

**Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito al «Quarto pacchetto ferroviario» composto dai seguenti sette documenti: «Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni sul “Quarto pacchetto ferroviario — completare lo spazio ferroviario europeo unico per favorire la competitività e la crescita europee”»**

COM(2013) 25 final;

**«Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che abroga il regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie»**

COM(2013) 26 final — 2013/0013 (COD);

**«Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004»**

COM(2013) 27 final — 2013/0014 (COD);

**«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»**

COM(2013) 28 final — 2013/0028 (COD);

**«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 — 2013/0029 (COD);

**«Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione)»**

COM(2013) 30 final — 2013/0015 (COD);

**«Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione)»**

COM(2013) 31 final — 2013/0016 (COD)

(2013/C 327/21)

Relatore: **MORDANT**

La Commissione, in data 19 febbraio 2013, il Consiglio, in date 21 e 22 febbraio 2013, e il Parlamento europeo, in data 7 febbraio 2013, hanno deciso, conformemente agli articoli 91, 91, paragrafo 1, 109, 170, 171 e 304 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito al:

Quarto pacchetto ferroviario,

composto dai seguenti documenti:

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni sul "Quarto pacchetto ferroviario - completare lo spazio ferroviario europeo unico per favorire la competitività e la crescita europee"

COM(2013) 25 final

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che abroga il regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie

COM(2013) 26 final — 2013/0013 (COD)

*Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004*

COM(2013) 27 final — 2013/0014 (COD)

*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*

COM(2013) 28 final — 2013/0028 (COD)

*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 — 2013/0029 (COD)

*Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione)*

COM(2013) 30 final — 2013/0015 (COD)

*Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione)*

COM(2013) 31 final — 2013/0016 (COD).

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 20 giugno 2013.

Alla sua 491<sup>a</sup> sessione plenaria, dei giorni 10 e 11 luglio 2013 (seduta dell'11 luglio), il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il seguente parere con 82 voti favorevoli, 20 voti contrari e 8 astensioni.

## 1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1 Il Comitato economico e sociale europeo (CESE) chiede alla Commissione europea di far effettuare, sotto il controllo dell'insieme degli attori, un bilancio delle conseguenze dei pacchetti ferroviari in termini di risposta ai bisogni dei cittadini, di trasferimento modale, di assetto dei territori, di sviluppo delle relazioni transfrontaliere, di qualità dei servizi ferroviari misurata sulla base di dati di fatto, di accessibilità, di rafforzamento dei diritti dei passeggeri, ecc.

1.2 Il CESE raccomanda che le misure legislative del nuovo pacchetto ferroviario si fondino sul contributo che le ferrovie possono dare alla costruzione europea, grazie ai loro effetti sull'economia, sulla società e sull'ambiente.

1.3 L'iniziativa legislativa in questione deve porsi l'obiettivo di elidere gli "effetti frontiera" tra gli Stati membri. Deve cioè permettere di sviluppare relazioni transfrontaliere tra paesi limotrofi intervenendo sulle dimensioni dello sviluppo sostenibile e dell'assetto del territorio, grazie alla creazione di infrastrutture tra Stati membri che ne sono privi o non ne possiedono di adeguate.

1.4 Il CESE chiede che l'Unione europea preveda la possibilità di creare strutture transfrontaliere e di definirne le modalità

d'intervento sui territori che esse coprono, per permettere di definire e organizzare le funzioni dei servizi d'interesse generale come previsto dall'articolo 14 del TFUE e dal protocollo n. 26.

1.5 Il CESE chiede che gli Stati membri mantengano la capacità di organizzare il loro sistema ferroviario nazionale e di aprire il loro mercato nazionale alla concorrenza, in funzione della loro situazione geografica e demografica, della loro storia e delle condizioni economiche, sociali e ambientali esistenti.

1.6 Il CESE raccomanda di lasciare alle autorità competenti il compito di affidare le funzioni di servizio pubblico direttamente a un determinato operatore oppure di ricorrere a procedure di appalto pubblico come prevede attualmente il regolamento 1370/2007/CE, e di organizzarne liberamente la struttura.

1.7 Riguardo all'obbligo di redigere i piani di trasporto pubblico richiesti dalla Commissione, il CESE raccomanda di non porre restrizioni alle autorità competenti quanto alla definizione delle funzioni di servizio pubblico, e chiede di fissare degli obiettivi chiari di miglioramento dell'accessibilità per i disabili e di intervento degli utenti, obiettivi da scegliere mediante consultazioni e grazie al controllo del livello qualitativo del servizio.

1.8 Il CESE raccomanda, d'altra parte, di salvaguardare il know how industriale degli operatori in materia di gestione dei servizi ferroviari, lasciando agli operatori stessi la proprietà del loro materiale rotabile e di altri impianti, al fine di stimolare gli sforzi di ricerca e innovazione indispensabili all'evoluzione del settore in termini di sicurezza e di qualità.

1.9 Il CESE raccomanda alla Commissione di avviare un'iniziativa per il controllo del livello della sicurezza ferroviaria, che è essenziale per lo sviluppo delle ferrovie, istituendo osservatori nazionali o commissioni miste sulla sicurezza. Raccomanda inoltre di garantire la trasparenza delle condizioni di gestione del servizio e democratizzare l'approccio dei poteri pubblici alla sicurezza, nonché di rispettare l'articolo 91 del TFUE, che pone all'UE degli obblighi di risultato in termini di sicurezza dei trasporti.

1.10 Il CESE propone che l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (in prosieguo anche "l'Agenzia") riceva il compito di occuparsi anche della salute e della sicurezza dei lavoratori, due fattori indispensabili per mantenere un alto livello di sicurezza della gestione per gli utenti, i lavoratori e i residenti lungo gli impianti ferroviari.

1.11 Il CESE reputa inoltre indispensabile che ogni decisione dell'Agenzia impegni la responsabilità giuridica della stessa.

1.12 Il CESE giudica prioritaria la parte tecnica del pacchetto in esame, onde aiutare il trasferimento modale verso il trasporto ferroviario.

