



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 5 settembre 2012
(OR. en)**

13376/12

TRANS 275

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	21 agosto 2012
Destinatario:	Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2012) 459 final
Oggetto:	RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO EUROPEO Terza relazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2012) 459 final.

All.: COM(2012) 459 final



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 21.8.2012
COM(2012) 459 final

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

Terza relazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2012) 246 final}

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO EUROPEO

Terza relazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario

(Testo rilevante ai fini del SEE)

I. INTRODUZIONE

1. Negli ultimi anni le ferrovie europee sono cambiate profondamente, sia per effetto della congiuntura economica complessivamente sfavorevole che per l'evoluzione del quadro normativo, soprattutto a livello europeo.
2. L'obiettivo di creare uno spazio ferroviario europeo unico fondato sulla libera concorrenza è stato ribadito in diverse occasioni: nel Libro bianco del 2011 "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile", nella comunicazione "Agire per la crescita, la stabilità e l'occupazione", adottata il 30 maggio 2012, che sottolinea l'importanza della riduzione degli oneri amministrativi e degli ostacoli all'accesso, nelle conclusioni del Consiglio europeo del gennaio 2012 e nella comunicazione "Una governance migliore per il mercato unico". La crescita economica e la creazione di posti di lavoro favorite dalla liberalizzazione del mercato contribuiscono agli obiettivi della strategia Europa 2020.
3. In questa ottica, la Commissione ha in particolare proposto una rifusione del primo pacchetto ferroviario, oggetto di un accordo politico concluso il 3 luglio 2012, mentre la liberalizzazione del traffico internazionale di passeggeri, entrata in vigore il 1° gennaio 2010, iniziava a dare i primi frutti.
4. Questa continua evoluzione del contesto normativo ha indotto il legislatore a incaricare la Commissione di seguire costantemente lo sviluppo del mercato ferroviario europeo per valutare l'incidenza 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 monitorare il mercato ferroviario europeo conformemente alla direttiva 2001/12/CE¹.
6. La comunicazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario², adottata il 18 ottobre 2007, e poi la relazione³ omonima del 18 dicembre 2009, erano finalizzate in tal senso. La presente relazione costituisce non solo un aggiornamento di questi documenti, ma introduce anche nuovi elementi su temi non ancora affrontati da quelle precedenti.

¹ Sezione V bis della direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001 (GU L 75 del 15.3.2001), che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

² Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo, del 18.10.2007, sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario (COM(2007) 609).

³ Relazione al Consiglio e al Parlamento europeo sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario (COM(2009) 676), modificata dalla rettifica dell'8 dicembre 2010.

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, che include anche le parti sociali, assiste la Commissione nel monitoraggio. Tra il 2001 e la fine del 2011 il gruppo di lavoro RMMS si è riunito venticinque volte, di cui tre dall'adozione della precedente relazione.
9. 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. Ai fini della presente analisi, il concetto di Stati membri comprende la Norvegia, che ha risposto al questionario.

III. L'ATTUAZIONE DEL QUADRO ISTITUZIONALE E GIURIDICO

10. Tutti gli Stati membri dotati di reti ferroviarie hanno recepito le direttive del primo pacchetto ferroviario. Tuttavia, un recepimento incorretto, in misura più o meno completa o su punti talvolta differenti ha indotto la Commissione ad avviare procedimenti d'infrazione contro quasi tutti gli Stati membri a partire dal 2008. I procedimenti hanno raggiunto fasi diverse nei vari paesi per effetto della specificità delle singole situazioni. Alla fine del 2011, i paesi convocati di fronte alla Corte di giustizia di Lussemburgo erano 12. Le denunce più frequenti riguardano l'indipendenza delle funzioni essenziali, la tariffazione dell'infrastruttura ferroviaria e l'indipendenza dell'agenzia di regolamentazione.
11. D'altra parte, la Commissione ha proposto⁴ una rifusione del primo pacchetto ferroviario. Per quanto riguarda la forma, si tratta di semplificare il quadro normativo nel settore ferroviario fondendo, armonizzando, chiarendo e aggiornando le tre direttive summenzionate in un unico testo. Per quanto riguarda le finalità, sono tre gli obiettivi perseguiti: assicurare un finanziamento e una tariffazione adeguati delle infrastrutture ferroviarie, garantire parità di condizioni di concorrenza fra gli operatori e rafforzare l'efficienza degli organi di controllo.
12. In merito al secondo pacchetto ferroviario, sono state costituite le istituzioni nazionali necessarie. I servizi della Commissione stanno esaminando il recepimento della direttiva sulla sicurezza⁵: il completamento è previsto verso la metà del 2013.
13. Per quanto riguarda il terzo pacchetto ferroviario, il termine per il recepimento delle direttive 2008/57/CE⁶ e 2009/131/CE⁷ era il 19 luglio 2010, mentre per la direttiva

⁴ Comunicazione della Commissione relativa allo sviluppo di uno Spazio unico ferroviario europeo, COM(2010) 474 del 17 settembre 2010.

⁵ Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 sulla sicurezza delle ferrovie comunitarie, che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza.

⁶ Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario.

⁷ Direttiva 2009/131/CE della Commissione, del 16 ottobre 2009, che modifica l'allegato VII della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario.

2011/18/UE⁸ è stato fissato al 31 dicembre 2011. Il termine per il recepimento della direttiva 2007/58/CE⁹ era il 4 giugno 2009, mentre quello per l'attuazione completa era stato fissato al 1° gennaio 2010.

