



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 22 ottobre 2007 (25.10)
(OR. en)**

14205/07

TRANS 315

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine: Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data: 22 ottobre 2007
Destinatario: Signor Javier SOLANA, Segretario Generale/Alto Rappresentante
Oggetto: Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2007) 609 definitivo.

All.: COM(2007) 609 definitivo



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 18.10.2007
COM(2007) 609 definitivo

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

sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario

{SEC(2007)1323}

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO EUROPEO

sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario

I. INTRODUZIONE

1. Negli ultimi anni le ferrovie nell'Unione europea sono state interessate da profondi cambiamenti, avviati in larga misura da iniziative adottate a livello europeo. Per cominciare, nel 2001 sono stati adottati tre pacchetti di misure con l'obiettivo di liberalizzare progressivamente il mercato ferroviario e potenziare l'armonizzazione tecnica e operativa a livello di interoperabilità ferroviaria e sicurezza per istituire uno spazio ferroviario europeo (cfr. l'allegato 1¹).
2. Nel maggio del 2006 una relazione della Commissione² ha fornito una descrizione dettagliata del contesto normativo e istituzionale introdotto dal primo dei tre pacchetti ferroviari, proponendo anche un'analisi del suo impatto sul mercato del trasporto ferroviario. Il presente ulteriore riesame dello sviluppo del mercato ferroviario si basa sui risultati della relazione in questione.
3. È necessario monitorare continuamente il mercato ferroviario per valutare l'influenza esercitata da tutte le misure politiche adottate a livello europeo sul mercato ferroviario e aiutare a elaborarne altre in grado di rispondere alle esigenze attuali e future del settore.
4. Già nel 2001 la legislazione ferroviaria comunitaria³ imponeva alla Commissione europea di monitorare le condizioni tecniche ed economiche sul mercato del trasporto ferroviario nell'UE. Si chiedeva inoltre alla Commissione di presentare una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio su alcuni punti, fra cui l'evoluzione del mercato interno nel settore dei servizi ferroviari, le condizioni quadro, lo stato dell'infrastruttura e l'utilizzo dei diritti di accesso.
5. Infine, la necessità di monitorare il mercato ferroviario utilizzando un quadro comparativo degli indicatori più pertinenti sul mercato interno dei servizi di trasporto ferroviario, in particolare sulla progressiva apertura alla concorrenza nazionale e internazionale, è stata riaffermata nel riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti⁴ presentato nel 2006.
6. La presente comunicazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario risponde a questa esigenza e fornisce una prima analisi statistica dello sviluppo del mercato ferroviario, gettando le basi per la presentazione di relazioni periodiche.

¹ La presente comunicazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario è accompagnata da un documento di lavoro dei servizi della Commissione composto di 23 allegati.

² COM(2006) 189 def., 3 maggio 2006.

³ Sezione Va della direttiva 2001/12/CE.

⁴ COM(2006) 314 def., 22 giugno 2006.

II. PIANO DI MONITORAGGIO DEL MERCATO FERROVIARIO

7. Per soddisfare i requisiti in materia di monitoraggio, nel 2001 la Commissione ha istituito un piano di monitoraggio del mercato ferroviario (*Rail Market Monitoring Scheme*, RMMS) che prevede la pubblicazione di informazioni su diversi aspetti dei mercati ferroviari sul sito web⁵ della Direzione generale dell'energia e dei trasporti. Le informazioni sono aggiornate e integrate periodicamente per includere una gamma sempre più ampia di indicatori dello sviluppo del mercato.
8. Un gruppo di lavoro, costituito di esperti provenienti dai ministeri nazionali e dal settore ferroviario, assiste la Commissione ai fini del monitoraggio. Fra il 2001 e il 2007 il gruppo di lavoro RMMS ha tenuto diciotto riunioni.
9. Il presente riesame si basa sull'analisi presentata dai membri del gruppo di lavoro RMMS, sulle fonti statistiche disponibili alla Commissione europea, su studi recenti⁶ e sulla relazione di attuazione del primo pacchetto ferroviario (cfr. sopra).
10. In particolare, si concentra sugli aspetti seguenti:
 - il quadro normativo e istituzionale introdotto con l'intento di liberalizzare il mercato ferroviario e rafforzare la posizione delle ferrovie quale modo di trasporto sicuro e rispettoso dell'ambiente;
 - lo sviluppo del mercato ferroviario in termini di prestazioni del trasporto merci e passeggeri, confronto intermodale e indicatori dell'apertura del mercato;
 - le prestazioni finanziarie del settore, compresi dati sulla capacità, sullo stato e sul tasso di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e sullo sviluppo dell'industria delle forniture.
11. Occorre precisare che, in mancanza di dati quantitativi, il presente riesame delle condizioni di mercato non può coprire determinati aspetti specifici dei mercati ferroviari, come gli attivi delle imprese ferroviarie (materiale rotabile) o fattori intangibili come la formazione del personale.

III. ATTUAZIONE DEL QUADRO GIURIDICO E ISTITUZIONALE

12. Tutti gli Stati membri con una rete ferroviaria hanno attuato formalmente le direttive del primo pacchetto ferroviario (cfr. gli allegati 2a e 2c). Tuttavia, i ritardi registrati nell'attuazione hanno obbligato la Commissione ad avviare 56 procedimenti di infrazione, di cui 12 hanno portato a una sentenza (cfr. l'allegato 3a). Le misure nazionali di attuazione per alcune disposizioni chiave del pacchetto sono attualmente in corso di esame⁷.

⁵ http://ec.europa.eu/transport/rail/market/index_en.htm.

⁶ Gli studi possono essere consultati sul sito web seguente:

http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_en.htm.

