COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 26.10.2012
COM(2012) 627 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

Attuazione della direttiva 2005/47/CE del Consiglio, del 18 luglio 2005, concernente l'accordo tra la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

Attuazione della direttiva 2005/47/CE del Consiglio, del 18 luglio 2005, concernente l'accordo tra la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario

INDICE

1. Introduzione 3

1.1. La direttiva 3

1.2. Recepimento formale della direttiva 3

1.3. Monitoraggio e valutazione della direttiva 4

2. Portata e oggetto dell'accordo allegato alla direttiva 4

3. Principali disposizioni operative dell'accordo allegato alla direttiva 5

3.1. Clausola 3 — Riposo giornaliero in residenza 5

3.2. Clausola 4 — Riposo giornaliero fuori residenza 6

3.3. Clausola 5 — Pause 7

3.4. Clausola 6 — Periodo di riposo settimanale 8

3.5. Clausola 7 — Tempo di guida 8

3.6. Clausola 8 — Controllo 9

4. Valutazione degli effetti pratici delle disposizioni della direttiva 10

4.1. Verso lo Spazio ferroviario europeo unico — L'importanza dei servizi di interoperabilità transfrontaliera 10

4.2. Implicazioni dei servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario per la mobilità del personale 11

4.3. L'impatto sociale della direttiva 12

4.4. L'impatto della direttiva sul piano economico 14

4.5. L'impatto della direttiva: conclusioni 14

5. potenziali oneri amministrativi 14

6. Questioni sollevate da Stati membri e parti sociali durante le consultazioni sulla presente relazione 15

7. Conclusioni 15

1. INTRODUZIONE

1.1. La direttiva

La direttiva 2005/47/CE del Consiglio, del 18 luglio 2005, concernente l'accordo tra la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario (in prosieguo, "la direttiva")[1] è stata adottata dal Consiglio in base all'articolo 155 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (ex articolo 139 del trattato CE), che recita:

"Articolo 155 (ex articolo 139 del TCE)

1. Il dialogo fra le parti sociali a livello dell'Unione può condurre, se queste lo desiderano, a relazioni contrattuali, ivi compresi accordi.

2. Gli accordi conclusi a livello dell'Unione sono attuati secondo le procedure e le prassi proprie delle parti sociali e degli Stati membri o, nell'ambito dei settori contemplati dall'articolo 153, e a richiesta congiunta delle parti firmatarie, in base ad una decisione del Consiglio su proposta della Commissione. Il Parlamento europeo è informato.

Il Consiglio delibera all'unanimità allorché l'accordo in questione contiene una o più disposizioni relative ad uno dei settori per i quali è richiesta l'unanimità a norma dell'articolo 153, paragrafo 2.

Poiché il termine "decisione" di cui all'articolo 155 del trattato è usato in senso generale in modo che la scelta dell'atto legislativo avvenga in conformità all'articolo 228 del trattato, spetta alla Commissione proporre al Consiglio, tra i 3 strumenti vincolanti previsti dal suddetto articolo (regolamento, direttiva o decisione), quello più idoneo. Nel caso in questione, data la natura e il contenuto dell'accordo intervenuto tra le parti sociali e l'opportunità che sia applicato in modo indiretto, mediante disposizioni che gli Stati membri o le parti sociali recepiscono nella normativa nazionale degli Stati membri, la Commissione ha ritenuto che lo strumento più idoneo fosse una direttiva del Consiglio.

In effetti, la direttiva ha lo scopo di attuare l'accordo concluso il 27 gennaio 2004 tra la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera.

1.2. Recepimento formale della direttiva

Gli Stati membri erano tenuti a recepire la direttiva, previa consultazione delle parti sociali, entro il 27 luglio 2008 oppure a garantire che entro tale data le parti sociali ne avrebbero adottato le necessarie disposizioni per mezzo di un accordo (articolo 5).

Tutti gli Stati membri hanno recepito la direttiva, esclusi gli Stati membri privi di ferrovie (Malta e Cipro) o di servizi transfrontalieri con altri Stati membri della UE (Finlandia). In 2

[1] *GU L 195 del 27.7.2005, pag. 15.*

casi, il recepimento è avvenuto con molto ritardo e solo dopo che la Commissione aveva aperto procedimenti d'infrazione (procedure C-291/10 e C-305/10).

In questo processo, tutti gli Stati membri, tranne la Lituania, hanno consultato le parti sociali. In Lituania, tuttavia, le parti sociali hanno influenzato in parte il recepimento, avendo ottenuto l'aggiornamento di un accordo collettivo non appena la direttiva fosse stata recepita.

Per quanto riguarda la sostanza del recepimento e la sua conformità alla direttiva, la situazione viene descritta clausola per clausola alle sezioni 2 e 3. La Commissione prenderà adeguati provvedimenti sulle questioni e i problemi ivi descritti.

1.3. Monitoraggio e valutazione della direttiva

Per esaminare l'impatto economico e sociale dell'accordo e, in particolare, la clausola 4 del medesimo, la Commissione si impegnò a presentare al Consiglio una relazione, cosa che fece il 15 dicembre 2008 nella comunicazione della Commissione al Consiglio dal titolo "Impatto economico e sociale dell'accordo allegato alla direttiva 2005/47/CE, concluso tra le parti sociali il 27 gennaio 2004, su taluni aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario[2]".

L'articolo 3 della direttiva prevede che la Commissione, previa consultazione delle parti sociali a livello europeo, indirizzi una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio avente per oggetto l'applicazione della presente direttiva nel contesto dell'andamento del settore ferroviario.

A sostegno della relazione, la Commissione ha effettuato uno studio sull'attuazione della direttiva. Le parti sociali sono state coinvolte e consultate sui risultati dello studio.

2. PORTATA E OGGETTO DELL'ACCORDO ALLEGATO ALLA DIRETTIVA

Clausola 1 – **Campo di applicazione**

Il presente accordo si applica ai lavoratori mobili delle ferrovie addetti a servizi di interoperabilità transfrontaliera effettuati da imprese ferroviarie.

L'applicazione del presente accordo è facoltativa per il traffico passeggeri transfrontaliero locale e regionale e per il traffico merci transfrontaliero nel raggio di 15 km oltrefrontiera, nonché per il traffico tra le stazioni di frontiera ufficiali, elencate in allegato.

