

**PT**

**PT**

**PT**



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 18.12.2009  
COM(2009)676 final

**RELATÓRIO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU**

**Segundo relatório de acompanhamento da evolução do mercado ferroviário**

{SEC(2009)1687}

# RELATÓRIO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU

## Segundo relatório de acompanhamento da evolução do mercado ferroviário

(Texto relevante para efeitos do EEE)

### I. INTRODUÇÃO

1. Os caminhos-de-ferro europeus atravessam há vários anos um período marcado por mudanças significativas, resultantes quer da evolução do quadro regulamentar, incluindo o europeu, quer de factores de ordem económica, social e demográfica.
2. No plano legislativo, adoptou-se, desde os anos 90, todo um conjunto de medidas ao nível comunitário, designadamente três pacotes de diplomas, com o objectivo de criar um espaço ferroviário europeu assente na livre concorrência entre as empresas ferroviárias (ver anexo 1<sup>1</sup>).
3. Este processo encontra-se actualmente numa fase decisiva: a abertura do mercado ferroviário, que na primeira fase visava apenas o tráfego de mercadorias, vai passar a abranger o tráfego internacional de passageiros, que será liberalizado em 1 de Janeiro de 2010. Em paralelo, procedeu-se recentemente, com a adopção das Directivas 2008/57/CE e 2008/110/CE<sup>2</sup>, à adaptação do quadro regulamentar da interoperabilidade e da segurança ferroviárias.
4. Foi essa evolução ininterrupta do quadro regulamentar que motivou o legislador a incumbir a Comissão de acompanhar a par e passo o desenvolvimento do mercado ferroviário europeu, por forma a poder-se avaliar da influência que nele exerce a política comunitária e facilitar a definição das medidas que convirá implementar futuramente no domínio ferroviário.
5. O presente relatório decorre dessa obrigação de acompanhar a evolução do mercado ferroviário, estabelecida pela Directiva 2001/12/CE<sup>3</sup>.
6. Numa comunicação adoptada em 18 de Outubro de 2007<sup>4</sup> fazia-se uma primeira análise dessa evolução. Este relatório actualiza-a e introduz um conjunto de elementos novos em matérias que a comunicação não tratava.

---

<sup>1</sup> Acompanha o presente relatório um documento de trabalho dos serviços da Comissão com 26 anexos.

<sup>2</sup> Directiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho de 2008, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade (JO L 191 de 18.7.2008) e Directiva 2008/110/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 2008, que altera a Directiva 2004/49/CE relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade (JO L 345 de 23.12.2008).

<sup>3</sup> Secção V A da Directiva 2001/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, que altera a Directiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários (JO L 75 de 15.3.2001).

<sup>4</sup> Comunicação ao Conselho e ao Parlamento Europeu sobre o acompanhamento da evolução do mercado ferroviário, de 18 de Outubro de 2007 [COM(2007) 609].

## **II. SISTEMA DE MONITORIZAÇÃO DO MERCADO FERROVIÁRIO**

7. Para dar resposta às necessidades de observação do mercado, a Comissão criou um sistema de monitorização do mercado ferroviário (Rail Market Monitoring Scheme – RMMS).
8. Assiste a Comissão nas suas tarefas de monitorização um grupo de trabalho constituído por peritos dos ministérios nacionais e do sector ferroviário e pelos parceiros sociais. Entre 2001 e meados de 2009 realizaram-se 22 reuniões do Grupo de Trabalho RMMS, quatro das quais posteriormente à adopção do relatório anterior.
9. A eficácia do sistema melhorou com a elaboração de um questionário normalizado que contempla toda uma bateria de indicadores respeitantes a diferentes aspectos do mercado ferroviário (ver anexo 26). A Comissão lamenta que alguns Estados-Membros não tenham respondido ao questionário ou só o tenham feito parcialmente. As informações dadas em certos anexos são, por isso, incompletas. Está em estudo a possibilidade de introdução, no quadro da reformulação do primeiro pacote ferroviário, da obrigação legal de prestação de informações.
10. A presente análise tem por base os resultados do RMMS, particularmente as respostas ao questionário, e de estudos recentes, bem como os dados de fontes estatísticas à disposição da Comissão, designadamente o Eurostat. De lamentar a inexistência de dados desta fonte relativos ao sector dos transportes para o ano de 2008, que ficou a dever-se a um problema informático.

## **III. IMPLEMENTAÇÃO DOS QUADROS INSTITUCIONAL E JURÍDICO**

11. Todos os Estados-Membros que têm rede ferroviária transpuseram para o direito interno as directivas do primeiro pacote ferroviário. Todavia, por as terem transposto incorrectamente, em graus e/ou aspectos distintos, 24 Estados-Membros receberam da Comissão notificações de incumprimento em Junho de 2008, a 21 dos quais viriam a ser dirigidos pareceres fundamentados em Outubro de 2009 (ver anexo 3).
12. Sobretudo desde 2008, a Comissão tem recebido queixas sobre o funcionamento do mercado, motivadas, designadamente, pelo comportamento dos operadores no que respeita, por exemplo, à gestão dos terminais ou ao acesso aos serviços. A Comissão tenciona, assim, propor a reformulação do primeiro pacote ferroviário no sentido de precisar ou alterar algumas das suas disposições.
13. Importa ainda sublinhar o papel do grupo dos organismos de controlo (ver anexo 4) criado pela Comissão. Através desse grupo, foi possível instaurar um diálogo construtivo e comparar as práticas nacionais.
14. No que respeita ao segundo pacote ferroviário, instituíram-se os organismos nacionais previstos (ver anexos 4, 5 e 6) e os serviços da Comissão prepararam-se para lançar um exercício de controlo da aplicação da legislação, centrado nos aspectos da segurança.