⁷ Fra l'altro, questo esercizio getterà le basi per la rifusione delle direttive del primo pacchetto ferroviario, prevista per il 2008.

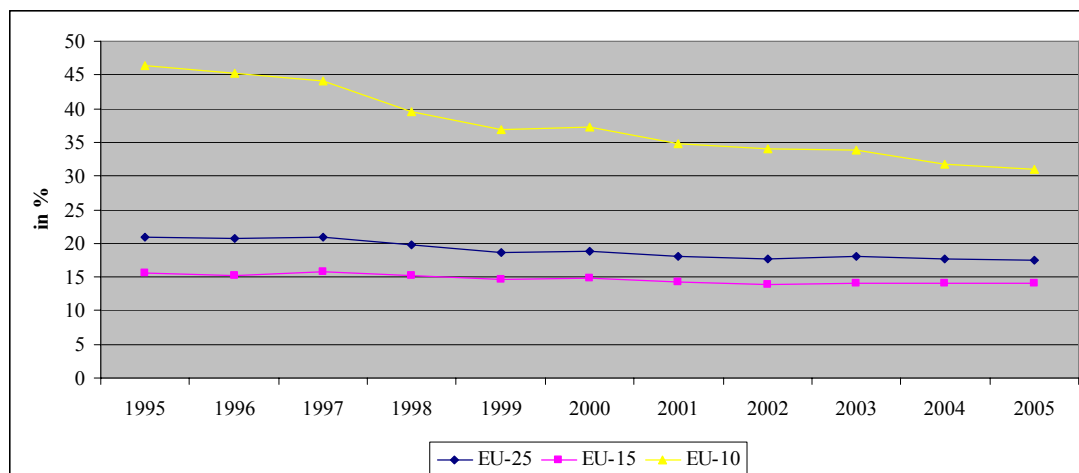
13. Visto che in alcuni Stati membri il secondo pacchetto ferroviario è stato recepito solo parzialmente nel diritto nazionale (cfr. gli allegati 2b e 2c), la Commissione ha avviato 55 procedimenti di infrazione, 18 dei quali sono terminati con un deferimento alla Corte. Cinque di questi casi sono stati archiviati a causa della notifica finale delle misure di attuazione, mentre gli altri 13 sono ancora pendenti (cfr. l'allegato 3b).
14. Negli Stati membri sono già state create tutte le istituzioni previste dal primo e dal secondo pacchetto ferroviario: le società nazionali e gli organi incaricati dell'assegnazione della capacità, gli organismi responsabili del rilascio delle licenze, gli organi di regolamentazione, le autorità nazionali competenti in materia di sicurezza, gli organismi di indagine e gli organismi notificati (cfr. gli allegati 4, 5, 6 e 7).
15. Occorre ricordare che, nel caso degli organi di regolamentazione, i dati relativi alla consistenza del personale che si occupa delle questioni di regolamentazione e al numero di reclami trattati nel 2005 fanno sorgere qualche dubbio sulla loro capacità amministrativa.
16. Attualmente è in corso un'analisi approfondita del recepimento della legislazione in materia di interoperabilità e sicurezza ferroviaria. Stando ai primi risultati sembrerebbe che l'attuazione delle direttive sulla sicurezza e l'interoperabilità in alcuni dei paesi che le hanno già formalmente recepite sia ancora incompleta. Inoltre, i ritardi nel recepimento del secondo pacchetto ferroviario causano incertezza giuridica fra quanti operano nel mercato ferroviario. Anche se le istituzioni previste dal pacchetto in questione sono già state create nei paesi interessati, la mancanza di una base giuridica per le loro attività rappresenta un grosso ostacolo al corretto funzionamento del mercato ferroviario.

IV. PRESTAZIONI DEL MERCATO COMUNITARIO DEL TRASPORTO PER FERROVIA

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

17. Dal 1970 la quota di mercato delle ferrovie sul mercato del trasporto merci ha fatto registrare un calo costante, passando dal 20% nel 1970 (UE-15) all'8% nel 2003 (UE-15) e al 10% nel 2005 per l'UE-25 (sulla base delle tonnellate-chilometri). Negli ultimi dieci anni c'è stato un rallentamento di questo trend negativo: fra il 1995 e il 2005 la quota di mercato detenuta dalle ferrovie è diminuita solo del 2% (cfr. l'allegato 8a).
18. Fra tutti i modi di trasporto terrestri le ferrovie hanno rappresentato il 17,4% del mercato merci dell'UE nel 2005, ma nei "nuovi" Stati membri questa percentuale è il doppio di quella calcolata per l'UE-15 (30,9% contro il 14%) (cfr. la cifra 1 e l'allegato 8c).

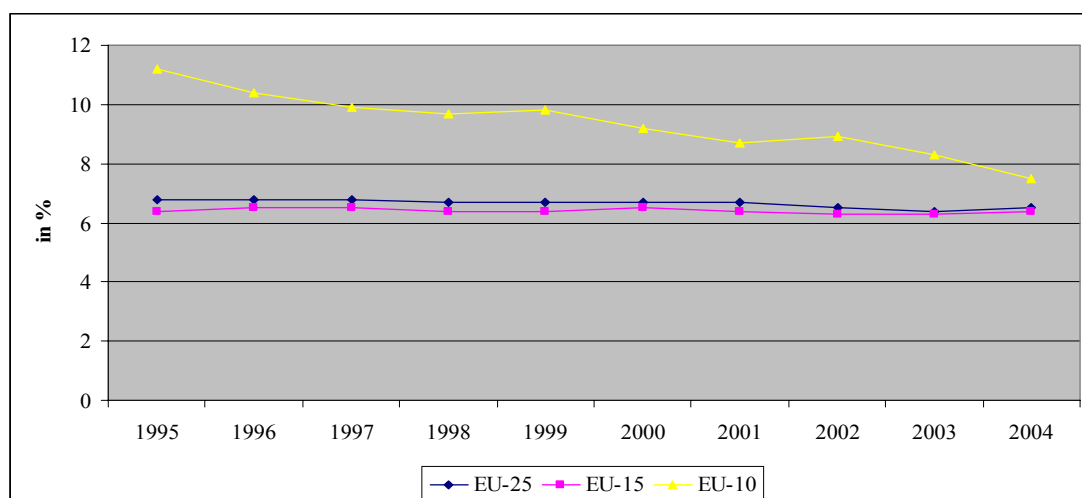
Figura 1: quota detenuta dalle ferrovie nel mercato del trasporto merci interno nell'UE-25, nell'UE-15 e nell'UE-10 (1995-2005)



