



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 4 febbraio 2013 (06.02)
(OR. en)**

**Fascicoli interistituzionali:
2013/0028 (COD)
2013/0029 (COD)**

**5960/13
ADD 5**

**TRANS 35
CODEC 209**

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) 11 final
Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna i documenti Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia 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) 11 final.

All.: SWD(2013) 11 final

Bruxelles, 30.1.2013
SWD(2013) 11 final

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO

che accompagna i documenti

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia

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) 28 final}

{COM(2013) 29 final}

{SWD(2013) 10 final}

{SWD(2013) 12 final}

{SWD(2013) 13 final}

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO

che accompagna i documenti

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia

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

Il settore ferroviario, per quanto attiene al trasporto di passeggeri, non risulta particolarmente efficiente se comparato ad altri modi di trasporto. La quota modale del 6% del trasporto su rotaia nell'UE è rimasta sostanzialmente stabile dalla metà degli anni Novanta e contrasta in modo netto con la quota dei passeggeri che utilizzano autovetture (75%), autobus (8%) e trasporto aereo (8%). Alcuni paesi hanno aperto i rispettivi mercati nazionali del trasporto passeggeri, mentre i mercati di altri Stati membri sono tuttora dominati dagli operatori storici.

Due sono i principali problemi alla base di tale situazione. In primo luogo, in tutta l'Unione europea si riscontra una scarsa qualità dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri. Uno studio del 2012 ha rivelato che solo il 46% degli europei è soddisfatto del proprio sistema ferroviario nazionale e regionale. In secondo luogo, nella grande varietà dei differenti modelli nazionali presenti in Europa, le imprese ferroviarie evidenziano lacune di efficienza operativa. Nonostante le cospicue sovvenzioni erogate, molte imprese ferroviarie dell'UE hanno accumulato perdite per molti anni e, in alcuni casi, hanno dovuto essere ripetutamente salvate con il denaro dei contribuenti.

È dimostrato che i problemi menzionati derivano da un'assenza di pressione concorrenziale e da norme differenti di accesso al mercato che ostacolano a livello UE il consolidamento di uno spazio ferroviario europeo unico. In 16 dei 25 Stati membri (SM) che dispongono di un sistema ferroviario, la quota di mercato degli operatori storici rimane al di sopra del 90%. In queste condizioni non è possibile garantire né la concorrenza *per* il mercato (diversi operatori in concorrenza tra loro per il diritto esclusivo su una rotta specifica – un *contratto di servizio pubblico*) né la concorrenza *nel* mercato (diversi operatori presenti sulla stessa rotta – *accesso libero*). A partire dagli anni Novanta è aumentato inoltre il divario di efficienza tra le migliori e le peggiori ferrovie dell'UE, mettendo in luce tendenze di sviluppo divergenti.

Le cause alla base di tali problemi possono essere ravvisate nell'assenza di concorrenza per i contratti di servizio pubblico, nelle distorsioni del mercato causate dalle restrizioni di accesso alle risorse necessarie (quali materiale rotabile e sistemi integrati di emissione dei biglietti) e nelle restrizioni nazionali alla libertà di fornire servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri. Oggi il 42% di tutto il mercato UE del trasporto nazionale di passeggeri è gestito

in regimi di oneri di servizio pubblico attribuiti mediante aggiudicazioni dirette. Inoltre, in almeno 9 Stati membri l'operatore storico sembra beneficiare ancora di un monopolio nel mercato del trasporto interno di passeggeri sancito dalla legislazione nazionale.

Questi problemi, e le misure da proporre per risolverli, avranno conseguenze per diversi soggetti all'interno come all'esterno del mercato ferroviario, in particolare per le imprese ferroviarie, i passeggeri e l'industria della costruzione ferroviaria. Le misure in questione incideranno inoltre in modo significativo sulle modalità con cui le autorità gestiscono il finanziamento pubblico del settore ferroviario.