Esso è anche facoltativo per treni adibiti a tratte transfrontaliere, il cui itinerario inizi e termini sull'infrastruttura dello stesso Stato membro ma utilizzando l'infrastruttura di un altro Stato membro senza fermarvisi (operazione è perciò assimilabile a un trasporto nazionale).

Riguardo ai lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera, la direttiva 93/104/CE cesserà di essere applicata ad aspetti per i quali il presente accordo prevede disposizioni più specifiche.

In 5 Stati membri (Estonia, Lettonia, Slovenia, Danimarca e Grecia), la normativa (esclusa la

[2] COM(2008) 855 definitivo, del 15.12.2008.

clausola 5) si applica unicamente ai macchinisti. Negli altri Stati membri la legislazione si applica non solo ai macchinisti, ma in generale a tutto il personale di scorta del treno internazionale (non tutti gli Stati membri entrano nei dettagli).

Nessun Stato membro ha clausole speciali per dipendenti che lavorano sia a livello internazionale che a livello nazionale.

Uso delle esclusioni facoltative da parte degli Stati membri

15 Stati membri non si sono avvalsi della facoltà di applicare la direttiva al traffico passeggeri transfrontaliero locale e regionale e al traffico merci transfrontaliero nel raggio di 15 km oltrefrontiera. 10 Stati membri (Repubblica ceca, Estonia, Ungheria, Italia, Slovacchia, Austria, Lussemburgo, Danimarca, Francia e Spagna) si sono avvalsi di tale facoltà nella loro normativa e hanno usato la formulazione dell'accordo (2° paragrafo della clausola 1). 2 Stati membri (Lituania e Grecia) hanno previsto tale possibilità, descrivendola con una propria formulazione. In quest'ultimo caso l'accordo si applica a tutti i trasporti transfrontalieri, anche su brevi distanze.

15 Stati membri non si sono avvalsi della facoltà di applicare la direttiva a tratte transfrontaliere il cui itinerario iniziasse e terminasse nello stesso Stato membro. 8 Stati membri (Repubblica ceca, Estonia, Ungheria, Slovacchia, Austria, Danimarca, Svezia e Spagna) si sono avvalsi di questa facoltà, descrivendola nei termini della direttiva UE. 3 Stati membri (Lituania, Grecia e Portogallo) hanno previsto questa possibilità e l'hanno descritta con una propria formulazione.

3. PRINCIPALI DISPOSIZIONI OPERATIVE DELL'ACCORDO ALLEGATO ALLA DIRETTIVA

3.1. Clausola 3 — Riposo giornaliero in residenza

La clausola 3 prevede un riposo giornaliero in residenza della durata minima di 12 ore consecutive nel corso di un periodo di 24 ore. L'accordo consente una riduzione fino a un minimo assoluto di 9 ore, ma tale riduzione può intervenire una sola volta ogni periodo di 7 giorni. Non si può fissare un riposo giornaliero ridotto tra 2 riposi giornalieri fuori residenza; inoltre, le ore di riposo decurtate devono essere aggiunte al successivo riposo giornaliero in residenza.

Recepimento delle disposizioni sul riposo giornaliero in residenza

21 Stati membri applicano la disposizione sulle 12 ore consecutive di riposo giornaliero in residenza nel corso di un periodo di 24 ore. Belgio, Lussemburgo e Francia non vi ricorrono; normalmente, essi hanno 14 ore consecutive di riposo giornaliero in residenza. La Polonia si serve di una clausola diversa ma mantiene la durata di 12 ore del riposo minimo in residenza.

Tutti gli Stati membri, eccetto Lettonia, Polonia, Slovenia e Slovacchia, prevedono nella loro legislazione la possibilità di ridurre il riposo giornaliero all'interno di ciascun periodo di 7 giorni. Lettonia, Polonia e Slovenia non hanno inserito questa possibilità nella loro legislazione. La Slovacchia prevede la possibilità di decurtare il riposo giornaliero in residenza se ciò si giustifica con "*obiettive e dimostrabili ragioni tecniche od organizzative*". Ciò significa che non vengono seguite le norme della direttiva e che il periodo di riposo può essere ridotto più di una volta alla settimana.

Eccetto Lettonia e Polonia, tutti gli Stati membri hanno introdotto nella loro legislazione norme che limitano il ricorso al riposo giornaliero ridotto. Il personale ferroviario lettone non percorre oltrefrontiera più di 110 km, il che permette un rientro al proprio domicilio il giorno stesso. La Polonia non prevede tale limitazione perché non contempla il ricorso a riduzioni del riposo giornaliero.

In 12 Stati membri (Bulgaria, Repubblica ceca, Estonia, Ungheria, Lituania, Romania, Austria, Germania, Paesi Bassi, Regno Unito, Svezia e Spagna), le norme applicate ai lavoratori transfrontalieri riguardo al riposo giornaliero in residenza non sono le stesse di quelle applicate ad altri dipendenti del settore ferroviario. Nella maggior parte dei paesi in cui non esistono differenze tra personale nazionale e internazionale, le norme per i dipendenti nazionali sono incluse nella legislazione generale che disciplina l'orario di lavoro. In alcuni paesi (Paesi Bassi e Regno Unito) non esiste, ad esempio, un diritto specifico a un riposo in residenza. Altrove, le norme sui lavoratori transfrontalieri sono diverse da quelle applicate ad altri dipendenti del settore ferroviario.

3.2. Clausola 4 — Riposo giornaliero fuori residenza

La clausola 4 prevede che il riposo giornaliero fuori residenza debba durare almeno 8 ore consecutive nel corso di un periodo di 24 ore e che debba essere seguito da un riposo giornaliero in residenza, a meno che tra le parti sociali di un'impresa ferroviaria o a livello nazionale non sia stato concluso un accordo su un secondo riposo consecutivo fuori residenza (con compensazione).

Il testo di questa clausola contiene una nota secondo la quale la questione sarà rinegoziata a livello europeo 2 anni dopo la firma dell'accordo. Finora, tuttavia, i negoziati non hanno dato frutti.

La clausola raccomanda inoltre di provvedere a che il lavoratore mobile in riposo fuori residenza sia ospitato in alloggi confortevoli.