14. Nel Libro bianco del marzo 2011¹⁰ la Commissione ha peraltro annunciato nuove iniziative a favore del trasporto ferroviario. Per esempio, intende proporre un "quarto pacchetto ferroviario" per liberalizzare il trasporto interno di passeggeri, migliorare l'accesso all'infrastruttura e ai servizi annessi e ampliare i compiti dell'Agenzia ferroviaria europea in materia di certificazione.
15. Il regolamento sui corridoi del trasporto merci¹¹ prevede la creazione di 6 corridoi entro il 10 novembre 2013 e di altri 3 entro il 10 novembre 2015. Per ciascun corridoio merci, gli Stati membri devono istituire un comitato esecutivo incaricato in particolare di seguire l'importante fase di attuazione del corridoio mediante il comitato di gestione, costituito dai gestori dell'infrastruttura interessati. Quasi tutti i corridoi hanno già il proprio comitato esecutivo. Questi corridoi formeranno la spina dorsale dei corridoi multimodali della rete TEN-T.
16. Infine, la rifusione delle direttive del primo pacchetto ferroviario ha permesso una serie di sviluppi in materia di vigilanza regolamentare, finanziamento e tariffazione dell'infrastruttura e condizioni di accesso al mercato. Sarà istituita una rete formale di organismi di regolamentazione incaricata di coordinare e diffondere le migliori pratiche. Sarà inoltre fissata una clausola di revisione a tempo per valutare la struttura nel 2014.

IV. APERTURA DEL MERCATO FERROVIARIO

17. Alla fine del 2010 si contavano quasi 700 licenze europee rilasciate a imprese ferroviarie nel comparto merci, di cui 340 in Germania e 72 in Polonia. Le licenze nel comparto passeggeri sono ormai più di 500, di cui 320 in Germania e 44 nel Regno Unito. A livello di UE, in due anni il numero di licenze è quindi aumentato quasi del 16% per il traffico merci e dell'11% per quello passeggeri. Va precisato che questi dati non includono le licenze nazionali, che in alcuni Stati membri continuano a essere rilasciate in numero elevato (le imprese la cui attività si limita a servizi di trasporto ferroviario merci su base regionale hanno bisogno solo di una licenza nazionale).
18. Nel settore merci, in termini di tonnellate-chilometro, le imprese diverse dall'operatore principale detengono le quote più elevate del mercato in Romania (55%), Regno Unito (51%) ed Estonia (43%), come si vede alla figura 1. In due anni, durante la crisi, la quota di mercato degli operatori non storici è aumentata in misura significativa in diversi Stati membri (dal 10% al 23% in Lettonia, dal 14% al 27% in

⁸ Direttiva 2011/18/UE della Commissione, del 1° marzo 2011, che modifica gli allegati II, V e VI della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario.

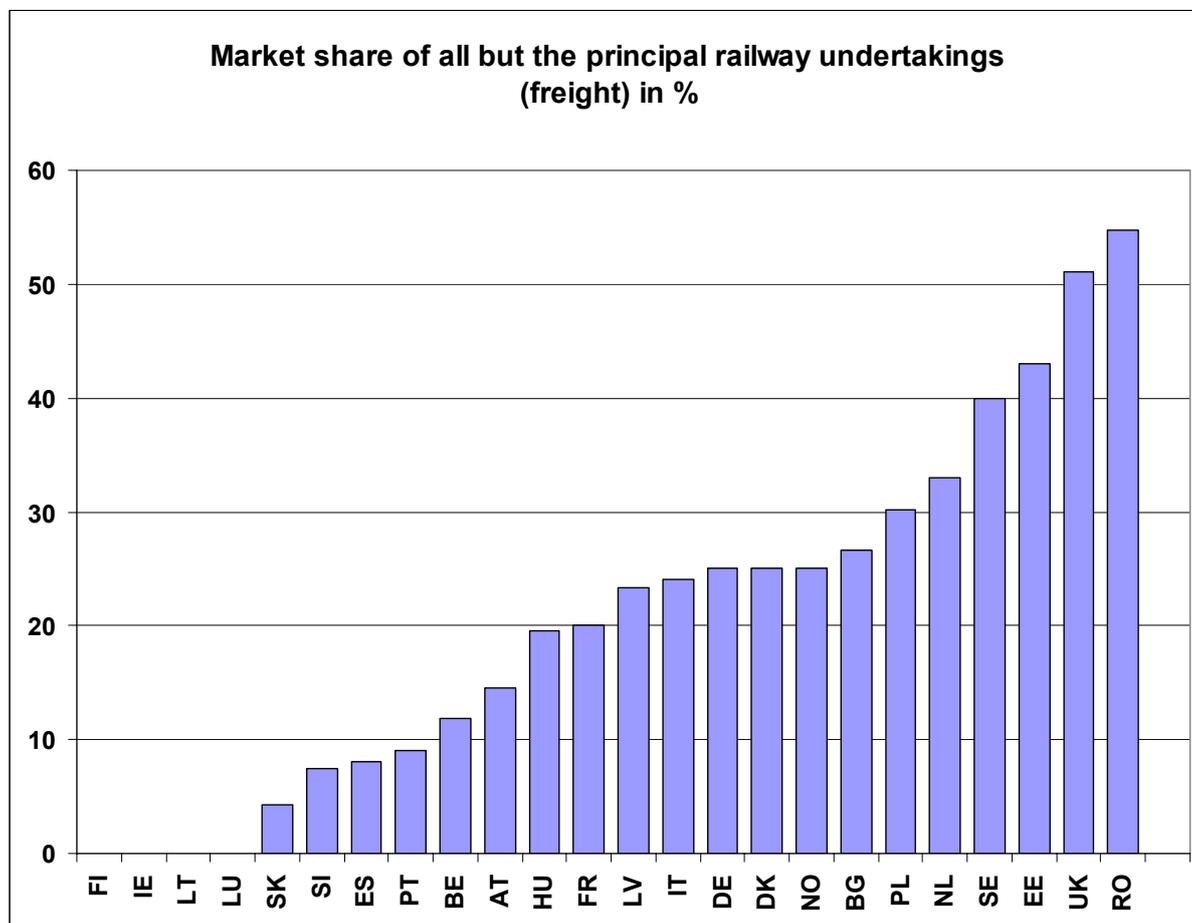
⁹ Direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

¹⁰ Libro bianco della Commissione - Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile, COM(2011) 144 definitivo.

¹¹ Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 settembre 2010 relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo.