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 attuati dai singoli Stati membri non possono, da soli, assicurare la coerenza del mercato ferroviario dell'UE né risolvere il problema delle divergenze interpretative della legislazione, poiché la persistenza di norme nazionali e il funzionamento non ottimale di istituzioni nazionali ostacolano il mercato interno. L'intervento a livello UE mira a garantire un'attuazione coerente dell'*acquis* nel settore ferroviario dell'UE per arrivare alla creazione di uno spazio ferroviario europeo unico (Single European Railway Area - SERA) senza barriere amministrative e tecniche che non siano strettamente necessarie. Allo stesso tempo è stata accuratamente esaminata la conformità al principio di sussidiarietà nel caso delle misure di apertura del mercato relative ai contratti di servizio pubblico, con l'obiettivo di garantire agli Stati membri la massima flessibilità.

3. OBIETTIVI

Obiettivo generale:

migliorare la qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia e aumentarne l'efficienza operativa, incrementando così la competitività e l'attrattiva della rotaia rispetto ad altri modi e sviluppando ulteriormente lo spazio ferroviario europeo unico.

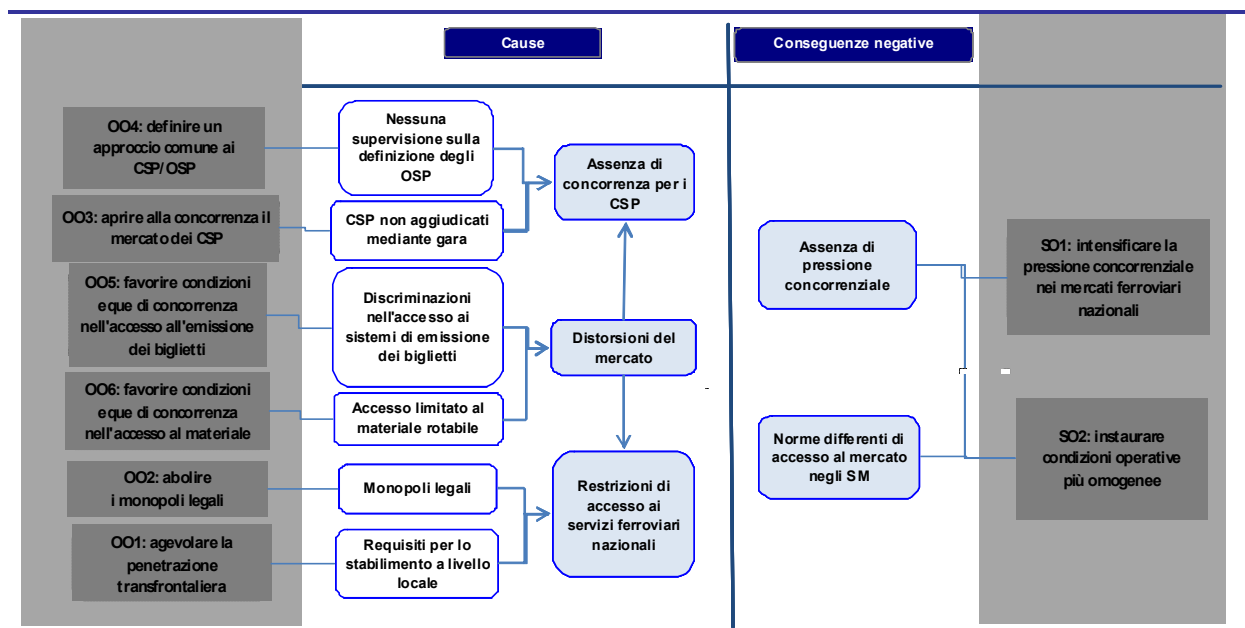
Obiettivi specifici:

1. intensificare la pressione concorrenziale sui mercati ferroviari nazionali;
2. instaurare condizioni operative più omogenee.

