



COMMISSIONE  
EUROPEA

Bruxelles, 13.6.2014  
COM(2014) 353 final

PART 2/2

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

**Quarta relazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario**

{SWD(2014) 186 final}

# RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO EUROPEO

## Quarta relazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario

### SOMMARIO

3.5.	Qualità dei servizi di trasporto ferroviario .....	44
3.5.1.	Servizi ferroviari rispetto agli altri servizi .....	44
3.5.2.	Qualità dei servizi .....	44
3.5.3.	Frequenza .....	47
3.5.4.	Puntualità.....	47
3.6.	Servizi di trasporto ferroviario oggetto di obblighi di servizio pubblico (OSP).....	48
3.6.1.	Servizi oggetto di obblighi di servizio pubblico e segmenti ferroviari.....	48
3.6.2.	Finanziamento dei servizi oggetto di obblighi di servizio pubblico .....	49
3.6.3.	Procedure di gara per i contratti di servizio pubblico .....	52
3.7.	Licenze delle imprese ferroviarie.....	53
3.8.	Grado di apertura del mercato.....	53
3.9.	Armonizzazione tra gli Stati membri .....	54
3.10.	Evoluzione dell'occupazione e delle condizioni sociali.....	57
3.10.1.	Occupazione nelle ferrovie .....	57
3.10.2.	Struttura socio-demografica del mercato del lavoro nel settore ferroviario .....	59
3.10.3.	Attività di formazione .....	60
3.10.4.	Altri aspetti delle condizioni di lavoro.....	60
4.	Stato della rete UE e limitazioni dell'infrastruttura.....	61
4.5.	Variazione dell'infrastruttura.....	61
4.6.	Gestione dell'infrastruttura .....	61
4.7.	Elettrificazione .....	61
4.8.	Movimenti di treni.....	61
5.	Utilizzo dei diritti di accesso.....	62
5.5.	Trasporto ferroviario di merci.....	62
5.6.	Ferrovie per il trasporto di passeggeri – segmenti regionali e suburbani .....	63

5.6.1.	Ferrovie per il trasporto di passeggeri – tutti i segmenti.....	63
5.6.2.	Segmenti regionali e suburbani.....	63
5.6.3.	Segmenti alta velocità e lunga percorrenza.....	64
5.7.	Ferrovie per il trasporto di passeggeri – servizi internazionali .....	64
6.	Ostacoli a servizi ferroviari più efficienti .....	64
7.	Conclusioni .....	64

**Gli allegati della presente relazione sono contenuti nel documento SWD (2014) 186**

### 3.5. Qualità dei servizi di trasporto ferroviario

#### 3.5.1. Servizi ferroviari rispetto agli altri servizi

I servizi ferroviari continuano ad occupare una posizione piuttosto bassa nelle classifiche del quadro di valutazione dei mercati al consumo, che mette a confronto diversi tipi di servizi sul mercato interno. In base all'indicatore di funzionamento dei mercati complessivo<sup>41</sup>, nel 2012 i servizi ferroviari erano in 27<sup>a</sup> posizione nella classifica dei servizi sul mercato interno e precedevano solo i servizi immobiliari, i mutui ipotecari e gli investimenti, fondi pensioni e titoli, mentre le compagnie aeree, i servizi postali e i trasporti urbani erano in posizioni nettamente migliori.

#### 3.5.2. Qualità dei servizi

##### **RIQUADRO 7: REGOLAMENTO RELATIVO AI DIRITTI DEI PASSEGGERI – NORME MINIME SULLA QUALITÀ DEL SERVIZIO**

**Il regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario<sup>42</sup> stabilisce nell'allegato III norme minime sulla qualità del servizio per i seguenti elementi:**

- **informazioni e biglietti**
- **puntualità dei treni e principi generali in caso di perturbazioni del traffico**
- **soppressione di treni**
- **pulizia del materiale rotabile e delle stazioni**
- **indagine sul grado di soddisfazione della clientela**
- **trattamento dei reclami, rimborsi e indennità per il mancato rispetto delle norme di qualità del servizio**
- **assistenza fornita alle persone con disabilità e a mobilità ridotta**

##### 3.5.2.1. Soddisfazione globale

In base al quadro di valutazione dei mercati al consumo, i servizi ferroviari sono in 27<sup>a</sup> posizione fra i 30 servizi del mercato interno anche dal punto di vista della soddisfazione globale (su una scala da 0 a 10, il 15% dei consumatori assegna ai servizi ferroviari un punteggio compreso tra 0 e 4)<sup>43</sup>.

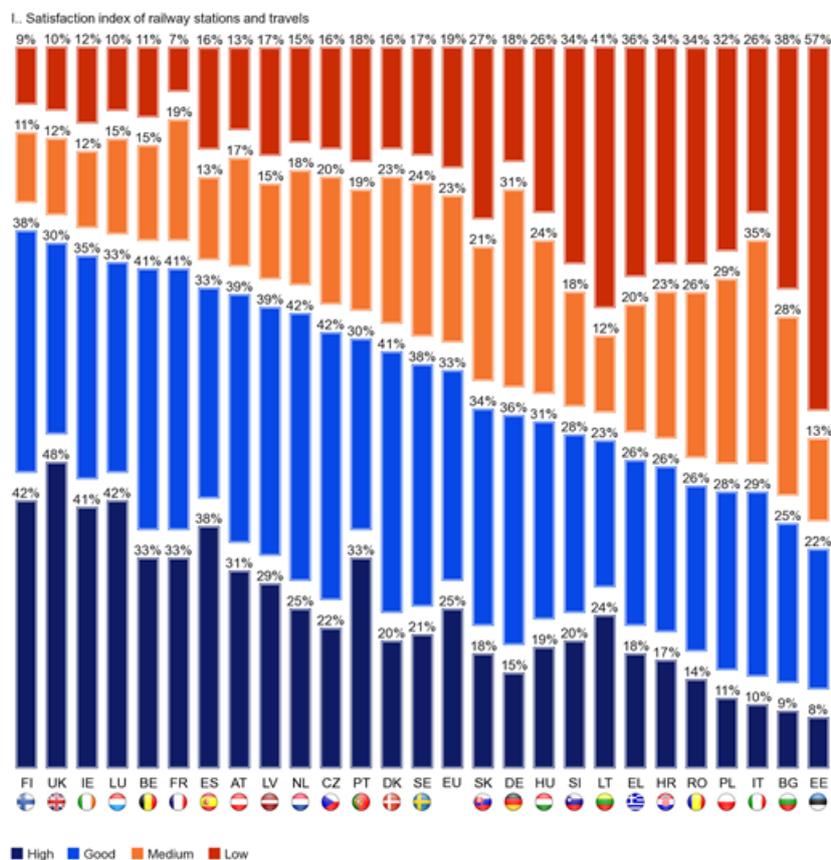
In base al sondaggio Eurobarometro 2013, in cui sono stati intervistati 28 036 cittadini dell'UE (circa 1 000 per Stato membro), solo il 58% dei cittadini UE si è detto molto o abbastanza soddisfatto del livello dei servizi ferroviari.

<sup>41</sup> L'indicatore del funzionamento del mercato utilizzato nel quadro di valutazione dei mercati al consumo è un indice composito che aggrega quattro aspetti fondamentali dell'esperienza di consumo: la facilità di comparazione dei servizi, la fiducia dei consumatori nel fatto che i fornitori rispettino la normativa volta a proteggere i consumatori, i problemi riscontrati e la soddisfazione globale dei consumatori.

<sup>42</sup> GU L 315 del 3.12.2007, pag. 14.

<sup>43</sup> Quadro di valutazione dei mercati al consumo 2012, pagina 27. Le medie sul mercato interno sono pari al 9% per la fascia di punteggio 0-4 e al 37% per la fascia di punteggio 5-7 (per i servizi ferroviari, la percentuale per quest'ultima fascia di punteggio è del 40%).

**Grafico 31: indice di soddisfazione nei confronti delle stazioni e dei viaggi ferroviari (2013)**



Fonte: Flash Eurobarometro 382a sulla soddisfazione degli europei riguardo ai servizi ferroviari (interviste telefoniche a 28 036 cittadini UE di età superiore a 15 anni). Allegato 12 del documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2014) 186.

Per quanto riguarda la soddisfazione globale, la Finlandia e il Regno Unito hanno l'indice di soddisfazione più elevato, con oltre il 75% di utenti soddisfatti; viceversa, in Bulgaria ed Estonia gli utenti soddisfatti sono meno del 30%. Anche in Italia la percentuale di soddisfazione è molto bassa (36%). In Germania e in Svezia, i cittadini che si sono detti soddisfatti sono più del 50%, ma al di sotto della media UE che è pari al 55%.

Per la maggior parte degli indicatori, è essenziale sottolineare che in linea di massima le percentuali di soddisfazione più basse si registrano in Italia e negli Stati membri dell'Europa centrale e sud-orientale.

### 3.5.2.2. Soddisfazione per le transazioni di vendita al dettaglio<sup>44</sup>

**Il 68% degli europei è soddisfatto delle informazioni fornite circa gli orari dei treni (gli insoddisfatti sono il 16%).** Per i treni convenzionali<sup>45</sup>, rispetto al 2011 la soddisfazione è

<sup>44</sup> Per maggiori informazioni, cfr. allegato 12 del documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2014) 186.

<sup>45</sup> Il sondaggio Flash Eurobarometro svolto nel 2013 relativamente alla qualità dei servizi ferroviari fa seguito a un sondaggio analogo del 2011, che però non prendeva in considerazione i servizi suburbani. Di conseguenza, i confronti tra i due sondaggi sono effettuati unicamente per i servizi nazionali, internazionali e regionali ("convenzionali").

aumentata leggermente (3 punti percentuali); aumenti più rilevanti si registrano in Polonia e nei Paesi Bassi, dove la soddisfazione è cresciuta rispettivamente del 16% e 12%.

**Il 67% degli europei è soddisfatto della facilità di acquisto dei biglietti nelle stazioni (gli insoddisfatti sono il 17%, ma salgono al 37% in Germania).** Rispetto al 2011, la percentuale di soddisfazione<sup>46</sup> è rimasta stabile al 78%; è molto migliorata in Austria e Grecia (con un aumento percentuale di 14 e 10 punti percentuali), mentre in Italia, Danimarca e Slovenia si situa a un livello preoccupante (e in tutti e tre i paesi è diminuita di oltre dieci punti percentuali). L'insoddisfazione è leggermente più elevata nei villaggi rurali (19%) che nelle città (14%), ed è leggermente maggiore (20%) anche tra gli europei su cui pesano i problemi di accessibilità (ad es. le persone a mobilità ridotta).

**Solo il 36% degli europei è soddisfatto dei meccanismi di reclamo (la percentuale di insoddisfatti è del 18% ma sale fino al 31% in Italia).** La soddisfazione relativa alla gestione dei reclami è aumentata di 10 punti percentuali dal 2011, a dimostrazione dei primi effetti dell'attuazione del regolamento (CE) n. 1371/2007. La soddisfazione è cresciuta di oltre 20 punti percentuali in quattro Stati membri (Francia, Lettonia, Finlandia e Spagna) e di 10-20 punti percentuali in altri sette, mentre è diminuita di oltre cinque punti percentuali in Repubblica ceca, Italia ed Estonia. È importante sottolineare che il 54% dei consumatori che hanno avuto un problema con i treni hanno presentato reclamo all'impresa ferroviaria o a un terzo; tale percentuale è inferiore alla media riferita a tutti i servizi, che è pari al 70%<sup>47</sup>.

La maggior parte degli europei è soddisfatta della disponibilità di biglietti cumulativi (58%); i livelli di soddisfazione più alti si raggiungono in Francia, Belgio e Finlandia (tutti sopra il 70%), ma anche nel Regno Unito e in Germania. Per quanto riguarda gli altri livelli di soddisfazione, l'Italia e i paesi dell'Europa centrale e sud-orientale (ma anche la Svezia e l'Austria) fanno registrare i risultati più bassi.

### 3.5.2.3. Soddisfazione per il servizio a bordo<sup>48</sup>

**La soddisfazione circa le informazioni fornite durante i viaggi in treno, in particolare in caso di ritardo,** è rimasta stabile ma insufficiente (meno del 50%). I livelli di soddisfazione più elevati si rilevano nel Regno Unito (70%), in Finlandia e in Irlanda; i livelli di insoddisfazione più elevati si registrano invece in Francia (47%) e in Germania (42%). Dal 2011, nel segmento dei treni convenzionali, miglioramenti notevoli sono stati ottenuti in Finlandia, Polonia e Paesi Bassi (tutti con un aumento superiore a 9 punti percentuali).

**Soddisfazione circa la disponibilità di personale:** il 58% degli europei è soddisfatto della disponibilità di personale nel rispettivo Stato membro. I livelli di soddisfazione più elevati si registrano in Belgio, Finlandia e Lussemburgo (tutti sopra il 70%), mentre i livelli di insoddisfazione più elevati si registrano in Germania (32%), Irlanda e Francia (entrambe sopra il 28%).

**La soddisfazione circa la pulizia e la manutenzione del materiale rotabile è rimasta a livelli insufficienti.** Meno della metà degli europei (48%) esprime soddisfazione per la pulizia delle carrozze ferroviarie, comprese le toilette. Le percentuali di soddisfazione più alte si registrano in Finlandia, Irlanda e Regno Unito (oltre il 68%), le più basse in Italia, Romania e Bulgaria (insieme alla Germania e agli Stati membri dell'Europa centrale e sud-orientale). Dal 2011, sulle linee convenzionali, gli aumenti più rilevanti si sono avuti in Austria, Polonia

<sup>46</sup> Ibid.

<sup>47</sup> Quadro di valutazione dei mercati al consumo 2012, pagina 24.

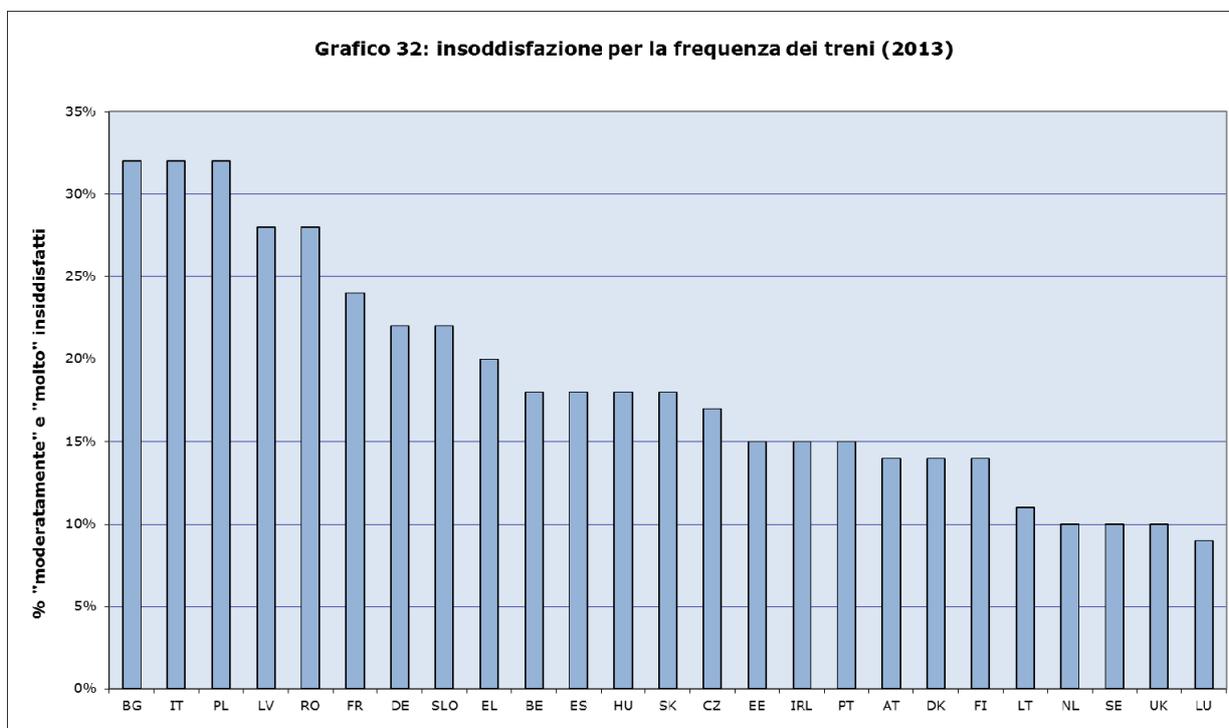
<sup>48</sup> Cfr. allegato 12 del documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2014) 186.

e Repubblica ceca (in tutti e tre i paesi l'aumento ha superato i 10 punti percentuali), mentre le diminuzioni più rilevanti si sono registrate in Italia, Portogallo e Lettonia (tutti con una flessione superiore a 10 punti percentuali).

**La soddisfazione circa l'accesso ai treni con bicicletta al seguito** raggiunge i livelli più elevati in Danimarca (47%) e nel Regno Unito (44%); i livelli più bassi si registrano in Romania (28%), Francia (24%) e Germania (20%).

### 3.5.3. Frequenza

La soddisfazione per la frequenza del servizio è essenziale per attirare i viaggiatori verso le ferrovie: tra i fattori che influenzano le decisioni di viaggio dei consumatori, il tempo, insieme al prezzo, è il più critico<sup>49</sup>. Secondo il sondaggio Eurobarometro, nel complesso il 59% degli europei è soddisfatto della frequenza. I livelli di insoddisfazione più bassi per la frequenza del servizio si rilevano nel Regno Unito, in Svezia e nei Paesi Bassi; i più alti in Italia e nell'Europa centrale e sud-orientale (come nei sondaggi precedenti). In Francia e in Germania le opinioni sono polarizzate: la soddisfazione per la frequenza è superiore alla media, ma lo è anche l'insoddisfazione.