Belgio e dal 10% al 20% in Francia), mentre in Finlandia, Irlanda, Lituania e Lussemburgo è rimasta praticamente inesistente.

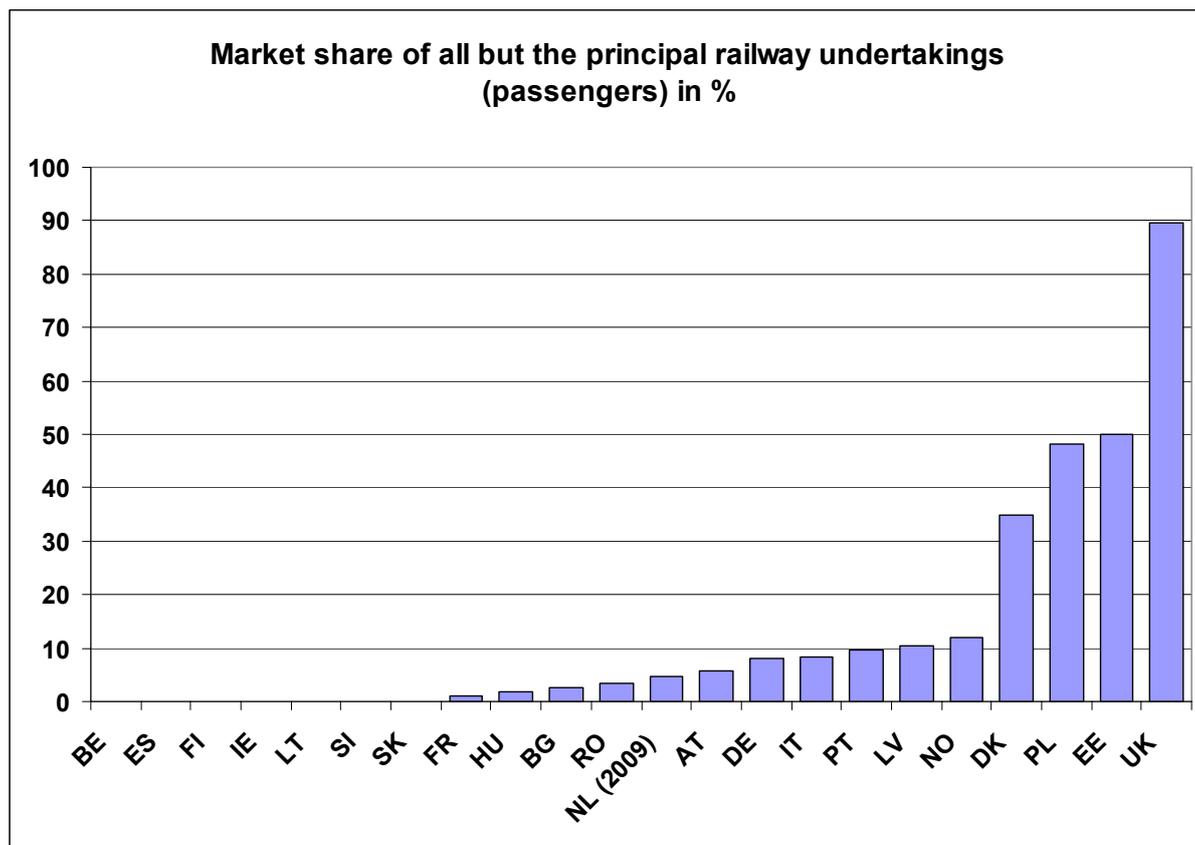
Figura 1: totale delle quote di mercato (esprese in percentuale del traffico in tonnellate-chilometro) per gli operatori del trasporto merci diversi da quello principale alla fine del 2010



Fonte: questionario RMMS compilato dagli Stati membri a maggio/giugno 2011.

19. Nel settore passeggeri i nuovi operatori detengono quote di mercato particolarmente elevate nel Regno Unito (90%), in Estonia (50%) e in Polonia (48%), mentre i paesi in cui l'operatore storico controlla ancora l'intero mercato sono ormai la minoranza (Belgio, Grecia, Spagna, Finlandia, Irlanda, Lituania, Slovenia e Slovacchia). Tuttavia, in alcuni Stati membri, fra cui la Polonia, i nuovi operatori sono nati dal parziale smantellamento dell'operatore storico e detengono di fatto il monopolio delle attività nelle rispettive regioni.

Figura 2: totale delle quote di mercato (espresse in percentuale del traffico in passeggeri-chilometro) per gli operatori del trasporto passeggeri diversi da quello principale alla fine del 2010



Fonte: questionario RMMS compilato dagli Stati membri a maggio/giugno 2011.

20. Questa situazione è essenzialmente dovuta al fatto che la liberalizzazione del mercato interno del trasporto ferroviario di passeggeri è iniziata in periodi diversi nei vari Stati membri: in Svezia nel 1992, in Germania nel 1994, nel Regno Unito nel 1995, poi in Danimarca e Italia e successivamente in una decina di altri paesi dell'Unione.
21. Nel trasporto internazionale di passeggeri, che è stato liberalizzato dalla normativa europea a partire dal 1° gennaio 2010, le alleanze fra operatori storici restano la forma operativa più frequente. Tuttavia, su diversi collegamenti si nota la progressiva comparsa di servizi che operano in concorrenza con quelli dell'operatore storico di uno dei paesi serviti. Per esempio, Deutsche Bahn e l'impresa austriaca ÖBB si sono associate all'impresa lombarda FNM per effettuare il collegamento Monaco di Baviera – Bologna. Analogamente, Trenitalia e Veolia offrono il collegamento Parigi – Venezia. Westbahn GmbH ha aperto una linea Vienna – Salisburgo - Freilassing. Deutsche Bahn potrebbe anche proporre da sola collegamenti dalla Germania verso Londra o anche Parigi in un futuro relativamente ravvicinato. Infine, per quanto riguarda il trasporto regionale transfrontaliero, si assiste alla moltiplicazione di servizi nuovi, alcuni proposti dagli operatori storici e altri da nuovi operatori, come sottolinea uno studio della Commissione¹².