Obiettivi operativi:

1. agevolare la penetrazione transfrontaliera nei mercati del trasporto ferroviario nazionale di passeggeri;
2. abolire i monopoli legali;
3. aprire alla concorrenza i mercati dei contratti di servizio pubblico;
4. elaborare un approccio comune per controllare la definizione degli oneri di servizio pubblico e definire i contratti di servizio pubblico;
5. favorire la creazione di condizioni eque per l'accesso all'emissione di biglietti;
6. favorire la creazione di condizioni eque per l'accesso al materiale rotabile.

Mappatura di cause, conseguenze negative e obiettivi:



4. OPZIONI STRATEGICHE

Sulla base della consultazione delle parti interessate e dell'analisi del problema è stato possibile identificare quattro pacchetti di misure, illustrati nella tabella che segue:

Cause fondamentali	Pertinente categoria di opzioni	Opzioni strategiche considerate	Prescelte?
Restrizioni alla fornitura di servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri	Opzioni A: libero accesso	Opzione A0: scenario di base – nessun diritto di libero accesso al mercato ferroviario nazionale a norma del diritto UE	✓
		Opzione A1: libero accesso con la possibilità di limitarlo qualora abbia ripercussioni sulla redditività dei contratti di servizio pubblico	✓
		Opzione A2: libero accesso limitato alle rotte commercialmente redditizie	
		Opzione A3: libero accesso limitato alle rotte non interessate da contratti di servizio pubblico	✓
		Opzione A4: libero accesso senza limitazioni	
Assenza di concorrenza per i contratti di servizio pubblico	Opzioni B: aggiudicazione mediante gara dei contratti di servizio pubblico	Opzione B0: scenario di base – le autorità competenti possono scegliere tra aggiudicazione diretta e aggiudicazione mediante gara	✓
		Opzione B1: obbligatorietà (con flessibilità) dell'aggiudicazione mediante gara; ambito di applicazione dei contratti di servizio pubblico soggetto al controllo dell'ente nazionale di regolamentazione	✓
		Opzione B2: obbligatorietà (con flessibilità) dell'aggiudicazione mediante gara; ambito di applicazione dei contratti di servizio pubblico soggetto al controllo della Commissione	