1.13 Il CESE chiede che i datori di lavoro e i pubblici poteri tengano conto della gravosità e pericolosità delle professioni ferroviarie ai fini delle specifiche protezioni sociali, dei contratti collettivi, dei salari e della progressione di carriera, e mantengano gli impegni assunti in materia di pensioni.

1.14 Il CESE raccomanda un sistema di formazione continua e di riconoscimento dei risultati dell'esperienza che consenta ai lavoratori di mantenere e far fruttare le loro competenze e di acquisirne di nuove.

1.15 Il CESE chiede che, nell'effettuare le sue scelte organizzative o di apertura alla concorrenza, ogni Stato membro preservi, per i suoi operatori "storici", i livelli occupazionali nonché le garanzie collettive e le condizioni salariali e di lavoro del personale. In caso di cambiamento di operatore, occorre prevedere la riassunzione del personale interessato e il mantenimento delle garanzie collettive di cui esso gode.

## 2. Osservazioni generali

2.1 Il presente parere prende le mosse dalle raccomandazioni formulate dal CESE in una serie di pareri precedenti:

— TEN/432-433, del 16 marzo 2011, su uno Spazio ferroviario europeo unico <sup>(1)</sup>;

— TEN/445, del 15 giugno 2011, sugli aspetti sociali della politica dei trasporti dell'UE <sup>(2)</sup>;

— TEN/454, del 25 ottobre 2011, sulla tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti <sup>(3)</sup>;

— TEN/495, del 13 dicembre 2012, sulla qualità dei servizi ferroviari nell'UE <sup>(4)</sup>.

2.2 Il Quarto pacchetto ferroviario, che forma oggetto del presente parere, comprende sei testi legislativi, che ne modificano, rifondono o addirittura abrogano degli altri e sono illustrati da una comunicazione di carattere generale e accompagnati da numerose relazioni e analisi d'impatto.

2.3 Il parere verte in particolare sui quattro pilastri di questo pacchetto, che vertono sulla *governance* e l'apertura dei trasporti passeggeri di lunga distanza, sulla revisione del regolamento 1370/2007/CE sugli obblighi di servizio pubblico, sul ruolo dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie, sulle interazioni con l'interoperabilità e la sicurezza e sulle disposizioni sociali.

2.4 La situazione attuale costituisce il punto di partenza delle riflessioni e delle proposte qui formulate, alla luce degli sviluppi che è possibile prevedere per il settore ferroviario e nel rispetto del Trattato di Lisbona. Per verificare la pertinenza delle soluzioni proposte, è opportuno valutare i risultati delle politiche europee condotte da oltre 20 anni a questa parte, trarne delle prospettive per il futuro e assegnare a tali politiche degli obiettivi riguardo al ruolo che può e deve svolgere il trasporto ferroviario in relazione all'assetto, all'uguaglianza e allo sviluppo territoriali, al servizio reso ai cittadini e ai caricatori ed all'accessibilità per gli stessi di questo modo di trasporto.

2.5 Più in generale, l'elaborazione di questo nuovo pacchetto legislativo deve fondarsi sul contributo che il trasporto ferroviario può recare a una costruzione europea in crisi di progettualità, integrando le dimensioni economiche, sociali e ambientali.

2.6 Esso deve inoltre permettere di sviluppare relazioni transfrontaliere tra Stati membri vicini privi d'infrastrutture comuni: grazie alla creazione di queste ultime, infatti, sarà possibile assicurare rapporti agevoli tra i cittadini di tali paesi, con particolare riguardo alle persone disabili o con mobilità ridotta.

<sup>(1)</sup> GU C 132 del 3.5.2011, pag. 99-107.

<sup>(2)</sup> GU C 248 del 25.8.2011, pag. 22-30.

<sup>(3)</sup> GU C 24 del 28.1.2012, pag. 146-153.

<sup>(4)</sup> GU C 44 del 15.2.2013, pag. 49-52.

2.7 In proposito occorre guardare con grande attenzione ai risultati delle politiche europee in termini di sviluppo delle relazioni transfrontaliere volte a elidere quell'"effetto frontiera" la cui persistenza costituisce un freno alla costruzione europea, alla libertà di circolazione e al trasferimento modale verso la ferrovia.

2.8 L'attenzione deve appuntarsi sul livello di sicurezza della gestione di questa industria di rete, il cui sviluppo è condizionato dal grado di fiducia riposto in esso dalla collettività e dalla trasparenza che è indispensabile apportare alle condizioni di produzione del settore.

2.9 Occorre inoltre valutare il rispetto dell'articolo 10, paragrafo 3, del TUE, relativo al diritto dei cittadini di partecipare alla vita democratica dell'Unione e al dovere di adottare le decisioni "nella maniera il più possibile aperta e vicina ai cittadini".

2.10 È necessario effettuare una proiezione sulle evoluzioni sociali del settore ferroviario, alla luce delle ristrutturazioni avviate, della ridefinizione del perimetro di attività, del trasferimento delle competenze in un periodo di forte avvicendamento del personale ferroviario, nonché delle condizioni sociali e di lavoro dello stesso in relazione agli obiettivi di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori.

### 3. Governance dei servizi nazionali di trasporto passeggeri e loro apertura alla concorrenza

3.1 Con questa proposta legislativa, la Commissione intende rilanciare il trasporto ferroviario introducendovi un regime di concorrenza per i trasporti nazionali passeggeri. Per la Commissione, questa concorrenza deve essere stimolata da una normativa UE che preveda la separazione tra, da un lato, le funzioni di gestore dell'infrastruttura estese ai compiti di gestione della circolazione, manutenzione delle reti e investimento su queste ultime e, dall'altro, le funzioni di vettore. E ad essa associa il rafforzamento degli organismi di regolamentazione destinati a controllare il mercato ferroviario.

3.2 A tal fine, la Commissione propone di modificare la direttiva 2012/34/CE, del 21 novembre 2012, la cui trasposizione nel diritto interno degli Stati membri deve essere effettuata entro il 16 giugno 2015. E si noti che tale iniziativa viene realizzata senza attendere l'entrata in vigore delle misure adottate nel quadro della relativa rifusione.