Fonte: Eurostat, UIC, EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2006, stime della DG TREN e statistiche nazionali

19. Analogamente, negli ultimi trenta anni c'è stato un declino nel trasporto passeggeri, seppur meno marcato di quello che ha interessato il trasporto merci. La quota di mercato delle ferrovie rispetto al totale dei passeggeri del trasporto passeggeri è scesa dal 10,2% nel 1970 al 6,3% nel 2003 per l'UE-15 (in termini di passeggeri-chilometri). Per l'UE-25 la quota di mercato nel 2004 era del 5,8% (cfr. l'allegato 8b).
20. Tenendo conto solo dei modi di trasporto terrestri, nel 2004 il trasporto passeggeri per ferrovia rappresentava il 6,5% del mercato UE. Negli ultimi dieci anni la quota di mercato delle ferrovie nell'UE-15 si è attestata su valori superiori al 6%. Invece, nell'UE-10 è calata drasticamente, scendendo dall'11,2% nel 1995 al 7,5% nel 2004 (cfr. la figura 2 e l'allegato 8d).

Figura 2: quota detenuta dalle ferrovie nel mercato del trasporto terrestre passeggeri nell'UE-25, nell'UE-15 e nell'UE-10 (1995-2004)



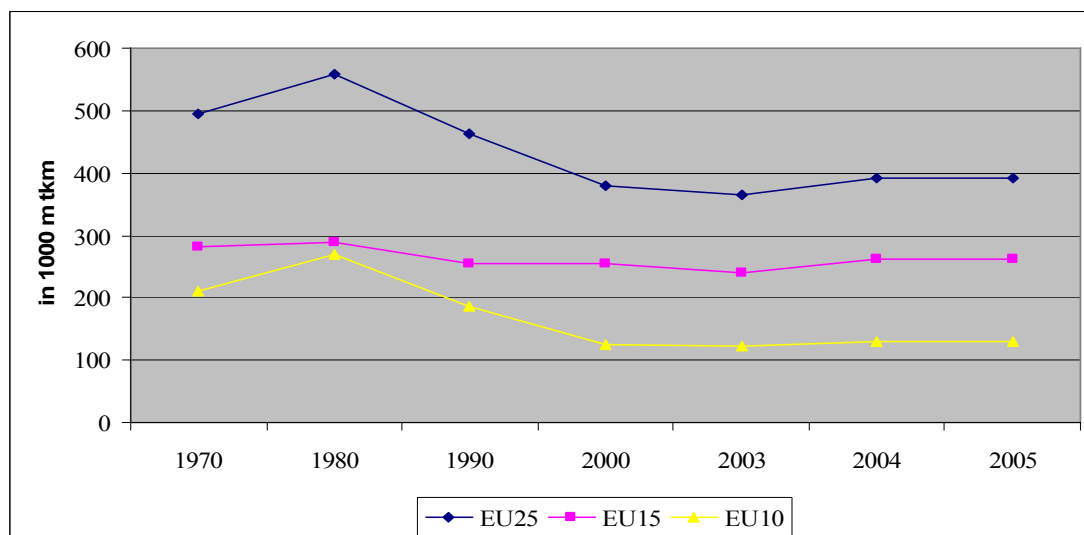
Fonte: Eurostat, UIC, stime della DG TREN e statistiche nazionali

21. Le analisi della quota relativa del trasporto merci per ferrovia nel mercato dei trasporti trascurano il fatto che le ferrovie, per loro stessa natura, non possono offrire servizi "porta a porta" sulle brevi distanze. Di conseguenza, gli attuali metodi di valutazione del contributo fornito dai vari modi alla fornitura di servizi di trasporto forniscono solo un quadro parziale della situazione per quanto riguarda la quota di mercato del trasporto per ferrovia. I servizi della Commissione stanno esaminando la fattibilità di una raccolta dei dati sulle prestazioni dei vari modi ripartiti per categoria di distanza.
22. Uno studio pilota sulle prestazioni del trasporto merci per ferrovia in base alla distanza svolto nel 2006 dalla Comunità delle ferrovie europee (*Community of European Railways*, CER) e dall'Unione internazionale delle ferrovie (*International Union of Railways*, UIC) su un gruppo di imprese ferroviarie che detengono il 20% del mercato del trasporto merci per ferrovia ha mostrato che rispetto al trasporto stradale la quota di mercato delle ferrovie è sensibilmente più elevata per le distanze maggiori (> 150 km = 22%, > 300/325 km = 26% e > 500 km = 30% rispetto al 19% del totale del traffico). Sulle distanze superiori a 150 km i costi medi del trasporto delle merci per ferrovia sono di solito inferiori a quelli del trasporto su strada (cfr. l'allegato 22e).

IV.2. Tendenze nei volumi e nelle prestazioni del trasporto per ferrovia⁸

23. Dopo anni di continuo declino, nel 2003 le prestazioni del trasporto *merci* per ferrovia hanno cessato di peggiorare (cfr. la figura 3)⁹. Nello stesso anno è entrata in vigore la prima misura per liberalizzare il mercato dei servizi internazionali di trasporto merci.