Recepimento delle disposizioni sul riposo giornaliero fuori residenza

Eccetto Lettonia, Lussemburgo, Polonia e Slovenia, tutti i paesi che hanno recepito la direttiva hanno accolto nella loro legislazione le norme sul riposo giornaliero fuori residenza. La Lettonia non dispone di linee internazionali di lunghezza superiore a 110 km (sola andata) e non sembra aver bisogno di un riposo fuori residenza. Slovenia e Lussemburgo contemplano il riposo giornaliero fuori residenza seguito da un riposo in residenza ma hanno norme diverse sulla loro durata. In Slovenia, il riposo tra 2 turni deve essere lungo il doppio del turno di servizio. Perciò, se un turno dura 6 ore, il riposo deve durare 12 ore. La Polonia non ha norme specifiche sul riposo giornaliero fuori residenza. In Lussemburgo, al periodo massimo di assenza dalla residenza si applicano i seguenti limiti:

- *28 ore se il riposo dura 9 ore,*

- *29 ore se il riposo dura 10 ore,*

- *30 ore se il riposo dura non meno di 11 ore.*

Se per un motivo qualsiasi, non fosse possibile applicare i limiti di 28, 29 o 30 ore, il dipendente riceverà una compensazione che pareggi il tempo ecceduto.

La possibilità per le parti sociali di concordare un secondo riposo fuori residenza è stato negoziato in soli 8 Stati membri: Germania, Ungheria, Romania, Slovenia, Paesi Bassi, Francia, Italia e Portogallo. Il negoziato si è svolto ovunque a livello di imprese, meno che in Slovenia. In Germania, è noto un solo accordo riguardante una filiale dell'operatore principale. In Italia, Francia e Paesi Bassi non esistono accordi con gli operatori principali. In Slovenia, è stato raggiunto un accordo a livello nazionale. Sembra che esistano accordi di compensazione del riposo fuori residenza in soli 6 paesi (Ungheria, Romania, Slovenia, Lussemburgo, Francia e Italia).

Il livello di comfort offerto al personale durante il riposo fuori residenza è disciplinato dalla normativa di soli 9 Stati membri (Ungheria, Lituania, Romania, Slovenia, Belgio, Svezia, Italia e Spagna). Su tale questione, la Danimarca ha raggiunto accordi collettivi.

In alcuni paesi (Repubblica ceca, Estonia, Ungheria, Lituania, Romania, Austria, Belgio, Germania, Paesi Bassi, Regno Unito e Svezia), le norme applicate al riposo giornaliero fuori residenza dei lavoratori delle ferrovie addetti a servizi di interoperabilità transfrontaliera sono diverse da quelle applicate ai lavoratori delle ferrovie addetti a servizi puramente nazionali.

Occorre anche affrontare la questione della definizione del termine *"home"* (residenza). La questione era stata discussa dai firmatari dell'accordo perché i negoziati si erano fondati sul testo francese che usa il termine "résidence normale du personnel mobile" (*residenza normale del personale mobile*). In una lettera comune del 10 giugno 2009, essi precisarono che la formulazione francese *"résidence normale du personnel mobile"* in campo ferroviario non si riferisce all'abitazione privata/domicilio del lavoratore in questione ma al luogo in cui ha normalmente sede il suo posto di lavoro (EN: *home depot*; DE: *Dienstort*). Per questo, nelle norme adottate in Germania *"home"* non denota l'abitazione privata del personale in questione ma, appunto, il luogo cui essi sono destinati dal loro datore di lavoro ("Dienstort").

3.3. Clausola 5 — Pause

Le disposizioni sulle pause distinguono tra macchinisti e il resto del personale di accompagnamento.

– In presenza di un secondo macchinista, tutti i macchinisti sono autorizzati a una pausa di almeno 45 minuti se il tempo di lavoro è superiore a 8 ore e di almeno 30 minuti per giornate lavorative che durino tra 6 e 8 ore. Nel corso della giornata lavorativa, parti di tale pausa devono situarsi tra la 3ª e la 6ª ora di lavoro. In presenza di un secondo macchinista, la pausa sarà invece disciplinata da disposizioni fissate a livello nazionale.

– Per il resto del personale di accompagnamento, la pausa deve durare almeno 30 minuti se la giornata lavorativa supera le 6 ore.

Recepimento delle disposizioni relative alle pause

Alla deroga, che scatta in mancanza del secondo macchinista, ricorrono 14 paesi, ma non: Repubblica ceca, Bulgaria, Danimarca, Ungheria, Slovacchia, Austria, Belgio, Irlanda, Lussemburgo e Svezia.

Sembra che solo Regno Unito, Lettonia, Polonia e Repubblica ceca non abbiano usato, nel loro testo di recepimento, la formulazione della clausola.

In Lettonia, i treni interoperabili internazionali hanno 2 macchinisti. Non occorre perciò applicare le norme relative alle pause. In questo campo, la Repubblica ceca si orienta sulla propria normativa nazionale in materia di orario di lavoro. Il regolamento governativo[3] che recepisce la direttiva impone, sì, una pausa per il personale che lavori da solo per più di 6 ore ininterrottamente, ma non ne specifica la durata. La Polonia ha completamente cancellato questa clausola. Il Regno Unito ha una regola diversa per le pause nei servizi internazionali: *"Non inferiori a 30 minuti se il tempo di lavoro di un macchinista solo è di 6 o più ore, tenendo conto dei ritardi dei treni e delle esigenze di orario, ma di durata sufficiente per consentire* 'l'effettivo recupero da parte del lavoratore'*, come previsto dal regolamento 4. Per gli altri macchinisti [della rete nazionale] il cui tempo di lavoro superi le 6 ore, la pausa cui hanno diritto è di 20 minuti o un equivalente periodo di riposo compensativo o un'altra forma di tutela della salute e della sicurezza, se quanto sopra non fosse possibile"*. Il Regno Unito non dispone di una norma che imponga una pausa di almeno 45 minuti se il tempo di lavoro supera le 8 ore.

La Danimarca impone condizioni analoghe attraverso accordi collettivi.

In 8 paesi (Repubblica ceca, Danimarca, Ungheria, Polonia, Austria, Paesi Bassi, Grecia e Portogallo) le pause non possono essere modificate in caso di ritardo. In Lettonia, dove il servizio viene svolto da 2 macchinisti, questa regola non si applica mai. In Francia la questione è affrontata in modo diverso a seconda del il sistema in vigore: Nel caso dell'operatore principale, le pause non possono adattarsi ai ritardi mentre secondo le norme che disciplinano altri operatori ferroviari ciò è possibile.