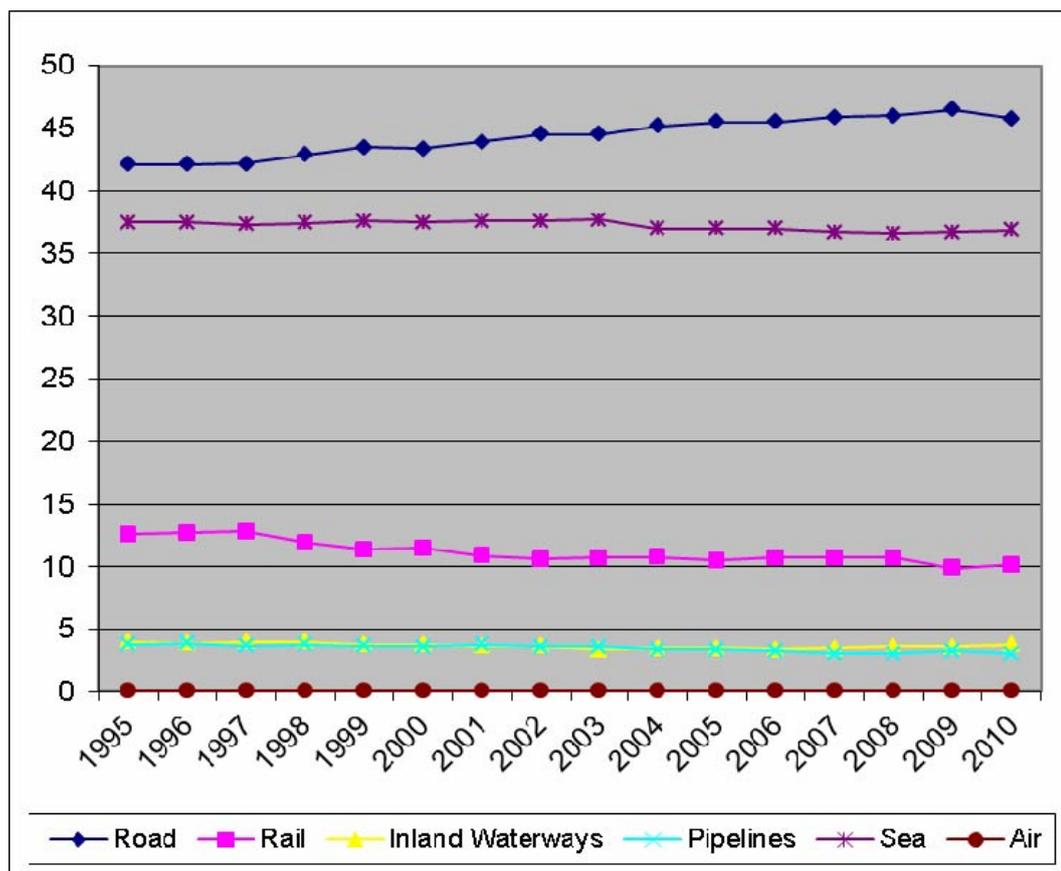
¹² Situation and perspectives of the rail market, marzo 2010.

V. FUNZIONAMENTO DEL MERCATO DEL TRASPORTO FERROVIARIO NELL'UE¹³

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

22. Mentre nei decenni precedenti la quota delle ferrovie rispetto al trasporto globale di merci ha conosciuto un forte declino, da dieci anni si attesta leggermente sotto l'11%, anche se nel 2010, per effetto della crisi economica, è scesa al 10,2%.
23. La quota detenuta dalle ferrovie nel mercato del trasporto merci via terra, che dal 2002 si era stabilizzata al 17,1% e nel 1995 era ancora del 20,2%, è scesa al 16,2% nel 2010.

Figura 3: quota detenuta dalle ferrovie nel trasporto merci (UE-27, 1995-2010)