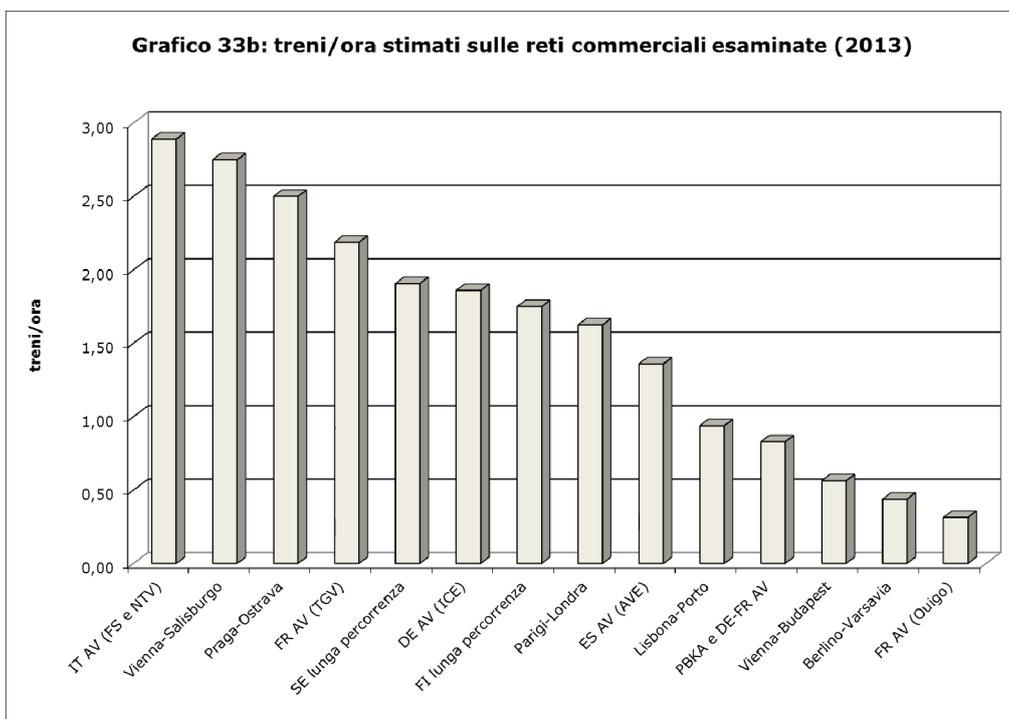
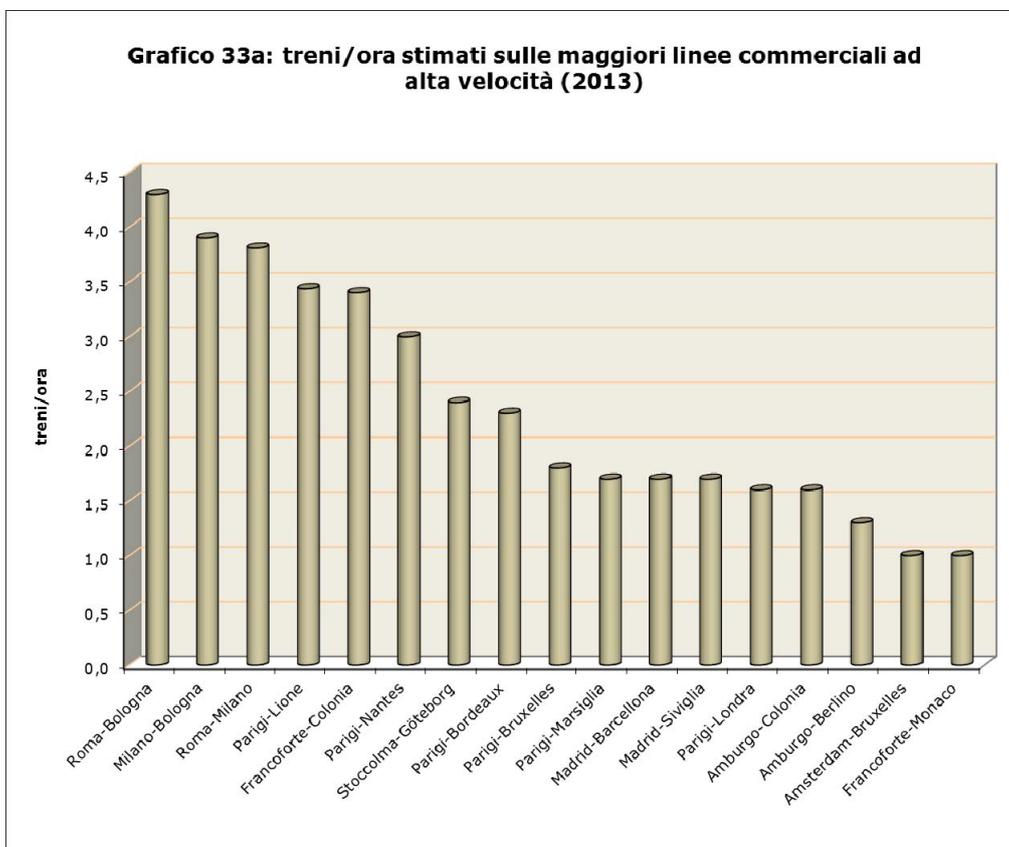


Fonte: Flash Eurobarometro 382a sulla soddisfazione degli europei riguardo ai servizi ferroviari. Allegato 12 del documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2014) 186.

Per quanto concerne la frequenza sulle linee ad alta velocità importanti, attualmente vi sono circa quattro treni/ora sulla rete italiana ad alta velocità, che ha il vantaggio di attraversare le città più importanti del paese, disposte su un unico asse. Anche sulle linee Parigi-Nantes, Parigi-Lione e Francoforte-Colonia la frequenza ha raggiunto almeno 3 treni/ora. Altre linee importanti, come la Parigi-Londra (che collega le due principali città dell'UE) sono invece ancora ferme a 1,5 treni/ora.

<sup>49</sup> Sebbene l'aspetto più importante sia la frequenza, altre variabili legate al tempo hanno un peso rilevante nelle decisioni dei viaggiatori; tra di esse si segnalano i tempi di attesa, la distanza dalla stazione, il tempo di viaggio trascorso in treno e i trasferimenti.

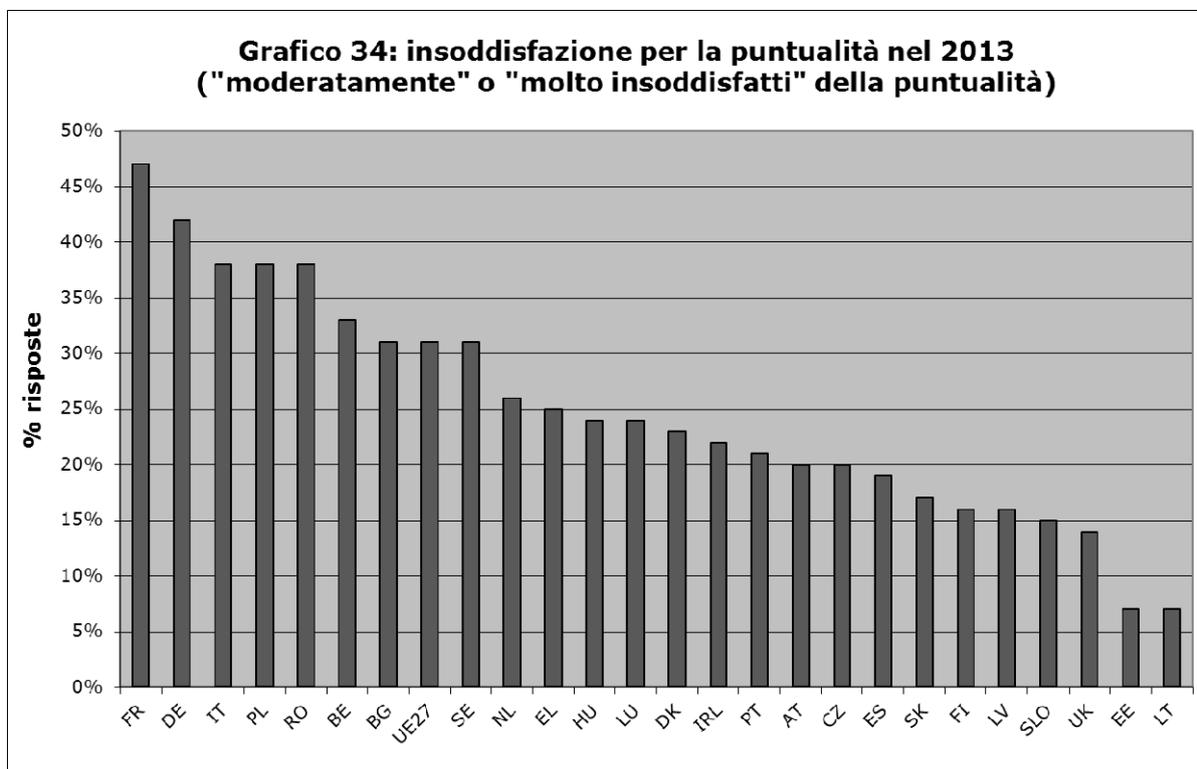
Nel complesso, sulle reti esaminate (cfr. analisi sulle tariffe), le **frequenze più elevate si registrano sulle linee con più di un operatore, come la rete ad alta velocità italiana, la Vienna-Salisburgo e la Praga-Ostrava, dove la frequenza raggiunge 2,5 treni/ora. Le frequenze lungo la direttrice Parigi-Benelux/Germania rimangono inferiori a 1 treno/ora (in media).**



Fonte: orario ferroviario europeo, edizione estate 2013.

### 3.5.4. Puntualità

Secondo il sondaggio Eurobarometro, l'insoddisfazione<sup>50</sup> per la puntualità e l'affidabilità tocca i livelli massimi in Francia (47%), Germania (42%) e Italia (38%) e i livelli minimi in Regno Unito, Estonia e Lituania. Al contrario, la soddisfazione per la puntualità fa registrare le percentuali più elevate in Irlanda, Lettonia, Austria e Regno Unito (più del 73%).



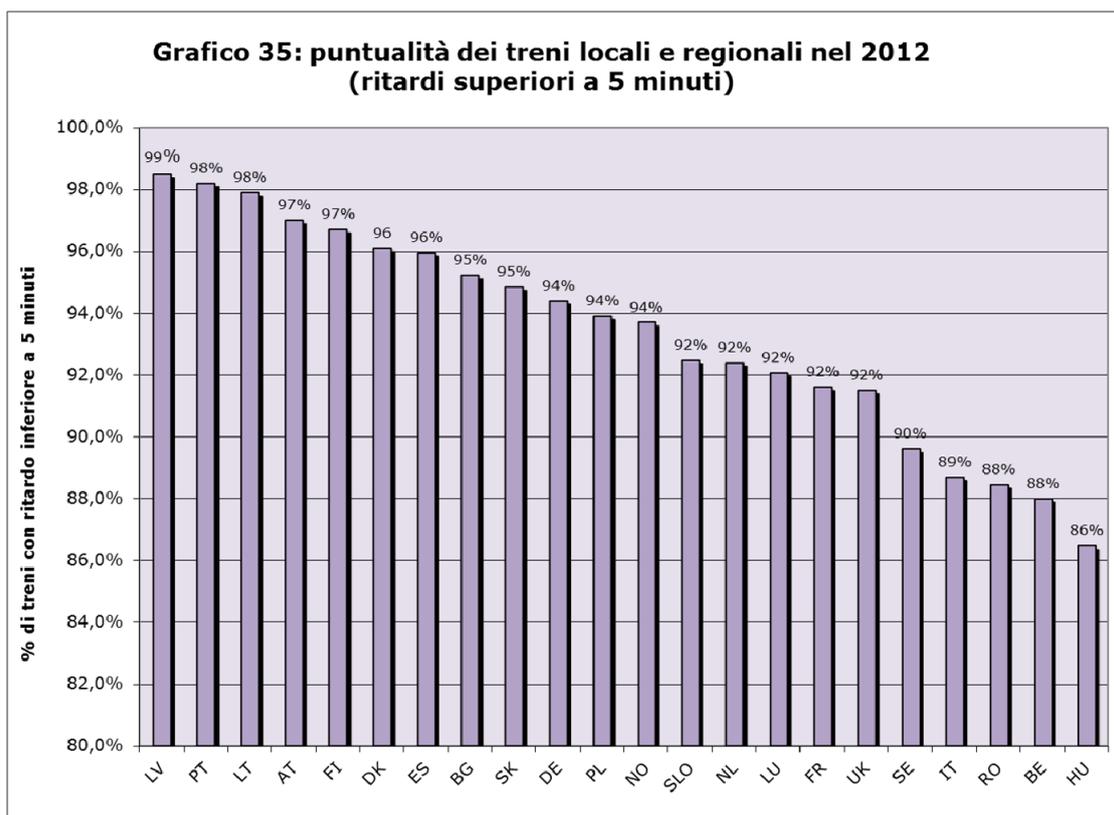
Fonte: Flash Eurobarometro 382a sulla soddisfazione degli europei riguardo ai servizi ferroviari. Allegato 12 del documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2014) 186.

I treni locali e regionali sono molto puntuali in Lettonia, Portogallo, Austria e Lituania; al contrario, in Belgio e in Ungheria (due mercati di pendolarismo importanti) la puntualità è scarsa<sup>51</sup>. Anche in Svezia e in Italia la puntualità è inferiore al 90%.

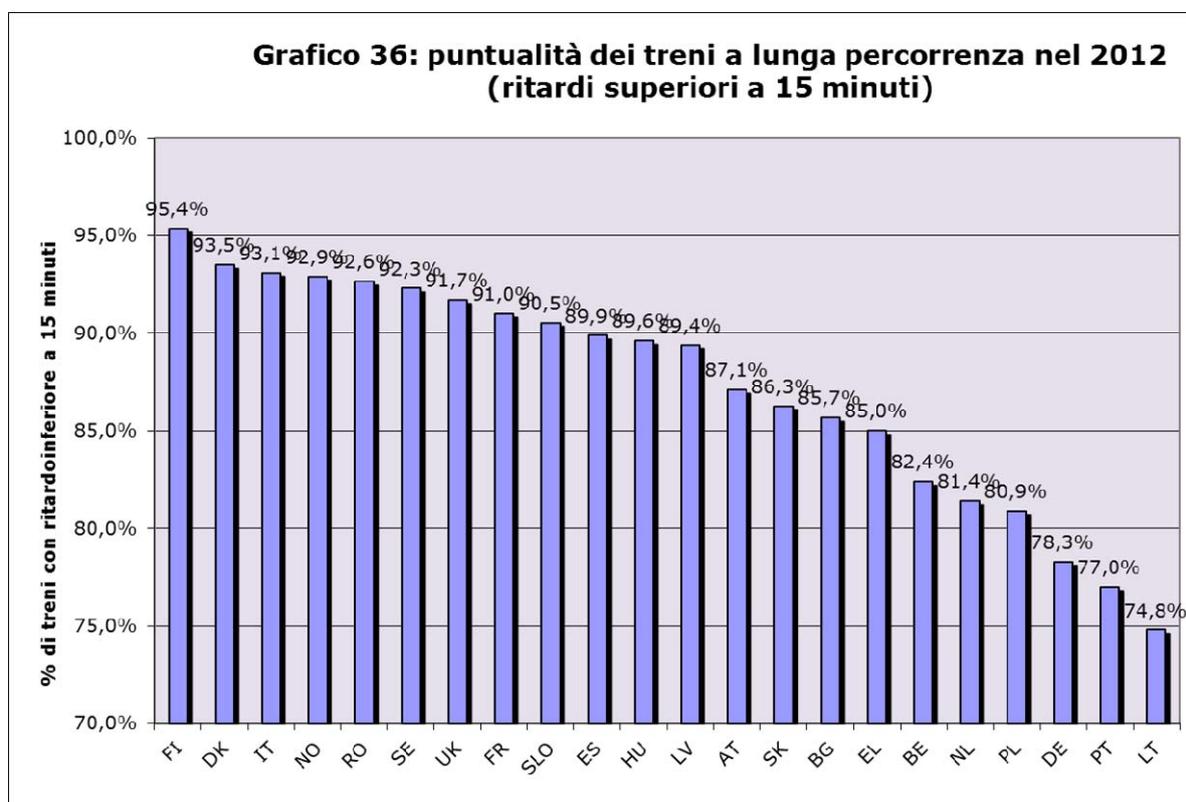
I treni a lunga percorrenza sono stati molto puntuali in Finlandia, Danimarca e Italia; al contrario in Polonia e Lituania la puntualità è stata scarsa. I livelli di puntualità di Germania e Portogallo appaiono più bassi perché sono calcolati con una soglia di 5 minuti; in ogni caso, l'insoddisfazione dei viaggiatori tedeschi è elevata.

<sup>50</sup> Cittadini che nelle risposte si sono dichiarati moderatamente o molto insoddisfatti della puntualità e dell'affidabilità. Sono esclusi i cittadini che non hanno espresso un'opinione.

<sup>51</sup> Irlanda, Repubblica ceca ed Estonia non hanno fornito dati.



Fonti: questionari RMMS e Trafikverket per la Svezia (sono esclusi i servizi suburbani). I dati relativi a Germania e Portogallo si riferiscono a ritardi superiori rispettivamente a 6 e 3 minuti. Allegato 4 del documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2014) 186.



Fonti: questionari RMMS e Trafikverket per la Svezia. I dati relativi a Germania e Portogallo si riferiscono a ritardi superiori rispettivamente a 6 e 5 minuti. Allegato 4 del documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2014) 186.

