



COMMISSIONE DELLE COMUNITA' EUROPEE

Bruxelles, 19.07.1995  
COM(95) 337 def.

95/0205 (SYN)

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE  
SULLO SVILUPPO DELLE FERROVIE COMUNITARIE**

**APPLICAZIONE DELLA DIRETTIVA 91/440  
FUTURE MISURE PER SVILUPPARE LE FERROVIE**

-----  
**Proposta di  
DIRETTIVA DEL CONSIGLIO**  
che modifica la direttiva 91/440/CEE  
relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie

-----  
**(presentata dalla Commissione)**



COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE SULLO SVILUPPO DELLE  
FERROVIE COMUNITARIE

APPLICAZIONE DELLA DIRETTIVA 91/440  
FUTURE MISURE PER SVILUPPARE LE FERROVIE

Proposta di  
**DIRETTIVA DEL CONSIGLIO**  
che modifica la direttiva 91/440/CEE  
relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie

**INTRODUZIONE**

1. Dopo l'approvazione della direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie<sup>(1)</sup>, sono avvenuti alcuni cambiamenti nella struttura e nell'organizzazione delle ferrovie della Comunità europea (UE), alla luce dei quali e onde ottemperare alla disposizione della direttiva di presentare una relazione sulla sua applicazione, la Commissione ha preparato un documento generale sulle ferrovie che tratta gli aspetti seguenti:

PARTE 1: Relazione sull'applicazione della direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

PARTE 2: Future misure per sviluppare le ferrovie.

PARTE 3: Proposta di direttiva del Consiglio che modifica la direttiva del Consiglio del 29 luglio 1991 relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (91/440/CEE).

2. Il recente Libro bianco della Commissione "Lo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti"<sup>(2)</sup> menziona i campi dove la Comunità è già attiva e altri dove sono previsti degli interventi. La Commissione ha già presentato proposte su vari argomenti tra cui:

- introduzione di una licenza comunitaria di esercizio per le ferrovie e la determinazione di principi per la ripartizione delle capacità di infrastruttura e la riscossione dei diritti per l'utilizzazione dell'infrastruttura<sup>(3)</sup>;
- reti transeuropee, soprattutto in relazione all'iniziativa di crescita di Edimburgo<sup>(4)</sup>;
- interoperabilità dei treni ad alta velocità<sup>(5)</sup>;
- ricerca sulle ferrovie, in particolare per quanto riguarda i sistemi di controllo comando, i costi di infrastruttura e di valutazione e le apparecchiature di trasporto per il trasporto combinato (Quarto programma quadro).

---

(1) Direttiva del Consiglio del 29.07.1991 relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (91/440/CEE/CEE). GU L 237 del 24.08.1991.

(2) Il futuro sviluppo della politica comunitaria dei trasporti. COM(92)494 def.

(3) Direttiva del Consiglio 95/18/CE del 19 giugno 1995 relativa al rilascio delle licenze alle imprese ferroviarie. Direttiva del Consiglio 95/19/CE del 19 giugno 1995 relativa alla ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e alla riscossione dei diritti per l'utilizzazione dell'infrastruttura. GU L 143 del 27 giugno 1995, pagg. 70 e 75.

(4) Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. COM(94)106 del 7.04.1994.

(5) Proposta di direttiva del Consiglio relativa all'interoperabilità della rete europea di treni ad alta velocità. COM(94)107 del 15.04.1994.

La Commissione sta inoltre procedendo ad un riesame generale della questione fondamentale dei costi esterni nel trasporto, un aspetto di grande importanza per la futura competitività delle ferrovie che sarà oggetto di un Libro verde. Considerato il ruolo potenziale delle ferrovie nel garantire la mobilità sostenibile nella Comunità e la necessità di meglio integrare i servizi di trasporto, la Commissione sta anche elaborando un libro sulla "Citizens Network" che tratterà la problematica del mantenimento di servizi pubblici passeggeri soddisfacenti ed efficienti in tutta la Comunità. Tutti questi lavori avranno una grande importanza per realizzare il potenziale delle ferrovie e la proposta acclusa alla presente comunicazione va vista in questo contesto più ampio.

## PARTE I

### L'APPLICAZIONE DELLA DIRETTIVA 91/440/CEE RELATIVA ALLO SVILUPPO DELLE FERROVIE COMUNITARIE

1. Le principali misure, della direttiva 91/440/CEE erano:

- indipendenza gestionale delle imprese ferroviarie,
- separazione tra la gestione dell'infrastruttura e l'attività di trasporto,
- risanamento finanziario,
- accesso all'infrastruttura ferroviaria.

Questi aspetti saranno discussi più avanti, ma è innanzitutto opportuno esaminare le recenti tendenze del traffico ferroviario. Alcune statistiche chiave presentate nell'Allegato A mostrano il continuo declino generale della quota delle ferrovie sul mercato. Malgrado alcuni elementi positivi - in particolare il traffico sulle linee ad alta velocità - in generale il traffico è statico o si è ridotto, le quote di mercato sono in declino e il disavanzo finanziario in aumento. Le ferrovie continuano a perdere traffico rispetto alla strada e l'importanza di quest'ultimo modo di trasporto è aumentata notevolmente. Da notare che nei paesi dove la ferrovia nel 1970 deteneva in precedenza una notevole fetta (oltre il 25%) del mercato merci, questa percentuale si è ridotta di circa il 50% nel 1993. Nel caso della Francia, della Germania e del Belgio, ciò è dovuto in parte al declino dell'industria di base ma questo fattore non deve celare la realtà della situazione: i trasportatori su strada sono riusciti a ridurre i loro costi reali migliorando al contempo la qualità a causa di una combinazione di fattori, in particolare il successo della politica comune sui trasporti nell'introduzione di norme liberalizzate e nello smantellamento delle barriere restrittive nazionali in questo settore. Affinché anche le ferrovie usufruiscano di simili cambiamenti, occorrono chiaramente altri interventi.

2. Sinora la Danimarca, la Germania, i Paesi Bassi e il Regno Unito (tranne che per il tunnel sotto la Manica) hanno recepito pienamente la direttiva e la Francia ha recentemente varato normative. Sei altri Stati membri hanno recepito in parte la direttiva. In linea generale, gli Stati membri hanno compiuto notevoli progressi nel conferire alle ferrovie un'indipendenza giuridica, anche se talvolta ciò non significa un'effettiva autonomia di gestione, e nel separare la gestione dell'infrastruttura dalle attività di trasporto. Le disposizioni sull'accesso all'infrastruttura hanno creato i maggiori problemi, anche se la direttiva sulla ripartizione infrastrutturale proposta dalla Commissione dovrebbe risolvere molti aspetti legati all'accesso e alla tariffazione e consentire rapidamente il pieno recepimento in tutti gli Stati membri. (cfr. per maggiori particolari Allegato B).

