



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 3.3.2004
COM(2004) 140 definitivo

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

Il futuro dell'integrazione del sistema ferroviario europeo: il terzo pacchetto ferroviario

INDICE

1.	Verso uno spazio ferroviario europeo integrato: una relazione intermedia	3
1.1.	Il «secondo pacchetto ferroviario» e l'urgente necessità di trattare la questione della formazione dei macchinisti	3
1.2.	L'attuazione del calendario di azione annunciato per l'integrazione dello spazio ferroviario europeo.....	5
2.	L'elemento umano dell'interoperabilità: un approccio comune per la formazione dei macchinisti	7
2.1.	Il mestiere di macchinista: competenze altamente specifiche da mettere in pratica in una realtà che cambia	7
2.2.	La certificazione deve basarsi su principi semplici.....	7
3.	Garantire i diritti dei passeggeri allo scopo di potenziare la capacità di attrazione delle ferrovie	8
3.1.	Una regolamentazione internazionale insufficiente	8
3.2.	Garantire determinati diritti minimi per facilitare le operazioni dei viaggiatori.....	8
4.	Aprire la strada a nuove iniziative per i servizi di trasporto di passeggeri	9
4.1.	Presenza di realtà diverse sui mercati	9
4.2.	Il contributo della concorrenza regolamentata su determinati segmenti.....	9
5.	Favorire un intervento di qualità nel settore del trasporto merci per ferrovia	10
5.1.	Prestazioni disuguali, clienti in attesa	10
5.2.	Strumenti proposti agli operatori del settore per aiutarli a migliorare la qualità	11
	Allegato: stato di recepimento delle direttive nel settore ferroviario.....	12

1. VERSO UNO SPAZIO FERROVIARIO EUROPEO INTEGRATO: UNA RELAZIONE INTERMEDIA

L'attuazione del nuovo quadro di regolamentazione per il trasporto ferroviario prosegue rispetto agli obiettivi definiti nel Libro bianco «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte»¹. Questi obiettivi fanno del rilancio del settore ferroviario il cardine della strategia di mobilità sostenibile e intendono migliorare la capacità di attrazione e la competitività di modalità di trasporto più rispettose dell'ambiente. Essi intendono inoltre porre i clienti, e in particolare i passeggeri, al centro di un sistema di trasporto di qualità.

Finora le direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE («primo pacchetto ferroviario») sono state recepite da circa la metà degli Stati membri, benché il termine ultimo fosse stato fissato al 15 marzo 2003 (cfr. la tabella in allegato). La Commissione ha promosso una serie di ricorsi per inadempimento presso la Corte di giustizia nei confronti degli Stati membri che non hanno ancora notificato misure di recepimento. Queste direttive sono state prese in considerazione dai nuovi Stati membri anche nel contesto dell'*acquis* comunitario. Nel complesso, la Commissione spera che queste direttive possano essere effettivamente applicate nell'Unione europea allargata nel 2004. Esse hanno una funzione essenziale ai fini della riforma del settore ferroviario europeo in quanto aprono alla concorrenza i servizi di trasporto ferroviario internazionale di merci, stabiliscono un quadro preciso e trasparente per la ripartizione della capacità di infrastruttura e l'imposizione dei diritti per il suo utilizzo e chiedono l'istituzione di un organismo di controllo in ciascuno Stato membro.

L'integrazione dei sistemi ferroviari si basa anche sulla convergenza delle specifiche tecniche per garantire l'interoperabilità dei materiali e delle attrezzature. Sulla base della direttiva 96/48/CE, nel 2002 sono state adottate varie specifiche tecniche obbligatorie per i sistemi ferroviari ad alta velocità. Si tratta ormai di proseguire i lavori per il resto del sistema ferroviario: la direttiva 2001/16/CE sull'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale assegna la priorità agli elementi importanti per il trasporto internazionale di merci su rotaia e l'elaborazione di una prima serie di specifiche è prevista entro il 20 aprile 2004. La Commissione ricorda che la direttiva 2001/16/CE avrebbe dovuto essere recepita da tutti gli Stati membri entro il 20 aprile 2003 e che 8 Stati membri non hanno ancora notificato le proprie misure di recepimento.