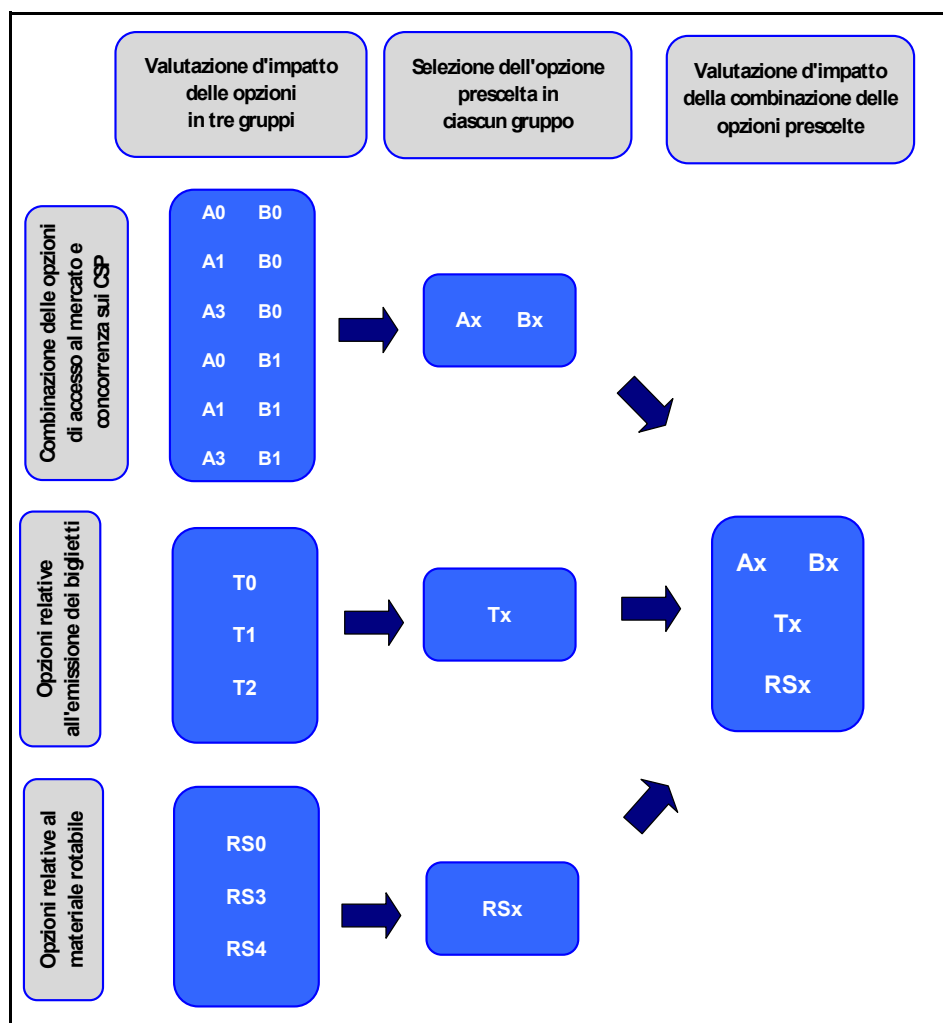
Discriminazioni nell'accesso ai sistemi di emissione dei biglietti	Opzioni T: integrazione dei sistemi di emissione dei biglietti	Opzione T0: scenario di base – applicazione del regolamento sui diritti dei passeggeri e rifusione del primo pacchetto ferroviario	✓
		Opzione T1: sistemi nazionali integrati di emissione dei biglietti a adesione volontaria	✓
		Opzione T2: sistemi nazionali integrati di emissione dei biglietti	✓
		Opzione T3: sistemi UE integrati di emissione dei biglietti	
Accesso limitato al materiale rotabile	Opzioni RS: accesso al materiale rotabile	Opzione RS0: scenario di base – nessun requisito specifico di portata UE	✓
		Opzione RS1: creazione obbligatoria di società di noleggio di materiale rotabile (ROSCO)	
		Opzione RS2: proprietà del materiale rotabile detenuta obbligatoriamente dalle autorità competenti	
		Opzione RS3: vendita o noleggio obbligatori del materiale rotabile da parte del precedente beneficiario di un contratto di servizio pubblico	✓
		Opzione RS4: obbligo fatto alle autorità competenti di assumersi i rischi finanziari	✓
		Opzione RS5: orientamenti sulle migliori pratiche in materia di materiale rotabile	

Le opzioni A e B rappresentano le misure fondamentali dell'iniziativa e la loro combinazione risponde all'obiettivo di un'apertura del mercato. È necessario esaminare le seguenti combinazioni di opzioni fondamentali:

- Opzione 0 (A0, B0) – Scenario di base
- Opzione 1 (A1, B0) – Apertura del mercato basata su un “libero accesso diffuso”, nessuna misura sull'aggiudicazione mediante gara dei contratti di servizio pubblico
- Opzione 2 (A3, B0) – Apertura del mercato basata su un “libero accesso limitato”, nessuna misura sull'aggiudicazione mediante gara dei contratti di servizio pubblico
- Opzione 3 (A0, B1) – Apertura del mercato basata esclusivamente sull'aggiudicazione mediante gara dei contratti di servizio pubblico
- Opzione 4 (A1, B1) – Apertura del mercato basata su un “libero accesso diffuso” e aggiudicazione mediante gara dei contratti di servizio pubblico
- Opzione 5 (A3, B1) – Apertura del mercato basata su un “libero accesso limitato” e aggiudicazione mediante gara dei contratti di servizio pubblico

L'obiettivo essenziale dell'opzione che considera sistema di emissione dei biglietti e materiale rotabile è quello di creare le condizioni quadro necessarie per un'applicazione più efficace delle opzioni strategiche fondamentali A e B.