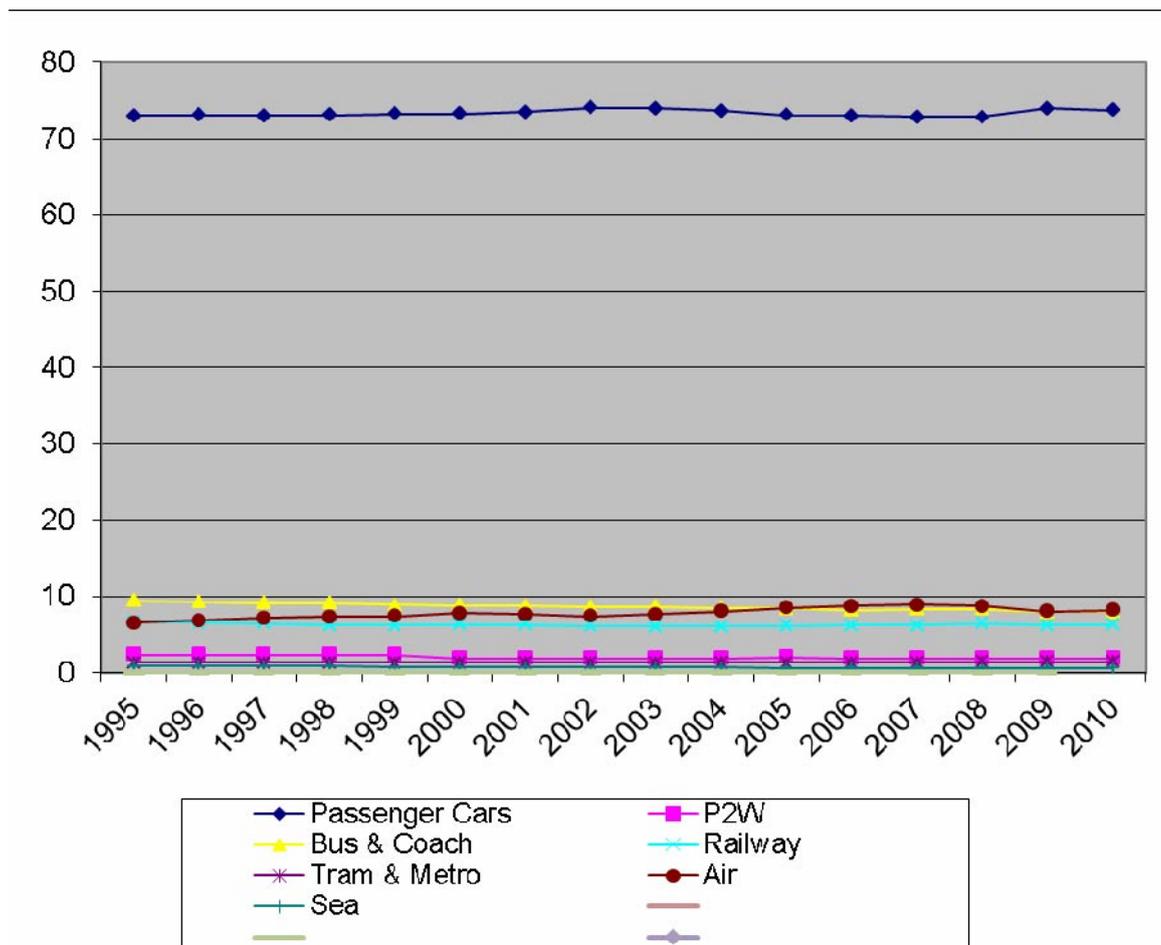


Fonte: sintesi statistica, EU transport in figures, Statistical Pocketbook, 2012.

24. Nel comparto passeggeri, la quota detenuta dalle ferrovie nel mercato del trasporto passeggeri nell'UE-27 è leggermente aumentata negli ultimi anni, passando dal 5,9% nel 2004 al 6,3% nel 2010. Sussistono tuttavia differenze notevoli fra gli Stati membri che dispongono di una rete ferroviaria, visto che la quota si attestava attorno al 10% in Ungheria e Austria, mentre era solo del 2% in Estonia e poco più dell'1% in Grecia.

Figura 4: quota detenuta dalle ferrovie nel trasporto passeggeri (UE-27, 1995-2010)

¹³ 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.



Fonte: sintesi statistica, EU transport in figures, Statistical Pocketbook, 2012.

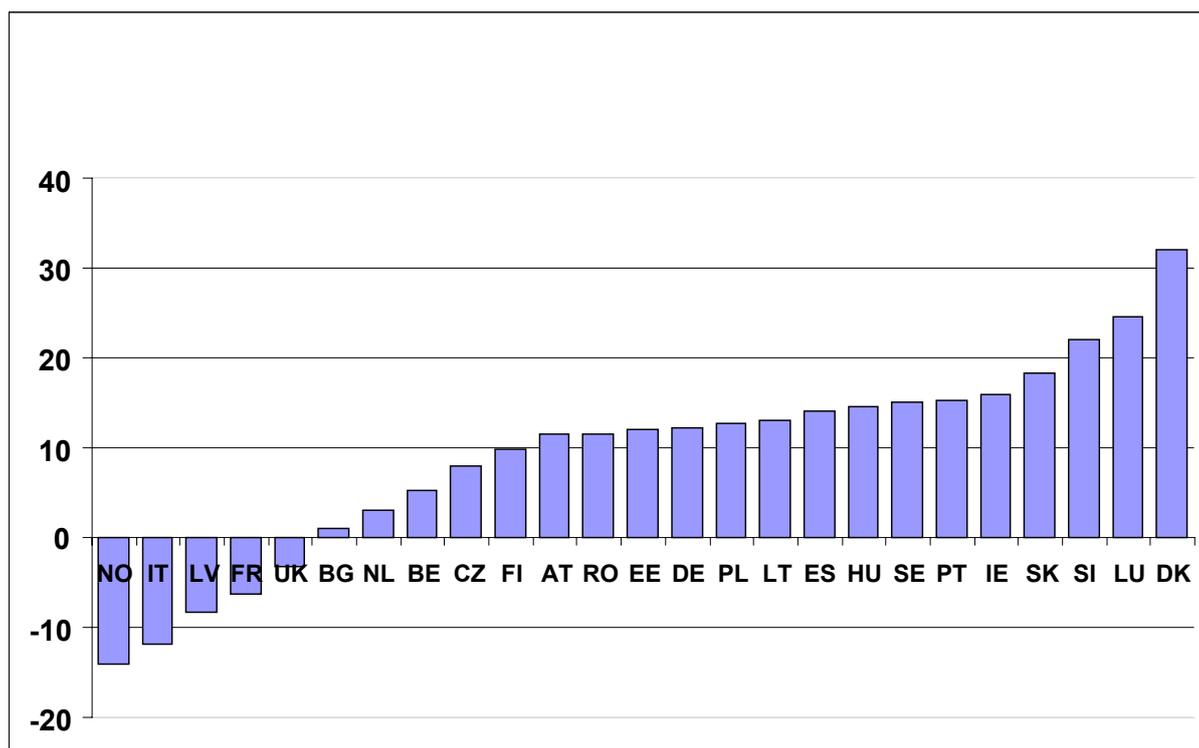
V.2 Tendenze nei volumi e nelle prestazioni del trasporto per ferrovia¹⁴

a) Trasporto merci

25. Nel 2009, per effetto della crisi economica, il traffico merci ha subito un calo del 18,3% in tonnellate-chilometro nell'UE-27. Grazie alla ripresa osservata nei settori colpiti più gravemente, in particolare l'industria siderurgica, chimica e automobilistica, nel 2010 si è delineata un'inversione di tendenza: 15 Stati membri hanno fatto registrare un aumento di più del 10%, senza tuttavia ritornare ai livelli del 2008. In base alle cifre fornite dalla Comunità delle ferrovie europee (CER), i risultati del trasporto merci per ferrovia nel terzo trimestre del 2011 restavano inferiori del 9,2% a quelle del terzo trimestre del 2008 in tutto il continente europeo.