Figura 3: tendenze nelle prestazioni del trasporto merci per ferrovia nell'UE-25, nell'UE-15 e nell'UE-10 (1970-2005)



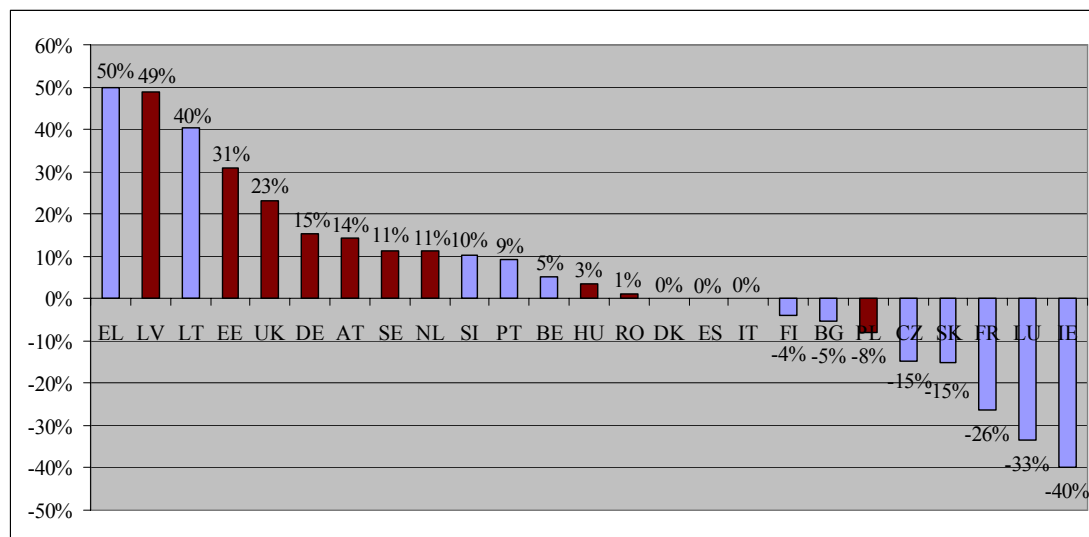
⁸ Per "prestazioni del trasporto ferroviario" si intende il trasporto per ferrovia espresso in tonnellate-chilometri o passeggeri-chilometri.

⁹ Visto che Cipro e Malta non dispongono di una rete ferroviaria sul loro territorio, tutti i riferimenti all'UE-10 o ai "nuovi" Stati membri di cui ai capitoli IVa-VIII escludono questi due paesi.

Fonte: EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2006, tabella 3.2.5, Eurostat

24. Fra il 2000 e il 2005 l'UE ha visto un aumento significativo delle prestazioni del trasporto merci per ferrovia negli Stati membri in cui le imprese ferroviarie di nuova istituzione hanno conseguito le quote di mercato più elevate (cfr. l'allegato 9 e la figura 4, dove i paesi in questione sono evidenziati in nero).

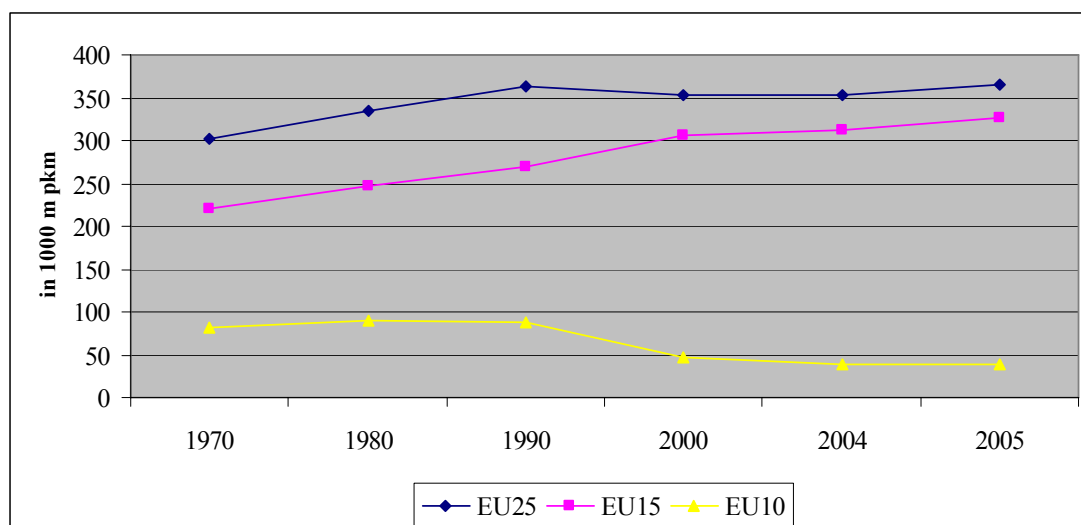
Figura 4: cambiamenti nelle prestazioni del trasporto merci per ferrovia nel periodo 2000-2005



Fonte: EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2006, tabella 3.2.5, Eurostat