Opzioni fondamentali combinate con le opzioni prescelte T e RS:



5. VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI

Se da un lato la definizione di norme a livello UE consentirebbe di creare le condizioni necessarie al funzionamento più efficace e omogeneo del mercato ferroviario, dall'altro l'efficacia dell'attuazione e i conseguenti impatti dipendono largamente dalla situazione in ciascuno Stato membro e dallo "spirito" del recepimento e dell'applicazione. Di conseguenza l'analisi dell'impatto delle differenti opzioni si basa soprattutto su una valutazione qualitativa e, laddove possibile, su una quantificazione parziale.

Gli impatti diretti a livello *economico, sociale e ambientale* che appaiono potenzialmente i più pertinenti alle misure strategiche sono illustrati nella tabella che segue.

Valutazione degli impatti diretti a livello socioeconomico

	Opzione 0: scenario di base	Opzione 1: esclusivamente libero accesso diffuso	Opzione 2: esclusivamente libero accesso limitato	Opzione 3: esclusivamente aggiudicazione mediante gara	Opzione 4: libero accesso diffuso e aggiudicazione mediante gara	Opzione 5: libero accesso limitato e aggiudicazione mediante gara
Impatti economici diretti						
Concorrenza	0	+ / ++	+	++	++++	+++
Domanda di trasporti	0	+	+	+	++	++
Costi e ricavi dell'industria	0	+	+	++	+++	+++
Finanziamenti pubblici	0	+	0/+	++	++	+++
Investimenti nelle ferrovie	0	+	+	+	++	++
Costi amministrativi per gli operatori	0	0/+	0/+	--	-	--
Costi amministrativi per le autorità pubbliche	0	0	0	--	-	--
Attività ferroviarie a livello multinazionale	0	+	+	+++	++++	++++
Piccole e medie imprese	0	0/+	0/+	+	+	+
Impatti sociali diretti						
Tariffe passeggeri	0	+	0/+	0	+	0/+
Qualità del servizio	0	+	0/+	+	++	++
Occupazione – imprese ferroviarie	0	0	0	-/+	-/+	-/+
Occupazione – indotto ferroviario	0	+	+	+	++	++
Condizioni di lavoro	0	-	-	--	--	--
Sicurezza ferroviaria	0	0	0	0	0	0

Impatto delle opzioni relative ai sistemi di emissione dei biglietti

Impatto delle opzioni relative ai sistemi di emissione dei biglietti	T0 scenario di base	T1 integrazione volontaria	T2 integrazione obbligatoria
Impatti economici			
Concorrenza e altri impatti derivanti dalla concorrenza	0	++	+
Costi e ricavi dell'industria	0	0	-
Domanda di trasporti e attività ferroviarie a livello multinazionale	0	0	0
Costi amministrativi per le autorità pubbliche	0	0	-
Innovazione	0	+	0
Impatti sociali			
Tariffe passeggeri	0	0/+	0/-
Qualità del servizio	0	+	0/+

Impatto delle opzioni relative al materiale rotabile

	RS1 scenario di base	RS3 cessione obbligatoria	RS4 rischi per l'ente aggiudicatore
Impatti economici			
Concorrenza e altri impatti derivanti dalla concorrenza	0	+	++
Finanziamenti pubblici	0	-	--
Attività ferroviarie a livello multinazionale	0	+	+
Diritti di proprietà	0	-	0
Costi e ricavi dell'industria	0	0	+
Innovazione	0	0/-	0/-
Impatti sociali			
Sicurezza	0	0	0

6. CONFRONTO DELLE OPZIONI

La tabella che segue mette a confronto le diverse opzioni in termini di efficienza, efficacia e coerenza.