Le disposizioni relative alla durata della pause sono state letteralmente copiate in 16 Stati membri.

3 Stati membri (Repubblica ceca, Lussemburgo e Regno Unito) utilizzano un altro testo ma impongono una norma simile. Per esempio, nel Regno Unito: *"almeno 15 minuti della pausa devono essere effettuati tra la 3ª e la 6ª ora del tempo di lavoro"*. In Bulgaria, Polonia e Austria, non esiste questa norma né una simile. In Francia, questa regola si applica solo agli operatori del trasporto merci per ferrovia diversi dall'operatore principale. In Lettonia, poiché il servizio è svolto da 2 macchinisti, questa regola non si applica mai.

La norma per il resto del personale viaggiante è stata recepita da quasi tutti gli Stati membri.

3.4. Clausola 6 — Periodo di riposo settimanale

I lavoratori mobili (cioè i macchinisti e gli altri) che effettuano servizi transfrontalieri hanno diritto a un periodo minimo di riposo ininterrotto di 24 ore, oltre ai periodi di riposo giornalieri e indipendentemente da essi, per ogni periodo di 7 giorni. A questi 52 periodi di riposo di 24 ore, occorre aggiungerne altri 52, per un totale di 104 periodi di riposo di 24 ore. I periodi devono essere distribuiti in modo che per almeno 12 volte siano presi insieme e durante un fine settimana 2 periodi di 24 ore e che, per altre 12 volte, siano presi di nuovo consecutivamente 2 periodi di 24 ore, ma senza garanzia che vi sia incluso un fine settimana.

Recepimento delle prescrizioni sul periodo di riposo settimanale

Quasi tutti gli Stati membri hanno recepito le relative norme nella legislazione nazionale. In Polonia, un lavoratore mobile ha diritto a un periodo di riposo di 35 ore (1 ora meno di quanto

[3] N. 589/2006 Coll.

indicato dalla direttiva). Il Lussemburgo dispone di una norma diversa per i periodi di riposo settimanale e distingue tra distanze lunghe e brevi. Le brevi distanze sono tratte inferiori a 15 km (per le quali, ai sensi della clausola 1, l'accordo/direttiva è facoltativo). Per le lunghe distanze, le regole sono compatibili con la direttiva.

3.5. Clausola 7 — Tempo di guida

Il tempo di guida, il periodo cioè durante il quale il macchinista è in servizio pur non essendo necessariamente alla guida del treno, non può superare 9 ore per una prestazione diurna e 8 ore per un prestazione notturna. Su un periodo di 2 settimane, la guida non può superare le 80 ore.

Recepimento delle prescrizioni sul periodi di guida

Poiché uno dei rischi principali è rappresentato dall'affaticamento, le ore di lavoro sono un aspetto importante delle condizioni di lavoro. Nel caso di servizi transfrontalieri, il problema si aggrava se si assentano colleghi della stessa società: i treni merci, ad esempio, hanno un solo macchinista e sono privi di altro personale. Una scarsa familiarità e un ambiente dominato da una lingua straniera possono portare a uno smarrimento reale o presunto. Queste particolari condizioni possono giustificare specifiche valutazioni dei rischi e orientamenti fondati su pratiche esemplari per servizi transfrontalieri nel quadro della direttiva 89/391/CEE[4] concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro.

Tra i paesi che hanno già recepito la direttiva, solo 2 Stati membri non hanno utilizzato la formulazione contenuta nella clausola. La Polonia non dispone di norme sui periodi massimi di conduzione giornalieri o settimanali, ma la regola del codice del lavoro prevede una settimana lavorativa massima di 40 ore. Ciò significa che il tempo di guida sarà inferiore a tale limite. In Lettonia, i macchinisti effettuano sia i servizi nazionali che quelli internazionali e non hanno un lavoro "solo" transfrontaliero. Nei servizi interoperabili, perciò, i macchinisti non devono condurre per più di 80 ore in 2 settimane

7 Stati membri (Estonia, Slovenia, Austria, Irlanda, Danimarca, Grecia e Italia) hanno riprodotto la definizione data dalla direttiva di periodo notturno. 18 Stati membri ricorrono a definizioni differenti. Numerosi paesi hanno adottato un'interpretazione più ampia di periodo notturno, più favorevole ai lavoratori dipendenti. Slovacchia, Romania, Bulgaria, Lettonia, Ungheria e Spagna definiscono "notturno" il periodo che trascorre tra le 22.00 e le 06.00. Per Svezia e Germania è quello tra le 23.00 e le 06.00; per i Paesi Bassi, quello tra le 00.00 e le 07.00. In Francia esistono differenze tra l'operatore principale (periodo notturno: tra le 23.00 e le 06.00) e altri operatori di trasporto ferroviario di merci (tra le 22.00 e le 05.00). Lussemburgo ricorre a una definizione meno favorevole per i lavoratori dipendenti: il periodo notturno (per macchinisti) è quello tra le 01.00 e le 04.00.

12 Stati membri usano una propria definizione di "prestazione notturna": Repubblica ceca, Bulgaria, Ungheria, Lettonia, Polonia, Slovacchia, Germania, Lussemburgo, Paesi Bassi, Regno Unito e Irlanda del Nord, Francia e Spagna. In Slovacchia, una prestazione notturna è un turno la maggior parte del quale si svolga tra le 22.00 e le 06.00; in Lettonia e in Germania, una prestazione notturna è un turno che includa almeno 2 ore di periodo notturno

[4] Direttiva 89/391/CEE del Consiglio, del 12 giugno 1989, concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro (*GU L 183 del 29.6.1989, pag. 1*).

(v. sopra); nei Paesi Bassi e in Bulgaria: almeno 3 ore di periodo notturno. In Francia, secondo le norme di legge per gli operatori del trasporto merci *"ogni attività tra le 22.00 e le 05.00 è considerata lavoro notturno"*; lo stesso vale per l'Ungheria. Questa definizione è più favorevole ai dipendenti. Alcuni paesi, come il Regno Unito, non menzionano esplicitamente la prestazione notturna. In Lussemburgo, la definizione appare meno favorevole per i lavoratori dipendenti: un turno che inizia tra le 01.00 e le 04.00 (per macchinisti). Ciò significa che i tradizionali turni di lavoro notturni tra le 23h00 a le 07.00 *non* sono definiti come prestazioni notturne. Per contro, turni mattutini che inizino prima delle 04.00 sono considerati prestazioni notturne.