25. Nel 2005 le merci più comunemente trasportate per ferrovia (in tonnellate-chilometri) sono stati combustibili minerali solidi (di solito trasportati da imprese ferroviarie nell'UE-15), metalli e prodotti petroliferi (trasportati, in particolare, dalle imprese ferroviarie nell'UE-10) (cfr. l'allegato 11).
26. Nel 2006 le prestazioni del trasporto merci per ferrovia nell'UE-25 sono migliorate del 3,7% come conseguenza della crescita dei "vecchi" Stati membri (aumento medio del 5,7%), particolarmente sensibile in Finlandia, Lussemburgo e Germania, dove l'aumento registrato è stato superiore al 10%. La crescita maggiore in termini di tonnellate-chilometri è avvenuta nel primo trimestre del 2006 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Nel 2006 nell'UE-10 si è registrata una diminuzione globale pari a -0,5% nelle prestazioni di trasporto. Tuttavia, in Ungheria (13,3%) e nella Repubblica slovacca (7,3%) il mercato del trasporto merci per ferrovia ha registrato uno sviluppo dinamico (cfr. l'allegato 10).
27. Nel settore passeggeri, dopo un costante miglioramento delle prestazioni del trasporto ferroviario fra il 1970 e il 1990, nel decennio successivo (1990-2000) nei paesi dell'UE-15 si è osservata una rapida crescita, a cui ha fatto riscontro una pesante diminuzione nell'UE-10 (cfr. la figura 5). Da allora, le prestazioni del trasporto passeggeri si sono stabilizzate nell'UE-10 e aumentano lentamente ma costantemente nell'UE-15.

Figura 5: tendenze nelle prestazioni del trasporto passeggeri per ferrovia nell'UE-25, nell'UE-15 e nell'UE-10 (1970-2005)



Fonte: EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2006, tabella 3.3.7, Eurostat

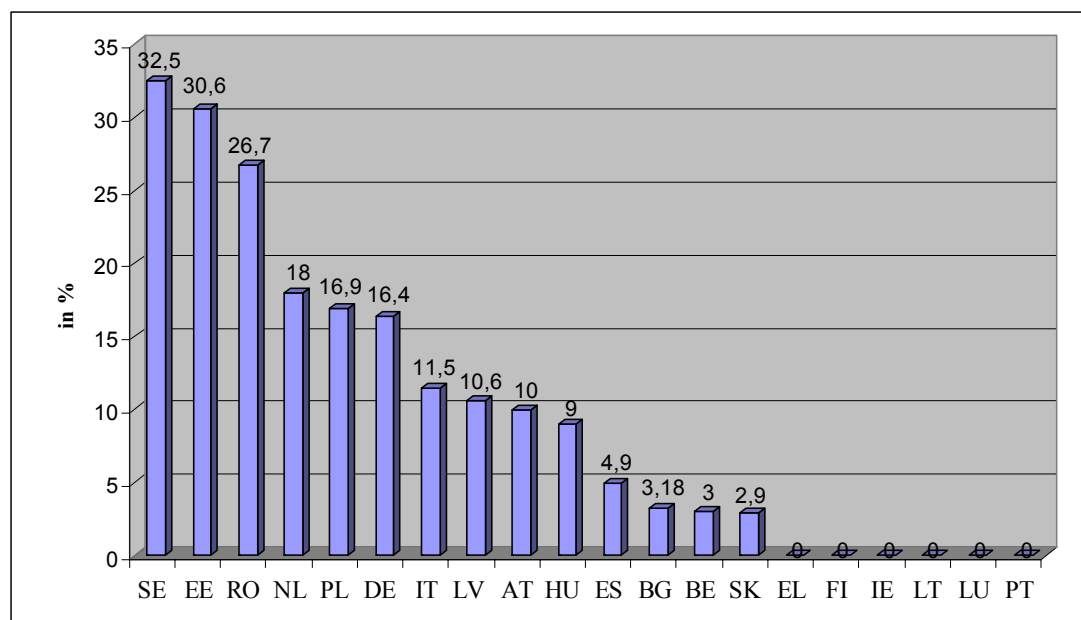
28. Fra il 2000 e il 2005 gli aumenti più elevati nelle prestazioni del trasporto passeggeri per ferrovia sono stati osservati in Lettonia (29%), Irlanda (29%) e Belgio (20%). Le diminuzioni più drastiche si sono invece registrate in Lituania (-33%), Estonia (-33%), Bulgaria (-31%) e Romania (-31%) (cfr. l'allegato 9).
29. Nel 2006 le prestazioni del trasporto passeggeri per ferrovia sono aumentate sia nell'UE-15 che nell'UE-10, attestandosi in media sul 3,3% a livello di UE. I risultati più positivi sono stati ottenuti nel secondo trimestre del 2006 rispetto allo stesso periodo del 2005. Durante il 2006 le prestazioni del trasporto passeggeri hanno fatto registrare la crescita più elevata in Lettonia (10,8%), Lussemburgo (9,2%) e Svezia (7,3%), mentre sono calate in Lituania (-4,3%) e Grecia (-1,8%) (cfr. l'allegato 10).
30. Nel 2005 le quote più elevate di *traffico internazionale* rispetto al totale del traffico merci (in termini di tonnellate-chilometri) si sono osservate in Estonia (93%), Lettonia (88%) e nella Repubblica slovacca (86,5%). Per il trasporto passeggeri, il traffico internazionale ha conseguito le quote più elevate in Lussemburgo (24% dei passeggeri-chilometri), Austria (17%) e Belgio (15%) (cfr. l'allegato 12b, che fornisce anche informazioni sulle variazioni delle prestazioni del trasporto per ferrovia nel periodo 2003-2005 per i servizi nazionali e internazionali).

V. LIBERALIZZAZIONE DEL MERCATO FERROVIARIO

31. Sul mercato ferroviario dell'UE operano oltre 700 imprese ferroviarie titolari di licenza, di cui circa la metà in Germania (355), seguite da 62 in Polonia e da 56 nel Regno Unito. L'allegato 14 offre una panoramica del numero di licenze ferroviarie e di certificati di sicurezza validi ripartiti per Stato membro.
32. La figura 6 mostra le quote totali di mercato detenute dalle imprese ferroviarie di nuova istituzione che offrono servizi di trasporto merci. In termini di tonnellate-chilometri, le imprese non storiche hanno ottenuto le quote di mercato più elevate in

Svezia (32,5%), Estonia (30,6%), Romaniaa (26,7%), Paesi Bassi (18%), Polonia (16,9%) e Germania (16,4%). Nel trasporto passeggeri, le imprese non storiche hanno ottenuto le quote di mercato più elevate in Estonia (40%), Svezia (35,8%) e Lettonia (10,1%)*. L'allegato 13 mostra la distribuzione del mercato fra le singole imprese per l'UE-27.