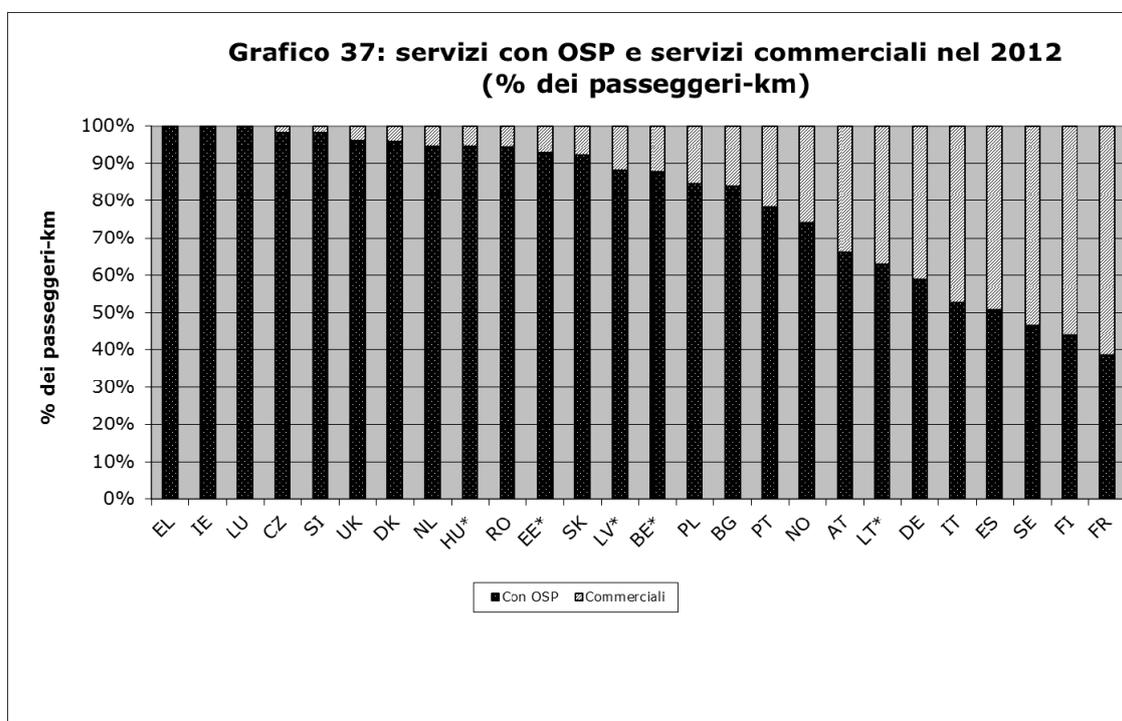
È interessante notare che i livelli di puntualità sono contrastanti: in Svezia e in Italia, i treni a lunga percorrenza sono stati molto puntuali, al contrario dei treni locali; in Portogallo e in Lituania, la situazione è esattamente opposta. Nessuna delle percentuali registrate sembra spiegare l'elevata insoddisfazione per la puntualità e l'affidabilità in Francia. Infine, nel segmento dei servizi ad alta velocità, gli AVE in Spagna hanno ottenuto una puntualità del 99,2%; sulle reti francesi, più congestionate, i TGV hanno raggiunto il 91%, e in Belgio i servizi Thalys si sono fermati all'85%. Infine, nel trasporto combinato di merci la puntualità ha raggiunto il 67% nel 2011, ma il 19% dei treni ha fatto registrare ancora ritardi superiori a 3 ore, e il 4% ritardi superiori a 24 ore<sup>52</sup>.

Per quanto riguarda l'affidabilità, sebbene le serie di dati siano incomplete, l'Ungheria è lo Stato membro con i risultati peggiori: il 14% dei treni è stato soppresso. Danimarca, Francia, Regno Unito e Norvegia hanno fatto registrare percentuali di treni soppressi pari al 2-3%; percentuali simili sono state registrate in Regno Unito e Norvegia per i servizi a lunga percorrenza. I servizi ad alta velocità appaiono molto affidabili: in Francia e in Italia le soppressioni sono state inferiori allo 0,2%.

### 3.6. Servizi di trasporto ferroviario oggetto di obblighi di servizio pubblico (OSP)

#### 3.6.1. Servizi oggetto di obblighi di servizio pubblico e segmenti ferroviari

Nel 2011-2012, i servizi oggetto di obblighi di servizio pubblico hanno riguardato il 62-65% dei passeggeri-km nell'UE e circa il 74% dei treni-km. Il numero di passeggeri-km in regime di OSP ha avuto una variazione sostanziale in Francia (dove l'inclusione dei *Trains d'équilibre du Territoire* ha portato la percentuale dei passeggeri-km nazionali dal 31% al 43%) e in Finlandia (dove si è passati dal 14% nel 2010 al 45% nel 2012).



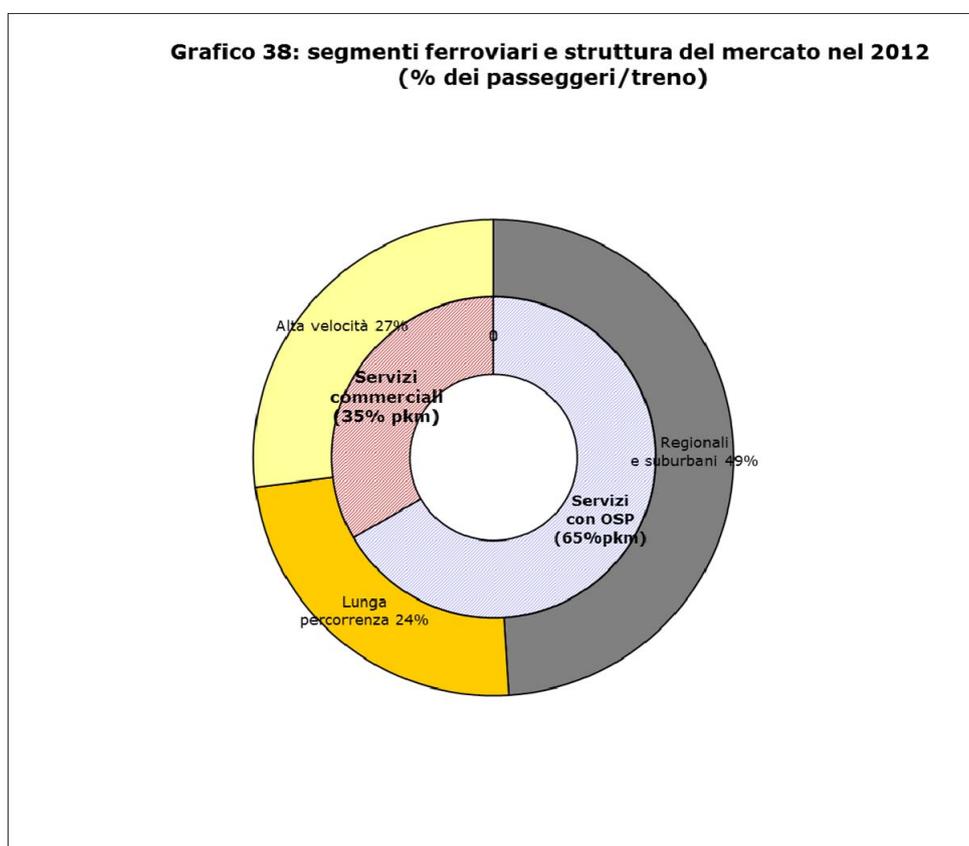
Fonte: questionari RMMS. Allegato 15 del documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2014) 186.

<sup>52</sup>

UIRR, Road-Rail Transport: new developments and best practices, 55. Seduta del gruppo di lavoro UNECE sui trasporti intermodali e la logistica, 6-7 novembre 2011, disponibile all'indirizzo [www.unece.org](http://www.unece.org). Questi dati sembrano confermati da CER (2013), Rail Freight Status Report 2013, da cui risulta che nel periodo 2008-2012 meno del 70% dei treni merci è giunto a destinazione con uno scostamento massimo di 15 minuti dall'orario previsto.

La quota relativa dei servizi ferroviari effettuati in regime di OSP e dei servizi commerciali varia per i diversi segmenti di mercato. Nel Regno Unito, dove i servizi ferroviari sono costituiti per la maggior parte da servizi pendolari (cfr. grafico 4), gli OSP si applicano al 99% dei passeggeri-km nazionali; al contrario, in Francia, che è prevalentemente un mercato ad alta velocità, gli OSP si applicano soltanto al 38% dei passeggeri-km.

In Europa, tutti i servizi suburbani e regionali (pari al 49% del totale dei passeggeri-km) sarebbero oggetto di OSP. I servizi ad alta velocità, che rappresentavano circa il 27% dei passeggeri-km dell'UE, non sembrano svolti in regime di OSP in nessuno degli Stati membri, fatta eccezione forse per alcuni tratti delle linee nazionali nei Paesi Bassi e in Austria (ad esempio Salisburgo-Innsbruck). Di conseguenza, si può concludere che i due terzi dei servizi convenzionali a lunga percorrenza sono svolti in regime di OSP. Infine, gli OSP possono applicarsi all'intera rete nazionale di Stati membri piccoli come i Paesi Bassi, il Belgio, l'Ungheria, la Danimarca e l'Irlanda, o di Stati membri più grandi come il Regno Unito, in forza di uno o più contratti di servizio pubblico.



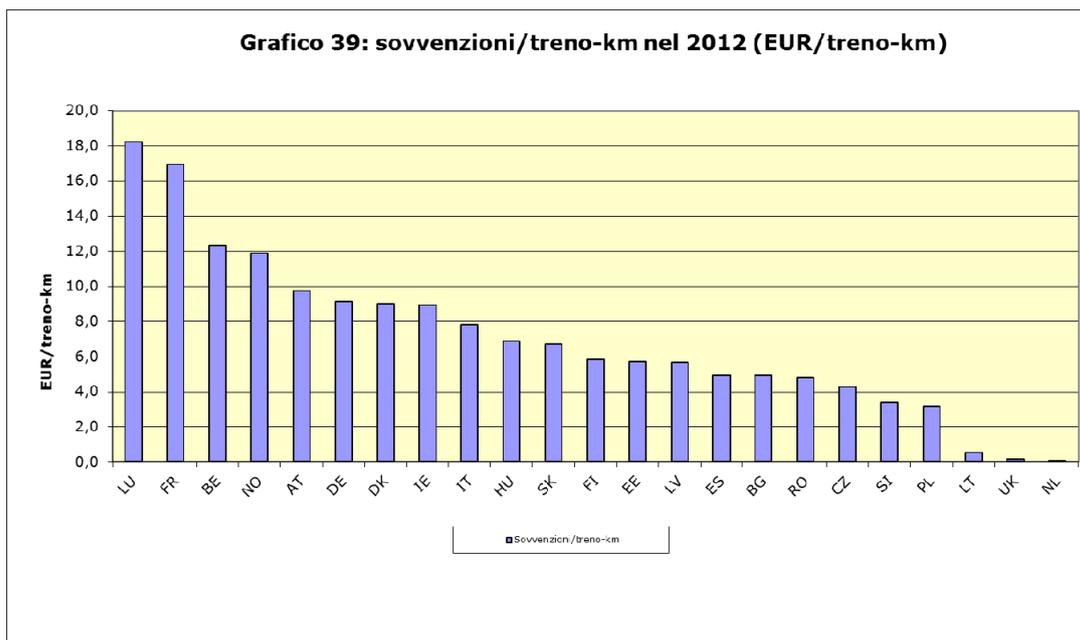
*Fonte: questionari RMMS, ricerche proprie, quadro di valutazione per gli aiuti di Stato. La situazione in Polonia, dove sulle linee regionali sono effettuati alcuni servizi commerciali, potrebbe essere leggermente diversa.*

### 3.6.2. Finanziamento dei servizi oggetto di obblighi di servizio pubblico

Nel 2011-2012, nell'UE sono stati erogati finanziamenti pubblici per circa 18 miliardi EUR<sup>53</sup> per servizi ferroviari oggetto di obblighi di servizio pubblico; circa 6 miliardi EUR sono stati erogati nella sola Germania, 4,5 miliardi EUR in Francia e 2 miliardi EUR in Italia. Nel

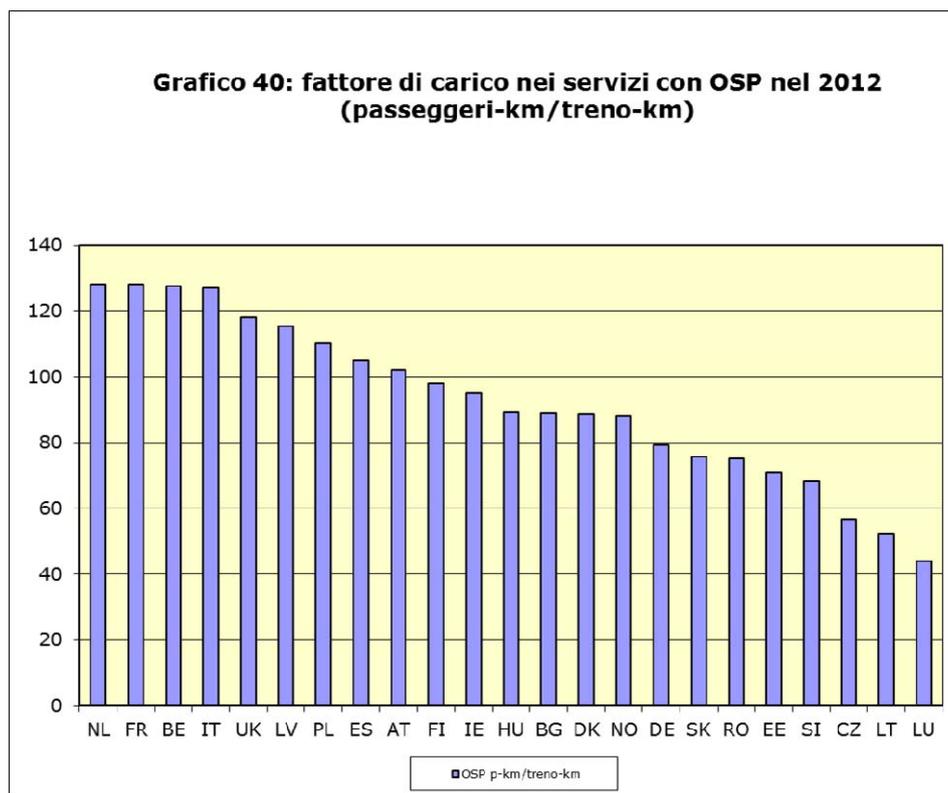
<sup>53</sup> 17,8 miliardi nel 2011 (non sono disponibili dati per Slovenia e Finlandia) e 18,4 miliardi nel 2012 (non sono disponibili dati per i Paesi Bassi).

Regno Unito e nei Paesi Bassi, i contributi pubblici diretti sono molto limitati perché tali Stati membri attuano il finanziamento incrociato dei servizi in perdita con i proventi di servizi redditizi rientranti negli stessi contratti di servizio pubblico relativi a servizi ferroviari e con i proventi ricavati dalle tariffe pagate dai passeggeri (cfr. più avanti). Questo spiega in parte il motivo per cui Lussemburgo e Francia erogano circa 18-17 EUR/treno-km<sup>54</sup> di sovvenzioni, mentre nel Regno Unito e nei Paesi Bassi il contributo pubblico non supera 0,1-0,2 EUR/treno-km. Come in Francia, anche in Germania il livello dei contributi netti varia<sup>55</sup>. Differenze si segnalano in Europa anche nel numero di passeggeri per treno nei servizi oggetto di OSP: nei Paesi Bassi, in Francia, Belgio, Italia e Regno Unito i passeggeri per treno sono circa 120, mentre in Repubblica ceca, Lituania e Lussemburgo sono meno di 60.



<sup>54</sup> Il "contributo pubblico netto" per un treno suburbano da 140 tonnellate in Francia è stimato in soli 7,1 EUR/treno-km: 10,9 EUR/treno-km servono per pagare i canoni di accesso all'infrastruttura.

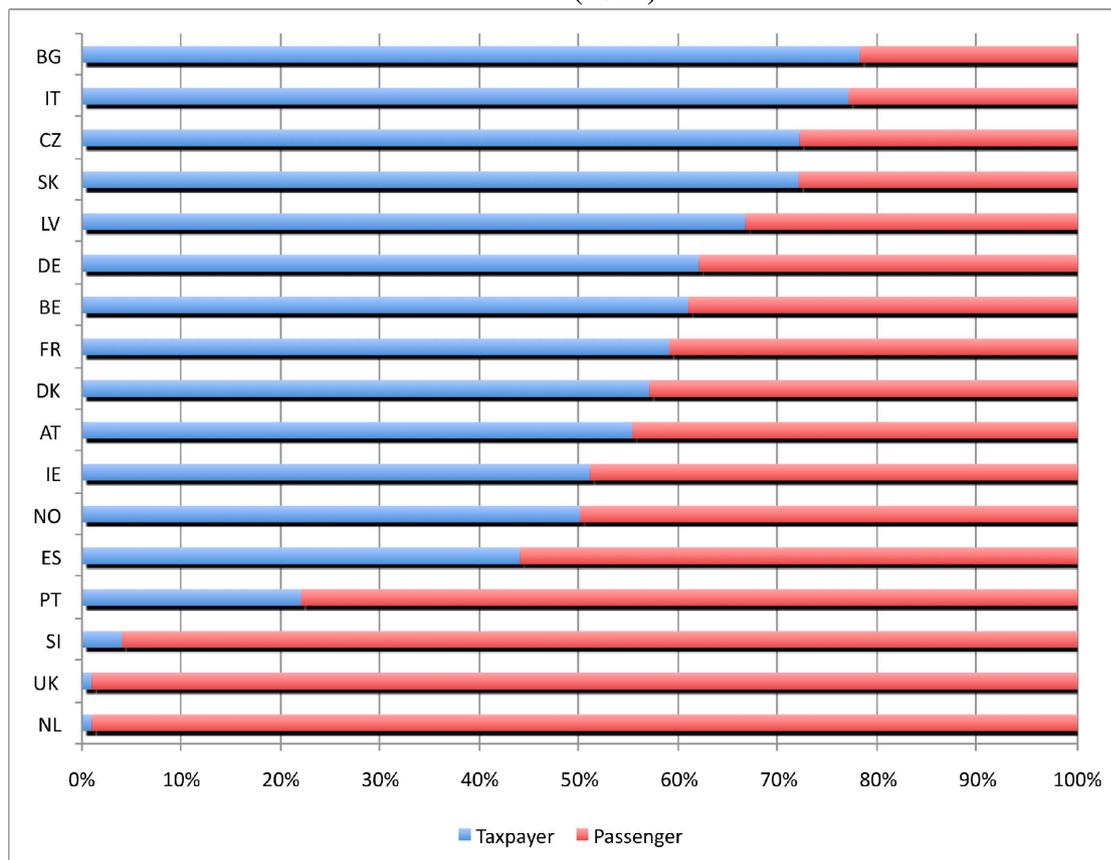
<sup>55</sup> Il "contributo pubblico netto" per un treno suburbano da 140 tonnellate in Germania, dedotti i canoni di accesso all'infrastruttura, è stimato in soli 4,8 EUR/treno-km.