3.3 Nello stesso spirito, in materia di gestione dei grandi corridoi di trasporto sono state adottate delle disposizioni di cui non è ancora stato possibile misurare completamente gli effetti.

3.4 Negli studi d'impatto relativi al progetto di Quarto pacchetto ferroviario, la Commissione fa una serie di constatazioni, riconoscendo peraltro che alcune di esse riguardano situazioni

ancora in divenire o si prestano a interpretazioni difformi, ma presentando comunque numerosi argomenti, che adduce a sostegno delle soluzioni proposte.

3.5 Per quanto riguarda gli effetti della separazione tra le funzioni di gestore d'infrastruttura e quelle di impresa ferroviaria, i numerosi studi effettuati presentano risultati poco omogenei. L'esame dei dati statistici forniti dalla Commissione dimostra tuttavia che non vi è una correlazione automatica tra tale separazione, l'apertura del mercato e il miglioramento dei risultati del settore ferroviario, ma che questi ultimi sembrano corrispondere direttamente ai livelli di finanziamento e al prezzo dei pedaggi. Da parte sua, la relazione McNulty stila un bilancio molto contrastato della situazione britannica, riconoscendo che il sistema ferroviario del Regno Unito si rivela più oneroso per lo Stato e per l'utente, che soffre di una mancanza di allineamento tra i diversi attori e che avrebbe bisogno di un coinvolgimento più intenso dello Stato nelle necessarie integrazioni (tariffe, distribuzioni, orari, ecc.). Per risolvere questa equazione, McNulty formula tre raccomandazioni graduali: una condivisione dei costi e dei ricavi tra il gestore dell'infrastruttura e gli operatori ferroviari, la creazione di *joint ventures* tra questi attori, o anche esperienze di re-integrazione riguardo a determinate concessioni.

3.6 Da alcuni studi nazionali che valutano la qualità del servizio ferroviario, come quello condotto dall'Associazione di tutela dei consumatori britannica *Which?*, emerge un bilancio in chiaroscuro del funzionamento di tale servizio dal punto di vista degli utenti, il cui livello di soddisfazione nei confronti della metà degli operatori non supera il 50 % e solo il 22 % dei quali reputa che il sistema stia migliorando (<http://www.which.co.uk/home-and-garden/leisure/reviews-ns/best-and-worst-uk-train-companies/best-train-companies-overall>).

3.7 Il progetto della Commissione non contiene inoltre alcuna proposta per migliorare l'accessibilità del servizio per le persone disabili. A tal fine, gli utenti devono essere consultati e uditi dai diversi soggetti pertinenti.

3.8 La Commissione fa riferimento a un'indagine del 2012 sulla soddisfazione per i servizi ferroviari passeggeri, già giudicata insufficiente dal CESE nelle raccomandazioni formulate al punto 1.6 del suo parere TEN/495 del 13 dicembre 2012.

3.9 La Commissione sottolinea d'altronde l'importanza delle sovvenzioni pubbliche erogate al settore in esame nonché del ricorso ai contributi pubblici per ripianare i debiti del sistema, la cui possibilità era menzionata e caldeggiata nella direttiva 91/440 e negli orientamenti sugli aiuti di Stato dell'aprile 2008. Questo apporto di sostegno pubblico non è isolato, considerata l'entità del capitale fisico da mobilitare per soddisfare obiettivi ambientali, a fini d'interesse generale o finanche di politica pubblica. Altri operatori di altri settori, pubblici o privati, beneficiano delle medesime disposizioni.

3.10 Per creare le condizioni per l'apertura del mercato, la Commissione propone di separare in modo rigoroso le funzioni di gestore dell'infrastruttura, estese su un nuovo perimetro, da quelle di vettore. Tale proposta mira a evitare i conflitti d'interesse e le pratiche discriminatorie, nonché a favorire l'individuazione e la prevenzione dei sussidi incrociati, senza fornire la prova dell'esistenza di tali pratiche o adducendo elementi contestati dai soggetti interessati nonché dalla Corte di giustizia dell'Unione europea. In particolare è questo il motivo per cui detta Corte ha integralmente respinto il ricorso per inadempimento (fase contenziosa della "procedura di infrazione") proposto dalla Commissione nei confronti della Germania e dell'Austria. Il CESE sottolinea che, se gli spedizionieri e gli operatori logistici in generale, e i nuovi operatori ferroviari in particolare, sono favorevoli ad un mercato ferroviario UE senza frontiere, separato, deregolamentato e maggiormente integrato con le normali pratiche commerciali di altri modi di trasporto, vi sono però altri operatori sul mercato ferroviario, come ad esempio gli operatori "storici", le organizzazioni dei consumatori, le autorità preposte ai trasporti pubblici, ecc., che hanno un atteggiamento più prudente e privilegiano un approccio volto a promuovere la qualità dei servizi esistenti.

3.11 In applicazione dell'articolo 63, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, i due colegislatori hanno chiesto alla Commissione di presentare loro delle relazioni riguardanti l'attuazione del capo II di tale direttiva, essenzialmente dedicato all'autonomia e alle strutture delle ferrovie dell'Unione. Ai sensi di tale norma, in dette relazioni, la Commissione "valuta (...) lo sviluppo del mercato, incluso lo stato dei preparativi per un'ulteriore apertura del mercato su rotaia" e "analizza (...) i diversi modelli per l'organizzazione di tale mercato e l'impatto della (...) direttiva (*rifusa*, *NdR*) sui contratti di servizio pubblico e il loro finanziamento". Nel far ciò, la Commissione avrebbe dovuto anche tener conto dell' "attuazione del regolamento (CE) n. 1370/2007" e delle "differenze intrinseche tra gli Stati membri (densità delle reti, numero di passeggeri, distanza media dei viaggi)". Nella specie, dai dibattiti era emersa la necessità di lasciare agli Stati membri la possibilità di organizzare i loro sistemi nazionali e di mantenere, ove lo giudicassero utile, una forma integrata di organizzazione della produzione che consentisse la messa in comune, riducendo le interfacce dannose dal punto di vista economico e della sicurezza.

