficiente cooperazione transfrontaliera tra gestori dell'infrastruttura	Opzioni CB: Gestione transfrontaliera dei gestori dell'infrastruttura	Opzione CB0: scenario di base - attuazione della normativa UE vigente (rifusione, regolamentazione dei corridoi merci ferroviari, ecc.)	✓
		Opzione CB1: istituzione di una rete UE dei gestori dell'infrastruttura	✓
		Opzione CB2: istituzione di una rete UE che integri i gestori dell'infrastruttura nazionali	
Necessità di garantire pari accesso a tutte le funzioni essenziali	Opzioni SF: Obbligo di separazione delle funzioni	SF0: scenario di base – obblighi di separazione applicabili solo all'assegnazione della traccia e al canone per l'accesso agli impianti di servizio	✓
		Opzione SF1: separazione tra attuali funzioni essenziali e gestione del traffico	
		Opzione SF2: separazione tra attuali funzioni essenziali, gestione del traffico e manutenzione	
		Opzione SF3: separazione tra tutte le funzioni del gestore dell'infrastruttura	✓

Conflitti d'interesse nella gestione delle funzioni di gestore dell'infrastruttura	Opzioni S: Modalità di separazione tra gestori dell'infrastruttura e imprese ferroviarie	Opzione S0: scenario di base – vigenti obblighi di separazione per le funzioni essenziali secondo l'interpretazione attesa a breve dalla Corte di giustizia europea	✓
		Opzione S1: attribuzione di competenze supplementari agli organismi di regolamentazione	
		Opzione S2: precisazione, nella normativa dell'UE, delle implicazioni concrete dei vigenti obblighi di separazione	✓
		Opzione S3: separazione istituzionale	✓
		Opzione S4: responsabile della conformità nelle strutture integrate	

Una volta vagliati gli scenari e le opzioni, la selezione si è limitata ai seguenti:

Categoria di opzioni	Scenario di base	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Coordinamento tra gestori dell'infrastruttura e imprese ferroviarie	Opzione C0: miglioramenti previsti nella rifusione	Opzione C2: organismi di coordinamento	Opzione C2: organismi di coordinamento	Opzione C2: organismi di coordinamento
Coerenza nella gestione delle funzioni essenziali	Opzione F0: precisazione delle funzioni essenziali attuali da parte della Corte di giustizia europea, ma ambito d'applicazione sempre limitato	Opzione F2: gestori dell'infrastruttura unificati	Opzione F2: gestori dell'infrastruttura unificati	Opzione F2: gestori dell'infrastruttura unificati
Gestione transfrontaliera dei gestori dell'infrastruttura	Opzione CB0: attuazione della normativa UE vigente (rifusione, regolamentazione dei corridoi merci ferroviari)	Opzione CB1: istituzione di una rete UE dei gestori dell'infrastruttura	Opzione CB1: istituzione di una rete UE dei gestori dell'infrastruttura	Opzione CB1: istituzione di una rete UE dei gestori dell'infrastruttura
Obbligo di separazione delle funzioni	Opzione SF0: separazione solo dell'assegnazione della traccia e del canone per l'accesso agli impianti di servizio	Opzione SF3: Separazione tra tutte le funzioni del gestore dell'infrastruttura	Opzione SF3: Separazione tra tutte le funzioni del gestore dell'infrastruttura	Opzione SF3: Separazione tra tutte le funzioni del gestore dell'infrastruttura
Modalità di separazione	Opzione S0: vigenti obblighi di separazione	Opzione S0: vigenti obblighi di separazione	Opzione S2: precisazione, nella normativa dell'UE, delle implicazioni concrete dei vigenti obblighi di separazione	Opzione S3: separazione istituzionale

5. VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI

Sono stati valutati i principali impatti economici dei diversi scenari conseguenti ai loro effetti sul settore ferroviario. La relazione si concentra sugli effetti diretti che interessano il settore ferroviario in termini di costi di applicazione, costi di transazione, costi di regolamentazione e costi indotti dalle pratiche discriminatorie e dai sussidi incrociati, ma esamina anche l'impatto della separazione sull'efficienza dell'uso dell'infrastruttura (valutando anche i costi del mancato allineamento), così come le conseguenze indotte in termini di livello di concorrenza, livello di attività, investimenti, qualità del servizio, sicurezza e PMI. Valuta anche i più ampi effetti indiretti sul sistema dei trasporti e sull'economia in Europa. L'analisi si basa principalmente su una valutazione qualitativa delle opzioni strategiche, supportata, ove possibile, da dati quantitativi.

Riguardo all'impatto ambientale, la valutazione ha considerato gli effetti in termini di cambiamenti climatici, inquinamento e rumore, mentre sotto il profilo sociale si è concentrata su livelli di occupazione, sicurezza e condizioni di lavoro, retribuzione compresa.

Valutazione degli impatti diretti

Impatti rispetto allo scenario di base	Scenario 1 (misure solo di efficienza)	Scenario 2 (efficienza e applicazione della separazione)	Scenario 3 (efficienza e separazione istituzionale)
Costi di applicazione (una tantum)	0/-	-- Ordine potenziale di costo: 0,17 miliardi di EUR	- Ordine potenziale di costo: 0,24 miliardi di EUR
	Costi contenuti legati all'istituzione di organismi di coordinamento in molti SM e all'unificazione delle funzioni dei gestori dell'infrastruttura in alcuni SM	Costi legati alla riorganizzazione interna necessaria per erigere "muraglie cinesi". Conseguenze per gli SM con strutture integrate o di partecipazione finanziaria	~0,9% delle spese di esercizio annuali. Conseguenze per gli SM con strutture integrate o di partecipazione finanziaria
Costi di transazione	+	- Costo potenziale compreso tra 0,05 e 0,16 miliardi di EUR l'anno	-- Costo potenziale compreso tra 0,05 e 0,16 miliardi di EUR l'anno
	Un certo grado di miglioramento grazie al maggiore coordinamento. Conseguenze per tutti gli SM	Almeno 0,15% delle spese di esercizio. Conseguenze per gli SM con strutture integrate o di partecipazione finanziaria	~0,3% delle spese di esercizio. Conseguenze per gli SM con strutture integrate o di partecipazione finanziaria
Costi di regolamentazione	0	0	+
	Non si prevede che nello scenario 1 i costi di applicazione della regolamentazione siano sostanzialmente inferiori a quelli indotti dallo scenario di base	Non si prevede che nello scenario 2 i costi di applicazione della regolamentazione siano sostanzialmente inferiori a quelli indotti dallo scenario di base	La separazione istituzionale potrebbe determinare una diminuzione dei costi di regolamentazione per treno-km fino al 75%. Conseguenze per gli SM con strutture integrate o di partecipazione finanziaria
Altri costi e benefici collegati a:			
Discriminazione	0	0/+	++
	Nessun impatto	L'ambito di applicazione della vigilanza degli organismi di regolamentazione è ampliato, ma, restando per lo più limitato alla reazione, elimina solo parzialmente i costi di opportunità legati alla discriminazione	Una separazione istituzionale totale eliminerebbe le possibilità di discriminazione e la motivazione ad attuarla
Sussidi incrociati	0	0/+	++
	Nessun impatto	Anche in vigenza di obblighi di separazione contabile i problemi di trasparenza e i rischi di sussidi incrociati restano insiti nelle strutture integrate e di partecipazione finanziaria	Una separazione istituzionale totale offrirebbe la trasparenza necessaria ed eliminerebbe le possibilità di sussidi incrociati
Efficienza	+	+	++
	Gli operatori del mercato trarrebbero un effetto positivo supplementare, in termini di produttività ed efficienza, dall'aumento della pressione concorrenziale e da una maggiore specializzazione. Come illustrato in maggior dettaglio nell'allegato V, la separazione tra gestori dell'infrastruttura e impresa ferroviaria dominante rischia altresì di causare una perdita di sinergie e di economie di scala. Si tratta tuttavia di un rischio inevitabile per assicurare pari condizioni a tutti gli operatori, che può essere attenuato migliorando il coordinamento fra gestori e utenti dell'infrastruttura e dando attuazione piena agli incentivi finanziari previsti dalla rifusione (modulazione dei canoni, regime d'incentivazione e schema di efficienza). Le misure in questione permetteranno di allineare opportunamente strategie e investimenti, con l'effetto sostanziale di migliorare a lungo termine l'efficienza.		