Confronto delle opzioni relative all'apertura del mercato	Efficacia ¹		Efficienza				Coerenza				Motivazione
	SO1: intensificare la pressione concorrenziale sui mercati ferroviari nazionali	SO2: instaurare condizioni operative più omogenee.	Efficienza operativa delle imprese ferroviarie	Tariffe passeggeri	Oneri amministrativi per gli operatori	Oneri amministrativi per le autorità pubbliche	Condizioni di lavoro e d'occupazione (ferrovia)	Occupazione (indotto ferroviario)	Inclusione sociale, impatti sui consumatori	Sostenibilità ambientale	
Opzione 0 - scenario di base	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Assenza di nuovi offerenti nelle gare e nessun miglioramento di efficienza nell'uso dei fondi pubblici nel settore ferroviario. Mantenimento della disparità delle strutture di mercato negli Stati membri
Opzione 1 - esclusivamente libero accesso diffuso	+/+++	+	+	+	0/+	0	0	+	+	0/+	Impatti positivi sulla competitività del mercato ferroviario. La misura, tuttavia, non garantirebbe una ristrutturazione di grande portata del settore ferroviario e assicurerebbe soltanto miglioramenti limitati a livello amministrativo e di efficienza.
Opzione 2 - esclusivamente libero accesso limitato	+	+	+	0/+	0/+	0	0	+	+	0/+	Gli impatti sono simili – ma ancora più limitati – a quelli dell'opzione 1. I contratti di servizio pubblico rimarranno protetti dalla concorrenza degli operatori che operano in regime di libero accesso. Di conseguenza non si aspettano risparmi di fondi pubblici.
Opzione 3 : esclusivamente aggiudicazione mediante gara	++	+++	++	0	--	--	-/+	+	++	+	Questa opzione affronta esclusivamente l'utilizzo dei contratti di servizio pubblico e quindi permette di migliorare solo in parte i diritti di ingresso. L'aggiudicazione mediante gara dovrebbe garantire miglioramenti di efficienza, necessità particolarmente

¹ I punteggi relativi all'efficienza sono collegati alle seguenti categorie degli impatti economici: concorrenza, utilizzo di finanziamenti pubblici, domanda di servizi ferroviari/quota modale delle ferrovie e sviluppo di attività ferroviarie a livello multinazionale.

Confronto delle opzioni relative all'apertura del mercato	Efficacia ¹		Efficienza				Coerenza				Motivazione
	SO1: intensificare la pressione concorrenziale sui mercati ferroviari nazionali	SO2: instaurare condizioni operative più omogenee.	Efficienza operativa delle imprese ferroviarie	Tariffe passeggeri	Oneri amministrativi per gli operatori	Oneri amministrativi per le autorità pubbliche	Condizioni di lavoro e d'occupazione (ferrovia)	Occupazione (indotto ferroviario)	Inclusione sociale, impatti sui consumatori	Sostenibilità ambientale	
Opzione 4: libero accesso diffuso e aggiudicazione mediante gara	+++ +	+++ +	+++ +	+	-	-	-/+	++	++	+/ +	sentita dagli operatori storici. Le tariffe per i consumatori rimarranno le stesse; gli oneri amministrativi potrebbero aumentare. L'inclusione sociale e la sostenibilità ambientale sono collegate al previsto leggero aumento della fornitura di servizi ferroviari.
Opzione 5: libero accesso limitato e aggiudicazione mediante gara	+++ +	+++ +	+++ ++ ++	0/+	--	--	-/+	++	++	+/ +	Si tratta dell'opzione più ambiziosa, in quanto affronta sia il problema dei contratti di servizio pubblico sia quello del libero accesso, e più efficace in termini di obiettivi specifici. Essa favorirà infatti l'eliminazione dei vantaggi del monopolio di cui beneficiano gli operatori storici e la creazione di opportunità per i nuovi operatori. Reinvestendo nel settore ferroviario i risparmi realizzati si potranno creare servizi aggiuntivi. Gli impatti sull'occupazione sono correlati all'andamento dei ricavi dell'industria.
											Benché simile all'opzione 4, l'opzione 5 consente tuttavia la concorrenza tra diritti di libero accesso e contratti di servizio pubblico. Da questa opzione ci si attendono minori benefici in termini di risparmi di fondi pubblici e efficienza operativa. Gli impatti sull'occupazione sono molto simili a quelli dell'opzione 3.