¹⁴ Per “prestazioni del trasporto ferroviario” si intende il trasporto su rotaia espresso in tonnellate-chilometro o in passeggeri-chilometro.

Figura 5: andamento del traffico merci ferroviario 2009-2010 in tonnellate-chilometro



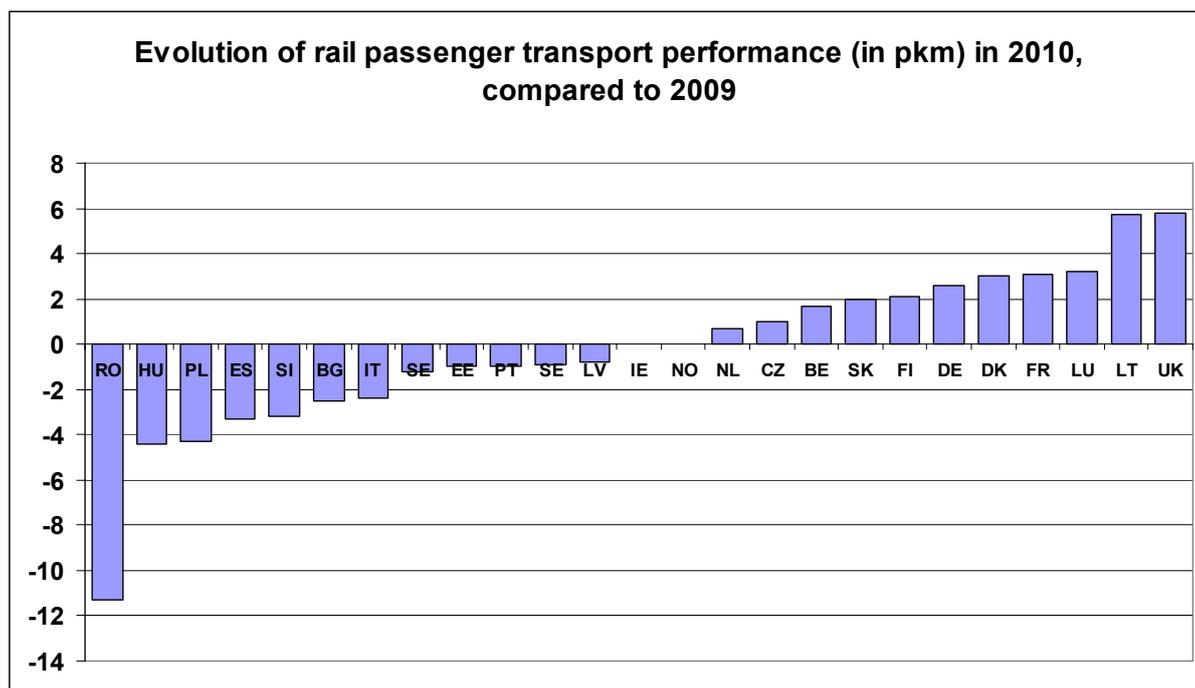
Fonte: questionari RMMS compilati dagli Stati membri a maggio-giugno 2011.

b) Trasporto passeggeri

26. Il trasporto passeggeri è stato relativamente risparmiato dalla crisi: il calo del traffico, espresso in passeggeri-chilometro, è stato dell'1,4% nel 2009 nell'UE-27 e l'aumento del 3,6% nell'UE-15 non è riuscito a compensare la diminuzione dell'8,3% osservata nell'UE-12.

Nel 2010 l'andamento non è stato uniforme: ancora una volta, la situazione è stata meno favorevole nell'UE-12 (-11,3% in Romania) rispetto all'UE-15, dove la crescita più sostenuta è stata nel Regno Unito (+5,8%).

Figura 6: andamento del trasporto ferroviario passeggeri nel 2009/2010 in passeggeri-chilometro



Fonte: questionari RMMS compilati dagli Stati membri a maggio-giugno 2011.

VI. PRESTAZIONI DELLE IMPRESE FERROVIARIE

a) Occupazione

27. Alla fine del 2010 il numero di dipendenti nelle imprese incaricate dello sfruttamento commerciale di servizi di trasporto ferroviario e della gestione delle infrastrutture era pari a 110 000 in Francia, 80 000 in Germania e 64 000 in Polonia (cfr. allegato 6). Tuttavia, visto che l'ambito operativo di queste imprese varia da uno Stato all'altro, resta difficile confrontare le rispettive situazioni. Analogamente, è difficile quantificare la diminuzione del personale osservata nel settore nell'ultimo decennio.
28. Nel 2010 i dipendenti di più di 50 anni fra la popolazione attiva nel trasporto terrestre erano il 31%, rispetto a una media del 27% nell'insieme dei settori dei trasporti. Il settore si contraddistingue anche per un'età media di pensionamento precoce (55 anni) e per l'esigua percentuale di donne (14%).

b) Industria delle attrezzature ferroviarie

29. Secondo uno studio dell'Unione delle industrie ferroviarie europee (UNIFE)¹⁵, il mercato ferroviario mondiale aveva un valore di oltre 120 miliardi di euro nel 2007, valore che entro il 2016 dovrebbe raggiungere 154 miliardi di euro. I tassi di crescita più elevati sono previsti nella regione dell'Asia e del Pacifico, oltre che nei paesi della Comunità di Stati indipendenti.
30. D'altra parte, la CER sottolinea che nella Repubblica ceca, in Slovacchia e Slovenia è in corso una sostituzione su ampia scala del materiale ferroviario adibito al trasporto passeggeri.