3. Per quanto riguarda l'indipendenza gestionale delle ferrovie, un obiettivo chiave della direttiva era quello di assicurare alla gestione finanziaria un'indipendenza sufficiente ai fini di un funzionamento efficiente. Gli articoli 4 e 5 della direttiva hanno pertanto definito vari campi dove assegnare alle ferrovie l'indipendenza gestionale. I risultati variano. Alcuni Stati membri hanno compiuto notevoli progressi verso un funzionamento autonomo della gestione, mentre in altri i progressi sono stati minori. Ad esempio la gestione delle ferrovie è ancora oggetto di uno stretto controllo politico con poca libertà effettiva di organizzare l'impresa in modo efficace. È il caso in particolare del settore del trasporto passeggeri dove le ferrovie devono raggiungere una serie di obiettivi non commerciali. La Commissione è consapevole della problematica legata alla creazione di un'impresa autonoma e riconosce la difficoltà di tracciare una precisa demarcazione tra interferenza nella gestione e la legittima volontà dello Stato di controllare un servizio nazionale che fornisce importanti servizi pubblici. Tuttavia, i mancati progressi avranno probabilmente notevoli ripercussioni sul futuro delle ferrovie. La crescente integrazione della Comunità significa che le principali ditte di trasporto devono riuscire ad operare rapidamente e con efficienza sull'intero mercato e non soltanto all'interno delle loro frontiere nazionali. Le ferrovie prive dell'autonomia necessaria in tal senso difficilmente potranno svolgere un ruolo effettivo sul mercato, soprattutto in termini di traffico internazionale.

4. È opportuno, pertanto, chiarire meglio il ruolo dello Stato nei confronti delle ferrovie? Questo aspetto va trattato esaminando gli obiettivi dello Stato in relazione a qualsiasi impresa di trasporto. Innanzitutto, lo Stato ha il dovere di garantire la sicurezza. Le ferrovie hanno una reputazione di sicurezza che altri modi di trasporto terrestre dovrebbero emulare e che giustamente gli Stati membri vogliono tutelare. Un secondo elemento è la fornitura di servizi pubblici essenziali. Le ferrovie hanno un ruolo importante nella vita di molte comunità urbane e rurali e, nella maggior parte dei casi, i servizi che forniscono necessitano un contributo finanziario. Questo sostegno è vitale per molti servizi passeggeri forniti nel pubblico interesse e, di conseguenza, le pertinenti autorità hanno un preciso interesse a che essi funzionino bene, anche se non a livello della loro gestione corrente. In terzo luogo, vi è la partecipazione statale nella fornitura dell'infrastruttura. Vi sono buoni argomenti a favore di una maggiore presenza del settore privato nel finanziamento della costruzione di nuove infrastrutture, ma permane la necessità per lo Stato di controllare la pianificazione delle reti nell'interesse pubblico generale. Gli Stati membri, infine, hanno politiche economiche generali, ad esempio quelle sui prezzi e sulla concorrenza, che incidono sulle ferrovie, ma ciò non dovrebbe configurarsi diversamente rispetto ad altri servizi. Questo punto sarà ripreso nella parte 2.
5. Per quanto riguarda la separazione tra la gestione dell'infrastruttura e l'attività di trasporto, la direttiva 91/440/CEE prevede che ciò avvenga almeno a livello di contabilità e questo punto è stato attuato nella maggior parte degli Stati membri, anche se in maniera diversa. Ad esempio la Danimarca e la Francia mantengono un sistema ad integrazione verticale, indipendente dallo stato; la Spagna sta creando unità commerciali distinte all'interno delle sue ferrovie; la Germania e i Paesi Bassi stanno creando organizzazioni distinte per l'infrastruttura e le operazioni di trasporto, mentre il Regno Unito intende privatizzare, iniziando con Railtrack, la gestione infrastrutturale. La Commissione sta analizzando come la separazione funzioni nella pratica. Citiamo la situazione delle ferrovie svedesi, pressoché unica in Europa, che sono notevolmente migliorate dopo la separazione tra infrastrutture ed attività di trasporto (1988) e l'introduzione di un sistema equo di tariffazione dell'infrastruttura<sup>(6)</sup>.
6. La situazione finanziaria delle ferrovie non è in genere migliorata dopo il 1991, malgrado i buoni progressi di alcuni Stati membri nella riorganizzazione dei conti del capitale. Molte imprese ferroviarie sembrano essere passate attraverso un ciclo di nuovi programmi di sviluppo, maggiori prestiti, oneri finanziari più elevati per pagare i relativi interessi e, successivamente, un maggiore disavanzo. Bisogna appurare in che misura il maggiore disavanzo sia dovuto ad investimenti che non hanno prodotto i risultati previsti oppure ad una mancanza di compensazione da parte delle autorità pubbliche per i servizi pubblici resi, ecc.

---

<sup>(6)</sup> Le ferrovie in Svezia sono state organizzate nel 1988 in due unità e, a partire da questa data, è stato applicato un sistema di tariffazione dell'infrastruttura simile a quello vigente per i trasporti stradali. Grazie in parte a questo e ad una maggiore efficienza gestionale, la situazione della società ferroviaria (Statens Järnvägar SJ) è continuamente migliorata e registra ora un'eccedenza attiva.

La riforma del sostegno a favore dei pubblici servizi, introdotta dal regolamento (CEE) 1893/91<sup>(7)</sup>, è stata in atto per due anni e la Commissione intende esaminare il funzionamento e, se necessario, presentare delle proposte. Essa pertanto intende avviare uno studio generale dell'attuale situazione finanziaria delle imprese ferroviarie e delle loro entrate da fonti pubbliche.

7. I diritti di accesso all'infrastruttura ferroviaria hanno suscitato interesse e discussioni. Alcuni Stati membri non hanno attuato queste disposizioni. Per questo e per altri motivi, alcuni operatori interessati hanno incontrato problemi ad avviare attività, ad esempio difficoltà ad ottenere in tempo informazioni sulla disponibilità e sul costo dei percorsi dei treni e sugli impianti di trazione. Per ora, i nuovi operatori che hanno iniziato questo tipo di attività sono pochi, malgrado le società nazionali abbiano attivamente promosso il formarsi di nuovi gruppi professionali. Si constata comunque un interesse per l'accesso al mercato merci e non soltanto al settore del trasporto combinato.

---

<sup>(7)</sup> Regolamento del Consiglio (CEE) n. 1893/91 del 20.06.1991 che modifica il regolamento (CEE) n.1191/69 relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile. GU L 169 del 29.06.1991, pag. 1.