1.1. Il «secondo pacchetto ferroviario» e l'urgente necessità di trattare il tema della formazione dei macchinisti

Per completare questo quadro, il 23 gennaio 2002 la Commissione ha presentato una serie di proposte («secondo pacchetto ferroviario») accompagnata da una comunicazione² intitolata «Verso uno spazio ferroviario europeo integrato». Le proposte in oggetto riguardavano:

- Una proposta di **direttiva sulla sicurezza ferroviaria**³, basata sulla definizione degli elementi essenziali dei sistemi di sicurezza per il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie. L'obiettivo consisteva nell'elaborare un approccio comune nei confronti della sicurezza, attuare un sistema comune per il rilascio, il contenuto e la validità dei certificati

¹ COM(2001)370 del 12.09.2001.

² COM(2002)18 del 23.01.2002.

³ COM(2002)22 del 23.01.2002.

di sicurezza e infine introdurre, come negli altri settori, il principio dell'indipendenza delle indagini tecniche in caso di incidenti.

- Una **modifica delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE⁴ sull'interoperabilità** destinate essenzialmente ad ampliare progressivamente il campo di applicazione dell'interoperabilità all'intera rete ferroviaria.
- Una proposta di **regolamento che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea⁵** con il compito di fornire un supporto tecnico ai lavori sull'interoperabilità e la sicurezza. I suoi campi di attività sarebbero, da un lato, lo sviluppo di norme comuni di sicurezza e la gestione di un sistema di controllo delle prestazioni di sicurezza, e dall'altro, la gestione a lungo termine del sistema di elaborazione, registrazione e controllo delle specifiche tecniche di interoperabilità.
- Una proposta di **modifica della direttiva 91/440⁶** diretta ad estendere i diritti di accesso all'infrastruttura ai servizi di trasporto di merci all'interno di uno Stato membro e accelerare l'apertura del mercato.

Queste proposte hanno ottenuto il deciso sostegno del Parlamento europeo e del Consiglio e il loro esame è quasi completato. I testi del «secondo pacchetto ferroviario» dovrebbero essere adottati nel corso del primo trimestre del 2004.

Durante l'esame di questi testi, in particolare la direttiva sulla sicurezza ferroviaria e il progetto di agenzia, è stata rivolta una particolare attenzione alle questioni relative alla formazione dei macchinisti e del personale di scorta. Benché il progetto iniziale di direttiva sulla sicurezza comprendesse un primo approccio alla questione, si è ritenuto che la legislazione comunitaria dovesse affrontare questo tema con maggiore precisione. Per questo motivo, al consiglio "Trasporti" del 28 marzo 2003 la Commissione si è impegnata a completare il «secondo pacchetto ferroviario» con una proposta specifica sulle licenze dei macchinisti. Il Parlamento europeo ha sottolineato fin dall'inizio dell'esame dei testi l'importanza cruciale attribuita alla formazione e negli emendamenti in seconda lettura ha ricordato che «lo sviluppo di un sistema ferroviario comunitario sicuro richiede l'introduzione di condizioni armonizzate per il rilascio della licenza di macchinista e di personale di scorta incaricato di compiti di sicurezza»⁷.

La Commissione ha quindi avviato immediatamente i lavori di preparazione e redazione di una proposta di direttiva relativa alle licenze dei macchinisti. Questi lavori si sono basati sulla consultazione dei soggetti interessati, in particolare le autorità nazionali competenti in materia di sicurezza, le imprese ferroviarie e i rappresentanti del personale. I lavori hanno tenuto conto anche del lavoro svolto dalle parti sociali in questo settore.

Di conseguenza, la Commissione è ora in grado di presentare con la presente comunicazione una proposta completa relativa alla certificazione dei macchinisti di locomotori e treni che operano nel trasporto merci e passeggeri nella Comunità.