3.12 La separazione della gestione dell'infrastruttura in un sistema di trasporto guidato ad un solo grado di libertà comporta in genere più disfunzioni che vantaggi, complicando notevolmente il funzionamento, facendo lievitare i costi e riducendo la qualità del servizio. Ciò vale soprattutto per le reti in cui si svolge un intenso traffico misto.

3.13 L'integrazione del progresso tecnico è più lenta e più difficile. L'innovazione, che si realizza perlopiù sia nel materiale fisso (infrastruttura) che su quello mobile (materiale rotabile) ne

risulta frenata. La burocrazia e le interfacce inutili aumentano in misura rilevante, facendo crescere i costi di esercizio e paralizzando i processi decisionali.

3.14 Oltre a ciò, la separazione delle funzioni di gestori dell'infrastruttura da quelle di vettori rende ancora maggiore la distanza tra il gestore della rete o dell'infrastruttura e gli utilizzatori finali (passeggeri e caricatori) con le loro esigenze in termini di qualità del servizio (in particolare puntualità). Bisogna dunque che in seno al sistema ferroviario sia mantenuto un ruolo di operatore chiave, senza compromettere l'indipendenza delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura.

3.15 Per quanto riguarda le strutture di servizio, d'altra parte, al punto 1.7 del suo parere TEN/432-433 del 16 marzo 2011 il CESE aveva raccomandato quanto segue: "Per quanto riguarda le condizioni di accesso alle strutture di servizio, il CESE non può approvare l'obbligo di indipendenza giuridica, organizzativa e decisionale, in quanto rischia di mettere a repentaglio le attuali strutture, che sono insostituibili". Dall'analisi non emerge alcun elemento nuovo che renda necessario rivedere tale raccomandazione.

3.16 La Commissione, tuttavia, riconosce che la messa in comune di determinate funzioni consentirebbe al sistema di migliorare le sue prestazioni e la qualità del servizio reso ai passeggeri. E il CESE condivide tale punto di vista.

3.17 Per quanto concerne la liberalizzazione del trasporto ferroviario internazionale passeggeri nell'Unione, in vigore dal gennaio 2010, finora non si può certo affermare che essa abbia sistematicamente condotto ad un crollo dei prezzi praticati per questo tipo di servizi o ad una crescita spettacolare di questo segmento.

3.18 L'Europa dell'alta velocità ferroviaria ha iniziato a vedere la luce ben prima del 2010, grazie ad investimenti pubblici considerevoli in alcuni Stati membri, e la concorrenza che vi si svolge dovrebbe continuare ancora per molto tempo ad essere più inter- che intra-modale. Alla liberalizzazione del 2010 sono soprattutto seguiti l'abbandono di numerosi collegamenti esistenti, realizzati con materiali e condizioni di gestione tradizionali (senza alta velocità), e l'interruzione di una serie di cooperazioni, per quanto di lunga data. Il CESE deplora questa involuzione, ed esorta la Commissione ad adottare le misure necessarie per il miglioramento e lo sviluppo dei servizi transfrontalieri di trasporto ferroviario passeggeri.

3.19 Dall'analisi del trasporto ferroviario merci, poi, emerge una situazione catastrofica in un buon numero di Stati membri. Ciò è principalmente dovuto al fatto che la modernizzazione e lo sviluppo delle strade ferrate non seguono il ritmo della

modernizzazione dei collegamenti stradali, e che gli operatori del trasporto ferroviario sono tenuti a pagare dei diritti di utilizzazione delle tratte ferroviarie. A ciò si aggiunge il fatto che la concorrenza per i collegamenti più redditizi induce sì ad apportare miglioramenti a un certo numero di linee servite da treni blocco, ma va, almeno in parte, a scapito del traffico mediante vagoni singoli, che tende a ridursi sempre di più. Tutto ciò rischia di causare la desertificazione industriale di interi territori e di riportare sulla strada molte migliaia di camion. Numerosi operatori, d'altronde, ammettono tranquillamente che, in alcuni Stati membri, la liberalizzazione non ha determinato alcuno spostamento significativo di merci verso il trasporto su rotaia.

3.20 Malgrado l'evidente necessità di riformare il mercato, le constatazioni che precedono inducono il CESE a suggerire alla Commissione di adottare un approccio prudente nei confronti della liberalizzazione dei traffici nazionali passeggeri, tenuto conto dell'esperienza attuale in materia di liberalizzazione del traffico internazionale. La Commissione riconosce d'altronde la difficoltà di rilanciare un'attività ferroviaria internazionale troppo slegata dai collegamenti nazionali che le permetterebbero di beneficiare di un indubbio effetto di rete.

3.21 Su questo punto, il CESE condivide la valutazione secondo cui, malgrado l'innegabile attivismo della Commissione europea in termini di disciplina giuridica, il traffico ferroviario internazionale passeggeri si è scarsamente sviluppato.

3.22 Ne consegue un palese giudizio di insufficienza dei risultati delle soluzioni raccomandate, segnatamente in ragione dell'impossibilità del mercato di risolvere i problemi descritti senza investimenti adeguati e senza un appropriato impulso politico. In un contesto siffatto, si profila una sfida particolarmente ardua: quella di far sì che le zone poste ai margini delle reti nazionali siano servite da mezzi di trasporto moderni e rispettosi dell'ambiente.

3.23 Questo obiettivo deve costituire una priorità per l'Unione al fine di realizzare uno spazio europeo omogeneo, eliminando gli "effetti frontiera" e conferendo coerenza, in termini di sviluppo e sul piano economico e sociale, a insiemi finora costretti ad un faccia a faccia sclerotizzante.

3.24 L'Unione deve prevedere la possibilità di creare strutture transfrontaliere e di definirne le modalità d'intervento sui territori che esse servono, per permettere di definire e organizzare le funzioni dei servizi d'interesse generale come previsto dall'articolo 14 del TFUE e dal protocollo n. 26.