*Fonte: questionari RMMS, ricerche proprie, quadro di valutazione per gli aiuti di Stato. Allegato 15 del documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2014) 186.*

**I costi dei servizi oggetto di OSP sono coperti anche dalle tariffe pagate dai passeggeri, pari ad almeno 21 miliardi EUR nell'UE.** Come già spiegato, nel Regno Unito e nei Paesi Bassi le tariffe pagate dai passeggeri coprono il 99% dei costi dei servizi oggetto di OSP, mentre in Bulgaria, Germania, Italia e Repubblica ceca il contribuente copre oltre il 70% dei costi dei servizi oggetto di OSP.

**Grafico 41: chi paga i servizi con OSP?  
(2012)**

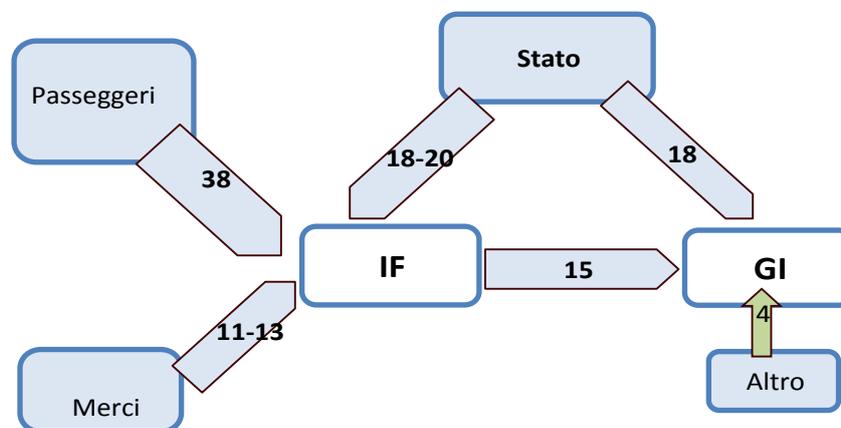


Fonte: questionari RMMS, ricerche proprie, relazioni annuali degli incumbent.

**RIQUADRO 8: FLUSSI FINANZIARI NEL SETTORE FERROVIARIO**

Sulla base dei dati forniti dagli Stati membri nell'RMMS e dell'analisi della contabilità finanziaria delle imprese ferroviarie (IF) e dei gestori dell'infrastruttura (GI), è possibile tracciare il quadro dei principali flussi finanziari stimati (presentati nel grafico seguente in miliardi EUR per l'anno 2012). I passeggeri hanno acquistato dalle IF servizi viaggiatori per circa 38 miliardi EUR, mentre le imprese hanno acquistato servizi merci per circa 11-13 miliardi EUR. Le IF hanno pagato ai GI circa 15 miliardi EUR in canoni di accesso all'infrastruttura e i GI hanno ricevuto circa 18 miliardi EUR in contributi statali. La compensazione degli OSP è ammontata a circa 18-20 miliardi EUR. Infine, ma non meno importante, i GI incassano circa 4 miliardi EUR sotto forma di altri ricavi (elettricità, immobili, etc.).

**Grafico 42: flussi finanziari nel settore ferroviario (in miliardi di EUR)**



Fonte: relazioni annuali, questionari RMMS.

### 3.6.3. Procedure di gara per i contratti di servizio pubblico

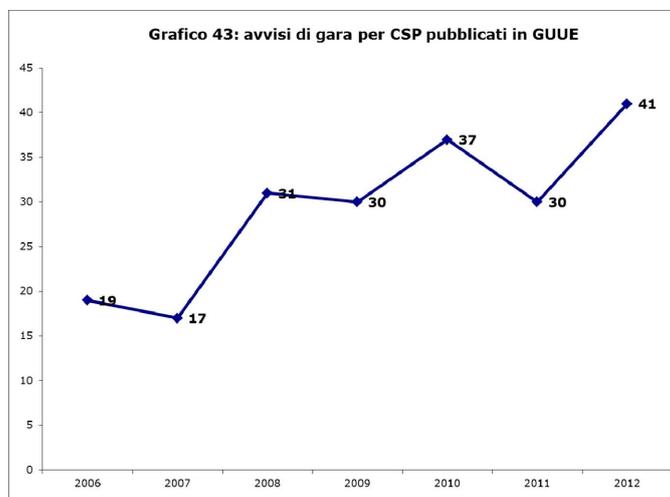
Diversi Stati membri bandiscono gare d'appalto per i contratti di servizio pubblico riguardanti i servizi ferroviari. Alcuni lo fanno su vasta scala (Regno Unito, Germania, Svezia), mentre altri lo fanno solo per alcuni contratti (Polonia, Italia, Danimarca, Portogallo, Paesi Bassi, Repubblica ceca e Slovacchia)<sup>56</sup>. Nel 2011, il Regno Unito ha bandito una gara per il rinnovo di cinque concessioni, mentre la Germania e la Slovacchia hanno segnalato di aver bandito gare per rispettivamente 18 e 1 contratti di servizio pubblico, anche se su scala più piccola.

Giova sottolineare che sembra stia emergendo un mercato interno per i contratti di servizio pubblico (CSP). Un numero sempre più elevato di appalti relativi a tali contratti per il settore ferroviario è pubblicato sulla GUUE (sito TED), così come avviene per ogni altro appalto pubblico. Nel 2012, gli avvisi di gara<sup>57</sup> pubblicati per CSP sono stati 41, il doppio rispetto al 2006. Dal 2006, gli avvisi pubblicati per CSP sono stati in tutto 205. La grande maggioranza di tali avvisi si riferiva ad appalti in Germania (circa 113), ma questo può essere dovuto anche alle dimensioni dei contratti; inoltre, alcuni elementi indicano che in Germania quasi tutti gli appalti relativi a CSP sono pubblicati sulla GUUE<sup>58</sup>. Il numero di avvisi di aggiudicazione e avvisi volontari ex ante<sup>59</sup> pubblicati è raddoppiato dal 2010 e quindi la trasparenza è migliorata.

**Tabella 6: appalti per contratti di servizio pubblico pubblicati sulla GUUE nel 2012, suddivisi per Stato membro**

	BG	CZ	DE	DK	IT	NL	PL	SE	UK	Totale
Avvisi di gara	3	1	113	1	2	3	62	13	7	205

Fonte: banca dati TED GUUE



Fonte: banca dati TED GUUE.

<sup>56</sup> Il numero di contratti aggiudicati negli Stati membri dipende anche dalle dimensioni dei contratti. Nel Regno Unito le concessioni sono solo 19; in Germania, invece, secondo la relazione Mofair le imprese ferroviarie che operano con uno o più contratti di servizio pubblico sono almeno 31.

<sup>57</sup> Gli avvisi di gara sono stati interpretati come bandi di gara e non come avvisi pubblicati per sole finalità di trasparenza (per queste finalità, sono più adatti gli avvisi di preinformazione volontari o gli avvisi di aggiudicazione).

<sup>58</sup> Il questionario RMMS tedesco segnala che nel periodo 2009-2011 sono state bandite gare per 49 CSP; gli appalti relativi a CSP pubblicati sulla GUUE/TED nello stesso periodo sono stati 45.

<sup>59</sup> Nel settore ferroviario, il numero di avvisi di aggiudicazione di appalti per procedure negoziate e accelerate senza pubblicazione preliminare e avvisi di preinformazione volontari è raddoppiato dal 2009: dai 12 pubblicati in media nel 2006-2009 si è passati a 22 nel 2010-2012.

Gli appalti relativi a CSP pubblicati sulla GUUE rappresentano un campione interessante della totalità degli appalti relativi a CSP nell'UE. In questo contesto, è interessante notare che **il 76% degli appalti per CSP pubblicati utilizzavano come criterio di aggiudicazione "il miglior rapporto qualità/prezzo"**<sup>60</sup> e solo il 23% utilizzava come unico criterio di aggiudicazione il prezzo.

Sulla base di uno studio delle parti sociali europee nel settore ferroviario, il trasferimento del personale sarebbe obbligatorio in Repubblica ceca, Danimarca, Spagna, Francia, Italia, Paesi Bassi, Regno Unito e Norvegia e discrezionale in Austria, Bulgaria, Germania, Irlanda, Polonia e Svezia<sup>61</sup>. Inoltre, in Austria, Danimarca, Germania, Paesi Bassi e Svezia, dove sono in vigore contratti collettivi, non è strettamente necessario prescrivere criteri sociali nei documenti di appalto, perché le norme sociali si applicano a tutti gli operatori.

### **3.7. Licenze delle imprese ferroviarie**

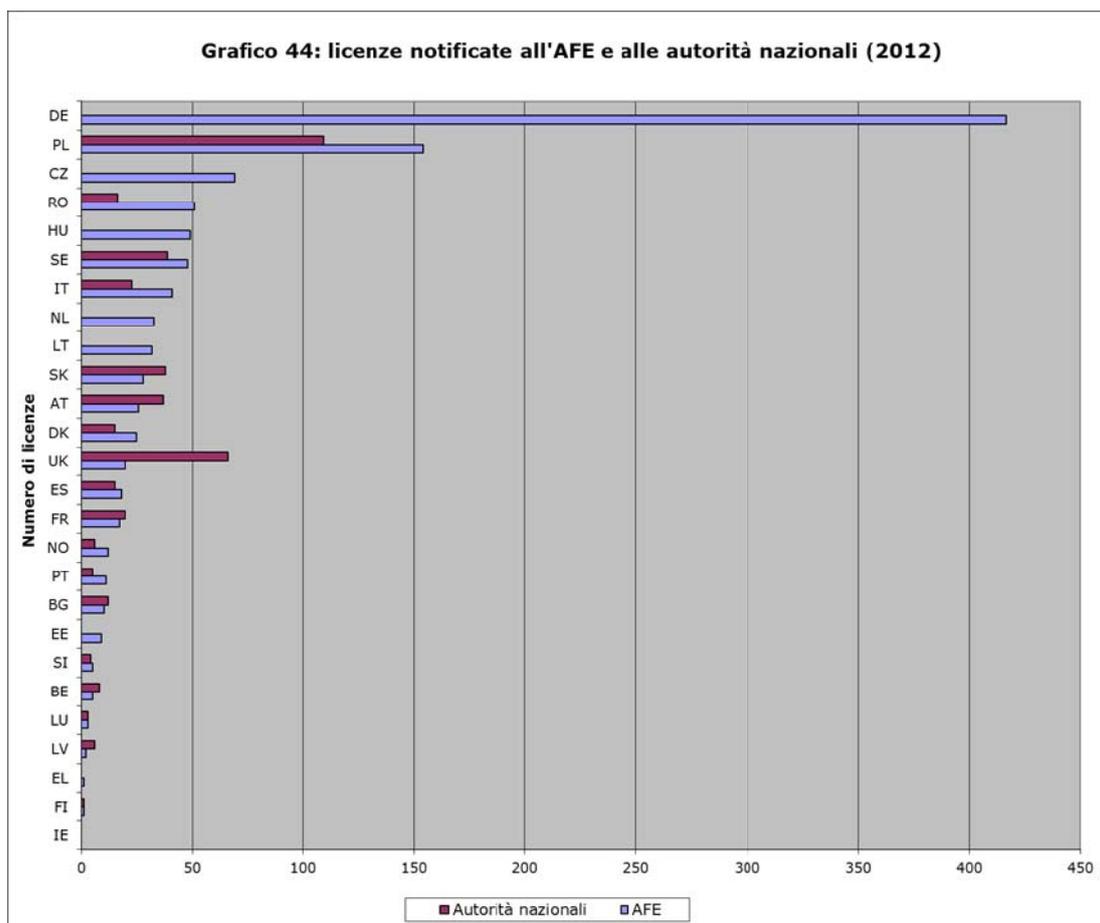
La Germania continua ad avere il numero di gran lunga più elevato di licenze (417), seguita dalla Polonia. È interessante notare che tutte le licenze tedesche e neerlandesi sono notificate all'Agenzia ferroviaria europea (AFE), mentre nel Regno Unito le licenze notificate alle autorità nazionali sono più numerose di quelle notificate all'AFE (probabilmente perché la maggior parte delle attività ferroviarie avviene sul territorio del Regno Unito, visto che il traffico transfrontaliero di merci è modesto e che solo i treni Eurostar assicurano servizi passeggeri transfrontalieri). Un'altra peculiarità interessante del Regno Unito è il rilascio di licenze per "operatori di ultima istanza" in caso di fallimento dei concessionari<sup>62</sup> o di prolungamento delle procedure di appalto. Il numero di licenze è ovviamente molto basso negli Stati membri in cui l'*incumbent* ha ancora il monopolio dei servizi passeggeri nazionali.

---

<sup>60</sup> I criteri sociali, se utilizzati, sono raggruppati statisticamente in questo criterio di aggiudicazione.

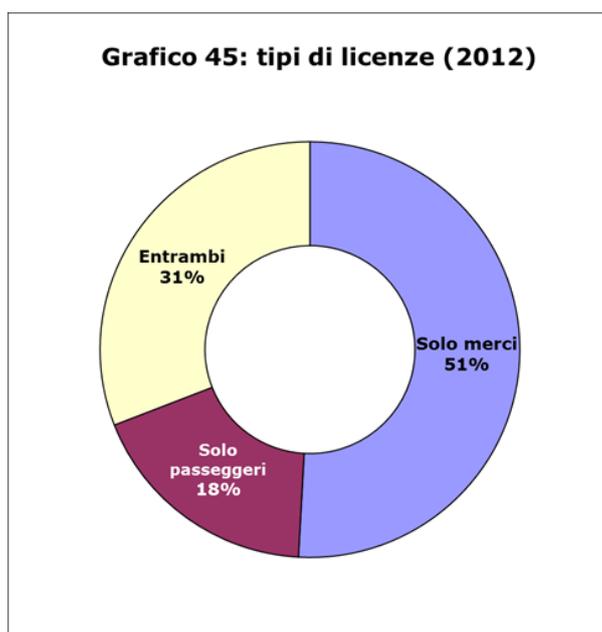
<sup>61</sup> CER-ETF (2012), *Social Aspects and the protection of staff in case of change of railway operator: the current situation*, pagg. 66-67. In alcuni Stati membri vigono disposizioni che regolano il trasferimento del personale nei trasporti urbani: questo è il motivo per cui nell'elenco figurano alcuni Stati membri che non ricorrono agli appalti per l'assegnazione dei CSP.

<sup>62</sup> Le concessioni (*franchise*) sono i contratti di servizio pubblico nel Regno Unito.



*Fonti: Agenzia ferroviaria europea (banca dati ERADIS),  
questionari RMMS compilati dagli Stati membri. Allegato 16 del documento di lavoro dei servizi della  
Commissione SWD(2014) 186.*

La maggior parte delle licenze notificate all'AFE riguarda il trasporto merci (51%), in particolare in Germania e Polonia. Secondo quanto indicato dall'AFE, circa 200 licenze sono state notificate per il trasporto passeggeri, circa 550 per il solo trasporto merci, e 336 per entrambi.



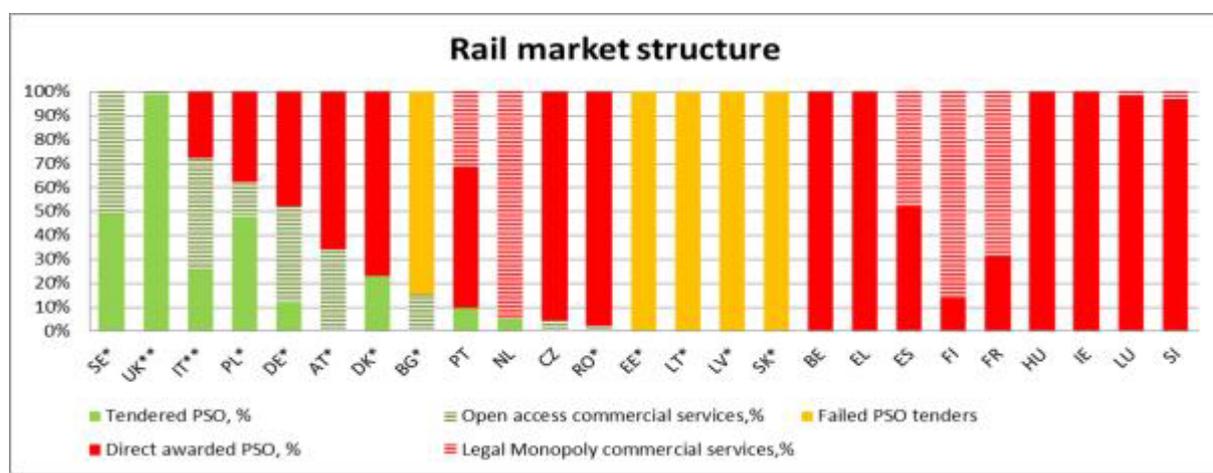
*Fonti: Agenzia ferroviaria europea (banca dati ERADIS). Allegato 16 del documento di lavoro dei servizi della  
Commissione SWD(2014) 186.*

### 3.8. Grado di apertura del mercato

A norma della legislazione UE, il mercato dei servizi ferroviari merci è aperto alla concorrenza dal 2007 e quello dei servizi internazionali passeggeri lo è dal 2010. Relativamente ai mercati ferroviari che non sono aperti, si sottolinea che attualmente a livello UE non vi è alcun obbligo di apertura dei mercati passeggeri nazionali, che rappresentano il 94% dei passeggeri-km totali nell'UE.