⁴ COM(2002)21 del 23.01.2002.

⁵ COM(2002)23 del 23.01.2002.

⁶ COM(2002)21 del 23.01.2002.

⁷ Emendamento 50 – Risoluzione legislativa del Parlamento europeo sulla posizione comune del Consiglio in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza delle ferrovie comunitarie A5-0325/2003 del 22.10.2003.

1.2. Attuazione del calendario annunciato per l'integrazione dello spazio ferroviario europeo

Nella comunicazione introduttiva al secondo pacchetto ferroviario⁸, la Commissione ha presentato un calendario di attuazione delle azioni definite nel Libro bianco per la fase successiva al «secondo pacchetto ferroviario». Il calendario, riportato di seguito, indica le misure adottate o proposte.

Azione e calendario indicato nella comunicazione «Verso uno spazio ferroviario europeo integrato» del 23 gennaio 2002		Realizzazione
<u>Azione n. 1</u> La Commissione europea ha intenzione di proporre misure legislative e azioni volontarie complementari per l'attuazione di un sistema completo di incentivi tesi a migliorare la qualità.	<u>2002</u>	<i>Proposta sulla qualità del trasporto merci in allegato</i>
<u>Azione n. 2</u> Estensione del campo di applicazione della nozione di «richiedente» (direttiva 2001/14/CE) per consentire a un numero maggiore di soggetti di riservare capacità di infrastruttura ferroviaria.	<u>2003 / 2005</u>	<i>Esaminata ma non inclusa nel secondo pacchetto ferroviario</i>
<u>Azione n. 3</u> Modifica della direttiva 2001/14/CE diretta ad estendere la competenza delle autorità di controllo di cui all'articolo 30 ai servizi forniti alle imprese ferroviarie per assicurare un accesso non discriminatorio a questi servizi.		<i>Non ancora attuata; occorre prima elaborare un bilancio dell'attività delle autorità di controllo</i>
<u>Azione n. 4</u> Stabilire un piano di attuazione europeo del sistema di gestione del traffico (ERTMS).	<u>2002</u>	<i>Proposta prevista per il 2004</i>
<u>Azione n. 5</u> La Commissione intende presentare una proposta diretta a definire le condizioni in cui tutte le imprese ferroviarie possono usufruire di semplificazioni del regime comunitario di transito nel quadro della revisione delle procedure di transito ferroviario.	<u>2002</u>	<i>Proposta prevista per il 2004</i>

⁸ COM(2002)18 del 23.01.2002.

<u>Azione n. 6</u> La Commissione proporrà misure per ridurre le emissioni sonore dei nuovi carri merci.	<u>2003 / 2005</u>	Specifica tecnica di interoperabilità in preparazione
<u>Azione n. 7</u> La Commissione proporrà misure per ridurre le emissioni sonore dei nuovi locomotori diesel.		Direttiva adottata⁹
<u>Azione n. 8</u> La Commissione avvierà un dialogo con l'industria per l'attuazione di misure volontarie dirette a ridurre l'inquinamento acustico e le emissioni sonore del materiale rotabile esistente.	<u>2003 / 2005</u>	Studio in corso di realizzazione
<u>Azione n. 9</u> La Commissione proporrà di aprire progressivamente il mercato internazionale dei servizi di trasporto di passeggeri.		Proposta in allegato
<u>Azione n. 10</u> La Commissione proporrà di promuovere attivamente fra l'opinione pubblica i diritti dei passeggeri e presenterà un regolamento per rafforzarli.	<u>2002</u>	Proposta in allegato

Ora si propone pertanto di portare avanti la realizzazione delle azioni annunciate mediante quattro nuove proposte:

- una proposta di direttiva relativa alla certificazione dei macchinisti di locomotori e treni destinati al trasporto di passeggeri e merci nella Comunità;
- una proposta di regolamento relativa ai diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario internazionale;
- una proposta di direttiva relativa all'apertura del mercato per i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri;
- una proposta di regolamento relativo alla qualità dei servizi di trasporto ferroviario di merci.