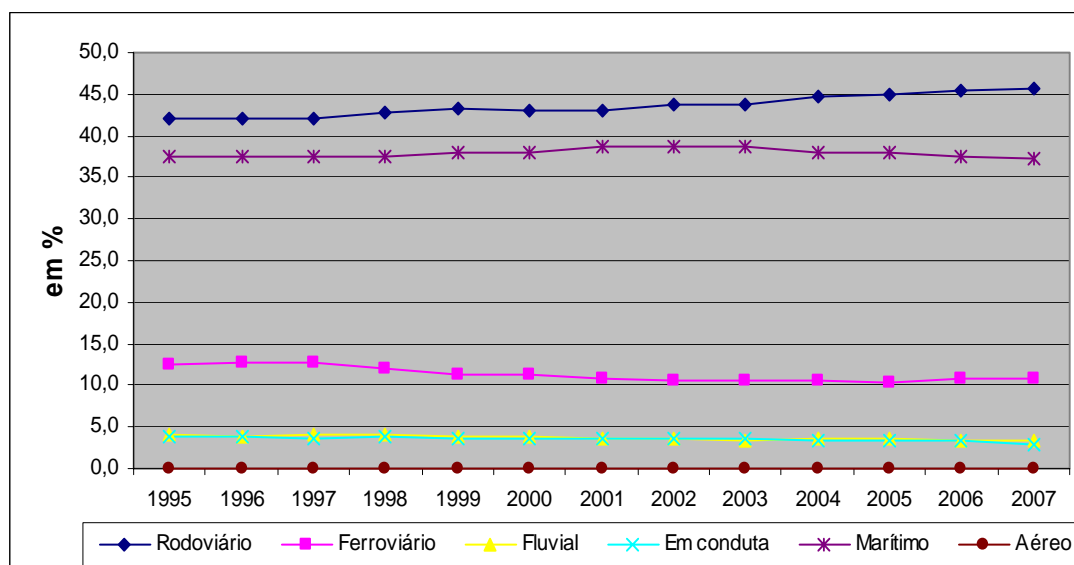
15. Quanto ao terceiro pacote ferroviário, terminou em 4 de Junho de 2009 o prazo previsto para a transposição da Directiva 2007/58/CE<sup>5</sup>, que liberaliza o mercado dos serviços ferroviários internacionais de transporte de passageiros na Comunidade (ver anexo 2). Por sua vez, a Directiva 2007/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007, relativa à certificação dos maquinistas, devia ser transposta para o direito interno antes de 4 de Dezembro de 2009.
16. Refira-se, por último, que a Agência Ferroviária Europeia, criada em 2006, se encontra hoje a funcionar em pleno. É seu papel apoiar a construção de um espaço ferroviário europeu integrado no plano técnico.

#### IV. FUNCIONAMENTO DO MERCADO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO NA UE<sup>6</sup>

##### IV.1 Posição do modo ferroviário no conjunto dos modos de transporte

17. A quota de mercado do modo ferroviário no transporte de mercadorias, que registou um declínio constante nas décadas passadas, estabilizou-se no início dos anos 2000. Em toneladas-quilómetro, essa quota passou, nos países da UE-27, de 12,6% em 1995 para 10,5% em 2002 e 10,7% em 2007.

*Figura 1: Quota de mercado do modo ferroviário no transporte de mercadorias (países da UE-27, 1995-2007)*



Fonte: EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2009

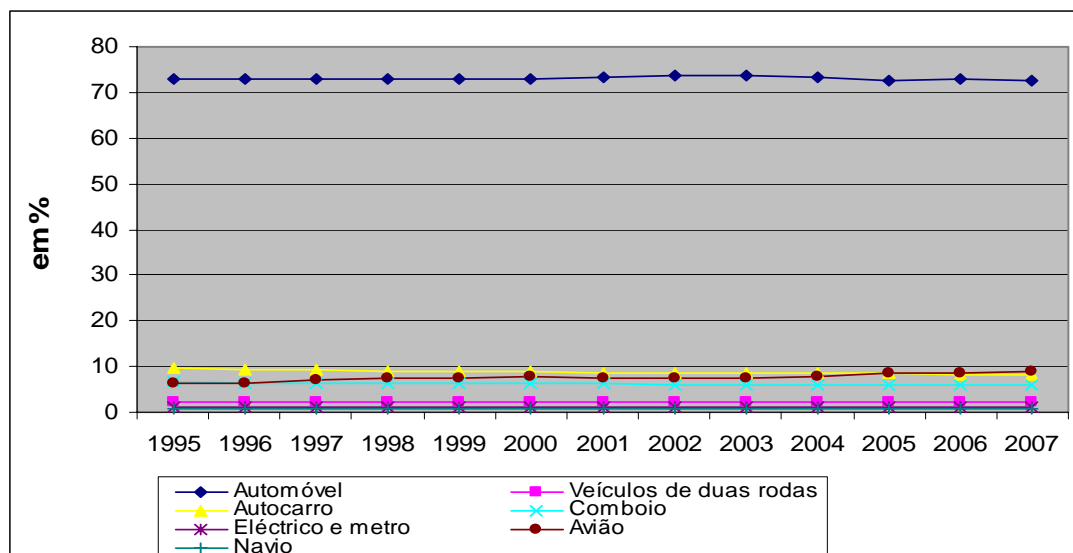
18. Também no transporte terrestre de mercadorias a quota de mercado do modo ferroviário se estabilizou nos 17,1%, a partir de 2002, contra 20,2% em 1995.