3.25 Solo un'iniziativa politica che benefici di un forte sostegno da parte dei pubblici poteri consentirà di creare uno spazio e delle relazioni in grado di essere occupati da un mercato pervenuto a maturità. Il CESE sollecita la Commissione a puntare fortemente sull'effettivo sviluppo della qualità e della sicurezza dei servizi nel mercato ferroviario dell'UE, in particolare quello transfrontaliero, tenendo conto anche dello sviluppo di altri modi di trasporto. Un aumento della quota di mercato del trasporto ferroviario e una maggiore soddisfazione dei clienti deve essere l'obiettivo generale, che può essere raggiunto attraverso strumenti diversi a seconda dello Stato membro in questione.

#### 4. Revisione del regolamento 1370/2007 sugli obblighi di servizio pubblico

4.1 La modifica del regolamento 1370/2007/CE prevede l'obbligo di ricorrere a gare d'appalto per i servizi di trasporto ferroviario, e riguarda l'organizzazione di tali appalti, la redazione di piani di trasporto pubblico e la messa a disposizione del materiale rotabile ai nuovi operatori.

4.2 Al punto 1.7 del suo parere TEN/495, del 13 dicembre 2012, il CESE aveva espresso forti riserve riguardo alla revisione del regolamento relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia. È giocoforza constatare che la revisione prevista è rimasta inferiore alle attese, considerati i risultati prospettati dalle analisi d'impatto.

4.3 Da numerosi studi, alcuni dei quali - come la relazione intitolata *Regulatory Options on future Market Opening in Rail Passengers Transport* - effettuati per conto della Commissione, emergono elementi disparati e contraddittori che non consentono di fornire una soluzione uniforme alle problematiche legate al numero dei passeggeri, alla frequenza dei servizi, all'evoluzione degli aiuti pubblici e alla produttività.

4.4 Risultati molto simili si sono registrati su reti soggette a un regime giuridico diverso (apertura oppure no alla concorrenza), il che induce a prendere le distanze da un approccio troppo "universale" che non tenga conto delle caratteristiche che nei vari paesi determinano l'organizzazione degli spostamenti, come la geografia, la meteorologia, l'organizzazione spaziale della produzione e dei luoghi di vita, alcuni dei quali ancora molto lontani dai servizi ferroviari, come osservato dal suddetto parere TEN/495.

4.5 Questi elementi devono indurre l'Unione ad assicurarsi che i mezzi impiegati siano idonei a permettere il conseguimento, a livello europeo, degli obiettivi dell'azione prospettata, i quali non possano invece essere conseguiti a livello nazionale, regionale o locale, e che l'azione stessa non vada aldilà di quanto necessario per conseguire tali obiettivi.

4.6 Il rispetto di tali obiettivi deve essere valutato con attenzione anche alla luce della proposta della Commissione di fissare dei tetti massimi per l'aggiudicazione diretta. Questa disposizione, infatti, porrebbe un limite discutibile all'autonomia delle pubbliche amministrazioni.

4.7 Il fatto stesso di fissare una soglia per limitare l'entità delle concessioni offerte agli operatori porterà ineluttabilmente ad "effetti soglia" che potrebbero nuocere alla coerenza del servizio e, data l'assenza di perequazioni, comporteranno una perdita di quella maggiore competitività complessiva che ci si attende dall'apertura alla concorrenza. Ne consegue che, per evitare tali "effetti soglia", il compito di aggiudicare uno o più lotti direttamente a un operatore oppure ricorrere a procedure di gara - come attualmente previsto dal regolamento 1370/2007/CE - nonché quello di configurare la struttura dell'appalto - inclusa, se del caso, l'eventuale suddivisione in lotti - dovrebbe essere lasciato alle autorità competenti.

4.8 Bisognerà inoltre chiedersi quale beneficio apporti definire in maniera così dettagliata l'elaborazione dei piani di trasporto pubblico, cosa che appare come una restrizione dell'"ampio potere discrezionale delle autorità nazionali, regionali e locali" quanto agli obblighi di servizio pubblico previsti dal Trattato.

4.9 Un'attenzione particolare esigono poi le condizioni alle quali la Commissione intende mettere il capitale fisico necessario per l'esercizio dell'attività ferroviaria a disposizione dei nuovi operatori, dispensati così dall'investire e lavorare sugli aspetti della ricerca e dell'innovazione, che pure sono importanti per la qualità e la sicurezza delle ferrovie.

4.10 L'esempio britannico mostra che questo materiale viene affittato da istituti bancari tramite società finanziarie, il che espone a rischi considerevoli la disponibilità di tale capitale fisico e pone la questione del suo controllo.

## 5. Ruolo dell'Agenzia ferroviaria europea, sicurezza e interoperabilità ferroviarie

5.1 Il Secondo pacchetto ferroviario ha istituito un'Agenzia ferroviaria europea, con sede a Valenciennes (Francia), incaricata di avviare l'armonizzazione tecnica delle reti e del materiale europeo, di sviluppare l'interoperabilità mediante l'elaborazione di norme comuni (specifiche tecniche di interoperabilità (STI) e metodi comuni di sicurezza (*Common Safety Methods* - CSM)) e di migliorare la sicurezza ferroviaria.

5.2 L'articolo 91 del TFUE pone all'Unione degli obblighi di risultato in materia di sicurezza dei trasporti, imponendole di accrescerne costantemente il livello.

5.3 Inoltre, il livello di sicurezza delle ferrovie, così come il suo stare al passo coi mutamenti tecnici e istituzionali che lo riguardano, non può in alcun caso misurarsi con il numero delle vittime registrate, ma deve essere valutato sulla base di indicatori che consentano di osservarne gli sviluppi e di agire preventivamente per garantire il massimo livello di sicurezza possibile agli utilizzatori ed ai residenti lungo la strada ferrata.

5.4 La creazione di uno spazio ferroviario europeo esige un miglioramento dell'interoperabilità. La compatibilità delle infrastrutture e dei materiali rotabili o fissi deve basarsi su procedure semplici e rapide, che ne preservino il livello di sicurezza e ne assicurino l'evoluzione, la modernizzazione, l'adeguamento a nuove esigenze.