Valutazione degli impatti indotti e indiretti

Impatti rispetto allo scenario di base	Opzione 1	Opzione 2	Opzione 3
Impatti economici			
- Impatto sul comparto ferroviario			
Livello di concorrenza	+	++	+++
Livello di attività degli operatori ferroviari	+	++	+++
Livello d'investimento	+	++	++
Livello di qualità del servizio e di puntualità	0/+	+	++
Livello di sicurezza ferroviaria	0	0	0
Impatto sulle PMI	0	+	++
- Impatto sul settore dei trasporti			
Conversione modale	0/+	+	+
Efficienza del sistema di trasporto (congestione e tempi di percorrenza)	+	+	++
Economia europea	+	+	+
Impatto sull'economia europea	+	+	+
Impatti ambientali			
Cambiamenti climatici	0/+	+	+
Inquinamento	0/+	+	+
Inquinamento acustico	0/+	0/+	0/+
Impatti sociali			
Occupazione e condizioni di lavoro nel settore ferroviario	+	+	++
Sicurezza dei trasporti	0/+	0/+	0/+

6. CONFRONTO DELLE OPZIONI

In considerazione di tutti gli impatti, lo scenario 3 risulta essere il più proficuo, permettendo l'istituzione di un organismo di coordinamento tra utenti e gestori dell'infrastruttura, l'unificazione delle funzioni, l'allacciamento di una rete UE dei gestori dell'infrastruttura e l'obbligo di separazione istituzionale di tutte le funzioni dei gestori dell'infrastruttura.

È altresì quello che risponde al meglio agli obiettivi generali, specifici e operativi, migliorando la situazione concorrenziale e l'efficienza nel sistema ferroviario. Favorisce la crescita economica, migliora l'utilizzo della capacità e l'efficienza dell'infrastruttura e riduce gli ostacoli e le barriere all'ingresso eliminando i conflitti d'interesse. Assicura infine la trasparenza sotto il profilo finanziario e riduce il costo della regolamentazione limitando le spese di controllo dell'esecuzione.

La tabella seguente riporta i risultati complessivi scaturiti dal confronto delle opzioni.

	Efficacia			Efficienza			Coerenza		Motivazione
	SO1: migliore capacità di gestione dei gestori dell'infrastruttura	SO2: eliminazione delle distorsioni di concorrenza nell'accesso	Efficienza operativa dei gestori	Costi del controllo dell'applicazione	Costi di regolamentazione	Costi di transazione	Condizioni di lavoro e d'occupazione	Sostenibilità ambientale	
	0	0	0	0	0	0	0	0	Scenario 0
Scenario 1	++	+/0	+	0/-	0	+	+	0/+	Si prevede che già lo scenario 1 abbia un effetto positivo concreto sull'efficienza dei gestori dell'infrastruttura. In termini di riduzione dei conflitti d'interesse, tuttavia, l'impatto sarebbe solo limitato in conseguenza dell'estensione a tutte le funzioni dei gestori dell'infrastruttura del vigente obbligo di indipendenza. Il migliore allineamento fra gestori dell'infrastruttura e imprese ferroviarie avrebbe un impatto positivo, seppur limitato, sugli attuali costi di transazione; i costi di regolamentazione e di controllo dell'applicazione aumenterebbero lievemente perché le misure sull'efficienza implicano un onere amministrativo contenuto. Moderati ma positivi gli impatti sociale e ambientale.
Scenario 2	++	++	++	--	0	-	+	+	Lo scenario 2 avrebbe lo stesso impatto positivo dello scenario 1 sulla capacità di gestione dei gestori dell'infrastruttura. Tuttavia, l'effetto sarebbe maggiore sull'efficienza operativa grazie ad una maggiore pressione concorrenziale sulle imprese ferroviarie. Lo scenario 2 eliminerebbe i conflitti d'interesse nell'accesso all'infrastruttura, ma non garantirebbe una trasparenza ottimale sotto il profilo finanziario né l'assenza di distorsioni di concorrenza. I costi di transazione aumenterebbero a causa del numero di nuovi operatori e della crescita del traffico. Aumenterebbero sia i costi di controllo dell'applicazione sia quelli di regolamentazione a causa, rispettivamente, dell'erezione di "muraglie cinesi" e dell'assenza di trasparenza sotto il profilo finanziario. Moderati ma positivi gli impatti sociale e ambientale.