## MISURE FUTURE PER SVILUPPARE LE FERROVIE

La Commissione ha già presentato proposte su aspetti importanti per il futuro del trasporto ferroviario quali le reti transeuropee, l'interoperabilità e la ricerca e sta ora preparando dei documenti sui costi esterni del trasporto e sulla "Citizens Network" (servizi pubblici per passeggeri soddisfacenti ed efficienti). Gli argomenti presentati qui di seguito vanno pertanto visti in questo contesto più ampio.

1. **DIRITTI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA.** La direttiva 91/440/CEE ha introdotto i diritti di accesso per servizi internazionali limitati a raggruppamenti internazionali di imprese ferroviarie e ad imprese che forniscono servizi internazionali di trasporto combinato. La possibilità che nuovi concorrenti possano fornire servizi ferroviari e che diversi operatori possano utilizzare la stessa infrastruttura, ha indotto la Commissione a proporre direttive che disciplinino le condizioni di accesso alla rete. Queste proposte sono state adottate nel giugno 1995. In futuro, le principali opzioni in materia di diritti di accesso, sono:
  - mantenere lo status quo, cioè limitare la libertà di offrire servizi alle imprese che rispettano le disposizioni della direttiva 91/440/CEE;
  - liberalizzare completamente l'accesso all'infrastruttura per il traffico interno ed internazionale nei settori passeggeri e merci;
  - prevedere soluzioni intermedie, quali il libero accesso ai servizi passeggeri internazionali e a tutti i servizi merci.
  
2. Il mantenimento dello status quo significherebbe rinviare a data ulteriore altri progressi. Le ferrovie tuttavia continuano a perdere traffico ed è essenziale ridare vitalità ai loro servizi, soprattutto in campo internazionale. Il settore si avvantaggerebbe dell'apporto di nuovo capitale e di imprese e del successivo incentivo per le società esistenti a fornire servizi più competitivi. I progressi compiuti nel settore del trasporto combinato, a partire dal 1991, indicano che la possibilità di nuovi concorrenti stimola le società esistenti a migliorare i loro servizi. In ogni caso, il mantenimento dello status quo non sarebbe coerente con gli obblighi del trattato di sviluppare una politica comune dei trasporti basata sul principio della libertà di fornire servizi. All'altro estremo, vi sarebbe la completa liberalizzazione dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria che, chiaramente, costituirebbe un'introduzione immediata e completa della libertà di fornire servizi. Un cambiamento così rapido creerebbe difficoltà ad un'industria molto complessa che è stata disciplinata per diversi anni.
  
3. Si configura opportuna una soluzione intermedia per l'apertura dell'accesso a tutti i servizi merci e ai servizi passeggeri internazionali. Nel settore merci, l'entrata di nuove imprese e il conseguente stimolo per gli operatori esistenti contribuirebbe a risolvere il problema di qualità e di sottoinvestimento che ostacolano lo sviluppo di servizi ferroviari più competitivi. La liberalizzazione dell'accesso ai servizi internazionali e interni è necessaria per consentire agli operatori di offrire servizi globali con un completo supporto logistico; la divisione artificiale del settore merci in una parte internazionale liberalizzata e in un'altra nazionale e monopolistica scoraggerebbe i nuovi operatori e renderebbe i servizi ferroviari meno efficienti ed economici. L'esperienza delle ferrovie USA dopo la deregulation del 1981 mostra chiaramente che una nuova impostazione del trasporto merci sulla base di principi di mercato può essere proficua. Dopo un lungo periodo di forte declino del traffico e della quota modale, il libero mercato creato dal "Staggers Act" del 1981 ha consentito alle ferrovie di sviluppare nuovi servizi, spesso in partnership con altri operatori di trasporto capovolgendo così il ciclo cronico di perdite del traffico, fallimenti e licenziamenti. Le ferrovie USA stanno ora registrando livelli record di traffico e registrano nuovamente un profitto.

Stanno assumendo nuovo personale e comprando apparecchiature ad un ritmo non registrato da molti anni. Sarebbe eccessivo ricondurre tutti questi cambiamenti semplicemente alla deregulation ma sarebbe altrettanto ingenuo ignorare le analogie tra la situazione odierna in Europa e quella negli USA negli anni '70. Se tutti gli altri settori dell'economia comunitaria hanno beneficiato dell'efficienza prodotta dall'abbandono di controlli burocratici, non vi sono ragioni per ritenere che la stessa cosa non succederebbe con le ferrovie.

4. I servizi passeggeri internazionali costituiscono un campo di attività promettente delle attività ferroviarie, ma l'incremento del traffico è stato ostacolato dall'incapacità di coordinare e commercializzare i treni internazionali. La possibilità di gestire nuove forme di servizi passeggeri internazionali, faciliterebbe lo sviluppo di collegamenti comunitari e migliorerebbe il servizio offerto ai passeggeri. Va sottolineato che i servizi internazionali, a parte alcuni rari casi, non sono soggetti agli obblighi di servizio pubblico imposti dallo Stato. I diritti di accesso ai servizi internazionali inoltre, potrebbero essere in genere concessi senza perdere i vantaggi della rete e senza fenomeni di "cherry picking" sui servizi passeggeri nazionali. Da rilevare a questo proposito che il percorso medio dei passeggeri su ferrovia è breve e ciò significa che il grosso del movimento passeggeri non risentirebbe di eventuali interventi intesi a rivalutare i trasporti internazionali che concernono soprattutto le lunghe distanze.
5. I SERVIZI PASSEGGIERI DI INTERESSE PUBBLICO. La fornitura di servizi di interesse pubblico comporta di norma aiuti statali che rappresentano un elemento delle entrate globali delle ferrovie. Nel Libro bianco sulla politica comune dei trasporti si afferma:

"occorre pertanto elaborare degli orientamenti da seguire per stabilire quando tali aiuti (statali) siano da considerarsi accettabili ai sensi del diritto comunitario".

Nel caso delle ferrovie, esistono già orientamenti per il mantenimento di servizi grazie alla fornitura di aiuti statali. I cambiamenti radicali a livello di gestione e funzionamento delle ferrovie, intervenuti dopo l'adozione della direttiva 91/440/CEE, impongono ora un riesame. In particolare, è necessario appurare se le regole debbano essere modificate per tener conto di nuovi tipi di imprese ferroviarie e se i requisiti di informazione debbano essere semplificati e modificati ai fini di un controllo più effettivo degli aiuti statali.

La Commissione gradirebbe ricevere il parere delle parti interessate.