⁹ Direttiva 2002/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 dicembre 2002, che modifica la direttiva 97/68/CE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da adottare contro l'emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante prodotti dai motori a combustione interna destinati all'installazione su macchine mobili non stradali, GU L 35 dell'11.02.2003.

2. L'ELEMENTO UMANO DELL'INTEROPERABILITÀ: UN APPROCCIO COMUNE PER LA FORMAZIONE DEI MACCHINISTI

2.1. Il mestiere di macchinista: competenze altamente specifiche da mettere in pratica in una realtà che cambia

Il buon livello di formazione e di competenze professionali dei 200 000 macchinisti che circolano nell'Unione europea allargata è una componente essenziale che contribuisce al livello elevato di sicurezza del sistema ferroviario. La formazione e le competenze dei macchinisti sono pertanto elementi fondamentali del sistema di gestione della sicurezza delle imprese ferroviarie. La certificazione dei macchinisti sarà quindi un requisito indispensabile per ottenere un certificato di sicurezza che permetterà a un'impresa ferroviaria di circolare su una determinata infrastruttura.

Le competenze dei macchinisti sono di due tipi. Esistono innanzitutto competenze generali legate al mestiere di macchinista, alle quali devono aggiungersi competenze specifiche relative alla conoscenza della linea percorsa, al materiale usato e alle procedure operative dell'impresa ferroviaria per cui un determinato macchinista lavora.

L'apertura dei mercati per il trasporto di merci su rotaia e i progressi compiuti nel settore dell'interoperabilità offriranno progressivamente nuove prospettive ai macchinisti, che sempre più spesso varcheranno le frontiere e circoleranno sulla rete di un altro Stato membro. Vari esempi di successo, frutto di accordi tra imprese ferroviarie, hanno dimostrato che, grazie a un sistema di formazione adeguato, la circolazione internazionale dei macchinisti permette di migliorare sensibilmente le prestazioni del trasporto ferroviario evitando soste artificiali alle frontiere.

Per il futuro del mestiere di macchinista in uno spazio ferroviario europeo integrato, è importante prevedere fin da ora un sistema di certificazione che riconosca pienamente le competenze richieste per guidare un treno e faciliti la circolazione e la mobilità dei macchinisti.

2.2. La certificazione deve basarsi su principi semplici

Il sistema di certificazione deve quindi essere basato su una distinzione chiara e logica fra due livelli.

Innanzitutto, le conoscenze generali, che possono essere assimilate alla formazione di base, sono legate a una determinata persona. Esse non si riferiscono a infrastrutture specifiche o a una determinata rete e devono essere riconosciute e valide su tutto il territorio della Comunità. Il loro riconoscimento deve essere autenticato da una licenza personale rilasciata al macchinista.

Le conoscenze specifiche sono invece legate a una determinata tratta e devono tenere conto della conoscenza della linea, del materiale usato e delle procedure operative relative a un'impresa ferroviaria specifica. Di conseguenza, il riconoscimento di questi elementi è limitato a un contesto specifico.

Il dispositivo comunitario proposto si fonda su questi semplici principi e comprende un documento unico e valido in tutta la Comunità per il primo livello e una serie di certificati per il secondo livello. Per poter circolare, un macchinista dovrà essere in

possesto di una licenza e di un certificato (o di vari certificati) in funzione dell'impresa ferroviaria per cui lavora, della linea su cui circola e del materiale che guida.

3. GARANTIRE I DIRITTI DEI PASSEGGERI ALLO SCOPO DI POTENZIARE LA CAPACITÀ DI ATTRAZIONE DELLE FERROVIE

3.1. Una regolamentazione internazionale insufficiente

Insieme alla puntualità e alla sicurezza degli utenti, la tutela dei diritti dei passeggeri è uno dei criteri essenziali alla base della scelta di un determinato modo di trasporto da parte dei viaggiatori. In vari Stati membri, alcuni esempi hanno mostrato che le misure adottate dalle imprese ferroviarie per tutelare i diritti dei passeggeri (ritardi, rimborsi, ecc.) hanno migliorato la capacità di attrazione e l'immagine del mezzo di trasporto ferroviario. Quando il viaggiatore si vede riconoscere un certo numero di diritti in cambio dell'acquisto del biglietto, la capacità di attrazione delle ferrovie ne risulta potenziata. Esistono numerosi esempi di buone pratiche a livello nazionale.