Nella valutazione d'impatto del quarto pacchetto ferroviario, i servizi della Commissione hanno stimato che nel 2010 circa il **40% del mercato dei servizi passeggeri nazionali nell'UE era accessibile a nuovi entranti**. Solo due Stati membri (Svezia e Regno Unito) hanno aperto completamente i servizi commerciali e i servizi in regime di OSP; considerando l'intera UE, il 40% dei passeggeri-km non è aperto alla concorrenza. **La stessa valutazione, ripetuta nel 2012 sulla base delle ipotesi formulate nel 2010<sup>63</sup>, ha dato gli stessi risultati.**

**Grafico 46: struttura del mercato ferroviario (2012)**



Fonte: questionari RMMS, valutazione d'impatto del quarto pacchetto ferroviario, CER (2010), stime proprie.

Dieci Stati membri (indicati con un asterisco nel grafico), che rappresentano il 20% del totale dei passeggeri-km, hanno aperto i rispettivi mercati con modalità che consentono la coesistenza di servizi commerciali a libero accesso e di servizi svolti nell'ambito di CSP ad aggiudicazione diretta. In seguito alla decisione *Bundesgerichtshof*<sup>64</sup> che raccomanda il ricorso generalizzato alle procedure di gara, la Germania non farà più parte di questo gruppo. In Estonia, Lettonia, Lituania e Slovacchia, l'accesso totalmente libero coesiste con CSP ad aggiudicazione diretta per tutti i servizi ferroviari. Per legge, i CSP in questi Stati membri dovrebbero essere aggiudicati mediante gara d'appalto; di fatto, tuttavia, l'unico partecipante alle gare è stato l'*incumbent*.

Questa percentuale non si è modificata in misura sostanziale, dal momento che non sono state segnalate ulteriori aperture del mercato, tranne per i servizi ferroviari turistici in Spagna. È importante sottolineare che secondo la stampa<sup>65</sup> la Repubblica ceca sta valutando la possibilità di ampliare il ricorso alle gare d'appalto per i contratti di servizio pubblico e la Spagna sta valutando la possibilità di aprire alla concorrenza alcuni servizi commerciali.

<sup>63</sup> Tali ipotesi si basano essenzialmente su CER (2010), Public service in rail transport in the European Union: an overview.

<sup>64</sup> Bundesgerichtshof Beschluss X ZB4/10 vom 8. Februar 2011 S-Bahn Verkehr Rhein/Ruhr.

<sup>65</sup> Railway Gazette (2013), *Czech passenger market opening in sight*, 17.10.2013.

Giova inoltre sottolineare che in Germania il numero di treni-km nei servizi oggetto di OSP per i quali sono state bandite gare è aumentato a più del 51%.

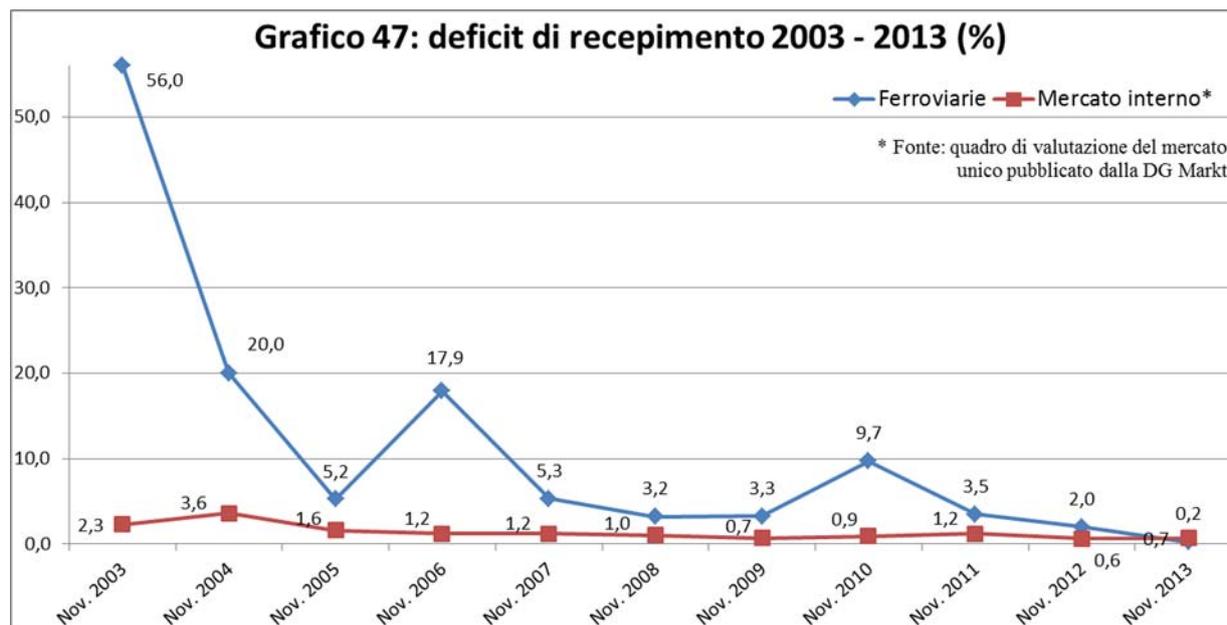
Malgrado questa situazione, le imprese ferroviarie europee hanno proseguito sulla strada dell'internazionalizzazione. La quota delle vendite estere dei principali gruppi ferroviari europei è diventata rilevante nel corso degli anni:

- nel 2012, DB sembra aver realizzato il 42% del volume d'affari fuori dalla Germania (la società, infatti, controlla tra le altre Arriva e le principali imprese di trasporto ferroviario di merci in Regno Unito, Danimarca e Paesi Bassi);
- SNCF realizza il 24% del volume d'affari fuori dalla Francia (sebbene il mercato francese sia completamente chiuso alla concorrenza estera), in particolare attraverso la controllata Keolis (per i treni suburbani) e le quote di partecipazione in NTV, Westbahn, Eurostar e Thalys;
- NS, che opera in un mercato passeggeri neerlandese quasi totalmente chiuso alla concorrenza, sembra aver realizzato il 38% del volume d'affari fuori dai Paesi Bassi attraverso la controllata Abellio;
- Trenitalia è attiva anche fuori dall'Italia (e realizza circa il 5% del volume d'affari attraverso la controllata tedesca Netinera).

### 3.9. Armonizzazione tra gli Stati membri

#### Quadro di valutazione del mercato ferroviario

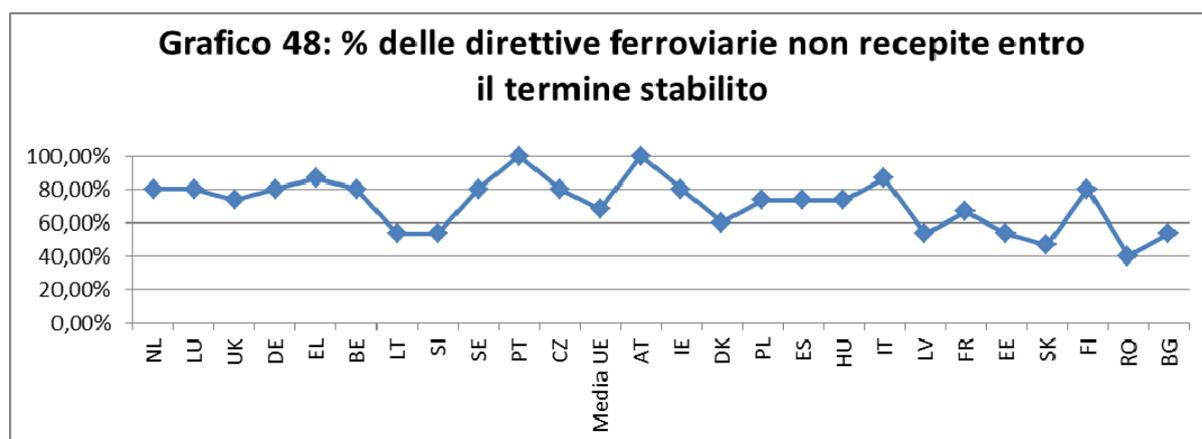
Dal 2000 sono state adottate 17 direttive in ambito ferroviario. Con dati aggiornati al novembre 2013, il periodo di recepimento di 15 di tali direttive era scaduto; per le altre due, invece, era ancora in corso (direttive 2012/34/UE e 2013/9/UE). L'indicatore "deficit di recepimento", elaborato per il quadro di valutazione del mercato unico<sup>66</sup>, indica la percentuale di direttive non recepite dagli Stati membri attraverso misure nazionali debitamente notificate alla Commissione, rispetto al numero totale delle direttive che avrebbero dovuto essere recepite entro la data limite (10 novembre o 10 aprile, visto che il quadro di valutazione del mercato unico è pubblicato con cadenza semestrale). Il deficit di recepimento delle direttive ferroviarie appare molto più elevato del deficit generale riferito al mercato interno.



<sup>66</sup> Quadro di valutazione del mercato unico: [http://ec.europa.eu/internal\\_market/scoreboard/](http://ec.europa.eu/internal_market/scoreboard/)

Fonte: Commissione europea.

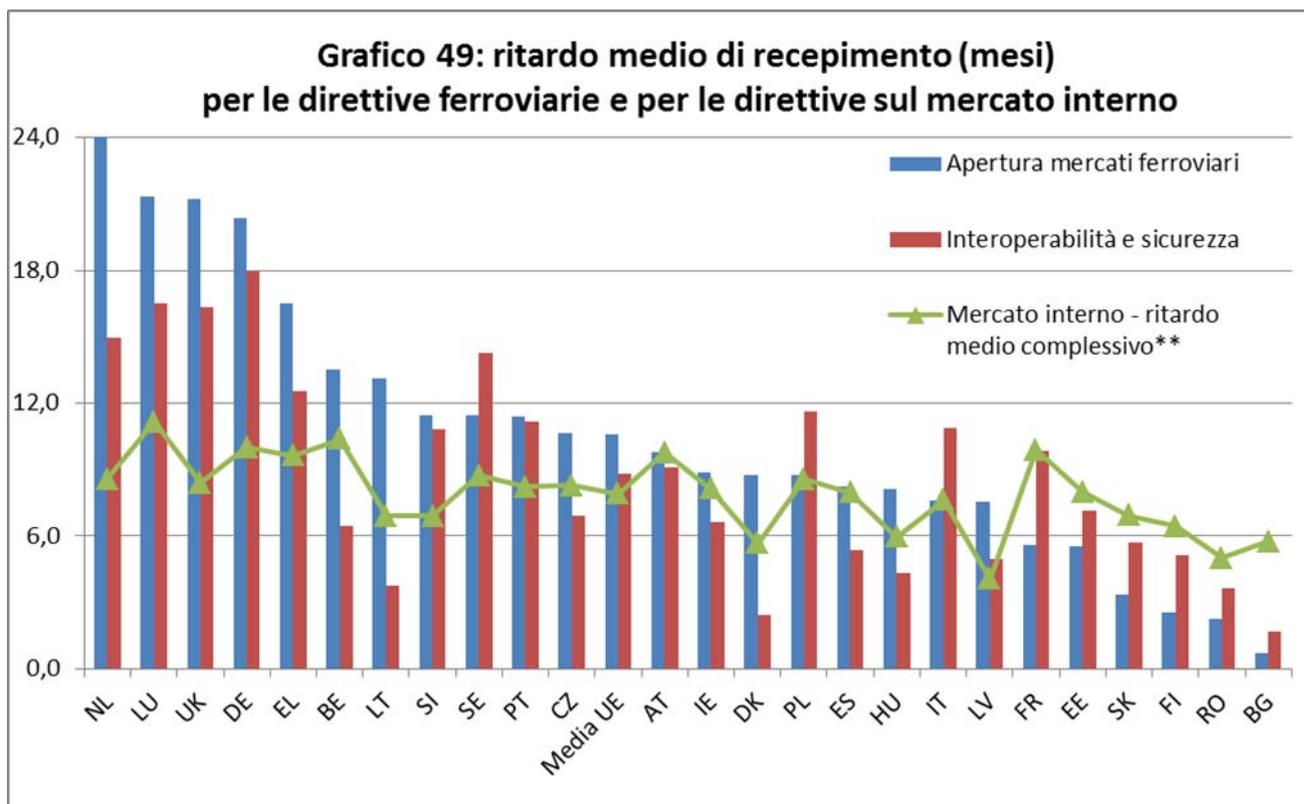
Il deficit di recepimento delle direttive ferroviarie era inizialmente del 56% a causa della scarsa puntualità di recepimento del primo pacchetto ferroviario nelle legislazioni nazionali (termine stabilito: aprile 2003). Tutti i nuovi entranti del 2004 lo avevano recepito all'epoca della loro adesione; insieme all'assenza di nuove direttive da recepire entro il novembre 2004 e il 2005, questo ha determinato una riduzione del deficit. I due picchi del 2006 e 2010 sono dovuti al superamento del termine previsto per il recepimento del secondo e del terzo pacchetto ferroviario. Pur essendo stato praticamente riassorbito nel 2013, il deficit di recepimento potrebbe tornare ad aumentare con la scadenza del termine di recepimento della direttiva 2013/9/UE che modifica la direttiva 2008/57/CE (gennaio 2014). Alla fine di novembre 2013, solo otto Stati membri avevano notificato misure nazionali (BG, HR, IE, GR, IT, LV, PL, SE).



Fonte: Commissione europea.

Nel complesso, i livelli di recepimento nei tempi stabiliti sono bassi. Dal 2000, solo il 32% delle direttive ferroviarie è stato recepito entro il termine stabilito, mentre per il 6% sono stati necessari almeno due anni in più. Esaminando la situazione dei singoli Stati membri, la Romania è il paese con i risultati migliori: oltre il 60% delle direttive è stato recepito nei tempi stabiliti; al contrario, dal 2000 Austria e Portogallo non hanno recepito nemmeno una direttiva entro il termine stabilito.

I ritardi medi di recepimento delle direttive indicano che in quattro Stati membri (NL, LU, DE, UK) occorrono in media 18 mesi più del periodo stabilito. Restringendo il campo di indagine alle sole direttive sul mercato, in uno Stato membro (NL) il ritardo di recepimento è superiore a due anni.

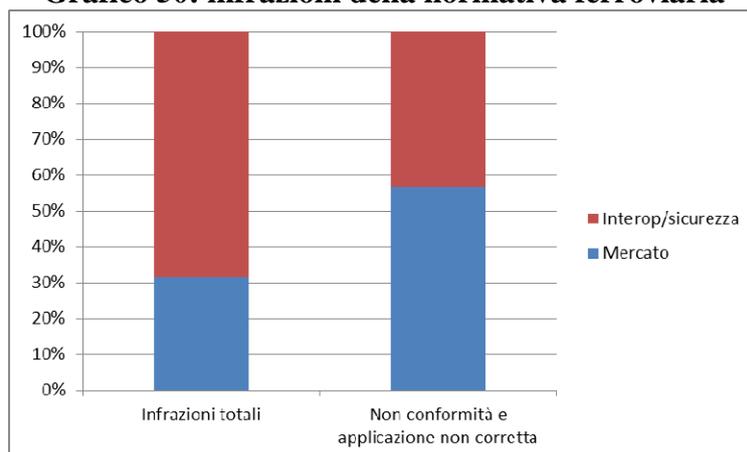


Fonte: Commissione europea; \*\* come spiegato nella nota 67, il ritardo medio complessivo per il mercato interno riflette una tendenza generale.

Sebbene vada considerato con cautela, il confronto con la tendenza generale riguardante la totalità delle direttive sul mercato interno<sup>67</sup> indica che in 21 Stati membri i ritardi di recepimento delle direttive sui mercati ferroviari sono stati superiori a quelli registrati in altri campi. Se si considerano unicamente le direttive sull'interoperabilità e sulla sicurezza ferroviarie, il numero degli Stati membri si riduce a 13. La differenza tra i ritardi riguardanti le direttive ferroviarie e i ritardi generali è particolarmente accentuata per i quattro Stati membri sopra indicati (NL, LU, DE, UK), ma anche per SE, SI e GR. Al contrario, cinque Stati membri hanno fatto registrare risultati migliori per le direttive ferroviarie che per le direttive sul mercato interno in generale (EE, SK, FI, RO, BG).

<sup>67</sup> In considerazione del numero limitato di direttive ferroviarie (15) rispetto alle direttive sul mercato interno (oltre 1 500), il metodo utilizzato per il calcolo dei ritardi medi di recepimento è diverso. Mentre il quadro di valutazione del mercato interno calcola i ritardi medi a una determinata data limite ogni anno, le statistiche ferroviarie indicano i ritardi medi "netti" per le 15 direttive ferroviarie, ossia il tempo trascorso tra il termine stabilito per il recepimento e l'effettiva notifica da parte dello Stato membro. Di conseguenza, il grafico indica una tendenza generale ma non possiede accuratezza statistica. Fonti: quadro di valutazione del mercato interno n. 12, 14bis, 15, 16, 20, 21, 22, 23, 24. L'indicatore tiene conto unicamente delle direttive non recepite entro il termine stabilito (c'è stato un unico caso di totale mancato recepimento, ma nel frattempo la direttiva non recepita è stata abrogata).