6. La finalità essenziale delle regole sugli aiuti statali è quella di rispettare gli obblighi del trattato, in particolare quelli di cui agli articoli 77, 92 e 93. Queste regole sono state in vigore per diversi anni e l'organizzazione delle ferrovie ha nel frattempo registrato notevoli cambiamenti. La Commissione intende pertanto avviare uno studio sull'applicazione dei regolamenti 1191/69, 1893/91, 1192/69<sup>(8)</sup> e 1107/70<sup>(9)</sup>, per valutarne l'efficacia nella prevenzione di distorsioni concorrenziali tra gli Stati membri. Essa esaminerà successivamente l'opportunità di adeguare questi regolamenti all'attuale situazione delle ferrovie.
7. La questione generale di come fornire soddisfacenti servizi ferroviari nel pubblico interesse sarà trattata nell'ambito dell'iniziativa della Commissione "Citizens Network" (Rete dei cittadini), un programma inteso a fornire un quadro generale per i servizi passeggeri su tutti i modi nella Comunità. Si spera di poter presentare una comunicazione al riguardo entro quest'anno.
8. IL TRASPORTO COMBINATO. Il successo del trasporto combinato è vitale per lo sviluppo delle ferrovie e per la fornitura di servizi merci interni efficienti. La Comunità sta ora uscendo da un periodo di bassa crescita economica e, di conseguenza, la domanda di trasporto merci riprende ad aumentare. Esiste chiaramente un nesso tra il tasso di crescita economica e la domanda di trasporto: con l'incremento del tasso di crescita economica aumenta anche la domanda di trasporto. Anche se questo nesso si configura più debole rispetto al passato a causa della congestione e degli aumenti dei costi reali di trasporto, la domanda continuerà a crescere, soprattutto sui mercati che beneficiano della rimozione di barriere (ad es.: la Penisola iberica e l'Europa centrale ed orientale). Secondo la Commissione, bisognerà sfruttare maggiormente la capacità disponibile dei modi di trasporto diversi da quello stradale, se si vuole raggiungere un compromesso soddisfacente tra la protezione dell'ambiente e le esigenze dell'industria.
9. La possibilità di sfruttare meglio le vie di navigazione interne e le ferrovie è stata esaminata ed è stato elaborato un approccio intermodale che associa vari modi di trasporto nell'ottica del loro utilizzo ottimale. Vi sono indicazioni che le misure già prese dalla Commissione cominciano a dare dei risultati, come dimostrato dall'incremento del traffico mediante trasporto combinato nel 1994. Tre problemi però continuano ad ostacolare lo sviluppo del trasporto combinato:
  - nel periodo di introduzione, il volume delle transazioni è spesso insufficiente per riempire un treno completo e, di conseguenza, i costi per unità trasportata sono elevati;
  - rispetto agli USA o al Canada, le ferrovie comunitarie occupano massicciamente del traffico passeggeri. Ciò aumenta i costi delle operazioni merci a causa delle disposizioni di sicurezza supplementari e rende difficile trovare spazio per il trasporto merci;
  - fino a quando la legislazione comunitaria concernente la copertura dei costi infrastrutturali non sarà pienamente sviluppata, gli operatori del trasporto merci su ferrovia saranno spesso ostacolati da costi più elevati rispetto al normale.

---

<sup>(8)</sup> Regolamento (CEE) 1192/69 del Consiglio del 26.06.1969 relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie. GU L 156 del 28.06.1969, pag. 8.

<sup>(9)</sup> Regolamento (CEE) 1107/70 del Consiglio del 4.06.1970 relativo agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile. GU L 130 del 15.06.1970, pag. 1.

10. La separazione tra la gestione dell'infrastruttura e l'attività di trasporto ai sensi della direttiva 91/440/CEE ha evidenziato il problema dei costi infrastrutturali. Alcuni Stati membri hanno adottato misure al riguardo, ad esempio il Regno Unito con il "Track Access Grant" (Sovvenzione di accesso alla rotaia), un sistema che fornisce aiuti agli operatori ferroviari e ai clienti confrontati ad oneri ferroviari superiori rispetto a quelli stradali. L'aiuto è basato sulla componente infrastrutturale dell'addebito ferroviario fino al limite dei vantaggi esterni del trasferimento dalla strada alla ferrovia. La Commissione ha autorizzato questo sistema particolare nell'ambito delle norme sulla concorrenza e sta esaminando un'esenzione generale per queste misure; ciò costituirà parte di un riesame generale delle norme comunitarie sugli aiuti statali a favore del trasporto combinato. Nel frattempo, la Commissione ha proposto di prorogare di due anni l'attuale regime.
11. Nel 1992, per incoraggiare lo sviluppo di nuovi servizi di trasporto combinato, la Commissione ha varato un programma specifico, PACT (Pilot Actions for Combined Transport)<sup>(10)</sup>. Il programma ha contribuito allo sviluppo di nuovi servizi, ad esempio quello dalla Germania attraverso l'Italia fino alla Grecia e quelli verso la Penisola iberica; altre azioni hanno interessato l'Europa settentrionale, il Regno Unito e l'Irlanda. Il programma è stato valutato alla luce dell'esperienza e la Commissione ne proporrà prossimamente la modifica e la trasformazione in azione comunitaria. L'obiettivo è promuovere la crescita di un settore del trasporto combinato efficiente ed economicamente indipendente, che offra buoni servizi sugli assi dove il trasporto combinato può essere competitivo. Nella nuova versione, PACT concernerà principalmente:
- lo sviluppo di collegamenti internazionali, compresi quelli con l'Europa centrale e i nuovi Stati membri, secondo percorsi individuati nella rete TEN;
  - l'aiuto ai nuovi operatori e ad altre società che dimostrino, sulla base di una licenza comunitaria, di fornire servizi sicuri ed efficienti;
  - la buona cooperazione tra diversi modi e operatori.
- È in preparazione una proposta per stabilire un nuovo programma da presentare nel corso del 1995.
12. Il trasporto combinato è una catena e la qualità globale del servizio è determinata dall'anello più debole, spesso il terminale di trasbordo, mentre una parte considerevole dei costi globali è dovuta alle operazioni terminali. È possibile distinguere vari tipi di terminali: dal semplice punto di trasporto delle unità di carico fino ai centri logistici generali. La gamma di possibilità è tale che l'utente spesso è confrontato a problemi di informazione ed è difficile conseguire un equilibrio tra l'offerta e la domanda. Un altro punto importante è la possibilità di accesso. Alcuni terminali hanno l'accesso limitato alle società da cui dipendono. Queste restrizioni non sono però accettabili se un terminale riceve un sostegno pubblico. Poiché l'efficienza dei terminali è un fattore chiave per il trasporto combinato, la Commissione intende esaminare nuove misure atte a migliorarne l'efficienza.

---

<sup>(10)</sup> Decisione della Commissione del 22.12.1992, relativa alla concessione di aiuti finanziari ad azioni pilota a favore del trasporto combinato. GU L 16 del 25.1.1993., pag. 55.