Figura 6: quote di mercato totali degli operatori ferroviari non storici attivi nel trasporto merci nel 2006



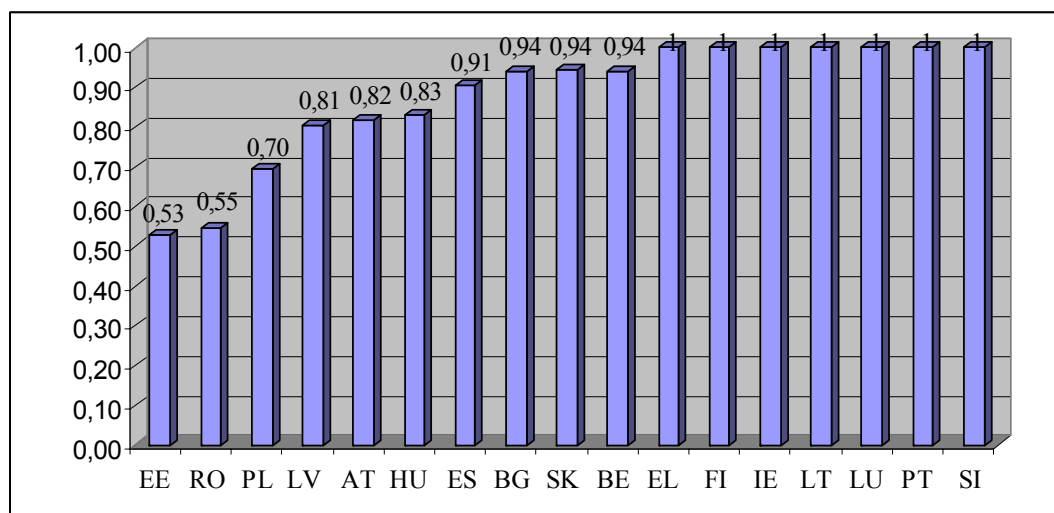
* Dati per CZ, DK, FR e UK non disponibili; ES e PT: dati relativi al 2005; NL: dati relativi al 2003.

Fonte: questionario dell'RMMS del 2007 compilato dagli Stati membri nel maggio/giugno 2007

33. L'indice Herfindahl-Hirschman (HHI)¹⁰, variabile utilizzata per misurare la liberalizzazione del mercato, valuta il grado di concentrazione in un'industria e indica il livello di concorrenza sul mercato di riferimento. L'indice può variare fra 0, se vi è un numero elevato di imprese, il che indica un'effettiva concorrenza, e 1, nel caso di un'unica impresa che opera in regime di monopolio.
34. La figura 7 presenta l'HHI per i mercati del trasporto merci e passeggeri per ferrovia negli Stati membri dell'UE. Per il settore merci, i mercati più liberalizzati si trovano in Estonia (0,53), Romaniaa (0,55), Polonia (0,7) e Lettonia (0,8)*. In Grecia, Finlandia, Francia, Lituania, Lussemburgo, Portogallo e Slovenia sui mercati del trasporto merci per ferrovia esiste ancora in regime di monopolio. Non è stato possibile calcolare l'HHI per Svezia, Paesi Bassi e Germania (paesi in cui si rileva un'elevata quota di mercato per le imprese ferroviarie di nuova istituzione che operano nel trasporto merci) in quanto i dati necessari non erano disponibili. Nel settore passeggeri, i mercati maggiormente liberalizzati si trovano in Estonia (0,48), Lettonia (0,82), Polonia (0,83) e Portogallo (0,84).

¹⁰ L'indice HHI è definito come la somma dei quadrati delle quote di mercato di ogni singola impresa nel settore.

Figura 7: indice Herfindahl-Hirschmann per i mercati ferroviari nazionali



* I dati per CZ, DE, DK, FR, IT, NL, SE e UK non sono disponibili.

Fonte: questionario dell'RMMS del 2007 compilato dagli Stati membri nel maggio/giugno 2007

VI. PRESTAZIONI DELLE IMPRESE FERROVIARIE

35. In base a uno studio svolto sotto l'egida del gruppo di lavoro RMMS da parte della Comunità delle ferrovie europee (CER) sui suoi 17 membri¹¹, fra il 1995 e il 2004 l'occupazione nelle imprese ferroviarie è diminuita costantemente, mentre la produttività è aumentata. Tuttavia, negli ultimi anni il ritmo con cui cala l'occupazione nel settore ferroviario è rallentato. La perdita di posti di lavoro nelle imprese storiche è stata in parte compensata dalla creazione di posti di lavoro nelle nuove imprese ferroviarie, sebbene non siano ancora disponibili informazioni sulla qualità di questi nuovi posti¹². Le cifre relative al personale impiegato nel 2006 dalle singole imprese ferroviarie dell'UE e dai gestori dell'infrastruttura sono riportate all'allegato 15.
36. Inoltre, lo studio della CER rivela una netta differenza di prestazioni fra le imprese ferroviarie dell'UE-15 e quelle dell'UE-10. Nei "vecchi" Stati membri, dal 1995 in media il rapporto capitale di prestito/capitale di rischio delle imprese ferroviarie è sceso sotto 1 e questo significa che i loro attivi sono essenzialmente finanziati dal capitale e non dal debito. Invece, nell'UE-10 lo stesso rapporto è aumentato fortemente, salendo dallo 0,11 al 2,52. La debole situazione finanziaria delle imprese ferroviarie nei "nuovi" Stati membri 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.