<sup>5</sup> Directiva 2007/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007, que altera a Directiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários e a Directiva 2001/14/CE relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária e à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária (JO L 315 de 3.12.2007, p. 44).

<sup>6</sup> Como Chipre e Malta não têm rede ferroviária, as referências à UE-12 e à UE-27 excluem estes dois países.

19. No caso do transporte de passageiros, o declínio registado nas três últimas décadas interrompeu-se recentemente. A quota-parte do modo ferroviário neste mercado nos países da UE-27 passou de 6,6% em 1995 para 5,9% em 2003 e subiu de novo para 6,1% em 2007 (ver anexo 7).

Figura 2: Quota de mercado do modo ferroviário no transporte de passageiros (países da UE-27, 1995-2007)



Fonte: EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2009

20. No transporte terrestre de passageiros, a quota de mercado do modo ferroviário cifrou-se em 6,9% em 2007, contra 6,5% em 2003.

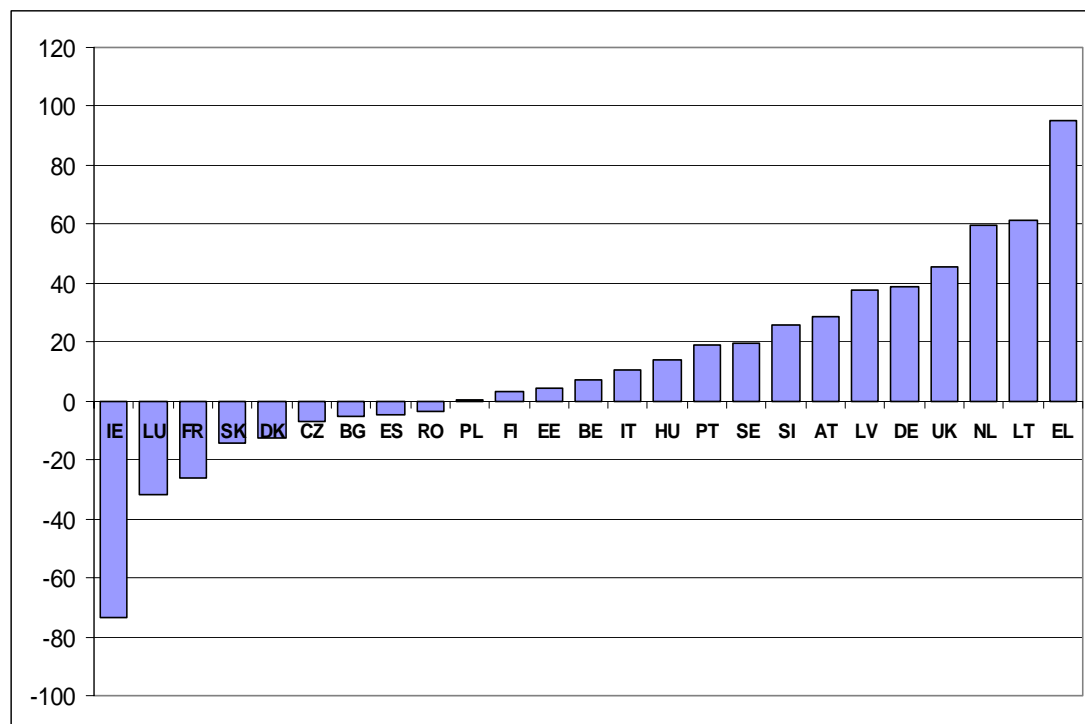
## IV.2 Tendências de evolução do modo ferroviário em volume e prestação<sup>7</sup>

### a) Mercadorias

21. Depois de anos de constante declínio, particularmente acentuado nos novos Estados-Membros, o tráfego ferroviário de mercadorias cresceu de forma apreciável entre 2000 e 2007 (ver figura 3), em especial num conjunto de Estados-Membros em que os operadores ferroviários não históricos conquistaram quotas de mercado significativas.

<sup>7</sup> Por «prestação» entende-se as operações de transporte ferroviário quantificadas em toneladas-quilómetro ou passageiros-quilómetro.