5.5 Da questo punto di vista, contrariamente a quanto prospettato nella relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, sull'attuazione delle disposizioni della direttiva 2007/58/CE relative all'apertura del mercato dei servizi internazionali di trasporto passeggeri per ferrovia che accompagna la comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sul Quarto pacchetto ferroviario, la sicurezza non può essere considerata alla stregua di un ostacolo. Esperienze recenti in altri settori dimostrano quanto possa essere

dannoso, ai fini della percezione del ruolo dell'Unione da parte dei cittadini, un approccio troppo lassista nei confronti della sicurezza. D'altra parte, gli incidenti accaduti a Viareggio e, più di recente, a Schellebelle, devono incitare l'insieme degli operatori del settore alla massima prudenza e al massimo rigore nell'esercizio dell'attività ferroviaria.

5.6 In tal senso l'Agenzia ferroviaria europea svolge un ruolo centrale, in cooperazione con le autorità nazionali preposte alla sicurezza collegate in una rete di scambi e di coordinamento. I compiti dell'Agenzia, come pure quelli di tali autorità nazionali, devono peraltro evolversi, in modo da coprire anche la dimensione umana dell'attività ferroviaria e tener conto degli aspetti relativi alla salute e alla sicurezza dei lavoratori, che è un elemento imprescindibile della sicurezza ferroviaria.

5.7 Considerato il moltiplicarsi dei soggetti che operano sulle ferrovie, nonché le possibili conseguenze di un'organizzazione del lavoro inadeguata, le funzioni delle autorità nazionali preposte alla sicurezza devono estendersi anche al controllo delle condizioni dell'esercizio della produzione ferroviaria. Tali autorità devono diventare veri e propri organi di "polizia" ferroviaria, incaricati di verificare l'applicazione delle norme in vigore, che sono disposizioni di ordine pubblico sociale.

5.8 Nell'aprile 2011 è stata effettuata, su richiesta della Commissione, una valutazione del ruolo dell'Agenzia ferroviaria europea. Da tale valutazione si ricava che all'Agenzia potrebbe essere affidato il compito di promuovere l'innovazione volta a migliorare l'interoperabilità e la sicurezza ferroviaria, e in particolare l'uso delle nuove tecnologie informatiche e dei sistemi di monitoraggio e tracciatura; nel qual caso, però, l'Agenzia non potrebbe essere esonerata dalla responsabilità giuridica derivante dalle sue decisioni.

5.9 Quest'ultima considerazione rinvia alla concezione di una politica industriale fondata sulla ricerca, l'innovazione e gli investimenti, che abbisogna dell'intervento dei pubblici poteri per affrontare con successo una grande sfida europea e contribuire così alla ripresa dell'economia. Il progetto industriale e di ricerca europeo Shift2Rail può, a condizione di coinvolgere adeguatamente l'insieme delle imprese di trasporto ferroviario, rappresentare un approccio appropriato in questo senso.

5.10 Inoltre, nel rispetto degli obblighi imposti all'Unione dall'articolo 91 del TFUE e in un'ottica di miglioramento della salute e della sicurezza dei lavoratori, si potrebbero conferire all'Agenzia i poteri prescrittivi necessari per assicurare l'applicazione, da parte dell'insieme degli operatori, delle decisioni adottate per garantire l'interoperabilità.

## 6. Aspetti sociali

6.1 L'ultimo aspetto del rilancio di una politica industriale a livello europeo è legato alle sfide poste dai mutamenti della demografia della forza lavoro e della ripartizione delle qualifiche nei settori del trasporto su ferrovia e della costruzione ferroviaria.

6.2 In tali settori si è infatti constatato un invecchiamento della componente operaia e una modifica nella composizione sociale della forza lavoro, per cui in futuro una quota sempre maggiore degli occupati sarà composta da dirigenti, ingegneri e tecnici.

6.3 Questa situazione porterà, nei prossimi anni, a un considerevole rinnovo del personale addetto all'attività ferroviaria e ad un notevole *turnover* nei nuovi operatori, il che ci riporta alla questione delle condizioni di lavoro da loro applicate e dell'abbassamento del livello della protezione sociale propria del settore, che, prima della liberalizzazione, teneva conto della gravosità e pericolosità delle professioni ferroviarie e contribuiva così a mantenerle attrattive.

6.4 L'attrattiva delle professioni ferroviarie, in particolare per i giovani e le donne, rappresenta pertanto un presupposto essenziale per l'affidabilità dell'attività ferroviaria negli Stati membri e a livello dell'UE; la sfida qui consiste nel favorire l'ingresso di nuovi lavoratori nel settore e nell'assicurare la fidelizzazione del personale.

6.5 Questo duplice obiettivo di attrazione e fidelizzazione del personale impone agli Stati membri di mantenere gli impegni assunti in materia di protezione sociale (e specialmente di pensioni), di garanzie collettive e di condizioni di lavoro, nonché di assicurare al personale un'occupazione a lungo termine e prospettive di progressione di carriera fondate sull'acquisizione e il riconoscimento delle competenze. Programmi specifici come l'Erasmus possono essere mobilitati a questo scopo.

6.6 Nel parere TEN/445, del 15 giugno 2011, sugli aspetti sociali della politica dei trasporti dell'UE, il CESE formula in materia una serie di raccomandazioni per migliorare l'attrattiva del settore, raccomandazioni di cui la Commissione dovrebbe tener conto nelle sue proposte legislative.

6.7 Il CESE chiede che, nell'effettuare le sue scelte organizzative o di apertura alla concorrenza, ogni Stato membro preservi, per i suoi operatori "storici", i livelli occupazionali nonché le garanzie collettive e le condizioni salariali e di lavoro del personale. In caso di cambiamento di operatore, occorre prevedere la riassunzione del personale interessato e il mantenimento delle garanzie collettive di cui esso gode.