¹¹ CFL, CIE, CP, DB, FS, NSB, ÖBB, SNCF, VR, SBB (escluse ATOC/EWS e ASTOC), BDZ, CFR, CD, LG, MAV, PKP and SZ.

¹² Allegati alla relazione COM(2006) 189 def. del 3 maggio 2006, pag. 91.

37. Un altro studio¹³, questa volta riguardante le prestazioni finanziarie delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura con una cifra d'affari annua di almeno 50 milioni di euro, condotto su richiesta della Commissione europea, ha mostrato che nel 2004 il 61% delle 74 imprese ferroviarie analizzate¹⁴ aveva un rapporto di redditività superiore a 1 e quindi in linea di massima le loro operazioni generavano utili. Il 24% delle imprese ferroviarie aveva un rendimento negativo del capitale netto, vale a dire risultati negativi generati dalle operazioni in relazione al capitale dell'impresa. Su dieci gestori dell'infrastruttura, cinque avevano un rapporto di redditività superiore a 1 e cinque un rendimento negativo del capitale netto (cfr. l'allegato 16).
38. La qualità del servizio resta alquanto deludente, soprattutto per il traffico intermodale. Le statistiche sulla puntualità dei treni del trasporto combinato internazionale sui principali corridoi europei, compilate dall'Unione internazionale delle imprese di trasporto combinato strada-ferrovia (UIRR), mostrano uno scarso livello di puntualità dei servizi di trasporto merci per ferrovia (nel 2006 il 53% dei treni aveva un ritardo inferiore a 30 minuti rispetto all'arrivo programmato) e una certa instabilità negli ultimi anni (cfr. l'allegato 17).

VII. INFRASTRUTTURA DEL TRASPORTO FERROVIARIO: CAPACITÀ, FINANZIAMENTO E INDUSTRIA DELLE FORNITURE

39. La lunghezza totale della rete ferroviaria nell'UE è di circa 215 000 km¹⁵. Gli Stati membri con la rete ferroviaria più estesa sono la Germania (34 122 km), la Francia (29 246 km)¹⁶ e la Polonia (22 156 km), mentre le reti ferroviarie meno estese si trovano in Lussemburgo (275 km) ed Estonia (971 km di rete pubblica) (cfr. l'allegato 18). Malta e Cipro non dispongono di ferrovie. Il Belgio e il Lussemburgo hanno la densità più elevata di linee ferroviarie (rispettivamente 122 e 106 m/km²).
40. Nel 2006 l'uso più intenso della rete per il trasporto merci (espresso in numero di tonnellate-chilometri per chilometro di linea ferroviaria) si è registrato nei Paesi baltici (10,8 in Estonia, 7,4 in Lettonia e 7,3 in Lituania), mentre per il comparto passeggeri si è avuto nei Paesi Bassi (5,3), nel Regno Unito (3) e in Belgio (2,8) (cfr. l'allegato 18).
41. Nel 2006 la rete europea comprendeva 4 919 km di linee ad alta velocità in Italia, Francia, Spagna, Germania, Belgio e nel Regno Unito. Entro il 2009 saranno costruiti 1 485 km di nuove linee sul territorio dell'UE su cui i treni potranno circolare a oltre 250 km/h (cfr. l'allegato 19).
42. Nel 2006 la spesa più elevata per la manutenzione dell'infrastruttura, espressa in euro per chilometro di linea ferroviaria, è stata registrata nei Paesi Bassi (446 000), in Lussemburgo (173 000) e nel Regno Unito (108 000). La ristrutturazione

¹³ Studio ECORYS: "Analysis of the financial situation of railway undertakings in the European Union", febbraio 2006, http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_en.htm.

¹⁴ Compresse imprese ferroviarie consolidate con funzioni di gestore dell'infrastruttura.

¹⁵ Linee a binario unico e a doppio binario.

¹⁶ I dati per la Francia si riferiscono al 2004, mentre quelli degli altri paesi al 2006.

dell'infrastruttura esistente ha interessato soprattutto il Regno Unito (260 000), il Lussemburgo (159 000) e la Germania (117 000). Le nuove costruzioni hanno assorbito il massimo livello di risorse per chilometro di linea nei Paesi Bassi (464 000), in Belgio (259 000), Lussemburgo (245 000) e Grecia (124 000). In generale, i paesi summenzionati progettano anche investimenti considerevoli per il periodo 2007-2010 (cfr. l'allegato 20).