13. **INTEROPERABILITÀ.** Nei suoi articoli sulle reti transeuropee, il trattato stabilisce la finalità di promuovere l'interoperabilità dei sistemi di trasporto nazionali. La Commissione ha varato al riguardo due grandi iniziative. Innanzitutto, ha proposto orientamenti per lo sviluppo delle reti di trasporto transeuropee per definire le reti per i vari modi di trasporto, compresi i treni ad alta velocità e quelli tradizionali, tipi di misure comunitarie e priorità nella realizzazione delle reti. In secondo luogo, ha proposto una direttiva sull'interoperabilità della rete di treni ad alta velocità intesa a creare un quadro generale per la fissazione delle condizioni essenziali, delle specifiche tecniche e delle norme concernenti i vari sistemi nell'ottica dell'interoperabilità, nonché procedure per la definizione e l'adozione di queste specifiche obbligatorie e norme.
14. Secondo la Commissione, si dovrebbe ora elaborare una strategia per far progredire l'interoperabilità delle ferrovie tradizionali sulla rete transeuropea, cioè la loro capacità a gestire spedizioni internazionali che, all'insegna della sicurezza e di una maggiore continuità, soddisfino i livelli prestazionali specificati. Il problema è dovuto al fatto che le ferrovie tradizionali per lungo tempo si sono sviluppate in contesti diversi, donde la forte eterogeneità dell'infrastruttura, del materiale rotabile e delle apparecchiature e l'esistenza di norme operative e di procedure diverse che possono rendere i servizi internazionali più lenti e più costosi del necessario. Rispetto alle linee ad alta velocità, tuttavia, il sistema più tradizionale dipende meno dal traffico internazionale e il consistente stock di capitale, anche se spesso necessiterà di miglioramenti radicali, può essere cambiato soltanto gradualmente.
15. Promuovere l'interoperabilità significa migliorare la competitività delle ferrovie tradizionali a due livelli. Innanzitutto, si tratta di migliorare la qualità e di diminuire i costi dei servizi internazionali affrontando le differenze delle norme in materia di infrastruttura, materiale rotabile ed altre apparecchiature e le divergenze tra regolamenti e procedure operative che aumentano i costi e rendono complesse le spedizioni transfrontaliere. In secondo luogo, si tratta di ridurre i costi nell'ottica di maggiori economie di scala a livello della produzione e della manutenzione dell'apparecchiatura. Le ferrovie hanno elaborato norme diverse per l'apparecchiatura ed hanno avuto la tendenza ad emanare specifiche dettagliate anziché disposizioni prestazionali. Il passaggio a disposizioni prestazionali definite a livello comunitario, incoraggerebbe le economie di scala e un mercato unificato competitivo, promuovendo l'applicazione delle norme comunitarie sui pubblici appalti.
16. Si devono però tener presente varie limitazioni. Una di esse è data dalle dimensioni e dal tipo della domanda di servizi che necessitano l'interoperabilità. Questo aspetto può essere rilevante soltanto su taluni mercati per il trasporto ferroviario, anche se il miglioramento delle reti e dei servizi può dar luogo ad una domanda supplementare. La domanda di interoperabilità è uno dei primi aspetti da studiare. Una seconda limitazione è finanziaria. Occorre determinare i costi per eliminare le barriere all'interoperabilità (l'onere finanziario supplementare può derivare dallo spostamento in avanti nel tempo di investimenti, nonché da costi totali più elevati) e precisare altri aspetti quali il rendimento del capitale e il tempo di recupero, senza trascurare ovviamente i costi e i vantaggi in senso più lato e nell'arco dell'intera durata di un progetto.
17. Un altro punto da chiarire è quello delle relazioni, nella misura in cui si tratta di specifiche tecniche, tra reti interoperabili ad alta velocità e reti tradizionali e tra servizi tradizionali e locali sulle stesse rotaie. Si tratta di un aspetto da approfondire man mano che avanzano i lavori sull'interoperabilità.

18. La Commissione ha avviato un programma di studio onde elaborare una strategia generale e stabilire delle priorità. Uno studio raccoglierà i dati di base, analizzerà i cambiamenti strategici sui diversi mercati e indicherà le prestazioni necessarie per definire i criteri di interoperabilità e valutare il loro impatto sull'infrastruttura e sul materiale rotabile, nonché le previste economie di scala. Un altro studio concernerà le modalità specifiche per valutare i vantaggi dei servizi interoperabili e i costi di diverse soluzioni (nonché delle alternative possibili per conseguire risultati analoghi). Successivamente si procederà ad un esame più particolareggiato di aspetti specifici, alla valutazione delle varie politiche e alla presentazione di proposte, il più presto possibile nel 1996.

19. I COSTI E LA TARIFFAZIONE DELL'INFRASTRUTTURA. Sono stati conseguiti alcuni progressi circa lo sviluppo dei sistemi di tariffazione dell'infrastruttura. Il Regno Unito e la Germania hanno messo a punto sistemi operativi sulla base però di approcci talvolta diversi. La Commissione intende studiare questi sviluppi negli Stati membri in modo da rispondere agli interrogativi seguenti:

- problemi eventuali e loro soluzioni se gli Stati membri applicano metodi diversi di determinazione dei costi,
- costi da attribuire ai servizi merci e impatto di attribuzioni diverse sui servizi passeggeri,
- possibilità di approvare misure di benefici esterni e di servirsene per stabilire orientamenti in materia di aiuti statali per il traffico merci ferroviario.

La Commissione intende riferire al riguardo al Consiglio, il più presto possibile, e presentare qualsiasi proposta necessaria per promuovere un utilizzo più efficiente della rete.

20. AUTONOMIA MANAGERIALE E RUOLO DELLO STATO. Per garantire che le ferrovie abbiano un ruolo effettivo nel trasporto comunitario, occorre intervenire su vari aspetti. La presente relazione ha presentato alcuni elementi che la Commissione ha già esaminato ed altri che intende studiare. È stato individuato un aspetto chiave che non è stato tuttavia risolto, e cioè l'"area grigia" tra l'autonomia gestionale delle ferrovie e le responsabilità delle autorità pubbliche (cfr. Parte I). Per conseguire dei progressi è assolutamente necessario definire in modo più preciso le responsabilità specifiche degli Stati membri. La Comunità ha già proceduto ad una certa chiarificazione con le sue disposizioni sugli obblighi di servizio pubblico, gli aiuti statali, lo sviluppo infrastrutturale, ecc., che potrebbero essere riunite per formare orientamenti chiari per il futuro.

21. Gli orientamenti concernono tre aspetti in particolare. Innanzitutto, la fornitura di servizi passeggeri nel pubblico interesse<sup>(11)</sup>. Gli Stati membri possono sempre chiedere alle società di fornire servizi di pubblico interesse conformemente al disposto dell'articolo 5, paragrafo 1 della direttiva del Consiglio 91/440/CEE. Gli Stati membri possono specificare i servizi da fornire e controllarne le prestazioni, ma devono assumersi la responsabilità dell'onere finanziario per gli operatori di trasporto. Essi possono anche mantenere o creare società che forniscano servizi pubblici e concedere concessioni e diritti specifici in conformità delle norme comunitarie. I servizi di pubblico interesse tuttavia sono in genere su distanze brevi o medie; per i servizi su lunga distanza, il principio guida dovrebbe essere l'autonomia di gestione e la concorrenza leale, soprattutto nel caso dei percorsi internazionali definiti nelle TEN.