	Efficacia			Efficienza			Coerenza		Motivazione
	SO1: migliore capacità di gestione dei gestori dell'infrastruttura	SO2: eliminazione delle distorsioni di concorrenza nell'accesso	Efficienza operativa dei gestori	Costi del controllo dell'applicazione	Costi di regolamentazione	Costi di transazione	Condizioni di lavoro e d'occupazione	Sostenibilità ambientale	
Scenario 3	++	+++	++	-	+	--	++	+	Lo scenario 3 migliorerebbe ulteriormente la capacità di gestione dei gestori dell'infrastruttura grazie ai benefici indotti dalla specializzazione sullo sfondo della separazione istituzionale. Con la piena trasparenza sotto il profilo finanziario, sarebbero eliminati completamente i rischi di distorsione di concorrenza con costi di controllo dell'applicazione e di regolamentazione relativamente contenuti. I costi di transazione aumenterebbero ulteriormente nonostante l'effetto di calmieramento dovuto al migliore allineamento fra gestori dell'infrastruttura e imprese ferroviarie. Grazie alla crescita del traffico e all'efficienza, gli impatti sociale e ambientale sarebbero i migliori possibili.

7. RISULTATI DELLE INIZIATIVE DEL QUARTO PACCHETTO FERROVIARIO: SINTESI

Fine ultimo della separazione è dar vita ad un settore ferroviario più competitivo ed efficiente, e favorire quindi una migliore offerta di servizi, impiegando meglio, nel contempo, i fondi pubblici iniettati nelle ferrovie per mezzo dei sussidi. La tabella seguente riepiloga i benefici finanziari indotti:

1. dalla sola iniziativa sulla separazione (colonna 1);
2. dall'apertura del mercato del trasporto nazionale di passeggeri limitatamente a due scenari:

scenario 1 di apertura del mercato – Priorità i risparmi (colonna 2) – Lo scenario presuppone che le autorità competenti si concentrino sui risparmi di costi, ossia considerino economie di liquidità la totalità delle riduzioni dei costi di gara per i contratti di servizio pubblico e non reinvestano nulla nel miglioramento della qualità o della capacità ferroviaria;

scenario 2 di apertura del mercato – Reinvestimento (colonna 3) – Lo scenario presuppone che le autorità competenti non si concentrino sui risparmi di costi, ma piuttosto “reinvestano” implicitamente la metà delle potenziali riduzioni dei costi di gara per i contratti di servizio pubblico inserendovi specifiche che esigono una qualità o capacità superiori. In termini di impatto monetario ciò implica una riduzione del valore attuale netto (VAN); i benefici risultano invece nell'aumento dei passeggeri/km;

3. dalla combinazione delle due iniziative in due scenari distinti:

scenario 1 di impatto combinato – Priorità i risparmi (colonna 4)

scenario 2 di impatto combinato – Priorità il reinvestimento (colonna 5).