43. I sistemi di tariffazione per l'uso dell'infrastruttura ferroviaria variano fortemente fra gli Stati membri. La quota dei costi connessi all'infrastruttura finanziata con la tariffazione sull'infrastruttura varia fra il 5% in Svezia e il 100% nei paesi baltici (cfr. l'allegato 22). Questo dipende essenzialmente dai contributi finanziari da parte dei governi all'offerta di infrastruttura e dall'efficienza dei gestori dell'infrastruttura. Anche la complessità e l'intensità dell'uso della rete svolgono un ruolo importante. Nel 2006 i contributi statali per l'esercizio, la manutenzione, la ristrutturazione e la costruzione dell'infrastruttura ammontavano a circa 14 miliardi di euro nell'UE-25, di cui solo il 3,6% era rappresentato dai paesi dell'UE-10 (cfr. l'allegato 21).
44. La progettazione di alcuni sistemi di tariffazione per l'uso dell'infrastruttura ferroviaria che consentono, per esempio, trasferimenti incrociati al trasporto passeggeri mette in pericolo la competitività dei servizi ferroviari. Il problema dei trasferimenti incrociati è particolarmente grave in alcuni "nuovi" Stati membri, dove gli elevati diritti di accesso alla rete si accompagnano a una scarsa qualità dell'infrastruttura.
45. L'attuale valore del mercato delle forniture ferroviarie nell'Europa occidentale e orientale¹⁷ è di circa 40 000 milioni di euro (cfr. l'allegato 23). Il 75% del mercato è aperto ai fornitori esterni, nel senso che non ricorre esclusivamente alle capacità interne delle ferrovie. L'accesso al mercato è particolarmente limitato nei settori dei servizi e della manutenzione (51%) e, nell'Europa orientale, in quello della fornitura di infrastrutture (58%). I mercati del controllo ferroviario e del materiale rotabile sono invece completamente aperti a fornitori esterni (100%).
46. Si prevede che nell'Europa orientale il mercato delle forniture di materiale rotabile registrerà una forte crescita nei prossimi dieci anni (+8,2% all'anno fino al 2015). I servizi connessi alla manutenzione dell'infrastruttura mostrano il massimo potenziale di crescita nell'Europa occidentale (2,6% all'anno nello stesso periodo) (cfr. l'allegato 23).

VIII. CONCLUSIONI

47. La presente relazione descrive le principali tendenze osservate sul mercato ferroviario dell'UE negli ultimi anni. Lo stato attuale della riforma del settore ferroviario europeo dà risultati contrastanti. Tuttavia, la presente relazione conferma che gli sforzi compiuti per rilanciare le ferrovie con lo sviluppo di uno spazio ferroviario europeo e con l'aumento della concorrenza sul mercato stanno dando risultati positivi.

¹⁷ Europa occidentale = Austria, Belgio, Danimarca, Francia, Germania, Grecia, Italia, Paesi Bassi, Spagna, Svezia, Svizzera, Regno Unito; Europa orientale = Repubblica ceca, Ungheria, Polonia, Romania, Turchia (studio UNIFE del 2007, cfr. l'allegato 23).

48. Il processo di recepimento formale della legislazione comunitaria nel settore ferroviario è quasi completato. Negli Stati membri sono state già create le istituzioni previste dalla legislazione. Dal 2003 le prestazioni del trasporto merci per ferrovia hanno cessato di peggiorare e da allora sono rimaste relativamente stabili. Gli ultimi dati disponibili (relativi al 2006) mostrano buone prospettive. L'analisi delle tendenze osservate nelle prestazioni del trasporto per ferrovia negli ultimi sei anni evidenzia che i paesi con i migliori risultati in fatto di liberalizzazione del mercato ottengono prestazioni sensibilmente migliori rispetto a quelli in cui i mercati sono completamente dominati dalle imprese ferroviarie storiche. Anche se i dati sulla ripartizione modale convenzionale continuano a indicare una leggera diminuzione della quota delle ferrovie sul mercato del trasporto merci, le prime stime sul contributo delle ferrovie al trasporto merci sulle medie e lunghe distanze mostrano un notevole potenziale per il settore ferroviario in questo segmento di mercato. La riforma in corso sta inoltre creando nuovi posti di lavoro, controbilanciando così la continua contrazione dei posti di lavoro nelle imprese ferroviarie. Infine, la forte richiesta di materiale rotabile prevista nei paesi dell'Europa orientale nei prossimi dieci anni crea condizioni favorevoli per lo sviluppo dell'industria delle forniture ferroviarie.
49. D'altro lato, alcune difficoltà continuano a ostacolare lo sviluppo dei servizi ferroviari nell'UE. Il livello di attuazione della normativa varia considerevolmente da uno Stato membro all'altro. Alcune istituzioni non sono ancora completamente operative. I problemi possono essere dovuti alla mancanza di personale o, per quanto riguarda le autorità nazionali responsabili in materia di sicurezza, alla mancanza di una base giuridica per le loro attività, in attesa del recepimento del secondo pacchetto ferroviario.
50. Il livello di concorrenza sul mercato europeo dei servizi ferroviari è ancora insufficiente ma in costante aumento, grazie al processo di maturazione del quadro normativo in materia di accesso non discriminatorio all'infrastruttura e di apertura alla concorrenza dei servizi nazionali e internazionali di trasporto merci. Tuttavia, esistono ancora forti barriere all'integrazione del mercato a livello europeo, in particolare la mancanza di una completa interoperabilità tecnica e di un approccio comune fra le reti ferroviarie nazionali nei confronti della sicurezza ferroviaria, la situazione economica relativamente debole delle imprese ferroviarie, particolarmente acuta nei "nuovi" Stati membri, e i costi elevati dell'accesso al mercato nel settore ferroviario connessi agli elevati costi fissi delle operazioni di mercato e alle consistenti spese amministrative per l'accettazione del materiale rotabile, per le procedure di rilascio delle licenze ecc. Inoltre, in alcuni Stati membri gli investimenti nel settore ferroviario sono insufficienti, soprattutto per quanto riguarda la manutenzione e l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria. Visto che fino a non molti anni fa quasi tutti i mercati ferroviari dell'UE erano monopoli nazionali, non sono ancora stati introdotti incentivi sufficienti per migliorare sensibilmente la qualità del servizio offerta dal settore ferroviario.
51. La Commissione ritiene che grazie all'aggiornamento periodico della presente relazione sarà possibile monitorare costantemente il mercato ferroviario sulla base di dati comparabili. Alcune questioni non sufficientemente trattate nella presente relazione saranno esaminate nelle edizioni future. Per rendere l'analisi dello sviluppo del mercato ferroviario il più possibile completa, l'industria ferroviaria e le autorità nazionali dovranno impegnarsi maggiormente a fornire i dati necessari.