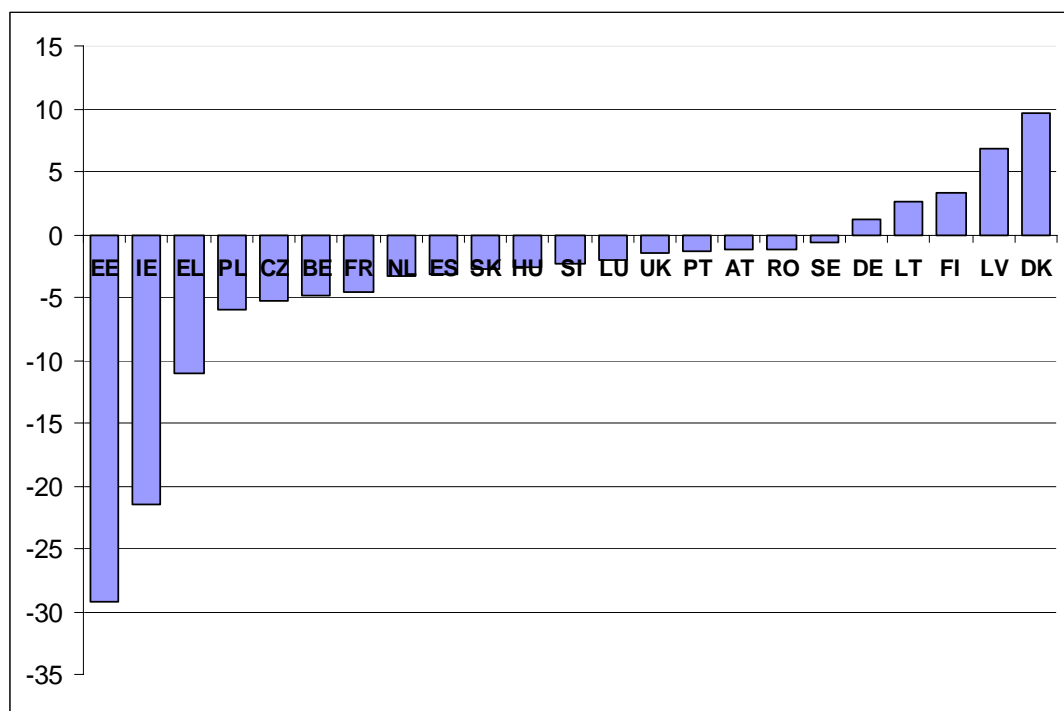
Figura 3: Evolução do tráfego ferroviário de mercadorias no período 2000-2007



Fonte: EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2009, quadro 3.2.5

22. Em 2007, o tráfego ferroviário de mercadorias cresceu 2,8% na UE-27, contra 1,1% na UE-12 e 3,7% na UE-15 (ver anexo 8 e seguintes).
23. Em 2008, a evolução deste tráfego na UE-27, em toneladas-quilómetro, foi marcada por fortes contrastes: caiu 29,2% na Estónia e 21,5% na Irlanda, mas cresceu 9,7% na Dinamarca e 6,9% na Letónia (ver figura 4).

Figura 4: Evolução do tráfego ferroviário de mercadorias entre 2007 e 2008



Fonte: Respostas dos Estados-Membros ao questionário RMMS, Maio-Junho de 2009

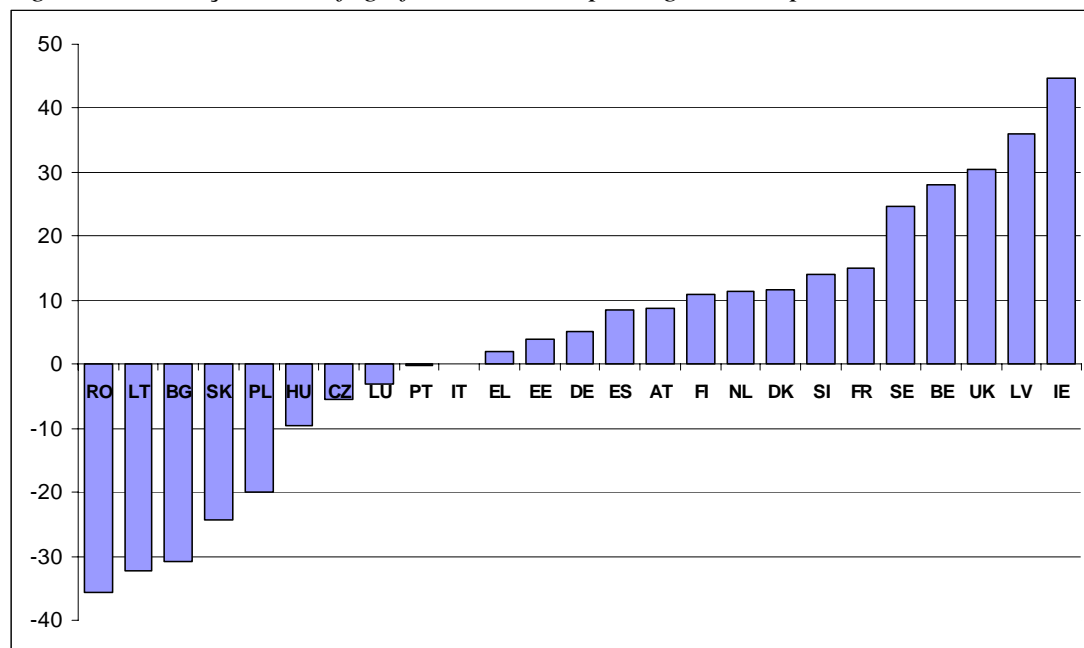
24. Desde meados de 2008, o tráfego ferroviário de mercadorias está a ser significativamente afectado pela crise económica, que atingiu, entre outros, sectores que recorrem tradicionalmente aos serviços ferroviários, como as indústrias siderúrgica, química e automóvel. De acordo com dados provisórios da CCFE (Comunidade dos Caminhos-de-Ferro Europeus), a queda terá chegado a 28% no conjunto da UE entre o segundo trimestre de 2008 e o período homólogo de 2009.