Tuttavia, spesso il viaggiatore che effettua un percorso internazionale viene a trovarsi in una situazione più precaria e talvolta le imprese ferroviarie tendono a scaricare reciprocamente le rispettive responsabilità. L'attuale quadro di regolamentazione internazionale, basato su una convenzione internazionale (CIV¹⁰), non è sufficiente. Questa convenzione disciplina essenzialmente le relazioni tra imprese ferroviarie (e non tra passeggeri e imprese ferroviarie). Inoltre, il livello di protezione definito dalla CIV è relativamente basso. Infine, essendo una convenzione internazionale, la CIV non istituisce direttamente dei diritti per il viaggiatore. Era pertanto necessario definire un quadro comunitario compatibile con la CIV, che garantisse tuttavia una maggiore protezione per i passeggeri, favorendo in particolare una migliore conoscenza dei loro diritti e dei mezzi di ricorso.

3.2. Garantire diritti minimi per facilitare le operazioni dei viaggiatori

Per garantire la capacità di attrazione delle ferrovie, è indispensabile assicurare la possibilità di accedere a informazioni e tariffe e di acquistare facilmente i biglietti per i viaggi internazionali. Inoltre, è necessario istituire un quadro normativo in materia di responsabilità in caso di incidenti durante il viaggio o in caso di ritardo, così come prevedere il principio di indennizzo e fissarne le relative soglie, in funzione del tipo di viaggio. Le diverse vie di ricorso e di trattamento dei reclami devono essere precisate con chiarezza per facilitare le azioni dei viaggiatori. Infine, le esigenze specifiche delle persone a mobilità ridotta devono essere prese in considerazione.

Questo quadro normativo, volto a proteggere i diritti dei passeggeri, è tanto più essenziale in quanto il mercato sarà liberalizzato per determinati servizi. La combinazione della liberalizzazione e di un inquadramento rigoroso in materia di diritti dei passeggeri deve introdurre una dinamica virtuosa destinata a migliorare la

¹⁰ La CIV (Regole uniformi riguardanti il contratto di trasporto internazionale di viaggiatori) costituisce l'appendice A alla convenzione sui trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) del 9 maggio 1980, modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999. I relativi testi sono disponibili sul sito: www.otif.org.

qualità e la capacità di attrazione dei servizi di trasporto ferroviario internazionale rispetto ai modi concorrenti, in particolare il trasporto aereo che dispone di un quadro normativo sempre più preciso per la tutela dei diritti dei passeggeri.

4. APRIRE LA STRADA A NUOVE INIZIATIVE PER IL TRASPORTO FERROVIARIO DI PASSEGGERI

4.1. Presenza di realtà diverse sui mercati

Il trasporto ferroviario di passeggeri non è un mercato omogeneo, è al contrario suddiviso in vari segmenti. La grande maggioranza dei 6 miliardi di passeggeri trasportati ogni anno nell'Unione europea (UE 25) riguarda il trasporto urbano, extraurbano e regionale. Questo traffico è disciplinato in larga misura da obblighi di servizio pubblico e riceve quindi finanziamenti pubblici.

Come ha ricordato la Corte di giustizia in una causa recente¹¹, questi servizi devono essere organizzati conformemente al regolamento n. 1191/69, la cui modifica, proposta dalla Commissione¹², è più che mai necessaria.

Per il traffico interregionale o quello nazionale a lunga percorrenza, la situazione è caratterizzata da realtà diverse. Lo sviluppo dell'alta velocità in vari Stati membri e la prospettiva della connessione della rete transeuropea ad alta velocità entro il 2010 dovrebbero cambiare profondamente il quadro dei servizi accentuandone il carattere internazionale.