---

<sup>(11)</sup> Questo punto sarà anche trattato nell'ambito dei lavori sulla "Citizens Network" citata alla sezione C.

Lo stesso vale per il settore merci dove i servizi dovrebbero essere organizzati secondo principi commerciali, anche se può esservi un aiuto statale a carattere temporaneo in attesa dell'adozione di un sistema comunitario armonizzato di tariffe infrastrutturali che copra tutti i modi e i costi, diretti e indiretti.

22. Il secondo elemento è la tutela della sicurezza. Le autorità pubbliche dovrebbero poter istituire e controllare, in maniera non discriminatoria, normative intese a garantire un adeguato livello di sicurezza nelle operazioni ferroviarie. Ciò richiede meccanismi di controllo specifico e verifica per garantire il rispetto delle norme. Il terzo elemento è dato dalla pianificazione e dal finanziamento dell'infrastruttura che dovrebbero essere controllati dallo stato in linea con la politica generale e con i principi dell'UE. L'obiettivo di attirare il capitale privato nel settore può tuttavia imporre un riesame delle norme vigenti.

Dopo aver consultato le parti interessate su questi orientamenti, la Commissione deciderà in merito ad una proposta.

- 23 CONCLUSIONI. Occorrono ora nuove azioni a livello comunitario e nazionale per garantire che le ferrovie sfruttino i loro vantaggi ambientali e tecnici e svolgano il ruolo indicato dal Libro bianco sulla politica comune dei trasporti. La Commissione intende consultare le parti interessate sulle opzioni e sulle priorità di azioni future. La presente comunicazione individua alcuni aspetti da seguire attentamente. Altri punti chiave, ad esempio i costi esterni e i servizi di trasporto pubblico per passeggeri saranno oggetto di una relazione della Commissione. Quest'ultima considera lo sviluppo delle ferrovie un elemento chiave della politica comune dei trasporti e prioritario per migliorarne la situazione e aumentarne la competitività.

**ALLEGATO A  
TABELLA 1**

**TRASPORTO FERROVIARIO NELL'UNIONE EUROPEA (15)**

**Merchi**

	1970	1980	1990	1993
Tonnellate/chilometri (miliardi)	282	286	257	208
Quota di mercato (%)	31,7	24,9	19,1	15,4

**Passeggeri**

	1970	1980	1990	1993
Passeggeri/chilometri (miliardi)	213	248	272	264
Quota di mercato (%)	10,4	8,7	7,3	6,6

**QUOTA DI MERCATO PER MODO**

**Merchi**

Modo <sup>(12)</sup>	1970	1980	1990	1993
Ferrovia	31,7	24,9	19,1	15,4
Strada	48,6	57,3	67,3	70,8
Navigazione interna	12,3	9,8	8,4	7,8
Pipelines	7,4	8,0	5,3	6,0

**Passeggeri**

Modo	1970	1980	1990	1993
Ferrovia	10,4	8,7	7,3	6,6
Autobus e pullman	12,7	11,5	9,0	8,5
Autovettura privata	74,8	76,5	78,6	79,5
Aerei	2,1	3,3	5,2	5,5

Fonte: Eurostat e Commissione

<sup>(12)</sup> Il trasporto merci per via aerea è trascurabile.

TABELLA 2

## TRASPORTO FERROVIARIO NELL'UNIONE EUROPEA (15)

Merci: quota di mercato per Stato membro (%)

	1970	1980	1990	1993
Belgio	28,2	23,6	17,8	15,8
Danimarca	19,2	17,2	15,6	17,0
Germania				
Länder occidentali	33,2	25,2	20,4	17,0
Länder orientali	71,2	66,7	69,2	29,1
Spagna	16,4	10,9	6,9	4,6
Francia	38,9	31,5	26,5	24,0
Grecia	9,0	8,2	5,1	4,2
Italia	21,0	12,2	10,2	9,6
Irlanda	12,0	11,1	10,3	10,1
Lussemburgo	63,4	52,2	54,9	40,6
Pacsi Bassi	7,3	5,7	4,2	4,0
Portogallo	10,4	7,8	12,7	14,6
Regno Unito	21,8	15,0	9,3	8,7
Austria	55,9	39,9	47,6	45,8
Finlandia	27,2	26,1	22,1	25,2
Svezia	49,3	48,8	42,5	41,9
UE (15)	31,7	24,9	19,1	15,4

Fonte: Eurostat e Commissione

TABELLA 3

## TRASPORTO FERROVIARIO NELL'UNIONE EUROPEA (15)

Passeggeri: quota di mercato per Stato membro (%)

	1970	1980	1990	1993
Belgio	11,4	8,6	6,7	6,4
Danimarca	8,1	8,7	7,2	6,3
Germania				
Länder occidentali	8,8	7,0	6,4	6,5
Länder orientali	28,9	21,5	14,4	7,4
Spagna	15,0	8,5	7,4	6,6
Francia	11,0	10,0	9,2	8,0
Grecia	17,2	9,0	8,2	6,3
Italia	11,7	9,4	7,0	6,3
Irlanda	5,0	3,7	3,5	3,3
Lussemburgo	8,0	7,3	5,0	5,9
Pacsi Bassi	9,4	6,9	6,9	9,0
Portogallo	14,0	11,1	7,0	5,8
Regno Unito	8,0	6,3	5,2	4,6
Austria	14,3	11,6	11,1	12,3
Finlandia	6,6	7,1	5,7	4,9
Svezia	7,0	8,6	6,1	5,6
UE (15)	10,4	8,7	7,3	6,6

Fonte: Eurostat e Commissione

SITUAZIONE DEL RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA 91/440 CEE  
SULLO SVILUPPO DELLE FERROVIE COMUNITARIE

**Osservazioni generali**

Secondo l'articolo 15 della direttiva 91/440/CEE, i dodici Stati membri di allora avrebbero dovuto prendere le disposizioni necessarie per conformarsi alla direttiva anteriormente al 1° gennaio 1993.

Il recepimento è ora in atto: tutti gli Stati membri ad eccezione di uno hanno notificato testi giuridici alla Commissione. Cinque di essi hanno attuato completamente la direttiva e gli altri in parte. In generale, sono stati compiuti netti progressi nell'introdurre l'indipendenza giuridica e nel separare, almeno a livello di contabilità, la gestione dell'infrastruttura dalle attività di trasporto. L'introduzione dei diritti di accesso si è rivelata più difficile anche se l'adozione da parte del Consiglio di una direttiva sulla ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e sulla riscossione dei diritti per l'utilizzazione dell'infrastruttura dovrebbe risolvere le questioni ancora in sospeso per facilitare il recepimento.