¹⁵ Worldwide Rail Market Study – Status Quo & Outlook 2016

c) Qualità del servizio e grado di soddisfazione dei passeggeri

31. La qualità dei servizi ferroviari di trasporto merci nell'Unione europea resta difficile da misurare in quanto di solito mancano gli indicatori necessari. Tuttavia, la progressiva attuazione del sistema di controllo dei servizi ferroviari di trasporto merci sui vari corridoi dedicati dovrebbe fornire informazioni sulla puntualità.
32. In forza del regolamento (CE) n. 1371/2007¹⁶, gli operatori ferroviari che rientrano nel campo di applicazione sono tenuti a pubblicare annualmente una relazione sulla qualità dei servizi forniti, fornendo dati specifici sulla puntualità dei servizi viaggiatori.
33. D'altra parte, uno studio svolto dalla Commissione (cfr. l'allegato 15) ha posto in evidenza che, nel complesso, i passeggeri sono soddisfatti della sicurezza a bordo dei treni, della durata prevista del viaggio e della comodità delle vetture; gli aspetti che invece dovrebbero essere migliorati sono la pulizia e la manutenzione dei treni, la puntualità e la qualità delle informazioni fornite, soprattutto in caso di ritardo. La puntualità è giudicata soddisfacente in molti Stati membri, mentre il 40% degli intervistati in Polonia, Germania, Svezia, Romania e Francia la ritiene insufficiente.
34. Secondo i passeggeri, anche nelle stazioni e nei parcheggi la qualità degli impianti e la loro pulizia e manutenzione dovrebbero essere curate con particolare attenzione. Invece, la facilità di acquisto dei biglietti, le informazioni fornite e la sicurezza sembrano complessivamente soddisfacenti. Il grado di soddisfazione nei confronti delle stazioni varia tuttavia nettamente da un paese all'altro: è molto elevato in Spagna e Lussemburgo, ma resta molto basso in Polonia e Ungheria.

d) Oneri di servizio pubblico

35. Il 90% del mercato interno del trasporto passeggeri sarebbe soggetto a oneri di servizio pubblico¹⁷. Nei paesi dell'UE-15, la maggior parte dei contratti di servizio pubblico sono conclusi per una durata minima compresa fra due e dieci anni; nell'UE-12, nel 2005 la durata media dei contratti non superava un anno, ora invece è aumentata, cosa che agevola gli investimenti.
36. Nel 2009 le compensazioni espresse sotto forma di percentuale della differenza fra le uscite e le entrate derivante dalla vendita di biglietti non hanno superato il 71% nell'UE-12, a fronte del 94% nell'UE-15; queste cifre corrispondono a un calo di 4 punti percentuali rispetto al 2007 in un contesto caratterizzato da forti limiti di bilancio (cfr. l'allegato 11).

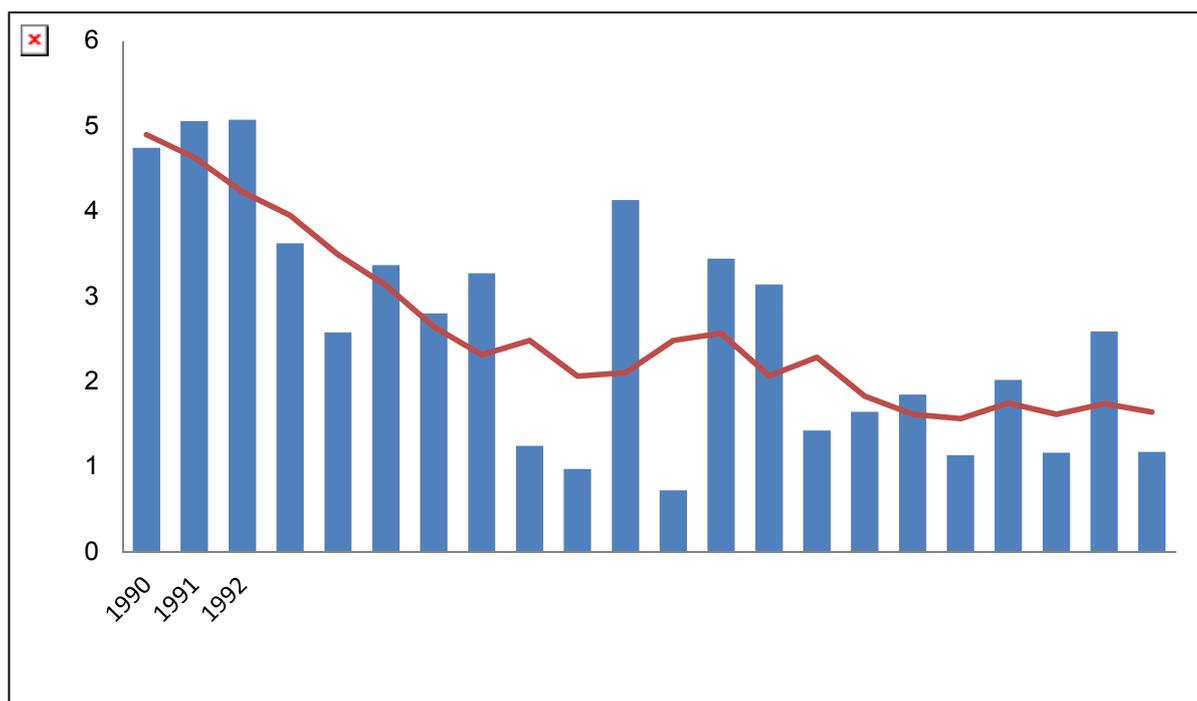
e) Sicurezza

37. Secondo il rapporto dell'Agenzia ferroviaria europea (cfr. l'allegato 16), fra il 2008 e il 2010 hanno perso la vita 188 passeggeri ferroviari su un totale di 4120 vittime dei trasporti nello stesso periodo. Il 60% dei decessi riguardava persone che si trovavano sui binari in luoghi ai quali l'accesso era vietato.
38. In generale, il livello di sicurezza in Europa, misurato in numero di incidenti mortali per miliardo di treni-chilometro, continua a migliorare seguendo la tendenza iniziata nel 1990, anche se a un ritmo più lento dal 2004, come indicato nella figura 7.