Bruxelles, 11 luglio 2013

*Il presidente*  
del Comitato economico e sociale europeo  
Henri MALOSSE

---

## ALLEGATO

**al Parere del Comitato economico e sociale europeo**

I seguenti emendamenti, che hanno ottenuto almeno un quarto dei voti espressi, sono stati respinti nel corso delle discussioni.

**Punto 1.5**

Modificare come segue:

Il CESE chiede che gli Stati membri mantengano la capacità di organizzare il loro sistema ferroviario nazionale e di aprire il loro mercato nazionale alla concorrenza, in funzione della loro situazione geografica e demografica, della loro storia e delle condizioni economiche, sociali e ambientali esistenti. ~~condivide l'obiettivo della Commissione di portare a termine la creazione di un mercato ferroviario comune in Europa con sistemi di trasporto di alta qualità e senza problemi alle frontiere. Il CESE sollecita la Commissione a puntare fortemente sull'effettivo sviluppo della qualità dei servizi nel mercato ferroviario dell'UE, in particolare quello transfrontaliero, tenendo conto anche dello sviluppo di altri modi di trasporto. Un aumento della quota di mercato del trasporto ferroviario e una maggiore soddisfazione dei clienti deve essere l'obiettivo generale, che può essere raggiunto attraverso strumenti diversi a seconda dello Stato membro in questione.~~

**Esito della votazione** (gli emendamenti relativi ai punti 1.5 e 3.1 sono stati messi ai voti e respinti congiuntamente)

Voti favorevoli: 30  
Voti contrari: 71  
Astensioni: 7

**Punto 3.1**

Modificare come segue:

Con questa proposta legislativa ~~concernente il Quarto pacchetto ferroviario, la Commissione intende proseguire il proprio lavoro volto a rilanciare il trasporto ferroviario europeo. Come i pacchetti precedenti già adottati, il pacchetto in esame è stato elaborato in quanto le ferrovie rappresentano una parte importante di un sistema di trasporti sostenibile nell'UE sia per i passeggeri sia per le merci. Inoltre una riforma del mercato è necessaria per creare un mercato ferroviario comune a cui affidare il ruolo potenziale che il trasporto su ferrovia non è stato in grado di svolgere nei decenni passati. Dopo aver introdotto la concorrenza nel trasporto ferroviario delle merci e in quello internazionale di passeggeri, la proposta all'esame ~~introduce~~ <sup>introduce</sup> ~~adesso~~ un regime di concorrenza anche per i trasporti ~~quello nazionale di passeggeri.~~ Per la Commissione, questa concorrenza deve essere stimolata da una normativa UE che preveda la separazione tra, da un lato, le funzioni di gestore dell'infrastruttura estese ai compiti di gestione della circolazione, manutenzione delle reti e investimento su queste ultime e, dall'altro, le funzioni di operatore ferroviario vettore. E ad essa associa il rafforzamento degli organismi di regolamentazione destinati a controllare il mercato ferroviario. Il CESE condivide l'obiettivo della Commissione di portare a termine la creazione di un mercato ferroviario comune in Europa con sistemi di trasporto di alta qualità e senza problemi alle frontiere.~~

**Esito della votazione** (gli emendamenti relativi ai punti 1.5 e 3.1 sono stati messi ai voti e respinti congiuntamente)

Voti favorevoli: 30  
Voti contrari: 71  
Astensioni: 7

**Punto 3.5**

Modificare come segue:

Per quanto riguarda gli effetti della separazione tra le funzioni di gestore d'infrastruttura e quelle di impresa ferroviaria ~~e le conseguenze della deregolamentazione dei mercati ferroviari~~, i numerosi studi effettuati presentano risultati poco omogenei. L'esame dei dati statistici forniti dalla Commissione dimostra ~~tuttavia~~ <sup>tuttavia</sup> ~~altresi~~ che non vi è una correlazione automatica tra tale separazione, l'apertura del mercato e il miglioramento dei risultati del settore ferroviario. Inoltre, risulta chiaramente che le esperienze variano sia tra gli Stati membri che hanno operato la separazione e/o la deregolamentazione dei mercati ferroviari sia all'interno di quei mercati che non sono stati oggetto di riforma. Le quote di mercato del trasporto ferroviario sembrano dipendere non solo dai modelli di gestione, ma anche dai livelli generali d'investimento nonché da fattori geografici, demografici e industriali, ma che questi ultimi sembrano corrispondere direttamente ai livelli di finanziamento e al prezzo dei pedaggi. Da parte sua, la relazione McNulty stila un bilancio molto contrastato della situazione britannica, riconoscendo che il sistema ferroviario del Regno Unito si rivela più oneroso per lo Stato e per l'utente, che soffre di una mancanza di allineamento tra i diversi attori e che avrebbe bisogno di un coinvolgimento più intenso dello Stato nelle necessarie integrazioni (tariffe, distribuzioni, orari, ecc.). Per risolvere questa equazione, McNulty formula tre raccomandazioni graduali: una condivisione dei costi e dei ricavi tra il gestore dell'infrastruttura e gli operatori ferroviari, la creazione di joint ventures tra questi attori, o anche esperienze di re-integrazione riguardo a determinate concessioni.

**Esito della votazione** (gli emendamenti relativi ai punti 3.5 e 3.6 sono stati messi ai voti e respinti congiuntamente)

Voti favorevoli: 27

Voti contrari: 70

Astenzioni: 7

### Punto 3.6

Sopprimere l'intero punto:

~~Da alcuni studi nazionali che valutano la qualità del servizio ferroviario, come quello condotto dall'Associazione di tutela dei consumatori britannica Which?, emerge un bilancio in chiaroscuro del funzionamento di tale servizio dal punto di vista degli utenti, il cui livello di soddisfazione nei confronti della metà degli operatori non supera il 50 % e solo il 22 % dei quali reputa che il sistema stia migliorando (<http://which.co.uk/home-and-garden/leisure/reviews-ns/best-and-worst-uk-train-companies/best-train-companies-overall/>).~~

**Esito della votazione** (gli emendamenti relativi ai punti 3.5 e 3.6 sono stati messi ai voti e respinti congiuntamente)