#### b) Passageiros

25. Entre 2000 e 2007, o tráfego ferroviário de passageiros cresceu na maior parte dos Estados-Membros, incluindo a quase totalidade dos Estados da UE-15, na ordem de 44,6% na Irlanda, 36,1% na Letónia e 30,5% no Reino Unido. Mas em vários Estados da UE-12 registaram-se quedas significativas, designadamente -35,7% na Roménia, -32,3% na Lituânia e -30,8% na Bulgária (ver figura 5).



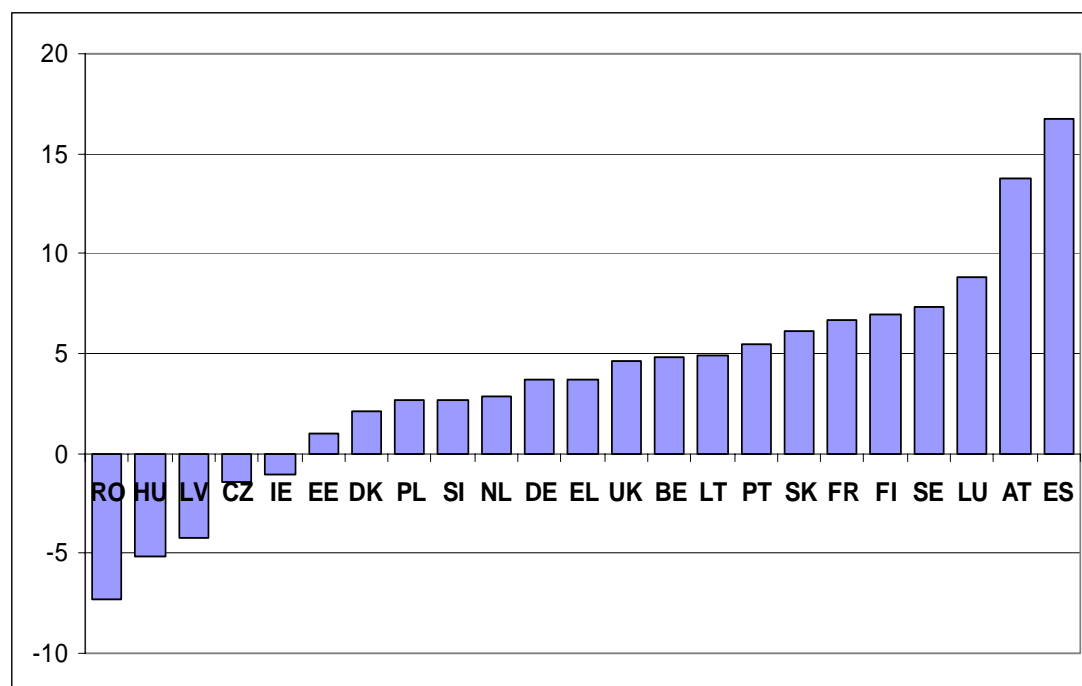
Figura 5: Evolução do tráfego ferroviário de passageiros no período 2000-2007



Fonte: EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2009, quadro 3.3.7

26. O crescimento do tráfego foi particularmente assinalável no segmento da alta velocidade. O tráfego cresceu, em milhões de passageiros-quilómetro, de 59 em 2000 para 92 em 2007, dos quais 48 em França, 22 na Alemanha e 8 em Itália. A parte da alta velocidade no tráfego de passageiros total na UE-27 atingiu 23% em 2007, chegando aos 60% em França.
27. O tráfego ferroviário de passageiros continuou a crescer em 2008, designadamente em Espanha (+16,7%), na Áustria (+13,8%) e no Luxemburgo (+8,8%). As quedas mais acentuadas registaram-se na Roménia (-7,3%), na Hungria (-5,2%) e na Letónia (-4,2%), como mostra a figura 6.

Figura 6: Evolução do tráfego ferroviário de passageiros entre 2007 e 2008



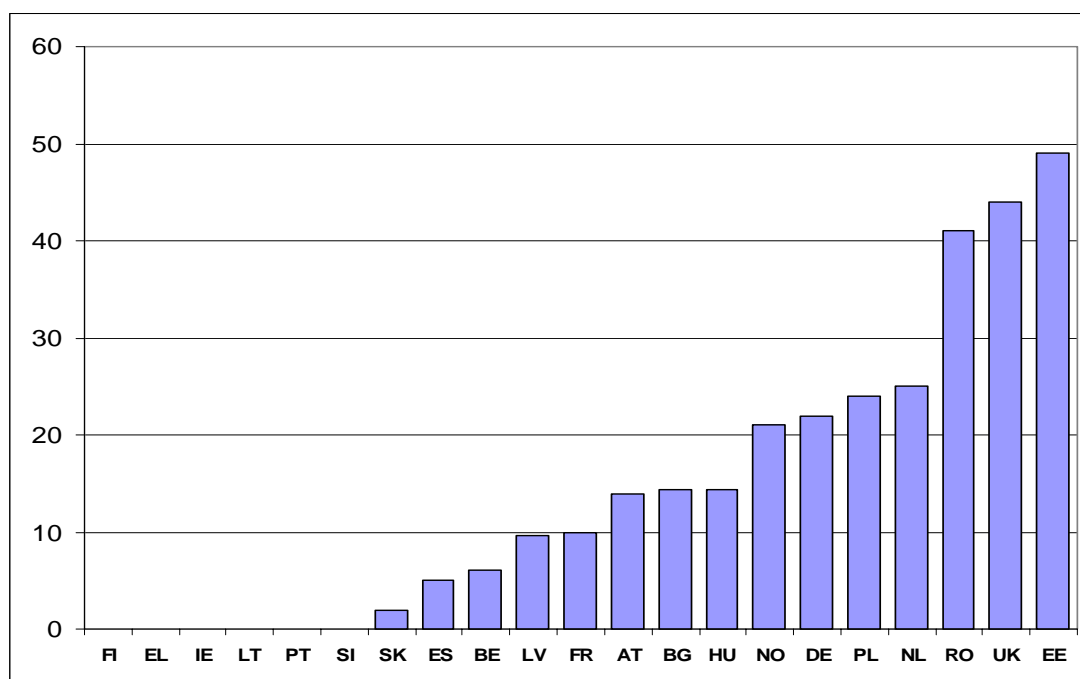
Fonte: Respostas dos Estados-Membros ao questionário RMMS, Maio-Junho de 2009