**Grafico 50: infrazioni della normativa ferroviaria**



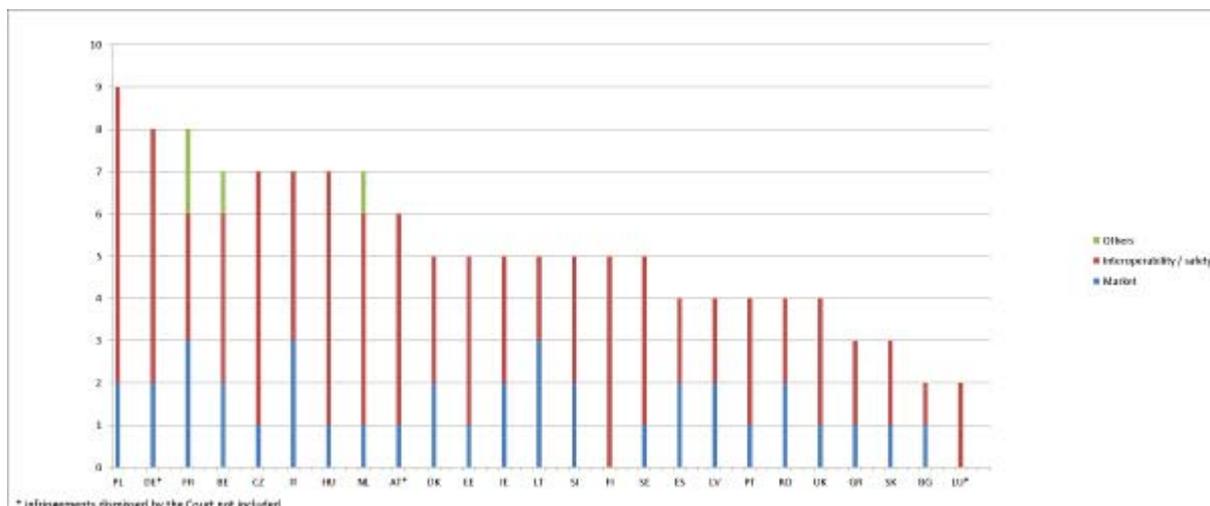
Fonte: Commissione europea.

La Commissione ha avviato 134 procedure di infrazione riguardanti disposizioni in campo ferroviario; 130 procedure hanno riguardato direttive, altre quattro hanno riguardato regolamenti. Suddivise per argomento, il 32% delle procedure ha riguardato disposizioni sul mercato ferroviario, mentre il 68% ha riguardato aspetti legati all'interoperabilità e alla sicurezza. L'analisi per tipo di infrazione indica tuttavia che le disposizioni sul mercato sono state oggetto di un numero sproporzionato di infrazioni, pari al 56% del totale delle infrazioni per non conformità e applicazione non corretta. Al contrario, il 95% delle infrazioni per mancata notifica si riferisce alle direttive sull'interoperabilità e sulla sicurezza.

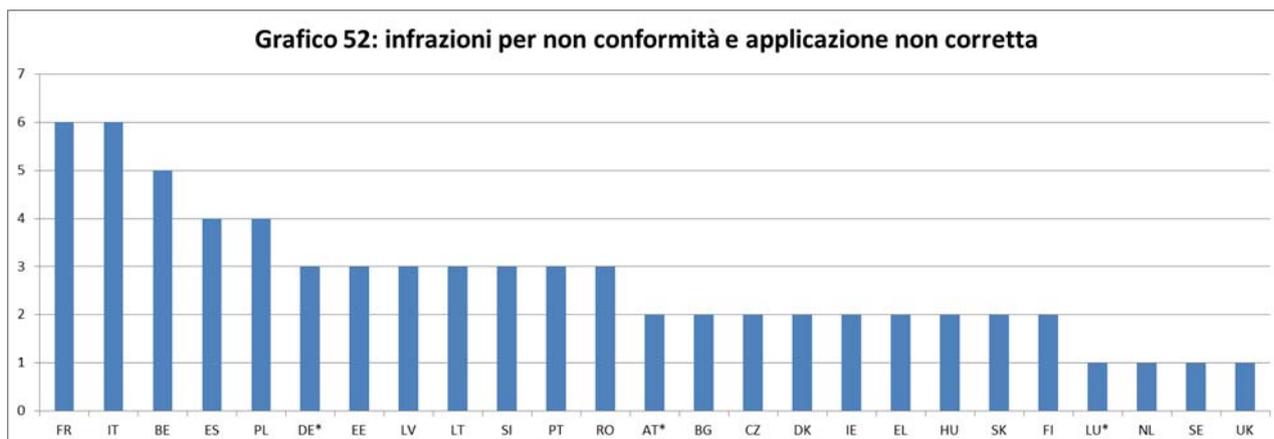
Polonia, Germania e Francia sono gli Stati membri per i quali sono state avviate più procedure di infrazione per mancato o irregolare recepimento; viceversa, Bulgaria e Lussemburgo sono gli Stati membri per i quali si è registrato il numero minore di procedure di infrazione riguardanti tali aspetti.

Francia e Italia sono invece al primo posto per le infrazioni riguardanti la non conformità delle misure di recepimento o l'applicazione non corretta delle direttive ferroviarie. Paesi Bassi, Lussemburgo e Regno Unito, vale a dire tre degli Stati membri più lenti nel recepimento delle direttive ferroviarie, hanno avuto un solo procedimento di infrazione ciascuno per non conformità o applicazione non corretta.

**Grafico 51: infrazioni per Stato membro e per oggetto**



Fonte: Commissione europea. (\*) I casi di infrazione dichiarati irricevibili dalla Corte di giustizia europea non sono inclusi.

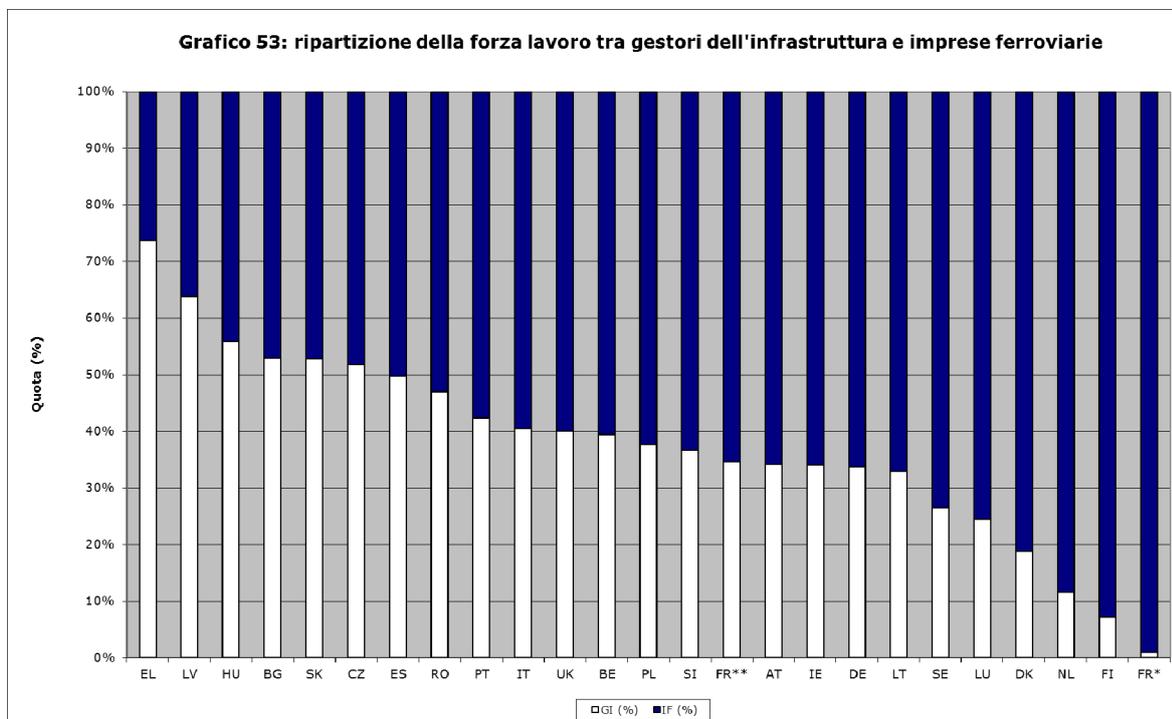


Fonte: Commissione europea. (\*) I casi di infrazione dichiarati irricevibili dalla Corte di giustizia europea non sono inclusi.

### 3.10. Evoluzione dell'occupazione e delle condizioni sociali

#### 3.10.1. Occupazione nelle ferrovie

Sulla base dei dati indicati dagli Stati membri nei questionari RMMS, circa 912 000 persone risultano impiegate nelle imprese ferroviarie (561 000) o nei gestori dell'infrastruttura (351 000)<sup>68</sup>. L'occupazione in questi due tipi di soggetti ferroviari sembra essere diminuita del 4% nel 2012 rispetto al 2011. È interessante notare che, come si evince dal grafico seguente, la percentuale complessiva di personale impiegato nei gestori dell'infrastruttura è generalmente più elevata nell'Europa meridionale e orientale e più bassa nell'Europa settentrionale.



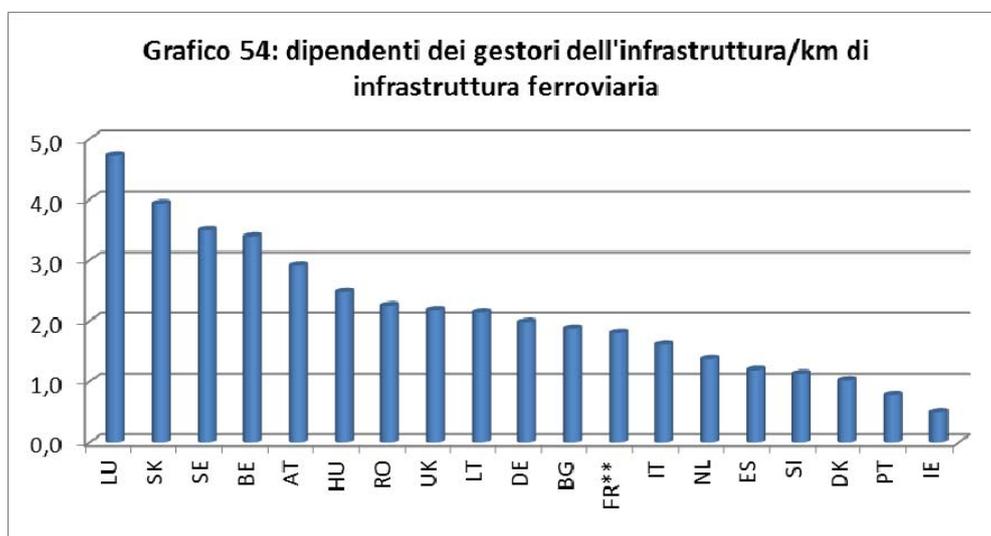
Fonte: questionari RMMS.

\*\*/\*La quota dei posti di lavoro indicati dalla Francia per i gestori dell'infrastruttura comprende sia i dipendenti di SNCF Infrastructures e Réseau Ferré de France (\*\*), sia quelli esclusivamente di Réseau Ferré de France (\*).

<sup>68</sup> Almeno altre 63 100 persone lavorano negli impianti di servizio ferroviari; i dati continuano però ad avere un'affidabilità insufficiente per l'elaborazione di una stima riferita all'intera UE.

Inoltre, i dipendenti dei nuovi entranti risultano essere circa 118 000 (21% del totale). Anche i macchinisti risultano essere circa 118 000 (21% del totale dei dipendenti) in tutta l'UE, tenendo conto sia degli *incumbent*, sia dei nuovi entranti.

Infine, quattro dei cinque gestori dell'infrastruttura a più alta intensità di manodopera (LU, AT, BE, SE, SK) in termini di posti di lavoro per chilometro di infrastruttura gestiscono reti di dimensioni ridotte; pertanto i diversi livelli di esternalizzazione (costruzione e manutenzione di infrastrutture) e i diversi ambiti di attività rimangono esclusi dalla valutazione.



Fonte: questionari RMMS, relazioni annuali RFI, REFER, RFF.

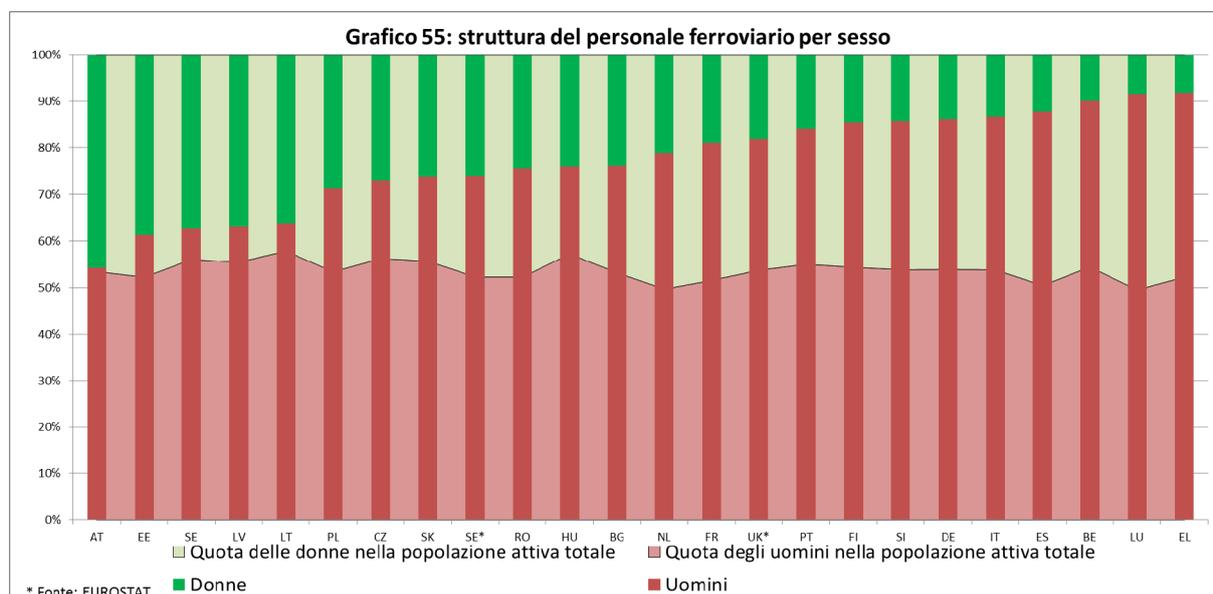
### 3.10.2. Struttura socio-demografica del mercato del lavoro nel settore ferroviario<sup>69</sup>

In tutti gli Stati membri europei, la proporzione degli uomini impiegati nel settore ferroviario è superiore alla proporzione degli uomini nella popolazione attiva in generale. Questa differenza è particolarmente accentuata negli Stati membri dell'Europa meridionale quali GR, ES e IT, ma anche in LU e BE. In GR e LU, più del 90% del personale totale è di sesso maschile. Un'indagine organizzata dalle parti sociali europee del settore ferroviario<sup>70</sup> tra le imprese ferroviarie UE stima al **19,5%** la percentuale delle donne, ma indica che le donne

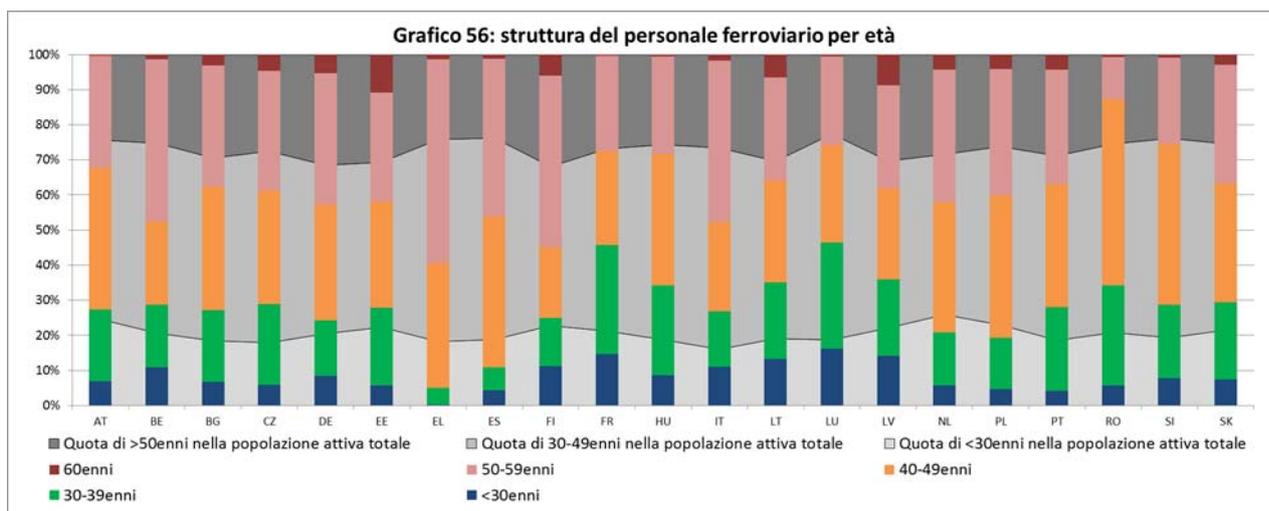
<sup>69</sup> Se non diversamente indicato, tutti i dati presentati in questa sezione sono tratti dall'edizione 2010 del compendio statistico *International Railway Statistics* pubblicato dall'UIC (Unione internazionale delle ferrovie). Il compendio non contiene dataset completi per IE, DK, UK e SE, che quindi non è stato possibile includere negli studi sull'anzianità e sulla struttura della popolazione dei lavoratori in relazione all'età. Per quanto riguarda la struttura per sesso, ad Eurostat sono pervenuti i dati di SE e UK ma non quelli di IE e DK. Questi due Stati membri sono quindi completamente esclusi dall'ambito di indagine della presente sezione. Inoltre, i dataset UIC per diversi Stati membri si discostano in modo significativo dai dati indicati nei questionari RMMS compilati direttamente dagli Stati membri e trasmessi ai servizi della Commissione europea; **occorre pertanto interpretare con la dovuta cautela gli indicatori presentati in questa sezione per tali Stati membri, che sono: DE** (DB Schenker inclusa nelle statistiche UIC), **NL** (gestore dell'infrastruttura ProRail non incluso nelle statistiche UIC), **AT, BE, PL, RO** (dataset UIC frammentari).