Stime finanziarie fondamentali combinate degli impatti delle politiche di apertura del mercato e di governance dell'infrastruttura					
Tutti i dati costituiscono stime fornite a titolo illustrativo VAN (in miliardi di EUR) a orizzonte 2035, scontati al 4% a orizzonte 2019	Separazione: scenario 3	Apertura del mercato: scenario 1 - Risparmi	Apertura del mercato: scenario 2 - Reinvestimento	Impatto combinato: scenario 1 - Risparmi	Impatto combinato: scenario 2 - Reinvestimento
	1	2	3	4	5
Costi di transazione (stima media)	-1,37	-0,42	-0,42	-1,77	-1,77
Benefici per il servizio nazionale*	5,86	29,85	21,46	43,07	33,71
Benefici per il servizio internazionale	1,07			1,05	0,89
Benefici per il trasporto merci	1,00			1,00	1,00
Totale VAN	6,56	29,44	21,04	43,35	33,83

La separazione istituzionale ipotizzata dallo scenario 3 è un elemento importante che preconfigura la realizzazione dei benefici pieni dell'apertura del mercato, come già avvenuto nel mercato del trasporto ferroviario di merci e in quello del trasporto internazionale di passeggeri per ferrovia. La combinazione delle due iniziative garantisce significative sinergie, come dimostrato nella tabella che segue.

Impatti combinati delle politiche di apertura del mercato e di governance dell'infrastruttura			
Tutti i dati costituiscono stime annuali fornite a titolo illustrativo	Benefici finanziari (NAV, in mld di EUR)	Aumento dei passeggeri/km (in mld di EUR)	Aumento della quota di mercato dei nuovi operatori (in %)
Scenario 1 – Priorità i risparmi			
Esclusivamente separazione verticale	6,56	0,8	0,5
Esclusivamente apertura del mercato	29,44	2,0	3,8
Combinazione di apertura del mercato e separazione verticale	43,35	3,8	6,4
Scenario 2 - Reinvestimento			
Esclusivamente separazione verticale	4,42	1,1	0,5
Esclusivamente apertura del mercato	21,04	8,4	3,7
Combinazione di apertura del mercato e separazione verticale	33,83	16,4	6,2

Il primo scenario guarda esclusivamente ai benefici finanziari (per lo più risparmi di fondi pubblici), mentre il secondo (reinvestimento) consentirebbe di garantire ulteriori 16,4 miliardi di passeggeri/km (un aumento del 6% dei passeggeri/km rispetto all'andamento dello scenario di base) e permetterebbe un aumento del 6% della quota di mercato dei nuovi operatori, che arriverebbe quindi al 25%.

8. MONITORAGGIO E VALUTAZIONE

La Commissione monitorerà e valuterà la realizzazione degli obiettivi specifici di questa normativa, e i relativi effetti, facendo costante ricorso a una serie di indicatori. Per non oberare gli organismi incaricati di trasmettere i dati, gli indicatori sono allineati a quelli forniti alla Commissione a titolo della vigente normativa UE mediante il sistema potenziato di monitoraggio del mercato ferroviario (RMMS), gli organismi di regolamentazione e l'Agenzia ferroviaria europea.

Tra gli indicatori si annovereranno: tassi di utilizzazione dell'infrastruttura, volumi di traffico, numero di nuovi operatori, quota di mercato dei nuovi operatori, denunce alle autorità di regolamentazione.

Gran parte di queste informazioni è già disponibile tramite l'attuale RMMS, che abbraccia tutte le pertinenti parti interessate; inoltre, la rifusione prevede potenziamenti che porteranno a contemplare indicatori quali: canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, ripartizione della capacità, investimenti nell'infrastruttura ferroviaria, tariffazione, qualità del servizio, contratti di servizio pubblico, licenze e grado di apertura del mercato, armonizzazione tra Stati membri, occupazione e condizioni sociali collegate.