Oggi la quota del trasporto internazionale di passeggeri per ferrovia, calcolata in base alle vendite di biglietti internazionali, rappresenta già circa il 10% del volume di affari del settore viaggiatori delle imprese ferroviarie¹³ (2,4 miliardi di euro). Si tratta di itinerari internazionali in cui i viaggiatori varcano almeno una frontiera. In generale, i treni internazionali fanno salire e scendere passeggeri all'interno di uno stesso Stato membro (cabotaggio). La percentuale di questo traffico è variabile ma spesso molto elevata. Per esempio, sulla tratta Bruxelles-Colonia i treni sono molto affollati tra Bruxelles e Liegi ma lo sono molto meno tra Liegi e Colonia. Il numero di treni internazionali che non effettuano fermate intermedie in uno stesso Stato membro è estremamente ridotto e si limita ad alcuni collegamenti ad alta velocità.

4.2. Gli effetti della concorrenza regolamentata su determinati segmenti

Coesistono due modelli di apertura del mercato alla concorrenza. Da un lato, è possibile attribuire mediante procedura di gara un contratto di servizio pubblico, comprendente, se necessario, diritti esclusivi per un certo periodo e compensazioni di servizio pubblico. A questo modello, che è adatto per i servizi extraurbani e regionali, si ispira la proposta della Commissione relativa alla modifica del regolamento n. 1191/69 sugli obblighi di servizio pubblico.

¹¹ Sentenza della Corte di giustizia del 24.07.2003 nella causa C-280/00 («Altmark»).

¹² COM 2002(107) del 21.2.2002, GU C 151 E del 25/06/2002, pagg. 146-183.

¹³ Negli Stati più piccoli la percentuale è molto più elevata: 70% per il Lussemburgo, 33% per il Belgio, 17% per l'Austria.

L'altro modello consiste nel consentire l'accesso all'infrastruttura agli operatori che desiderano effettuare servizi, come viene previsto per il trasporto ferroviario di merci. Occorre notare che la liberalizzazione dei diritti di accesso non è sufficiente per generare immediatamente una situazione di concorrenza effettiva. In effetti, prima di poter essere operativi, i potenziali concorrenti devono disporre di:

- materiale rotabile e macchinisti autorizzati a circolare negli Stati membri in cui intendono operare;
- una licenza di impresa ferroviaria in uno Stato membro;
- un certificato di sicurezza rilasciato dall'autorità nazionale di sicurezza di ciascuno Stato membro che intendono attraversare;
- capacità di infrastruttura (per un servizio regolare, la domanda di capacità deve essere presentata al gestore dell'infrastruttura circa un anno prima di avviare le operazioni).

Questo secondo modello di liberalizzazione del mercato, basato sul libero accesso all'infrastruttura, è più adatto per treni a lunga percorrenza o servizi specifici in cui l'introduzione di novità commerciali può attirare una nuova clientela (treni periodici, treni con auto al seguito, ecc.).

Anche la rete transeuropea ad alta velocità, che sarà interconnessa entro il 2010, potrebbe favorire il lancio di nuovi servizi nel quadro di un regime di concorrenza.

Pertanto, la proposta presentata oggi intende prendere in considerazione la diversità dei segmenti di mercato istituendo un'articolazione chiara e semplice tra il campo coperto da un contratto di servizio pubblico (ai sensi del regolamento n. 1191/69) e quello aperto a nuove iniziative. In base a questa proposta, tutti i servizi di trasporto internazionale sarebbero aperti alla concorrenza dal 1° gennaio 2010, ad eccezione dei collegamenti che tra due località specifiche sono oggetto di un contratto di servizio pubblico.

Questo approccio progressivo rappresenta una posizione di equilibrio tra, da un lato, la necessità di consolidare i traffici soggetti a obblighi di servizio pubblico (in un contesto che cambia) e, dall'altro, l'apertura a nuove iniziative per gli altri tipi di traffico.