<sup>70</sup> CER (2014), *Results of the 2013 questionnaire on the development of women employment in the railway sector in Europe*, pubblicato il 20.1.2014. Questa indagine è stata effettuata congiuntamente dalle parti sociali europee nel settore ferroviario: imprese (imprese ferroviarie rappresentate dal CER, associazione di categoria delle ferrovie europee) e lavoratori (rappresentati dall'ETF, federazione europea dei lavoratori dei trasporti).

sono fortemente sottorappresentate in alcune professioni come quella dei macchinisti, in cui solo l'1,4% della forza lavoro è di sesso femminile (nelle posizioni dirigenziali, le donne sono il 18% della forza lavoro). Secondo questa indagine, la situazione tende a essere migliore nell'Europa orientale (in Lettonia, il 58% degli ingegneri è di sesso femminile).



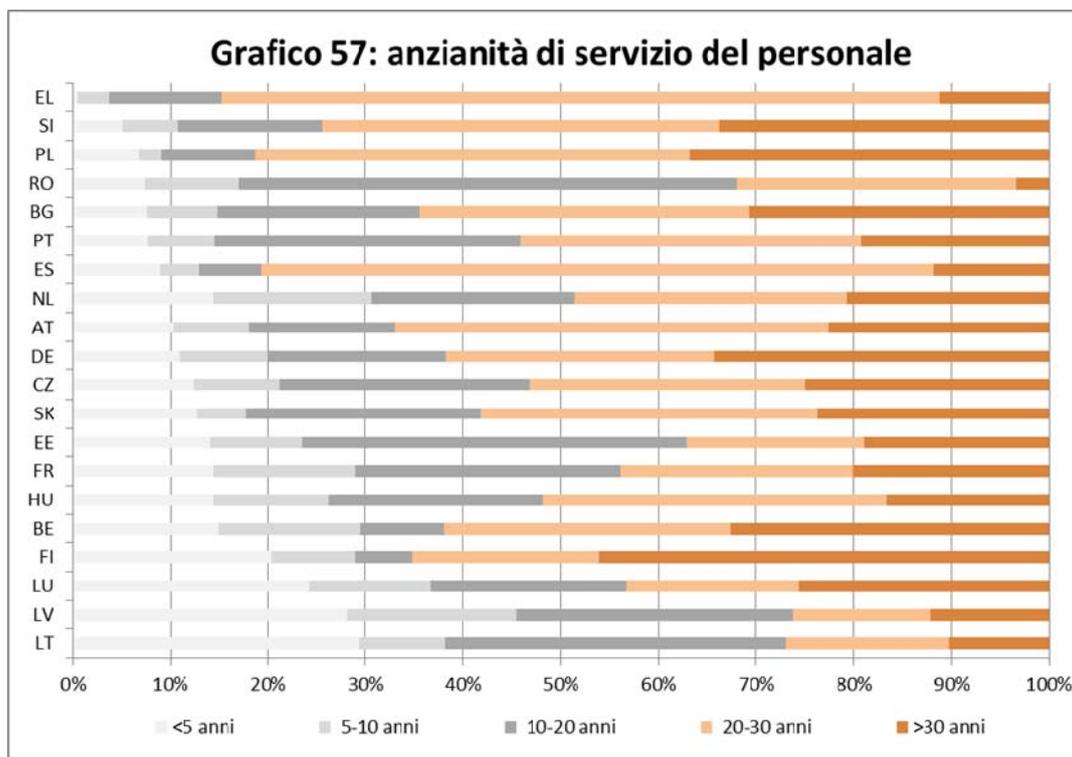
Nel settore ferroviario, inoltre, i giovani (di età inferiore a 30 anni) sono fortemente sottorappresentati. In tutti gli Stati membri per i quali sono disponibili dati, la quota di personale di età inferiore a 30 anni (barra blu nel grafico) è notevolmente inferiore alla proporzione dei giovani nella popolazione attiva generale (area grigio chiaro nel grafico). La percentuale di giovani di età inferiore a 30 anni fa registrare i livelli minimi negli Stati membri meridionali (GR, ES e PT), ma anche in PL o CZ; viceversa, i livelli più elevati, anche se inferiori alla rispettiva media nazionale, si registrano in FR, LV e LU. Per contro, la proporzione del personale ferroviario di età superiore a 50 anni (barre rosa e rosse nel grafico) è superiore alla quota degli ultracinquantenni nella popolazione attiva complessiva (area grigio scuro) in tutti gli Stati membri tranne RO. In GR e FI, più della metà del personale ferroviario supera i 50 anni di età. In altri 13 Stati membri, il personale di età superiore a 50 anni rappresenta un terzo o più del totale (AT, BE, BG, CZ, DE, EE, IT, LT, LV, NL, PL, PT, SK). In Francia, la proporzione è di poco superiore alla media nazionale (27,5% nel settore ferroviario, rispetto a una media nazionale del 26,8%). Sebbene non siano disponibili i dati relativi a paesi quali SE e UK, dove il settore ferroviario appare particolarmente dinamico, questo quadro sembra indicare un progressivo innalzamento dell'età della forza lavoro nel settore ferroviario; tale tendenza potrebbe tradursi in una penuria di personale una volta che il personale attuale avrà raggiunto l'età del pensionamento.



*Fonte: UIC (2010).*

Nella maggior parte degli Stati membri esaminati, la percentuale del personale di recente assunzione è bassa, generalmente a causa della riduzione degli organici che si riscontra nel settore ferroviario come negli altri settori dell'economia. Solo in tre Stati membri (LT, LV e RO) la proporzione del personale con meno di 5 anni di esperienza è superiore alla proporzione del personale con più di 30 anni di esperienza. Al contrario, in quattro Stati membri (BE, FI, DE e LU) il gruppo più numeroso è quello con un'anzianità di servizio superiore a 30 anni. In GR, PL ed ES, più dell'80% del personale ha un'anzianità di servizio di oltre 20 anni. In altri 10 Stati membri (SI, BG, PT, AT, DE, CZ, SK, HU, BE, FI) tale proporzione è superiore al 50%. A causa dell'invecchiamento complessivo della forza lavoro, lo scarso ricambio generazionale potrebbe avere effetti negativi sul settore e costringerlo a un ridimensionamento.

Queste evoluzioni richiedono un monitoraggio statistico meticoloso, in particolare per stabilire quali sono le professioni più interessate dal progressivo innalzamento dell'età.



*Fonte: UIC (2010).*

### 3.10.3. Attività di formazione

Nei questionari RMMS, BG, DK, FI, GR, HU, LT, NL, PT e UK hanno fornito informazioni sulle principali attività di formazione. Nella maggior parte degli Stati membri, le attività di formazione hanno riguardato in particolare la formazione del personale di condotta e la sicurezza. Si segnalano i seguenti programmi.

- In DK, le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura hanno elaborato un programma di formazione comune per favorire l'accettazione delle competenze tra le diverse società.
- In NL, una nuova scuola per macchinisti, totalmente indipendente dalle imprese ferroviarie, è stata accreditata dal ministero dell'Istruzione nel 2011. Nella primavera 2013 si sono diplomati 37 studenti.
- In UK, il principale gestore dell'infrastruttura, Network Rail, ha creato il programma intrasettoriale post-diploma "Track and Train", finanziato dall'industria, che prevede l'inserimento di neodiplomati per tre periodi di sei mesi in aree diverse di Network Rail e nelle imprese ferroviarie.

### 3.10.4. Altri aspetti delle condizioni di lavoro

Uno studio della Fondazione europea per il miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro<sup>71</sup> presenta alcune informazioni aneddotiche sull'evoluzione delle retribuzioni, sui contratti a tempo determinato e sul lavoro flessibile. In Germania, risulta che siano cresciute le disparità retributive tra i vecchi e i nuovi dipendenti; viceversa, in Belgio, Francia, Italia, Lituania e Svezia si registrano aumenti effettivi delle retribuzioni. Lo stesso studio indica che il lavoro a tempo determinato continua a rappresentare una proporzione molto modesta nel settore ferroviario; fa eccezione la Slovenia, dove la maggior parte dei contratti è costituita da contratti a tempo determinato, regolamentati da un contratto collettivo. Iniziative riguardanti l'orario di lavoro flessibile risultano in corso in Slovacchia, Spagna e Repubblica ceca.

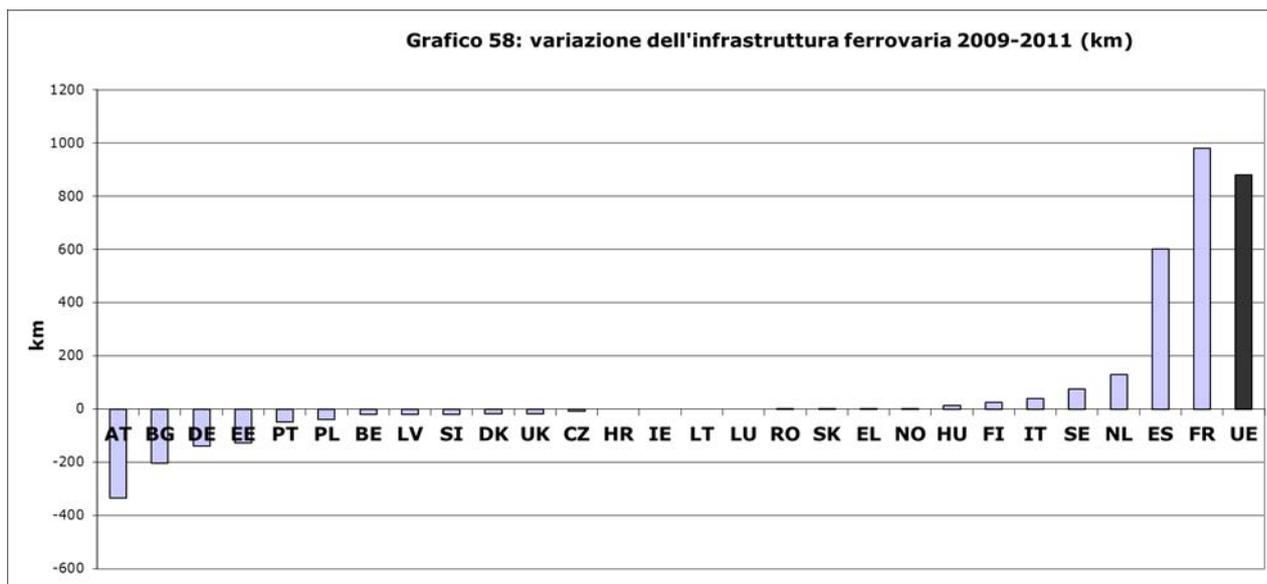
## 4. STATO DELLA RETE UE E LIMITAZIONI DELL'INFRASTRUTTURA

### 4.5. Variazione dell'infrastruttura

Tra il 2009 e il 2011, l'infrastruttura ferroviaria UE è cresciuta di 882 km (+0,4%) e ha raggiunto 216 297 km. Dietro questo aumento complessivo si celano però differenze tra i diversi Stati membri: 981 km e 602 km di infrastruttura ferroviaria sono stati aggiunti rispettivamente in Francia e Spagna, mentre in Austria, Bulgaria e Germania si è avuta una riduzione rispettivamente di 335 km, 203 km e 138 km. In termini relativi, la crescita maggiore si è avuta nei Paesi Bassi (+130 km, ossia +5%), mentre la riduzione maggiore si è avuta in Estonia (-127 km, ossia -14%).

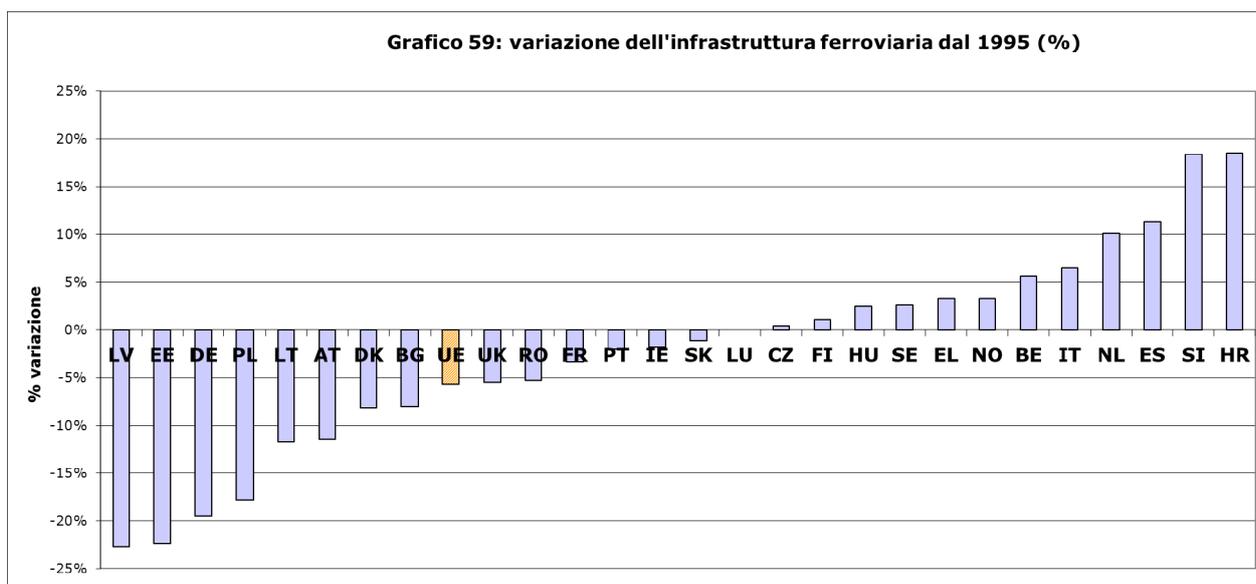
---

<sup>71</sup> *Employment and industrial relations in the railway sector*, studio della Fondazione europea per il miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro, 2012.



Fonte: annuario statistico EU transport in figures, Statistical Pocketbook, 2013.

Dal 1995<sup>72</sup>, sono stati abbandonati circa 12 958 km di infrastruttura ferroviaria; le diminuzioni più consistenti si sono avute negli Stati membri orientali (Polonia, Lettonia, Estonia) e in Germania (-8 412 km, pari a una perdita del 20%), mentre gli aumenti più rilevanti si sono registrati in Slovenia/Croazia (+18%) e in Spagna (+1 624 km, ossia +11%).



Fonte: annuario statistico EU transport in figures, Statistical Pocketbook, 2013.

#### 4.6. Gestione dell'infrastruttura

Nel periodo 2011-2012, non si è registrata nessuna evoluzione delle strutture di gestione dell'infrastruttura; fa eccezione il Belgio, dove NMBS-SNCB Holding è stata divisa. Infrabel e SNCB-NMBS sono oggi due entità separate che hanno una consociata comune incaricata della gestione delle risorse umane.

<sup>72</sup> Le prime decisioni sulla TEN risalgono al 1996.

#### 4.7. Elettrificazione

Complessivamente, nel 2011 solo il 53,2% dell'infrastruttura ferroviaria dell'UE era elettrificato. Anche in questo campo si registrano differenze notevoli tra gli Stati membri; l'elettrificazione è poco diffusa in Regno Unito e nella Repubblica ceca (33% della rete) ed estremamente poco diffusa in Grecia (17%) e negli Stati membri baltici (6%).

#### 4.8. Movimenti di treni

L'analisi dei movimenti di treni nei segmenti della TEN<sup>73</sup> evidenzia l'importanza prevista del traffico ferroviario di merci attorno alle città, alle stazioni di smistamento e ai porti. **Nel 2010, dei 56 segmenti ferroviari UE con un traffico ferroviario merci superiore a 60 000 treni/anno<sup>74</sup> (ossia 164 treni/giorno), 44 erano in Germania e 7 in Austria** (tutti sull'asse Vienna-Salisburgo). In Germania, i segmenti più importanti sono situati attorno alle stazioni di smistamento di Maschen (Amburgo), Seelze (Hannover) e Oberhausen (Duisburg). Movimenti importanti di treni merci si registrano attorno a città come Colonia, Varsavia, Cracovia e Innsbruck.

L'analisi dei movimenti dei treni indica anche che il consistente traffico merci in Germania alimenta il porto di Amburgo, e che i porti di Anversa e Rotterdam sono meno sviluppati dal punto di vista dei collegamenti ferroviari per il trasporto merci. Il traffico ferroviario attorno al porto di Rotterdam ha raggiunto solo 32 600 treni/anno (vale a dire 89 treni/giorno)<sup>75</sup>; pertanto, **il traffico ferroviario di merci a Rotterdam è solo il 25% di quello di Amburgo**, dove sono circolati circa 140 000 treni/anno (ossia 383 treni/giorno). Il traffico sulla linea ferroviaria Betuwe dedicata al trasporto merci raggiunge "solo" 18 000 treni/anno (50 treni/giorno). Queste conclusioni sembrano confermate da uno studio UIC, da cui si evince che ad Amburgo la quota del traffico ferroviario con l'entroterra ha raggiunto il 36,8%, contro l'11% e il 12% rispettivamente per Rotterdam e Anversa<sup>76</sup>.