¹⁶ Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario

¹⁷ Public service rail transport in the European Union: an overview (novembre 2011)

Figura 7: scontri ferroviari e deragliamenti mortali per miliardo di treni-chilometro



Fonte: relazione 2012 di valutazione della sicurezza dell'Agenzia ferroviaria europea

VII. INFRASTRUTTURA DEL TRASPORTO FERROVIARIO

a) Lunghezza delle reti

39. La lunghezza totale della rete ferroviaria dell'UE è rimasta relativamente stabile negli ultimi anni e misura circa 212 000 km. In alcuni Stati con problemi di bilancio particolarmente gravi, come in Grecia, Romania e Portogallo, le chiusure interessano non tanto le linee quanto i binari, soprattutto perché le reti di questi paesi sono troppo estese.
40. Tuttavia, la rete europea ad alta velocità ha continuato ad ampliarsi, raggiungendo 6 600 km nel 2010, pari al doppio di otto anni prima. La Spagna ha ormai la rete più estesa e supera la Francia (cfr. l'allegato 8).

b) Sviluppo degli investimenti nelle infrastrutture

41. Secondo il Forum internazionale dei trasporti (ITF), negli ultimi dieci anni la quota degli investimenti nelle infrastrutture del trasporto terrestre è restata stabile attestandosi sullo 0,8% in Europa occidentale, mentre nei paesi dell'Europa centrale e orientale è salita al 2% nel 2009. La quota di questi investimenti destinati alle ferrovie varia tuttavia in misura considerevole da un paese all'altro: nel 2009 raggiungeva il 65% in Austria, il 55% nel Regno Unito, il 52% in Lussemburgo, il 45% in Svezia e il 41% in Belgio, per una media del 32% nell'Europa occidentale; nei paesi dell'Europa orientale la quota delle ferrovie è scesa dal 22% nel 2000 al 13% nel 2009 (cfr. l'allegato 9).

c) Diritti e contratti pluriennali

42. I livelli dei diritti d'accesso alla rete variano sensibilmente da un gestore dell'infrastruttura all'altro: per un treno merci di 1 000 tonnellate, il prezzo in euro per treno-chilometro andava da 0,1 euro in Spagna e 0,5 euro in Svezia a 10,2 euro in Slovacchia e 9,8 euro in Irlanda (cfr. l'allegato 10). In generale, sembra tuttavia che

le differenze si stiano riducendo, visto che diversi paesi dell'UE-12 che applicano storicamente diritti più elevati hanno annunciato o anche già attuato una diminuzione delle tariffe. Va notato che i diritti possono variare molto anche sulla stessa rete nazionale in funzione delle linee o degli orari.

43. Secondo la Commissione i contratti pluriennali fra i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie sono in grado di garantire un buon livello di servizio e l'equilibrio finanziario necessario. In una quindicina di Stati membri sono già stati firmati contratti pluriennali (cfr. l'allegato 12).

d) Realizzazione dell'ERTMS

44. L'introduzione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario ERTMS (*European Railway Traffic Management System*) costituisce un importante indicatore dei progressi compiuti a favore di una maggiore interoperabilità. Alla fine del 2011 si contavano in tutta l'Unione europea più di 4 000 km di linee in servizio equipaggiate con il sistema ERTMS, pari a un aumento di più del 20% rispetto all'anno precedente. Inoltre, il sistema è attualmente in corso di installazione su oltre 4 000 km di linee, che dovrebbero entrare in servizio entro la fine del 2013.
45. Il piano europeo di spiegamento, adottato il 22 luglio 2009, preve che tutti gli assi principali siano equipaggiati con il sistema entro il 2015. Entro il 2012 gli Stati membri devono trasmettere un calendario dettagliato con le date delle gare d'appalto e le principali fasi di esecuzione del progetto per completare l'installazione dell'ERTMS entro il 2015. La Commissione vigilerà scrupolosamente sul rispetto di quest'obbligo.

VIII. CONCLUSIONI

46. La crisi economica del 2009 ha avuto un impatto significativo sul traffico ferroviario merci. Nonostante una forte ripresa, nella maggior parte degli Stati membri i livelli del 2010 sono rimasti inferiori di circa il 15% rispetto a quelli osservati nel 2008; il calo non si è invece arrestato in Francia e Italia. A livello di Unione, sembra tuttavia che oggi la quota modale delle ferrovie sia paragonabile a quella di prima della crisi.
47. Gli effetti della crisi sono stati molto meno forti nel trasporto ferroviario di passeggeri. In realtà, l'aumento del traffico ha continuato in quasi tutti i paesi dell'UE-15; il declino iniziato negli anni novanta nell'UE-12 ha proseguito nel 2010. In questo contesto, si nota uno stretto legame fra l'evoluzione del traffico osservata recentemente in ogni Stato membro e il grado di soddisfazione espresso dai passeggeri nel sondaggio realizzato per la Commissione, come sottolineano per esempio i buoni risultati ottenuti dal Regno Unito e dalla Lituania.
48. Il processo di liberalizzazione del mercato ha accelerato nel settore merci per effetto della crisi, anche se a ritmi diversi a seconda degli Stati membri. D'altra parte, alcuni operatori storici detengono ormai quote di mercato significative in altri paesi europei grazie a filiali che operano in loco. In generale, la crisi non ha frenato l'espansione dei nuovi operatori sui vari mercati nazionali. In tale contesto, è importante notare che la presenza rafforzata di operatori concorrenti non ha avuto conseguenze negative sul livello elevato di sicurezza di questo modo di trasporto.
49. La liberalizzazione del mercato passeggeri avviene in modo progressivo, ma interessa ormai la maggior parte degli Stati membri. A breve termine il processo di monitoraggio del mercato ferroviario potrà fare riferimento anche a uno studio che Eurobarometro sta realizzando per conto della Commissione sulla liberalizzazione

del mercato interno del trasporto ferroviario di passeggeri. I risultati dello studio saranno presi in considerazione per elaborare la proposta legislativa che sarà presentata sulla liberalizzazione di questo segmento del mercato ferroviario.