28. De acordo com dados provisórios da CCFE, o tráfego ferroviário de passageiros terá caído 5% na UE-15 e 0,7% na UE-12 entre o segundo trimestre de 2008 e o período homólogo de 2009. Aparentemente, esta queda é mais pronunciada no segmento alto, no qual poderá chegar aos 10%; a venda de bilhetes de 2.<sup>a</sup> classe ter-se-á mantido relativamente estável, ao beneficiar simultaneamente do afluxo de passageiros que antes viajavam em 1.<sup>a</sup> e da política tarifária vantajosa aplicada pelos operadores ferroviários.

## V. LIBERALIZAÇÃO DO MERCADO FERROVIÁRIO

29. O número de licenças de exploração no segmento «mercadorias» ascende a 600, 315 das quais na Alemanha e 67 na Polónia. No segmento «passageiros», o número de licenças ultrapassa actualmente 450, 302 das quais na Alemanha e 45 no Reino Unido.
30. A figura 7 mostra as quotas de mercado dos operadores ferroviários não históricos que oferecem serviços de transporte de mercadorias. Os que detêm as maiores quotas, em toneladas-quilómetro, são os da Estónia (49%), Reino Unido (44%), Roménia (41%), Países Baixos (25%) e Polónia (24%). No segmento «passageiros», as quotas de mercado dos operadores não históricos são particularmente importantes na Estónia (58%), Suécia e Reino Unido, onde várias sociedades originárias do antigo monopólio se integraram em diferentes *holdings*. O anexo 12 indica a distribuição das quotas de mercado pelas várias sociedades na UE-27.

Figura 7: Total das quotas de mercado (em percentagem) dos operadores não históricos do segmento «mercadorias» em finais de 2008



Fonte: Respostas dos Estados-Membros ao questionário RMMS, Maio-Junho de 2009

31. Os mercados de transporte ferroviário de mercadorias mais abertos são os da Estónia, Reino Unido e Roménia (ver anexo 13), persistindo em vários dos outros Estados-Membros situações de monopólio *de facto*. No caso do transporte de passageiros, assiste-se frequentemente à justaposição de monopólios locais, não havendo concorrência entre os operadores ferroviários.

## VI. PRESTAÇÃO DOS OPERADORES FERROVIÁRIOS

### a) Emprego

32. Em finais de 2008, o número de trabalhadores das empresas que prestam serviços comerciais de transporte ferroviário elevava-se a 118 000 na Polónia, 112 000 em França e 86 000 na Alemanha (ver anexo 14). A delimitação das áreas de competência do gestor da infra-estrutura e dos operadores ferroviários varia contudo de Estado-Membro para Estado-Membro, o que dificulta as comparações.

### b) Solidez financeira

33. Verifica-se ainda um desnível importante de prestação entre os operadores ferroviários da UE-15 e da UE-12 (ver anexo 15). A má situação financeira dos operadores ferroviários na UE-12 explica-se sobretudo pela insuficiente compensação da prestação de serviços públicos, pela persistência de dívidas ao Estado e pelos investimentos economicamente inviáveis efectuados nos últimos anos por alguns dos operadores. Por sua vez, a crise actual afecta o conjunto da UE-27, levando a uma deterioração global da situação das empresas.

### c) Material circulante

34. Em 2008, a UNIFE (União das Indústrias Ferroviárias Europeias) estimava em 2,2% a taxa anual de crescimento do mercado no período 2007-2013 a nível mundial<sup>8</sup>. A taxa efectiva ficará provavelmente aquém destas previsões dados os efeitos da crise, que afecta fortemente, entre outros aspectos, as aquisições de material circulante destinado ao transporte de mercadorias.
35. No horizonte de 2013, o segmento da alta velocidade será o mais dinâmico na parte ocidental da Europa, enquanto na parte oriental do continente continuará a predominar o segmento convencional, tanto no transporte de passageiros como de mercadorias.