3.6. Clausola 8 — Controllo

È necessario istituire un sistema che registri le ore di lavoro quotidiane e i periodi di riposo e li conservi per almeno un anno.

Recepimento delle disposizioni sul controllo

Tutti gli Stati membri che hanno già recepito la direttiva, sembrano imporre l'obbligo di conservare (per almeno un anno) un registro dell'orario di lavoro e dei periodi di riposo giornalieri per i lavoratori mobili. Sono pervenute osservazioni che segnalano problemi con l'attuazione pratica di tale obbligo. Sembra relativamente difficile, per le autorità, avere rapido accesso ai registri tenuti da altri paesi e, per molti operatori, ottenere un quadro completo su dove lavorino i macchinisti.

La maggior parte degli Stati membri ha istituito sanzioni, ma non Ungheria, Polonia e Francia (per l'operatore principale). La legge francese, riguardante altre società (private) nel settore del trasporto ferroviario di merci, impongono - invece - sanzioni.

4. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI PRATICI DELLE DISPOSIZIONI DELLA DIRETTIVA

4.1. Verso lo Spazio ferroviario europeo unico — L'importanza dei servizi di interoperabilità transfrontaliera

Nel Libro bianco dal titolo *"Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"*[5], la Commissione ha definito i 10 obiettivi di una politica dei trasporti competitiva e sostenibile. Uno di questi obiettivi è che "il 30% del trasporto di merci su strada dovrebbe essere trasferito verso altri modi, quali la ferrovia o le vie navigabili, entro il 2030. Nel 2050 questa percentuale dovrebbe passare al 50%".

Tuttavia, secondo il Libro bianco, un autentico mercato interno dei servizi ferroviari, ossia uno Spazio ferroviario europeo unico, non è stato ancora raggiunto. L'obiettivo per il prossimo decennio è quello di dar vita a un autentico Spazio unico europeo dei trasporti, eliminando gli ostacoli residui tra modi e sistemi nazionali e facilitando il processo di integrazione e l'emergere di nuovi operatori multinazionali e multimodali.. A tal fine, si sta prendendo in considerazione un quarto pacchetto ferroviario. I sistemi ferroviari sono talmente diversi che, per questi servizi, barriere che non siano le differenze nelle regole delle condizioni di lavoro hanno notevoli effetti sulla mole dei servizi di interoperabilità transfrontaliera. Un'impresa ferroviaria che intenda gestire un servizio di trasporto, che

[5] COM/2011/0144 def.

attraversi una o più frontiere, dovrà affrontare numerosi ostacoli tecnici, giuridici e amministrativi.

Il trasporto ferroviario di merci è completamente liberalizzato nell'UE dall'inizio del 2007, per i trasporti sia nazionali che internazionali. Ciò significa che una società ferroviaria UE abilitata, munita della necessaria certificazione di sicurezza, può chiedere che le siano date capacità e offrire servizi nazionali e internazionali di trasporto merci per ferrovia nell'intera UE. Nel 2010, a ciò si è aggiunta l'approvazione del regolamento (CE) n. 913/2010 relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo. Tale regolamento stabilisce le regole per realizzare e organizzare i corridoi ferroviari merci internazionali e fornisce un primo elenco di corridoi per il trasporto merci a lunga distanza. Il mercato dei servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri è liberalizzato nella UE dall'1 gennaio 2010. Il mercato dei servizi esclusivamente nazionali di trasporto ferroviario di passeggeri non è invece ancora stato aperto alla concorrenza transfrontaliera. I servizi di trasporto merci devono condividere la rete transeuropea dei trasporti (*Trans-European Transport Network* - TEN-T) con i servizi passeggeri ad alta velocità e con i treni passeggeri convenzionali. La messa in funzione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (*European Railway Traffic Management System* – ERTMS) favorisce l'integrazione di servizi molto diversi in termini di velocità commerciale, distanze e i tempi di viaggio.

In termini giuridici, un'impresa ferroviaria per accedere al mercato internazionale e attraversare realmente la frontiera con un locomotore o un macchinista, deve:

possedere un'omologazione del materiale rotabile, soprattutto delle locomotive, rilasciata dagli Stati membri;

possedere certificati di sicurezza (separati) per ciascun Stato membro in cui offre dei servizi; e

possedere le patenti di guida per i macchinisti.

Dal 27 ottobre 2011 è obbligatorio che i macchinisti abbiano una licenza internazionale di guida e un certificato (direttiva 2007/59/CE).

Inoltre, per poter offrire servizi transfrontalieri, occorre ancora soddisfare varie condizioni tecniche riguardo alla gestione di servizi internazionali di trasporto merci e passeggeri (scartamenti, elettrificazione, sistemi di segnalazione e di sicurezza). Esistono 37 frontiere tra Stati membri; e in 35 coppie di paesi le ferrovie si incontrano alla frontiera. Tenuto conto tuttavia di tutte le questioni tecniche, nel 2011 esistevano 19 coppie di paesi le cui frontiere erano attraversate da treni passeggeri e 17 coppie di paesi le cui frontiere erano attraversate da treni merci. La legislazione UE, con le direttive sull'interoperabilità e la sicurezza, affronta tali questioni tecniche.

Se la sostituzione dei macchinisti prende qualche minuto, occorre molto più tempo per sostituire un locomotore. Le imprese ferroviarie (soprattutto se private) effettueranno di norma un'analisi costi/benefici prima di istituire un servizio con macchinisti transfrontalieri. L'analisi costi/benefici considererà: volume e frequenza dei treni che attraversano la frontiera, lunghezza delle linee, costi e disponibilità di locomotive interoperabili (si terrà conto anche dei vantaggi derivanti dall'uso di una vecchia locomotiva invece che di una nuova) e costo del lavoro (formazione aggiuntiva per licenze, salari e costi di soggiorno all'estero). Ma la decisione tuttavia non sempre si basa su un'analisi costi/benefici. Tra i più tradizionali

operatori principali nel trasporto di passeggeri, possono ancora essere validi accordi tra 2 paesi su treni che richiedono la sostituzione di locomotiva e macchinista alla frontiera.