Tendenze analoghe si riscontrano per il trasporto ferroviario di passeggeri: i movimenti ferroviari più consistenti si registrano nelle vicinanze di stazioni centrali importanti con reti ferroviarie pendolari importanti, come Londra e Parigi, ma anche in molte città tedesche (Berlino, Francoforte, Colonia, Stoccarda) e in grandi città europee (Amsterdam, Barcellona, Helsinki, Stoccolma e Vienna), che hanno tutte un traffico superiore a 200 000 treni/anno (circa 550 treni/giorno). È interessante notare che i segmenti attorno a Roma e Madrid rimangono a 140 000 treni/anno, mentre Lussemburgo città gestisce 75 000 treni/anno, tanti quanti una città con due milioni di abitanti come Budapest.

Questo indica che città con reti ferroviarie suburbane importanti che si sovrappongono alla rimanente infrastruttura ferroviaria sono o potrebbero diventare colli di bottiglia per i servizi ad alta velocità<sup>77</sup> o per i servizi merci<sup>78</sup>. Analogamente, nel trasporto ferroviario, i dati

<sup>73</sup> I dati sul traffico nelle infrastrutture TEN e nella maggior parte dei casi anche quelli sul traffico nelle infrastrutture non TEN sono raccolti da Eurostat conformemente all'allegato G del regolamento 91/2003 ogni 5 anni (2005 e 2010; i dati del 2010 sono appena stati resi noti). Per il 2010 non sono disponibili dati per Belgio e Grecia; i dati relativi a Bulgaria e Romania non sono stati registrati nel 2005, perché questi due paesi non erano ancora Stati membri UE.

<sup>74</sup> 30 000 in ciascuna direzione nel segmento, quindi 60 000 treni in entrambe le direzioni.

<sup>75</sup> I dati relativi ad Anversa non sono disponibili per il 2010.

<sup>76</sup> UIC (2012): 2012 Report on Combined transport in Europe, dicembre 2012, pag. 80.

<sup>77</sup> Come indicato a proposito della qualità dei servizi, la frequenza dei servizi ad alta velocità ha ancora dei margini di crescita (eccetto in Francia).

<sup>78</sup> Le imprese di trasporto ferroviario merci svedesi hanno indicato in Copenaghen, che movimentano 180 000 treni/anno, un punto difficile da attraversare. In Germania, gli aumenti più consistenti dei canoni di accesso all'infrastruttura si sono registrati sulle linee regionali.

indicano che i flussi di traffico dal bacino della Ruhr ai Paesi Bassi (e probabilmente al Belgio) sono molto inferiori a quelli per Amburgo, dove si trova la più grande stazione di smistamento in Europa. Può essere interessante analizzare l'impatto che questi flussi di traffico ferroviario merci lungo la direttrice nord-sud hanno sulla congestione complessiva della rete tedesca, tenendo conto in particolare della necessità di completare, sul lato tedesco, le interconnessioni con il Belgio e i Paesi Bassi.

## 5. UTILIZZO DEI DIRITTI DI ACCESSO

### 5.5. Trasporto ferroviario di merci

Il mercato del trasporto ferroviario di merci è stato aperto alla concorrenza nel 2007. Da allora, nuovi entranti si sono affacciati sul mercato in tutti gli Stati membri tranne tre (Finlandia, Irlanda e Lituania) e **la quota totale stimata dei nuovi entranti<sup>79</sup> nel 2012 è stata del 28%**. L'*incumbent* tedesco DB è oggi il principale operatore ferroviario in Danimarca e Paesi Bassi. Infine, nel Regno Unito e in Romania la principale impresa ferroviaria detiene meno del 50% del mercato.



Fonte: dati RMMS forniti dagli Stati membri; \*per la Spagna, i dati si basano sulla relazione annuale RENFE e sul questionario RMMS, mentre per la Svezia i dati si riferiscono al 2010; \*\* compresa VFLI, controllata dall'*incumbent*; \*\*\* DB è il principale operatore ferroviario merci; \*\*\*\* dati non disponibili. Allegato 19 del documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2014) 186.

### 5.6. Ferrovie per il trasporto di passeggeri – segmenti regionali e suburbani

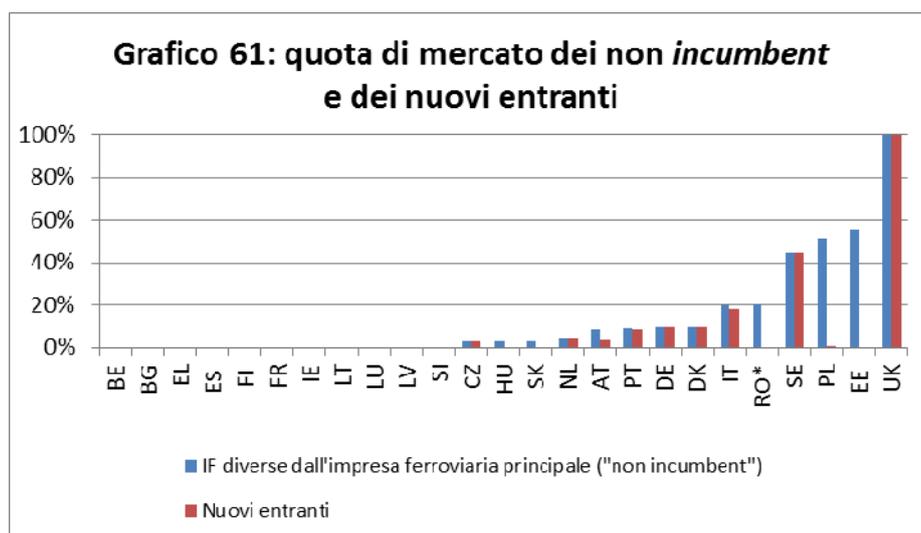
#### 5.6.1. Ferrovie per il trasporto di passeggeri – tutti i segmenti

Nel complesso, la quota di mercato totale di tutte le imprese ferroviarie tranne la principale raggiunge il 23%. È importante, tuttavia, distinguere tra la situazione dei nuovi entranti *reali*, a cui sono stati aggiudicati contratti in seguito a gare d'appalto e/o attraverso diritti di accesso libero, e la situazione delle altre imprese ferroviarie "non *incumbent*", a cui sono stati assegnati mediante aggiudicazione diretta diritti esclusivi per servizi commerciali o servizi oggetto di obblighi di servizio pubblico. Questa differenziazione è importante per distinguere ad esempio la situazione in Polonia, dove gli operatori non *incumbent* sono operatori regionali a cui sono stati aggiudicati direttamente contratti di servizio pubblico, dalla situazione nel Regno Unito, dove le concessioni sono state aggiudicate in seguito a una gara d'appalto. **In**

<sup>79</sup>

Poiché il settore del trasporto merci non è più soggetto a obblighi di servizio pubblico e per legge è completamente aperto, le "imprese ferroviarie diverse dall'impresa principale" danno una buona stima della penetrazione dei nuovi entranti sul mercato (l'impresa principale è quasi sempre l'*incumbent*). Nel Regno Unito, dove British Rail ha cessato di esistere, tutte le imprese ferroviarie potrebbero essere considerate nuovi entranti.

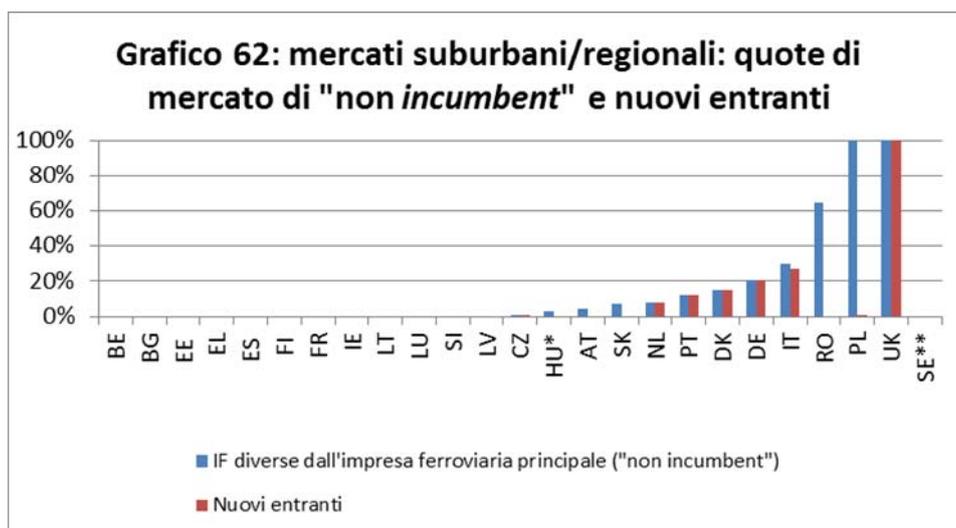
queste condizioni, la quota stimata dei nuovi entranti nell'UE considerata nel suo complesso è pari al 21%.



Fonte: dati RMMS forniti dagli Stati membri; OR = tutti i non incumbent risultano essere operatori regionali. Allegato 19 del documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2014) 186.

#### 5.6.2. Segmenti regionali e suburbani

La quota dei nuovi entranti nelle ferrovie regionali e suburbane raggiunge i livelli più elevati negli Stati membri che hanno deciso di affidarsi alle gare d'appalto per l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico in modo esclusivo (Regno Unito, Svezia) o almeno in larga misura (Germania, Romania). Lo stesso vale per Italia, Danimarca, Paesi Bassi, Repubblica ceca, Austria e Polonia, dove alcuni contratti di servizio pubblico sono stati aggiudicati mediante gare d'appalto. L'Ungheria è un caso speciale perché gli *incumbent* sono due. Nel Regno Unito, l'*incumbent* ha totalmente cessato di esistere e le concessioni sono state assegnate mediante gare d'appalto. In Polonia, l'*incumbent* regionale ha cessato di esistere ed è stato sostituito da operatori *in house* di proprietà delle regioni polacche (attraverso aggiudicazione diretta). In diversi paesi tra cui Francia, Spagna e Belgio non vi sono nuovi entranti nei servizi regionali. Infine, nel quadro dell'ampliamento del ricorso alle gare d'appalto per il l'aggiudicazione di servizi oggetto di OSP nella Repubblica ceca, Arriva ha effettuato servizi pilota di prova in regime di accesso libero nei servizi suburbani di Praga.



Fonte: dati RMMS forniti dagli Stati membri, integrati con calcoli propri basati su UIC, CER, relazioni annuali. Allegato 19 del documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2014) 186.

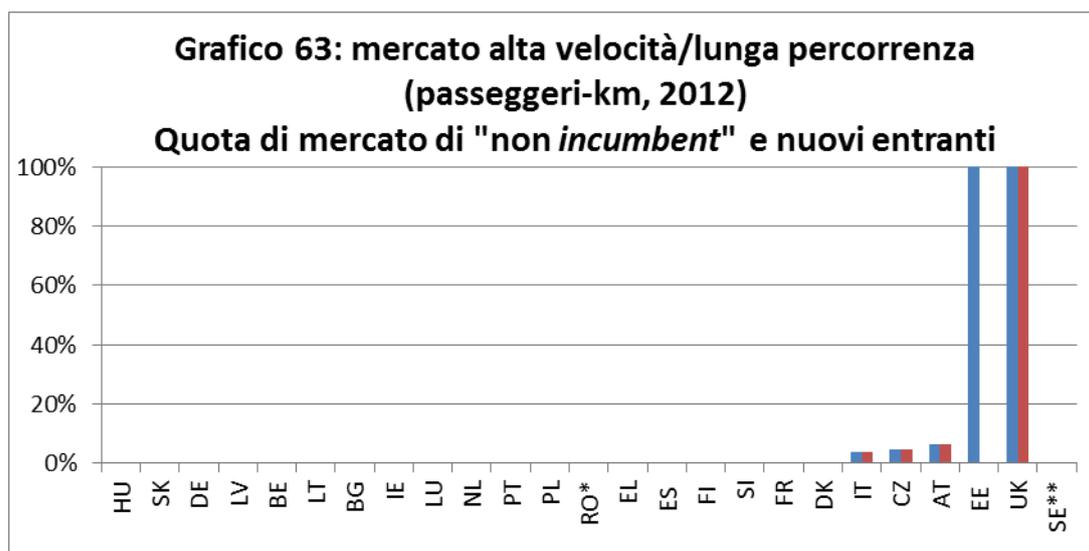
\*Vi sono due incumbent; la quota di mercato indicata si riferisce al più piccolo; \*\*non sono disponibili dati per la Svezia.

### 5.6.3. Segmenti alta velocità e lunga percorrenza

La quota dei nuovi entranti nei servizi a lunga percorrenza raggiunge il livello più elevato nel Regno Unito, dove l'*incumbent* ha cessato di esistere, e in Estonia, dove il contratto di servizio pubblico per i servizi a lunga percorrenza è stato aggiudicato a un nuovo entrante. Nuovi entranti sono presenti in Svezia (Veolia, BluTag), Italia (Italo-NTV sulla rete italiana ad alta velocità), Repubblica ceca (LeoExpress e Regiojet, entrambi sulla linea Praga-Ostrava) e Austria (Westbahn sulla linea Vienna-Salisburgo).

Varie società hanno reso nota l'intenzione di avviare servizi commerciali in ambito nazionale in diversi Stati membri. MTR, società del vasto gruppo MTR di Honk Kong, si è detta intenzionata ad avviare nuovi servizi sulla linea Stoccolma-Göteborg. Leo Express/DLA ha presentato richiesta per operare sulle linee Varsavia-Cracovia/Katowice e Varsavia-Stettino, ma la richiesta è stata respinta per motivi amministrativi<sup>80</sup>.

<sup>80</sup> PKP PLK rejects Leo Express access bid, International Rail Journal, 22.7.2013. A quanto risulta, la richiesta è stata respinta perché l'autorità di regolamentazione non era stata consultata in merito all'impatto di tali servizi sull'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico.



Fonte: dati RMMS forniti dagli Stati membri, integrati con calcoli propri basati su UIC, CER, relazioni annuali. Allegato 19 del documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2014) 186.

\*tutti i nuovi entranti sembrano essere nuovi entranti regionali

\*\* non sono disponibili dati per la Svezia.

### 5.7. Ferrovie per il trasporto di passeggeri – servizi internazionali

Nei servizi internazionali, l'unico nuovo entrante è Thello, *joint venture* Veolia-Trenitalia che effettua collegamenti notturni tra Parigi e Venezia. DB ha indicato che intende operare in concorrenza con Eurostar sulla linea Bruxelles-Londra (con origine a Francoforte). Anche Thello ha presentato richiesta per ottenere una licenza in Belgio, e la città dell'Aia avrebbe sottoscritto un accordo con DB Arriva per un collegamento con Bruxelles. Infine, grazie all'apertura del collegamento ad alta velocità Francia-Spagna, SNCF e RENFE offrono servizi sulle linee Parigi-Barcellona e Madrid-Marsiglia.

## 6. OSTACOLI A SERVIZI FERROVIARI PIÙ EFFICIENTI

La Commissione ha individuato nella mancata apertura dei mercati del trasporto ferroviario di passeggeri in ambito nazionale (che rappresenta il 94% dei passeggeri-km totali) e nell'assortimento inadeguato di funzioni per i gestori dell'infrastruttura i due principali ostacoli, nell'area dell'accesso al mercato, al pieno funzionamento dello spazio ferroviario europeo unico. Per conseguire gli obiettivi stabiliti al riguardo, il 30 gennaio 2013 la Commissione ha adottato le proposte del quarto pacchetto ferroviario riguardanti la modifica della direttiva 2012/34/UE e del regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia<sup>81</sup>.

## 7. CONCLUSIONI

La valutazione effettuata nell'ambito della presente relazione conferma l'analisi formulata dalla Commissione all'epoca della presentazione delle proposte contenute nel quarto pacchetto ferroviario: il livello di soddisfazione relativo ai servizi ferroviari presenta ampi margini di miglioramento, molte infrastrutture ad alta velocità sono sotto-utilizzate (e il loro utilizzo potrebbe essere potenziato puntando sul libero accesso) ed è necessario garantire l'efficienza

<sup>81</sup> GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1.

dei consistenti finanziamenti pubblici destinati alle ferrovie (pari a circa 36 miliardi EUR sotto forma di contributi per l'infrastruttura e compensazioni di obblighi di servizio pubblico) per garantire la redditività a lungo termine in un contesto di ristrettezze delle finanze pubbliche. La valutazione contenuta in questa relazione conferma anche la necessità di procedere all'adozione di vari atti di esecuzione a norma della direttiva 2012/34/UE (costi diretti, equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico, statistiche RMMS, modello di licenza, etc.). Inoltre, essa indica che le misure tese a migliorare l'accessibilità per le persone a mobilità ridotta avranno probabilmente un impatto positivo per tutta l'utenza. Il completamento dei corridoi ferroviari merci può contribuire ad aumentare le percorrenze medie dei trasporti, migliorando il rapporto costi-benefici delle ferrovie e rendendole così più concorrenziali. Infine, questa relazione esprime appoggio per la realizzazione, nell'ambito di "Shift2Rail", di un programma di ricerca e innovazione dedicato al miglioramento della qualità dei servizi ferroviari, alla riduzione del costo dei trasporti ferroviari nell'arco del ciclo di vita, e al miglioramento complessivo dell'affidabilità nei diversi segmenti del mercato ferroviario, tra cui il trasporto di merci (che deve poter avvenire in modo più fluido in tutta l'Europa per trasportare quantitativi più elevati di prodotti ad alto valore aggiunto).