5. MIGLIORARE LA QUALITÀ NEL SETTORE DEL TRASPORTO FERROVIARIO DI MERCI

5.1. Prestazioni disuguali, clienti in attesa

Nonostante numerose iniziative incoraggianti, il livello medio delle prestazioni nel trasporto ferroviario di merci non ha ancora raggiunto il livello auspicato dai clienti. Diversi esempi di successo dimostrano tuttavia che, migliorando l'organizzazione a livello internazionale, responsabilizzando i soggetti interessati e avviando un dialogo serio con i clienti sulla qualità dei servizi, è possibile fornire un servizio di qualità e attirare nuovi traffici verso le ferrovie. Tuttavia, malgrado i numerosi e incoraggianti segnali di rinnovamento, una gran parte del settore fatica ancora a migliorare. In certi casi, in questi ultimi anni si è assistito addirittura a un peggioramento del servizio e alla perdita di clienti importanti. Per larga parte del settore, l'analisi presentata due

anni fa nella comunicazione «Verso uno spazio ferroviario europeo integrato»¹⁴ resta quindi ancora attuale.

5.2. Strumenti proposti agli operatori del settore per aiutarli a migliorare la qualità

L'iniziativa proposta dalla Commissione non intende sostituirsi alla libertà contrattuale. I clienti e le imprese ferroviarie sono anzi invitati ad attuare sistemi di controllo della qualità quanto più possibile efficaci in funzione delle esigenze per ogni tipo di traffico. Il contenuto della proposta rappresenta in sostanza una base comune che si applicherà automaticamente se l'impresa ferroviaria e il cliente non adottano un sistema specifico per il miglioramento della qualità.

A tal fine, la proposta intende stabilire le disposizioni minime obbligatorie per i contratti di trasporto, pena la loro invalidità. Tra le clausole da inserire, alle parti si chiede di prevedere un sistema di risarcimento in caso di ritardo o di danno subito dalle merci trasportate. Inoltre, la direttiva fissa limiti minimi per il risarcimento in caso di ritardo: le parti devono concordare l'importo nel contratto di trasporto ma, per costituire un incentivo economico ragionevole, il risarcimento non può essere inferiore al 5% del prezzo del trasporto.

La Commissione ritiene che questa proposta sarà per le imprese ferroviarie e i loro clienti un forte incentivo a regolamentare la gestione della qualità per via contrattuale.

¹⁴ COM(2002)18 del 23.01.2002.

Allegato

Stato di recepimento delle direttive nel settore ferroviario

Le direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE dovevano essere recepite entro il 15 marzo 2003. Al 15 dicembre 2003 la situazione era la seguente:

Stati membri che hanno notificato misure di recepimento	Belgio, Danimarca, Spagna, Italia, Finlandia, Francia, Paesi Bassi, Portogallo
Stati membri che hanno notificato misure di recepimento per alcune delle tre direttive	Irlanda, Lussemburgo
Stati membri che non hanno ancora notificato misure di recepimento	Germania, Austria, Grecia, Regno Unito, Svezia

Occorre ricordare che quattro dei cinque Stati membri che non hanno finora notificato le misure di recepimento (Germania, Austria, Regno Unito e Svezia) hanno aperto alla concorrenza il mercato di trasporto merci per ferrovia in base alla propria legislazione nazionale.

La direttiva 2001/16/CE doveva essere recepita entro il 20 aprile 2003. Al 15 dicembre 2003 la situazione era la seguente:

Stati membri che hanno notificato misure di recepimento	Belgio, Danimarca, Spagna, Italia, Finlandia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Portogallo
Stati membri che non hanno ancora notificato misure di recepimento	Germania, Austria, Grecia, Francia, Italia, Irlanda, Regno Unito, Svezia

La Commissione ha avviato ricorsi per inadempimento presso la Corte di giustizia nei confronti degli Stati membri che non hanno ancora notificato le misure di recepimento.