Voti favorevoli: 27

Voti contrari: 70

Astenzioni: 7

### Punto 3.11

Modificare:

~~In applicazione dell'articolo 63, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, i due legislatori hanno chiesto alla Commissione di presentare loro delle relazioni riguardanti l'attuazione del capo II di tale direttiva, essenzialmente dedicato all'autonomia e alle strutture delle ferrovie dell'Unione. Ai sensi di tale norma, in dette relazioni, la Commissione "valuta (...) lo sviluppo del mercato, incluso lo stato dei preparativi per un'ulteriore apertura del mercato su rotaia" e "analizza (...) i diversi modelli per l'organizzazione di tale mercato e l'impatto della (...) direttiva (rifusa, NdR) sui contratti di servizio pubblico e il loro finanziamento". Nel far ciò, la Commissione avrebbe dovuto anche tener conto dell'"attuazione del regolamento (CE) n. 1370/2007" e delle "differenze intrinseche tra gli Stati membri (densità delle reti, numero di passeggeri, distanza media dei viaggi)". Nella specie, dai dibattiti era emersa la necessità di lasciare agli emerso un sostegno inteso a permettere agli Stati membri la possibilità di organizzare i loro sistemi nazionali e di mantenere, ove lo giudicassero utile, una forma integrata di organizzazione della produzione che consentisse la messa in comune, riducendo le interfacce dannose dal punto di vista economico e della sicurezza.~~

**Esito della votazione** (gli emendamenti relativi ai punti 3.11, 3.12, 3.13 e 3.14 sono stati messi ai voti e respinti congiuntamente)

Voti favorevoli: 35

Voti contrari: 67

Astenzioni: 2

### Punto 3.12

Sopprimere l'intero punto:

~~La separazione della gestione dell'infrastruttura in un sistema di trasporto guidato ad un solo grado di libertà comporta in genere più disfunzioni che vantaggi, complicando notevolmente il funzionamento, facendo lievitare i costi e riducendo la qualità del servizio. Ciò vale soprattutto per le reti in cui si svolge un intenso traffico misto.~~

**Esito della votazione** (gli emendamenti relativi ai punti 3.11, 3.12, 3.13 e 3.14 sono stati messi ai voti e respinti congiuntamente)

Voti favorevoli: 35

Voti contrari: 67

Astenzioni: 2

### Punto 3.13

Sopprimere l'intero punto:

~~L'integrazione del progresso tecnico è più lenta e più difficile. L'innovazione, che si realizza perlopiù sia nel materiale fisso (infrastruttura) che su quello mobile (materiale rotabile) ne risulta frenata. La burocrazia e le interfacce inutili aumentano in misura rilevante, facendo crescere i costi di esercizio e paralizzando i processi decisionali.~~

**Esito della votazione** (gli emendamenti relativi ai punti 3.11, 3.12, 3.13 e 3.14 sono stati messi ai voti e respinti congiuntamente)

Voti favorevoli: 35  
Voti contrari: 67  
Astensioni: 2

#### **Punto 3.14**

Modificare:

Oltre a ciò, la separazione delle funzioni di gestori dell'infrastruttura da quelle di vettori rende può rendere ancora maggiore la distanza tra il gestore della rete o dell'infrastruttura e gli utilizzatori finali (passeggeri e caricatori) con le loro esigenze in termini di qualità del servizio (in particolare puntualità). Bisogna dunque che in seno al sistema ferroviario sia mantenuto un ruolo di operatore chiave, senza compromettere l'indipendenza delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura. Questo aspetto evidenzia la necessità di assicurare un'efficiente funzione di regolamentazione su tali mercati.

**Esito della votazione** (gli emendamenti relativi ai punti 3.11, 3.12, 3.13 e 3.14 sono stati messi ai voti e respinti congiuntamente)

Voti favorevoli: 35  
Voti contrari: 67  
Astensioni: 2

#### **Punto 3.19**

Modificare come segue:

Dall'analisi del trasporto ferroviario merci, poi, emerge una situazione catastrofica in un buon numero di Stati membri, che gli effetti della deregolamentazione variano notevolmente tra i diversi Stati membri e i diversi mercati. In alcuni Stati membri, specialmente dell'Europa orientale, i recenti sviluppi risultano estremamente problematici. Ciò, tuttavia, è principalmente dovuto non alla deregolamentazione in quanto tale, bensì al fatto che la modernizzazione e lo sviluppo delle strade ferrate non seguono il ritmo della modernizzazione dei collegamenti stradali e che gli operatori del trasporto ferroviario sono tenuti a pagare dei diritti di utilizzazione delle tratte ferroviarie. In alcuni paesi il servizio al cliente è migliorato in modo significativo, il che ha fatto aumentare il numero di merci trasportate per ferrovia. In generale, l'aumento della concorrenza, specie nel mercato dei treni completi (o treni blocco), si è rivelata positiva. Invece, il trasporto di merci su vagoni unico, che costituisce un problema di lunga data in Europa, ha continuato la sua parabola discendente nella maggior parte dei paesi, il che ha comportato effetti di rete e anche l'abbandono di infrastrutture per il trasporto ferroviario di minore intensità. A ciò si aggiunge il fatto che la concorrenza per i collegamenti più redditizi induce si ad apportare miglioramenti a un certo numero di linee servite da treni blocco, ma va, almeno in parte, a scapito del traffico mediante vagoni singoli, che tende a ridursi sempre di più. Tutto ciò rischia di causare la desertificazione industriale di interi territori e di riportare sulla strada molte migliaia di camion. Numerosi operatori, d'altronde, ammettono tranquillamente che, in alcuni Stati membri, Dalla comunicazione della Commissione emerge chiaramente che la deregolamentazione del trasporto ferroviario di merci nell'UE non è bastata a creare un nuovo mercato competitivo in questo settore. Alcuni operatori sostengono addirittura che la liberalizzazione non ha determinato automaticamente alcuno lo spostamento di una singola tonnellata significativo di merci verso il trasporto su rotaia.

#### **Esito della votazione**

Voti favorevoli: 39  
Voti contrari: 72  
Astensioni: 3