### d) Qualidade do serviço e elementos de comparação dos preços dos bilhetes

36. A qualidade dos serviços ferroviários de transporte de mercadorias na União Europeia, objecto de uma comunicação em 2008<sup>9</sup>, não é fácil de avaliar, dada a falta de indicadores da qualidade. Quando os há, como no caso do transporte intermodal (ver anexo 16), os indicadores apontam para uma qualidade insuficiente.
37. No segmento «passageiros», o nível de satisfação dos clientes dos serviços (excluindo os urbanos) é baixo: segundo um estudo efectuado para a Comissão, a percentagem de passageiros que se declaram satisfeitos é inferior a 50% (ver anexo 23)<sup>10</sup>.
38. Um outro estudo<sup>11</sup> destaca a importante variação nos preços dos bilhetes de comboio de Estado-Membro para Estado-Membro: um bilhete de 2.ª classe para uma viagem de 200 km custa o equivalente a 60 euros no Reino Unido e 48 euros na Alemanha, mas não mais do que o equivalente a 5,50 euros na Bulgária e a 6 euros na Letónia; na UE-15, é na Grécia (8 euros), em Portugal (14 euros) e na Bélgica (17 euros) que os bilhetes são mais baratos.

### e) Segurança

39. Segundo o relatório da Agência Ferroviária Europeia, os acidentes relacionados com o caminho-de-ferro causaram um total de 1517 vítimas em 2007, contra 1319 em 2006, ficando este aumento a dever-se, nomeadamente, ao bastante maior número de vítimas de acidentes em passagens de nível. No que respeita exclusivamente aos passageiros, contam-se 70 vítimas mortais em 2007 na União, contra 40 000 mortes nas estradas. O número de passageiros vítimas de acidentes ferroviários caiu de 400 em 1970 para apenas 77 em 2006 (ver anexo 24).

---

<sup>8</sup> «UNIFE Worldwide Rail Market Study – status quo and outlook 2016», 2008.

<sup>9</sup> Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu, de 8 de Setembro de 2008, «A qualidade dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias» [COM(2008) 536 final, não publicada no Jornal Oficial].

<sup>10</sup> Fonte: inquéritos IPSOS à satisfação dos consumidores de 2006 e 2008.

<sup>11</sup> Fonte: estudo «Prix et salaires 2009» da UBS.

## **VII. INFRA-ESTRUTURAS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO**

### **a) Extensão das redes**

40. A extensão total das linhas de caminho-de-ferro da UE ronda os 212 000 km. Os Estados-Membros com as maiores redes ferroviárias são a Alemanha (33 890 km), a França (29 918 km) e a Polónia (19 419 km) (ver anexo 17). Malta e Chipre não têm rede ferroviária. Os Estados-Membros com a mais alta densidade de linhas são a República Checa, a Bélgica e o Luxemburgo (respectivamente 122, 111 e 106 km por 1000 km<sup>2</sup>).
41. Em 2008, a rede ferroviária europeia contava 5764 km de linhas de alta velocidade, localizadas em França, Espanha, Alemanha, Itália, Bélgica e Reino Unido. A rede de alta velocidade está a expandir-se de forma significativa, nomeadamente em Espanha, onde estão em construção mais de 1600 km de linhas (ver anexo 18).

### **b) Evolução do investimento nas infra-estruturas**

42. Os países da UE-12 destacam-se pelo baixo investimento no transporte ferroviário: segundo dados de 2006 da CCFE, o investimento médio, por quilómetro, na conservação das vias férreas era cinco vezes mais elevado na UE-15 (ver anexo 20).
43. Assiste-se, aliás, a uma estagnação dos investimentos ferroviários co-financiados no âmbito da política de coesão, quando comparados com os valores referentes ao período 2000-2006. Esta é a realidade que prevalece, mau grado o contexto altamente favorável, marcado por um aumento de 69% do orçamento afectado ao sector dos transportes no âmbito da política regional. No conjunto dos Estados da UE-12, os que consagraram ao transporte ferroviário a fracção mais elevada do investimento nacional total no sector dos transportes foram a Eslovénia (45,6%), a Lituânia (36,5%), a República Checa e a Eslováquia (34%) e a mais baixa a Polónia (20,8%). O investimento nas infra-estruturas rodoviárias continua, portanto, a ser muito superior ao investimento no caminho-de-ferro, tanto na Europa Ocidental como, por maioria de razão, na UE-12, conforme destaca um estudo do ITF (Fórum Internacional dos Transportes)<sup>12</sup> (ver anexo 19).

### **c) Taxas e contratos plurianuais**

44. Segundo ainda o ITF, a variação das taxas de acesso à rede cobradas pelos diferentes gestores das infra-estruturas ferroviárias é muito acentuada (ver anexo 21). Regra geral, as taxas de acesso à rede para o transporte de mercadorias são bastante altas nos novos Estados-Membros, nomeadamente a Eslováquia e os países bálticos, cobrando-se as mais baratas na Dinamarca, Espanha e Suécia. Para os comboios Intercidades, as taxas mais elevadas são as da Bélgica, da Lituânia e da Alemanha e as mais baixas as dos países nórdicos.
45. Segundo a UIRR (União Internacional das Empresas de Transporte Combinado Rodoferroviário), todavia, a diminuição do tráfego resultante da crise terá levado alguns gestores a reduzir as taxas de acesso para os comboios de mercadorias, em particular na Polónia e na Eslováquia.

---

<sup>12</sup> Estudo «Charges for the Use of Rail Infrastructure 2008».

46. No que respeita aos contratos plurianuais, a comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu nesta matéria<sup>13</sup> recomendava aos Estados-Membros e aos gestores das infra-estruturas ferroviárias um conjunto de medidas destinadas a garantir um bom nível dos serviços e o necessário equilíbrio financeiro. Em meia dúzia de Estados-Membros, o gestor da infra-estrutura e as empresas ferroviárias já assinaram contratos plurianuais (ver anexo 22).