4.2. Implicazioni dei servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario per la mobilità del personale

Il buon funzionamento dei servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario dipende fortemente da accordi sull'organizzazione del lavoro. Non tutti prevedono personale che con il treno attraversi la frontiera. Esistono, di fatto, 5 possibilità:

l'impresa impiega personale in paesi diversi: se un operatore dispone di personale da entrambi i lati della frontiera, sostituisce il personale al confine che sarà attraversato solo dal treno.

Se l'impresa si serve di personale proveniente da altre imprese o da un' agenzia di lavoro interinale: anche in questo caso è il treno, non il personale, ad attraversare la frontiera.

Cooperazione con un'altra impresa — Il personale non attraversa la frontiera: Questa 3ª possibilità presuppone una cooperazione con un'altra impresa per condividere un determinato percorso internazionale; ciascuna impresa si occupa di assumere personale nel proprio paese, anche se usano locomotive interoperabili.

Cooperazione con un'altra impresa — Il personale attraversa la frontiera: Un altro modello implica una cooperazione tra operatori di Stati membri confinanti: in questo caso gli operatori percorrono l'intero itinerario senza sostituire il personale alla frontiera.

Il proprio personale attraversa la frontiera: Secondo quest'ultima possibilità, l'operatore ha personale proprio che attraversa la frontiera in servizio interoperabile e penetra oltrefrontiera per più di 15 chilometri. Esistono 2 alternative: il personale guida oltrefrontiera solo per un tempo che renda possibile rientrare alla residenza il giorno stesso o prosegue oltrefrontiera e riposa fuori residenza.

Nelle prime 3 possibilità, il personale proprio non attraversa la frontiera e la direttiva non si applica. La società pertanto è vincolata solo a disposizioni nazionali. Non si applicano quindi le restrizioni della direttiva sul numero delle ore di riposo fuori residenza, anche se distanze e viaggi all'interno di alcuni Stati membri possono essere lunghi. Dipende perciò dalle regole nazionali e dai contratti collettivi se i vincoli sono meno cogenti rispetto a quelli previsti dalla direttiva. Nel caso del personale impiegato a livello internazionale si pone anche la questione del supplemento salariale/compensazione che in molti Stati membri remunera normalmente un lavoro di tipo internazionale. Non è necessario inoltre che le imprese abbiano 2 certificati di sicurezza per i macchinisti e che i macchinisti parlino altre lingue.

È opportuno sottolineare le differenze tra servizi transfrontalieri e cabotaggio. Ai fini del presente documento, i servizi transfrontalieri sono servizi ferroviari che iniziano in un paese e che terminano in un altro, o servono stazioni di un altro paese, prima del rientro in residenza nel quadro di tale servizio. Nei servizi di cabotaggio, un operatore gestisce un servizio che inizia e termina nello stesso paese. In quest'ultimo caso, la direttiva non si applica. Pur essendoci anche in questo caso un elemento transfrontaliero, il fatto cioè che il gestore del servizio abbia sede in un paese diverso da quello in cui effettua il servizio, ai fini della presente direttiva, non si tratta di un servizio transfrontaliero poiché il treno non attraversa la frontiera.

Il personale attraversa la frontiera solo nei 2 ultimi casi e solo allora si applicano le norme della direttiva. Esistono perciò molte possibilità per gli operatori di effettuare servizi transfrontalieri senza che il personale attraversi la frontiera con il treno, ed esistono quindi molti casi in cui la direttiva non si applica a servizi transfrontalieri.

Per applicare la direttiva a un servizio, occorre anche disporre di personale capace, effettivamente abilitato a lavorare a livello transfrontaliero. In tutto, si stima che nella UE esistano tra 5 000 e 7 000 macchinisti autorizzati a operare in almeno 2 paesi[6]: cioè, meno del 10% di tutti i macchinisti UE, che sono circa 93 000. Più difficile è invece stimare quanti lavoratori esistano che effettuano altri servizi transfrontalieri. Si stima a 6 000 il numero dei capotreni[7], in base all'ipotesi che, per ogni macchinista nel trasporto di passeggeri, esistano, in media, 2 capotreni attivi. Tuttavia, la maggior parte di questi capotreni svolge un servizio transfrontaliero solo per parte dei proprio turno. A parte i capotreni, alcuni treni passeggeri hanno a bordo dell'altro personale al servizio dei viaggiatori. Si tratta di baristi, personale delle carrozze ristorante o personale dei treni notturni addetto alla preparazione di letti e cuccette e a servire la prima colazione. Non esistono stime sulla consistenza numerica di tale personale.

Si parte dal presupposto di un costante aumento dei servizi transfrontalieri, grazie alla riduzione delle barriere tecniche e all'aumento del materiale rotabile interoperabile. Ciò sta avvenendo non solo dal punto di vista dei servizi transfrontalieri ma anche come parte integrante del normale processo di rinnovo e sostituzione del materiale obsoleto. Un importante fattore del futuro livello di servizi ferroviari transfrontalieri resta comunque la misura in cui questa modalità di trasporto sarà in grado di acquisire quote di mercato da altre modalità come il trasporto aereo o il trasporto su gomma.

Un effetto della politica ferroviaria della UE potrà anche manifestarsi nel fatto che il mercato ferroviario europeo, grazie a fusioni e acquisizioni, diventi sempre più integrato. Ne conseguirebbe un numero maggiore di operatori su scala europea, capaci di competere tra loro a livello europeo.

4.3. L'impatto sociale della direttiva

In complesso, 14 Stati membri (Bulgaria, Ungheria, Romania, Austria, Belgio, Germania, Irlanda, Paesi Bassi, Regno Unito e Irlanda del Nord, Svezia, Grecia, Italia, Portogallo e Spagna) hanno aumentato il livello di protezione dei lavoratori grazie al recepimento della direttiva. L'impatto sociale è stato più elevato là dove le norme nazionali sui trasporti transfrontalieri, precedenti il recepimento della direttiva, offrivano ai lavoratori un grado di tutela inferiore. Alcune società, ad esempio, hanno dovuto ridurre il tempo di guida da 10/11 ore a 9 ore durante il giorno e a 8 durante la notte, ciò che ridurrà i rischi per la sicurezza e la salute. Il fatto che la direttiva limiti il tempo di guida limiterà in futuro eventuali pressioni da parte dei datori di lavoro per orari di lavoro più lunghi; ciò proteggerà i lavoratori (e le società) dai rischi dovuti dall'affaticamento di lunghe ore di lavoro. Non sembra che si lamentino esempi di regressione nel grado di protezione sociale.