Confronto delle opzioni relative ai sistemi di emissione dei biglietti		Efficacia		Efficienza			Coerenza	Motivazione
		SO1: intensificare la pressione concorrenziale sui mercati ferroviari nazionali	SO2: instaurare condizioni operative più omogenee.		Efficienza operativa delle imprese ferroviarie	Tariffe passeggeri	Oneri amministrativi per le autorità pubbliche	
T0 Scenario di base		0	0	0	0	0	0	L'applicazione del regolamento sui diritti dei passeggeri e la rifusione del primo pacchetto ferroviario garantirebbero soltanto miglioramenti marginali.
T1 Integrazione volontaria		++	0	+	0/+	0	+/-	L'opzione T1 consentirebbe una minore armonizzazione delle metodologie, lasciando tuttavia maggiori margini di manovra per quanto riguarda la concorrenza. Un'opzione di tipo volontario non metterebbe fine alla frammentazione del mercato e costituirebbe un ostacolo alla "circolazione ininterrotta".
T2 Integrazione obbligatoria		+	0	0	0/-	-	0/+	Sistemi obbligatori di emissione dei biglietti favorirebbero la circolazione ininterrotta, ma potrebbero ridurre i margini per una concorrenza sui prezzi. Possono inoltre ostacolare lo sviluppo di strategie commerciali proprie da parte degli operatori che operano in regime di libero accesso. I sistemi obbligatori potrebbero determinare costi sproporzionati.

Confronto delle opzioni relative al materiale rotabile	Efficacia		Efficienza		Coerenza			Motivazione
	SO1 : intensificare la pressione concorrenziale sui mercati ferroviari nazionali	SO2 : instaurare condizioni operative più omogenee.	Efficienza operativa delle imprese ferroviarie	Finanziamento pubblico	Sicurezza	Diritto di proprietà	Innovazione	
RS0 Scenario di base	0	0	0	0	0	0	0	L'accesso al materiale rotabile resta in molti paesi uno degli ostacoli principali e un freno alla concorrenza.
RS3 Cessione obbligatoria	+	+	0/-	-	0	-	0/-	Le opzioni RS3 e RS4 garantiscono condizioni eque di accesso al materiale rotabile, permettendo di aumentare il numero dei potenziali offerenti e di armonizzare le condizioni di esercizio delle attività. Ci si aspetta un miglioramento per quanto riguarda l'utilizzo dei finanziamenti pubblici. L'opzione RS3 fa lievitare i costi per gli operatori e comporta il ritiro della proprietà del materiale rotabile dagli attuali operatori storici, con la possibilità di conflitti.
RS4 Rischi per l'ente aggiudicatore	++	+	0/-	--	0	0	0/-	La presente opzione consentirebbe un migliore accesso al materiale rotabile rispetto all'opzione RS3, esercitando tuttavia, visti i rischi finanziari che comporta, una maggiore pressione sui fondi pubblici. Per ridurre i costi, le autorità aggiudicatrici potrebbero optare per l'uso di materiale rotabile obsoleto, frenando l'innovazione.

Conclusioni

L'analisi indica che le opzioni elencate di seguito garantiscono i risultati migliori.

- **Opzione 4** - Apertura del mercato basata su un "libero accesso diffuso" e aggiudicazione mediante gara dei contratti di servizio pubblico
- **T1** - Sistemi nazionali integrati di emissione dei biglietti a adesione volontaria
- **RS3** – Cessione obbligatoria del materiale rotabile o **RS4** - Obbligo fatto alle autorità competenti di assumersi i rischi finanziari relativi al materiale rotabile.