#### **d) Instalação do ERTMS**

47. A implantação do ERTMS (European Railway Traffic Management System) é um indicador importante do avanço da interoperabilidade. Em finais de 2009, contavam-se cerca de 3000 km de linhas em serviço equipadas com o ERTMS na UE. Os planos nacionais de instalação indicam que a rede equipada com o sistema deverá chegar aos 20 000 km no final de 2012 e aos 30 000 km no final de 2020.
48. Em 22 de Julho de 2009, foi adoptado um plano europeu de instalação, baseado nos planos nacionais mas centrado nas linhas mais importantes à escala europeia. Embora não contemple na íntegra os planos nacionais, o plano europeu obriga ao equipamento dos eixos fundamentais em datas específicas. Assim, por volta de 2020, os principais centros europeus de tráfego de mercadorias estarão interligados por linhas equipadas com o ERTMS, criando novas oportunidades para os operadores do sector do transporte ferroviário de mercadorias.

### **VIII. CONCLUSÕES**

49. O presente relatório expõe as principais tendências observadas nos últimos anos, e especialmente em 2008, no mercado ferroviário da UE. Apesar dos efeitos, ainda incertos, da crise económica actual, confirma-se que a construção de um espaço ferroviário europeu e a abertura progressiva do mercado à concorrência permitiram que a posição do modo ferroviário no conjunto dos modos de transporte se estabilizasse.
50. O presente documento faz também o ponto da situação no que respeita aos primeiros efeitos tangíveis da crise que afecta o sector ferroviário desde meados de 2008. Os efeitos são mais acentuados no segmento «mercadorias» do que no segmento «passageiros». Por outro lado, a crise afecta mais a componente «material circulante» do que a infra-estrutura, a qual beneficiará em maior grau das medidas de relançamento económico previstas pelos Estados-Membros.
51. Os planos de relançamento anunciados trarão à rede ferroviária investimentos da ordem de 20 mil milhões de euros, essencialmente concentrados nos países da UE-15. Surgiram dúvidas, todavia, quanto à capacidade financeira dos Estados para levarem avante, não obstante as dificuldades orçamentais e a subida do endividamento esperadas, a totalidade dos investimentos previstos. Para participar neste esforço de relançamento e acelerar a construção da rede transeuropeia, a União Europeia, quanto a ela, mobilizou os fundos disponíveis, procedendo,

---

<sup>13</sup> Comunicação «Contratos plurianuais em prol da qualidade da infra-estrutura ferroviária», COM(2008)54 de 6 de Fevereiro de 2008.

nomeadamente, à afectação antecipada de 500 milhões de euros do orçamento da RTE-T.

52. Observa-se, por outro lado, no contexto da actual crise, uma aceleração do processo de consolidação no sector do transporte ferroviário de mercadorias, marcada pela expansão para o estrangeiro de certos grupos, designadamente o DB Schenker, como mostra a figura 8.

*Figura 8: Principais fusões e aquisições no sector ferroviário desde 2005*

Ano	Empresa	adquiriu	Empresa
2005	DB Schenker (DE)	98%	RBH (DE)
2005	Trenitalia (IT)	51%	TX Logistik (DE)
2006	Babcock & Brown (AU)	100%	Crossrail (CH)
2007	DB Schenker (DE)	100%	WS (UK)
2007	DB Schenker (DE)	55,1%	Transfesa (ES)
2008	DB Schenker (DE)	49%	Nord Cargo (FR)
2008	SNCF (FR)	75%	ITL (DE)
2008	OKD Doprava (CZ)	100%	Viamont Cargo (CZ)
2008	Rail Cargo Austria (AT)	55%	Linea (FR)
2008	Veolia (IT)	100%	Rail4Chem (DE)
2009	DB Schenker (DE)	100%	PCC (PL)
2009	Europorte 2 (FR)	100%	Veolia Cargo (FR)
2009	SNCF (FR)	100%	Veolia Cargo (DE)
2009	Veolia Transport (IT)	50%	Transdev (FR)
2009	DB Schenker (DE)	95%	PTK Holding (PL)

*Fonte: Mofair («Wettbewerber-Report Eisenbahn 2008-2009»); Comissão Europeia*

53. Mantém-se, no entanto, a clivagem entre os Estados da UE-15 e os da UE-12. Nos últimos, a situação financeira dos operadores ferroviários é frequentemente ainda precária e alguns tiveram de recorrer maciçamente ao trabalho a tempo parcial, como na Eslováquia, ou de proceder a reduções de pessoal, como na Bulgária.
54. O relançamento do transporte ferroviário de mercadorias passará pela criação, já prevista, dos corredores conexos<sup>14</sup> e também pela expansão do tráfego com os países terceiros vizinhos da UE. Inscrevem-se nesta perspectiva a negociação em curso de um tratado com os países balcânicos, o processo de adesão da Comunidade à OTIF e a colaboração técnica com a OSJD (Organização para a Cooperação dos Caminhos-de-Ferro).

<sup>14</sup> Proposta de regulamento relativo à rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo, 11 de Dezembro de 2008

55. O processo de monitorização do mercado ferroviário enriquecer-se-á a breve trecho com a publicação de dois estudos encomendados pela Comissão e que versam a situação e perspectivas do tráfego internacional e as opções regulamentares para o prosseguimento da liberalização do mercado do transporte ferroviário.