La maggior parte degli Stati membri hanno le stesse norme per il personale ferroviario che opera a livello nazionale e internazionale. Alcuni hanno una legislazione diversa per il personale ferroviario nazionale. Esistono, ad esempio, differenze riguardo a: riposo giornaliero in residenza (Paesi Bassi e Regno Unito non lo prevedano nel caso dei servizi

[6] V. il suddetto studio commissionato a sostegno della presente relazione.

[7] Personale di accompagnamento che verifica (e, talvolta, vende) biglietti a bordo dei treni passeggeri.

interni); tempo di guida; pause (il Regno Unito impone un periodo più breve per i servizi nazionali); e riposo fuori residenza (Repubblica ceca, Lituania, Paesi Bassi e Regno Unito non lo prescrivono nel caso dei servizi interni).

La questione più problematica ai fini del recepimento della direttiva è stato il numero di riposi giornalieri fuori residenza. L'accordo prevede (clausola 4) che un riposo giornaliero fuori residenza debba essere seguito da un riposo giornaliero in residenza (cfr. paragrafo 3.2). È tuttavia possibile concordare tra le parti sociali, a livello nazionale o di impresa, un secondo riposo fuori residenza. Questo secondo riposo fuori residenza è stato negoziato solo in 8 Stati membri: Germania, Ungheria, Romania, Slovenia, Paesi Bassi, Francia, Italia e Portogallo. Ma, come indicato al punto 3.2, esso riguarda spesso solo alcuni operatori in tali paesi. La questione è stata fonte di profonde divisioni tra le parti sociali del settore ferroviario e ha impedito un accordo a livello UE.

Sono soprattutto i piccoli operatori che intendono gestire tratte lunghe a percepire il numero di riposi giornalieri fuori residenza come una limitazione. Gli operatori commerciali di maggiori dimensioni sembrano disporre di maggiori risorse in personale, hanno personale anche oltrefrontiera oppure possono contare su "tradizionali accordi di cooperazione" con altri operatori di altri paesi. Tutte possibilità che riducono gli effetti negativi di questo vincolo. Per la maggior parte dei datori di lavoro, un aumento del numero dei riposi consecutivi fuori residenza significherebbe maggior libertà gestionale e flessibilità. Altre imprese, insediate in paesi con livelli salariali più bassi, potrebbero approfittarne per estendere il loro raggio d'azione e competere in più regioni.

La maggior parte dei rappresentanti dei lavoratori ritiene che i periodi trascorsi fuori residenza abbiano effetti particolarmente negativi sull'equilibrio tra vita professionale e familiare. Nei paesi tuttavia in cui le tratte interne sono lunghe ed esiste un'abitudine a trascorrere più giorni fuori residenza per servizi ferroviari nazionali, l'impatto di eventuali mutamenti in risposta a questa questione sarà relativamente modesto. Secondo alcuni rappresentanti sindacali, la prospettiva di un maggior guadagno in cambio della prestazioni di servizi all'estero potrebbe aumentare la disponibilità a lavorare all'estero per periodi di tempo consecutivi più lunghi.

L'importanza della questione potrebbe ulteriormente aumentare nel contesto dei Corridoi per il trasporto ferroviario di merci (v. regolamento (CE) n. 913/2010 relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo) che tendono a essere assi transfrontalieri a lunga percorrenza.

4.4. L'impatto della direttiva sul piano economico

Come indicato al punto 4.2, inviare personale proprio oltrefrontiera è solo uno dei modi di operare a livello internazionale. La direttiva non si applica perciò a tutte le imprese di trasporto ferroviario internazionale né a tutte le tratte e il numero dei lavoratori interessati è esiguo rispetto al numero di dipendenti dell'intero settore ferroviario. Anche l'impatto economico di tali norme non è molto rilevante perché le risorse umane rappresentano, in media, l'8,5% circa del totale delle spese di funzionamento di un trasporto ferroviario transfrontaliero. Eventuali aumenti dei costi di personale dovuti dall'accordo avranno quindi un'incidenza trascurabile rispetto ad altre spese di funzionamento, come energia o infrastrutture.

Grazie anche al preesistente livello di protezione, l'impatto economico appare limitato. In termini relativi, i costi generati dalla direttiva hanno avuto effetti più palpabili nelle situazioni in cui i lavoratori erano meno tutelati da preesistenti regolamentazioni nazionali dei trasporti

transfrontalieri e l'entrata in vigore della direttiva ha fornito l'occasione per un necessario adeguamento.

Riguardo agli effetti sullo sviluppo economico ulteriore dei trasporti ferroviari, i mutamenti a livello normativo introdotti dalla direttiva non hanno il ruolo importante di fattori come gli sviluppi tecnici del settore ferroviario, il processo di liberalizzazione del mercato ferroviario o la libera circolazione dei lavoratori all'interno della UE. Ai fini dell'organizzazione del settore ferroviario e della destinazione di personale a servizi transfrontalieri, esistono fattori ben più rilevanti della direttiva. Tuttavia, rimosse le barriere tecniche e liberalizzati i mercati, gli operatori, soprattutto se piccoli operatori del trasporto ferroviario di merci, possono sentirsi troppo vincolati dalle restrizioni di cui alla clausola 4 sul riposo fuori residenza. Ciò può indicare che il pieno impatto della direttiva sarà avvertito quando gli ostacoli tecnici saranno stati ulteriormente ridotti e saranno effettivamente aumentati i servizi internazionali.

Sebbene quindi il suo impatto economico possa essere considerato scarso, la direttiva ha introdotto uno standard minimo, ratificato da un accordo tra le parti sociali. La direttiva garantisce condizioni di parità per tutti e che è già un successo in sé. Infine, sostenendo il lavoro di qualità per i lavoratori mobili, la direttiva contribuisce anche a migliorare la qualità del servizio.