Come già sottolineato, la valutazione degli impatti di diverse opzioni presenta un certo livello di incertezza, in quanto la documentazione disponibile è piuttosto recente (ad es., concorrenza *nel* mercato) e talvolta ambigua (è fornita soltanto da soggetti interessati specifici). Pertanto, la scelta di procedere con la combinazione sopramenzionata rimane eminentemente politica.

Stima degli impatti dello scenario strategico prescelto

Un'analisi dello scenario, unitamente alle prove di sensibilità, ha consentito di stimare gli impatti potenziali dello scenario strategico prescelto. Inoltre, la separazione istituzionale e il coordinamento della gestione dell'infrastruttura, proposti da un'altra iniziativa nell'ambito del quarto pacchetto ferroviario, contribuiscono in modo notevole a valorizzare tutti i benefici di un'apertura del mercato e garantiscono le seguenti e rilevanti sinergie.

Impatti delle politiche di apertura del mercato e delle politiche di governance dell'infrastruttura

Tutti i dati costituiscono stime fornite a titolo illustrativo	Benefici finanziari (VAN in mrd di €)	Aumento km/passeggeri (in mrd)
Scenario 1 – Priorità ai risparmi		
Esclusivamente separazione verticale	6,6	0,8
Esclusivamente apertura del mercato	29,4	2,0
Combinazione di apertura del mercato e separazione verticale	43,4	3,8
Scenario 2 –Reinvestimento (il 50% dei risparmi realizzati è reinvestito nel settore ferroviario)		
Esclusivamente separazione verticale	4,4	1,1
Esclusivamente apertura del mercato	21,0	8,4
Combinazione di apertura del mercato e separazione verticale	33,8	16,4

Mentre lo scenario 1, incentrato sui risparmi, guarda esclusivamente ai benefici finanziari (per lo più risparmi di fondi pubblici), lo scenario 2 consentirebbe di garantire ulteriori 16 miliardi di km/passeggeri (un aumento del 6% dei km/passeggeri rispetto all'andamento dello scenario di base).

7. MONITORAGGIO E VALUTAZIONE

La Commissione attuerà il monitoraggio e la valutazione dell'attuazione e dell'efficacia degli atti legislativi di cui trattasi mediante una serie di indicatori che, nella maggior parte dei casi, corrispondono a quelli definiti nel quadro di valutazione degli aiuti di Stato, nel regolamento n. 1370/2007 e nel sistema di monitoraggio del mercato ferroviario².

Obiettivo specifico	Indicatore
SO1: intensificare la pressione concorrenziale sui mercati ferroviari nazionali	• Quota di mercato dei nuovi entranti* (si riferisce agli obiettivi operativi OO1, OO3) • Servizi ferroviari interessati dai contratti di servizio pubblico* (si riferisce agli obiettivi operativi OO3, OO4) • Utilizzo dei diritti di accesso* (si riferisce agli obiettivi operativi OO1, OO2, OO3) • Ostacoli che frenano l'efficienza delle ferrovie* (si riferisce a tutti gli obiettivi operativi) • Licenze* (si riferisce agli obiettivi operativi OO1, OO2)
SO2: instaurare condizioni operative più omogenee	• Servizi ferroviari interessati da contratti di servizio pubblico* • Utilizzo dei diritti di accesso* • Ostacoli che frenano l'efficienza delle ferrovie*
Altri parametri	
Condizioni di lavoro	• Dinamiche occupazionali* (ad es., aumento o riduzione dell'occupazione) • Condizioni sociali*

* Secondo quanto previsto dall'articolo 15 della rifusione del primo pacchetto ferroviario

È previsto che cinque anni dopo la fine del periodo transitorio fissato nelle sue proposte legislative la Commissione verifichi il conseguimento degli obiettivi dell'iniziativa.

² Quale rivisto in sede di rifusione del primo pacchetto ferroviario.