La Commissione sta esaminando l'attuazione da parte dei tre nuovi Stati membri.

**Belgio**

Il 27 agosto 1993 il Belgio ha notificato testi sull'indipendenza manageriale e sulla separazione della contabilità. Non ha notificato il recepimento dei diritti di accesso.

**Danimarca**

Il 10 marzo 1994, la Danimarca ha notificato il testo giuridico di recepimento della direttiva.

**Repubblica federale di Germania**

Il 12 gennaio 1994, la Germania ha notificato una nuova legge sulla riforma strutturale delle ferrovie federali che recepisce la direttiva.

**Francia**

Il 19 ottobre 1993, la Francia ha notificato i testi di recepimento dell'indipendenza manageriale della separazione sul piano della contabilità. Il 14 giugno 1995 ha notificato testi concernenti diritti di accesso.

**Grecia**

Il 6 ottobre 1993, la Grecia ha informato la Commissione della sua intenzione di recepire la direttiva ma non ha effettuato notifiche.

**Irlanda**

Il 13 agosto 1993, l'Irlanda ha notificato testi che recepiscono in gran parte la direttiva ma restano aperti i problemi concernenti i diritti di accesso.

## **Italia**

Il 23 agosto 1993 e il 27 aprile 1994, l'Italia ha notificato testi che introducono l'indipendenza manageriale e la separazione tra la gestione dell'infrastruttura e l'attività di trasporto. Non ha notificato il recepimento dei diritti di accesso.

## **Lussemburgo**

Il 13 settembre 1993, il 24 giugno e il 5 giugno 1995, il Lussemburgo ha notificato il testo di recepimento, esclusi i diritti di accesso.

## **Paesi Bassi**

Il 25 gennaio e il 24 agosto 1993, i Paesi Bassi hanno notificato i testi di recepimento della direttiva.

## **Portogallo**

Il 24 gennaio 1994, il Portogallo ha presentato dei testi che non recepiscono però la direttiva.

## **Spagna**

Il 15 novembre 1993, la Spagna ha notificato i testi giuridici che stabiliscono l'indipendenza manageriale e il 26 maggio 1994 testi che stabiliscono la separazione contabile ma non ha notificato il recepimento dei diritti di accesso.

## **Regno Unito**

Il 6 maggio 1994 il Regno Unito ha notificato i testi di recepimento della direttiva.

## **Tunnel sotto la Manica**

La Francia e il Regno Unito stanno preparando misure per attuare i diritti di accesso al Tunnel sotto la Manica (non ancora notificate).

Proposta di  
DIRETTIVA DEL CONSIGLIO  
che modifica la direttiva 91/440/CEE  
relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie

---

## RELAZIONE

### Motivazione della proposta

1. Il completamento di un mercato integrato per i servizi di trasporto rimane una delle finalità principali della politica comunitaria sui trasporti ed è importante per le ferrovie, una parte vitale del settore, nonché per altre forme di trasporto. La libertà di fornire servizi di trasporto ferroviario dovrebbe portare ad un'industria più efficiente e competitiva e maggiormente prossima al mercato, nonché attirare nuovi capitali ed imprese e stimolare lo sviluppo di nuovi servizi. Ciò è necessario se si vuole fermare il continuo declino della quota delle ferrovie sul mercato dei trasporti e migliorare la loro situazione finanziaria.
2. Nel caso dei trasporti ferroviari, l'applicazione del principio della libertà di fornire servizi implica diritti di accesso all'infrastruttura ferroviaria per le imprese ferroviarie stabilite nella Comunità. Una prima tappa è stata l'introduzione dei diritti di accesso con la direttiva del Consiglio 91/440/CEE/CEE del 29 luglio 1991. La direttiva ha introdotto i diritti di accesso per le associazioni internazionali di imprese ferroviarie per la prestazione di servizi tra gli Stati membri in cui sono stabilite e per l'esercizio del servizio di trasporto internazionale combinato. Nel giugno 1995, il Consiglio ha adottato due direttive intese a garantire l'applicazione piena, efficiente, non discriminatoria di questi diritti: una direttiva sulle licenze ferroviarie e un'altra sulla ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e la riscossione dei diritti per l'utilizzazione dell'infrastruttura.
3. Anche se la Comunità ha preso quest'iniziativa nell'ottica di un mercato integrato per i servizi ferroviari, il processo è molto meno avanzato rispetto ad altre forme di trasporto, in particolare quello stradale ed aereo con cui le ferrovie sono in una certa misura in concorrenza. La Comunità ha comunque riconosciuto la necessità di tener conto delle loro caratteristiche speciali e di creare pertanto un mercato integrato procedendo per tappe.
4. La Comunità deve ora compiere un altro passo e stabilire la libertà di fornire servizi ferroviari. Un motivo è l'obbligo di applicare i principi di base del trattato al settore dei trasporti, incluse le ferrovie. Questo processo può essere graduale ma devono esserci continui progressi. L'altro motivo è il persistente degrado della quota di mercato e delle finanze delle ferrovie le cui prestazioni sono fortemente diminuite negli ultimi anni. È assolutamente necessario stimolare la competitività e attirare capitale fresco e nuove imprese.
5. La tappa successiva nella creazione di un mercato integrato dovrebbe pertanto essere l'aumento della competitività delle ferrovie e un loro maggiore ruolo nei trasporti a livello comunitario. Secondo la Commissione, la soluzione migliore consisterebbe nell'aprire l'accesso a tutte le operazioni merci e ai servizi passeggeri internazionali. Nel settore merci, l'entrata di nuove imprese e il conseguente stimolo per gli operatori esistenti contribuirebbe a risolvere i problemi di qualità e di sottoinvestimento che ostacolano l'affermarsi di servizi più competitivi. La liberalizzazione dell'accesso ai servizi internazionali e nazionali è necessaria per consentire agli operatori di offrire servizi globali con un completo supporto logistico. La divisione artificiale del settore merci in una parte liberalizzata internazionale e in un'altra nazionale e soggetta a restrizioni scoraggerebbe lo sviluppo di nuovi servizi.
6. Si sottolinea che i diritti di accesso per la prestazione di servizi internazionali non incidono sui servizi passeggeri di pubblico interesse che, a parte alcune eccezioni, hanno carattere nazionale (e in genere su distanze brevi) e non creano problemi rilevanti in termini di perdite di vantaggi della rete o di "cherry picking".
7. La Commissione propone pertanto di modificare l'articolo 10 della direttiva 91/440/CEE/CEE per creare diritti di accesso all'infrastruttura ferroviaria per le imprese ferroviarie stabilite nella Comunità ai fini della prestazione di servizi merci, trasporto combinato di merci e trasporto internazionale di passeggeri. Ciò dovrebbe aumentare notevolmente la competitività del trasporto ferroviario e migliorare le comunicazioni ferroviarie tra gli Stati membri.