4.5. L'impatto della direttiva: conclusioni

Nel complesso, le conseguenze sociali ed economiche sembrano essere limitate. La clausola più importante in proposito è la clausola 4 sul riposo giornaliero fuori residenza. Ma anche in questo caso, l'effetto per i datori di lavoro è attenuato dall'esistenza di alternative nell'organizzazione dei trasporti internazionali per ferrovia che non obbligano il personale ad attraversare la frontiera a bordo del treno di cui sono l'equipaggio. La maggior parte dei rappresentanti dei lavoratori non sono favorevoli all'aumento del numero dei riposi fuori residenza perché lo ritengono un fattore negativo sull'equilibrio tra vita professionale e familiare. In alcuni casi, tuttavia (Ungheria, Romania, Slovenia, Paesi Bassi, Francia, Italia e Portogallo), esiste un accordo collettivo su un secondo riposo giornaliero fuori residenza.

5. POTENZIALI ONERI AMMINISTRATIVI

Data la natura delle norme già in vigore al momento dell'adozione della direttiva, questa non ha realmente aumentato l'attuale livello degli oneri amministrativi.

La maggior parte delle disposizioni limitano la disponibilità del personale e vincolano quindi la libertà e la flessibilità delle imprese. Non introducono oneri amministrativi perché non prescrivono formalità amministrative. Solo le disposizioni relative alle registrazioni possono essere considerate oneri amministrativi nella misura in cui obbligano i datori di lavoro a misure aggiuntive e a formalità che non sarebbero state necessarie se non fossero state imposte.

I benefici che da tali obblighi scaturiranno per la società nel suo complesso supereranno gli svantaggi, se si pensa quali catastrofi sono causate da incidenti ferroviari provocati dall'affaticamento.

6. QUESTIONI SOLLEVATE DA STATI MEMBRI E PARTI SOCIALI DURANTE LE CONSULTAZIONI SULLA PRESENTE RELAZIONE

Gli Stati membri non hanno segnalato problemi, né sollevato questioni né formulato particolari richieste.

Le parti sociali sono state consultate formalmente sul progetto di relazione. Due di esse hanno espresso delle reazioni nel luglio 2012. Dal loro punto di vista, l'unico aspetto che susciti controversie e osservazioni è la clausola 4 sul riposo giornaliero fuori residenza.

La Comunità delle ferrovie europee (*Community of European Railway and Infrastructure Companies* - CER) encomia la certezza giuridica introdotta dalla direttiva e fa notare che la maggior parte dei datori di lavoro intende aumentare il numero di riposi fuori residenza, sottolineando i limiti evidenti che questa clausola impone alla flessibilità degli operatori, soprattutto ai più piccoli. Essa cerca di riaprire i negoziati sulla clausola 4 pur riconoscendo che la posizione ufficiale a livello europeo delle parti sociali che rappresentano i lavoratori è di opporsi a modifiche; è vero peraltro che taluni rappresentanti nazionali dei lavoratori sembrano avere meno problemi con un aumento del numero di riposi giornalieri consecutivi fuori residenza. La CER sottolinea inoltre la necessità di instaurare condizioni di parità nella concorrenza tra modalità di trasporto e che nessun altra modalità di trasporto ha una regolamentazione sociale così vincolante.

La Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (*European Transport Workers' Federation* - ETF), si compiace del fatto che l'attuazione dell'accordo abbia aumentato il livello di protezione dei lavoratori in numerosi Stati membri e rileva che, attualmente, un soggiorno continuato all'estero superiore a 48 ore si verifica solo nelle operazioni di cabotaggio (su tratte triangolari o poligonali). L'ETF non considera la clausola 4 un ostacolo ai servizi transfrontalieri né ritiene pertanto necessario modificarla. L'ETF è preoccupata per il fatto che 5 Stati membri abbiano attuato le norme per i macchinisti ma non per il resto del personale di accompagnamento e ritiene inoltre che occorra intervenire sulla questione dei controlli in modo da chiarire compiti e responsabilità delle autorità e da migliorare la cooperazione amministrativa transfrontaliera. Viene infine suggerito l'uso di tachigrafi.

7. CONCLUSIONI

L'effetto principale della direttiva 2005/47/CE consiste nel poter fungere da "rete di sicurezza". Essa impedisce la corsa al livellamento sulle condizioni di lavoro peggiori, soprattutto riguardo all'orario di lavoro, imponendo una soglia armonizzata al di sotto della quale non deve andare nessun operatore e garantisce parità di trattamento per evitare la concorrenza sleale.

Non è affatto provato che i servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario siano ostacolati in misura significativa dalle norme fissate dalla direttiva. Ciò può essere in parte spiegato con la limitata incidenza delle situazioni alle quali le norme (personale che varca una frontiera con il treno) per ora si applicano effettivamente. È possibile che il prevedibile aumento dei servizi offerti, soprattutto da parte degli operatori più piccoli, conferisca in futuro maggior importanza a tali norme.

La Commissione intende adottare ogni misura che possa risultare opportuna sulle questioni e i problemi emersi con l'attuazione della direttiva nonché sui suggerimenti avanzati e tesi a migliorare l'attuazione pratica della direttiva.

Sulla questione specifica della clausola 4 (Riposo giornaliero fuori residenza), la Commissione ritiene che gli attuali margini di flessibilità non siano stati pienamente sfruttati da nessuna delle parti sociali: gli accordi collettivi sono stati infatti meno numerosi di quanto previsto. La direttiva consente tali accordi in modo da fissare condizioni più flessibili riguardo al numero dei riposi fuori residenza, condizioni che possono migliorare l'interoperabilità dei servizi transfrontalieri nel settore ferroviario e creare opportunità di mercato, in particolare per le PMI. La Commissione invita pertanto le parti sociali a livello nazionale ed europeo eventualmente a fare un uso più ampio di questa possibilità e a riprendere i negoziati a livello UE come indicato nella nota alla clausola 4 dell'accordo. In proposito, la Commissione invita le parti sociali a tener conto, nei loro negoziati, delle varie condizioni alle quali avvengono i trasporti ferroviari di passeggeri e di merci, in particolare in termini di distanza, di velocità commerciale e di tempi di viaggio. La Commissione seguirà da vicino l'andamento di questi negoziati e riesaminerà la situazione nel giro di 2 anni.