## Sussidiarietà

### 8. Gli obiettivi della proposta in relazione agli obblighi della Comunità

La Comunità ha l'obbligo di applicare il principio della libertà di fornire servizi di trasporto anche al settore ferroviario. Al tempo stesso, essa riconosce la necessità di tener conto delle caratteristiche speciali delle ferrovie e, pertanto, di aprire gradualmente l'accesso all'infrastruttura ferroviaria.

La proposta implica quindi l'estensione dei diritti di accesso, introdotti dalla direttiva 91/440/CEE/CEE, senza contemplare la piena liberalizzazione dei servizi passeggeri.

### 9. La proposta è di competenza esclusiva della Comunità oppure si tratta di una competenza condivisa con gli Stati membri?

La proposta si basa sull'articolo 75 del trattato ed è pertanto di competenza esclusiva della Comunità.

### 10. Di quali mezzi di azione dispone la Comunità?

La Comunità deve creare un quadro legislativo per stabilire i diritti di accesso. Una direttiva comunitaria garantirebbe che gli Stati membri concedano questi diritti evitando che siano prese misure nazionali eterogenee.

### 11. È necessario un regolamento uniforme oppure è sufficiente una direttiva?

Una direttiva consentirebbe il giusto equilibrio tra le norme armonizzate della Comunità e la necessità di prendere atto delle differenze tra gli Stati membri nell'organizzazione delle ferrovie, nonché delle relazioni tra le autorità e le ferrovie.

Proposta di  
DIRETTIVA DEL CONSIGLIO 95/0205 (SYN)  
che modifica la direttiva 91/440/CEE  
relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 75,

vista la proposta della Commissione<sup>(1)</sup>,

in cooperazione con il Parlamento europeo<sup>(2)</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale<sup>(3)</sup>,

considerando che il mercato interno comprende uno spazio privo di frontiere interne dove è garantita la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali;

considerando che la maggiore integrazione del settore dei trasporti comunitario è un elemento essenziale del mercato interno e che le ferrovie sono una parte vitale del settore del trasporto comunitario;

considerando che nell'applicare al settore ferroviario il principio della libertà di fornire servizi si deve tener conto delle caratteristiche specifiche di questo settore e che si deve procedere per tappe;

considerando che la direttiva 91/440/CEE del Consiglio<sup>(4)</sup> stabilisce che le associazioni internazionali godono, negli Stati membri in cui sono stabilite le imprese ferroviarie che costituiscono l'associazione, di diritti di accesso e di transito, nonché di diritto di transito negli altri Stati membri per la prestazione di servizi di trasporto internazionali tra gli Stati membri in cui sono stabilite le imprese che costituiscono l'associazione;

considerando che l'estensione di questi diritti di accesso, in linea con il principio della libertà di fornire servizi, migliorerebbe l'efficienza delle ferrovie rispetto ad altri modi di trasporto e faciliterebbe i trasporti tra gli Stati membri incoraggiando la concorrenza e permettendo l'ingresso di nuovi capitali ed imprese;

considerando che il trasporto di merci offre ampie possibilità di creare nuovi servizi e di migliorare quelli esistenti;

considerando che per essere pienamente competitivo, il trasporto di merci richiede sempre più la fornitura di servizi globali, ivi compreso il trasporto tra gli Stati membri e all'interno di essi;

considerando che il trasporto internazionale di passeggeri offre a sua volta ampie possibilità di migliorare i servizi;

considerando che occorre tener conto, nel processo di liberalizzazione, del contributo dei servizi di trasporto alla coesione interna delle economie nazionali;

considerando che, in linea con il principio della libertà di fornire servizi e al fine di promuovere la concorrenza e l'ingresso di nuovi operatori, si dovrebbero concedere diritti di accesso a tutte le imprese ferroviarie stabilite nella Comunità per il trasporto di merci, il trasporto combinato di merci e il trasporto internazionale di passeggeri in tutta la Comunità;

considerando che, in base al principio di proporzionalità è necessario ed appropriato definire a livello comunitario il principio ed obiettivo fondamentale della libera prestazione di servizi nel

---

(1)

(2)

(3)

(4) G.U.L. 237 del 24.08.1991, pag. 25.

settore dei trasporti ferroviarie, mediante l'espansione dei diritti di accesso a tutte le imprese ferroviarie stabilite nella Comunità, lasciando agli Stati membri la scelta dei mezzi per il conseguimento del risultato finale che deve essere identico per tutte le imprese ferroviarie nella Comunità; considerando che ciò è in conformità con l'articolo 3B, terzo comma, del trattato;

considerando che si deve modificare di conseguenza la direttiva 91/440/CEE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

La direttiva 91/440/CEE è così modificata:

1) L'articolo 10 è sostituito dal seguente:

#### "Articolo 10

1. Le imprese ferroviarie rientranti nel campo di applicazione dell'articolo 2, godono di diritti di accesso e di transito rispetto all'infrastruttura dello Stato membro di stabilimento e, a condizioni eque negli altri Stati membri, per la prestazione di:
  - servizi internazionali e di cabotaggio per il trasporto merci e per il trasporto combinato di merci, intendendo con il termine cabotaggio i servizi nazionali forniti da un'impresa ferroviaria in uno Stato membro diverso da quello in cui essa è stabilita;
  - servizi internazionali per il trasporto di passeggeri, compreso il diritto di far salire e scendere passeggeri in qualsiasi punto intermedio tra i punti di arrivo e di partenza.
2. Le imprese ferroviarie che forniscono i servizi di cui al paragrafo 1 concludono con i gestori dell'infrastruttura ferroviaria utilizzata gli accordi amministrativi, tecnici e finanziari necessari per disciplinare gli aspetti di controllo del traffico e di sicurezza inerenti a questi servizi di trasporto. Tali accordi non devono essere discriminatori."

2) L'articolo 14 sostituito dal seguente:

#### "Articolo 14

La Commissione presenta, entro tre anni [dalla data di entrata in vigore della direttiva...], una relazione al Consiglio sull'applicazione della presente direttiva corredata, se del caso, da opportune proposte riguardanti il proseguimento dell'azione comunitaria in materia di sviluppo delle ferrovie".

#### Articolo 2

Gli Stati membri, previa consultazione della Commissione, prendono le disposizioni legislative, regolamentari o amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva, entro diciotto mesi dalla sua entrata in vigore. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate da un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

#### Articolo 3

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio

Il Presidente

ISSN 0254-1505

COM(95) 337 def.

# DOCUMENTI

IT

07

---

N. di catalogo : CB-CO-95-428-IT-C

ISBN 92-77-92659-7

---

Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee

L-2985 Lussemburgo