



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 15.12.2008  
COM(2008) 855 definitivo

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO**

**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**

## COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO

### **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**

#### **1. INTRODUZIONE**

La politica dell'Unione europea in materia di trasporto ferroviario, la cui quota nel mercato dei trasporti è in diminuzione, intende rivitalizzare questo settore rendendolo più competitivo nel quadro della politica europea dei trasporti. L'UE ha adottato quindi tre "pacchetti ferroviari" che riguardano, tra l'altro, l'apertura del mercato dei trasporti ferroviari di merci e di passeggeri e l'interoperabilità dei sistemi ferroviari<sup>1</sup> ad alta velocità e convenzionali.

Questa politica dev'essere accompagnata da misure sociali, soprattutto per proteggere la salute e la sicurezza dei lavoratori mobili, evitando una concorrenza che si basi unicamente sulla diversità delle condizioni di lavoro. Per questo motivo il 27 gennaio 2004 la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) hanno concluso un accordo (di seguito "l'accordo") su alcuni aspetti delle condizioni di utilizzazione dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario. Tale accordo prevede norme minime concernenti le condizioni di lavoro, il tempo di guida e le pause, il riposo giornaliero e il riposo settimanale. Poiché queste norme costituiscono disposizioni più specifiche ai sensi dell'articolo 14 della direttiva 2003/88/CE concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro, detta direttiva non si applica ai questi punti particolari. Il 18 luglio 2005 il Consiglio ha adottato la direttiva 2005/47/CE (di seguito "la direttiva") che rende vincolante l'accordo in tutti gli Stati membri dell'UE.

Il termine entro il quale gli Stati membri dovevano, dopo aver consultato le parti sociali, mettere in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi a tale direttiva era il 27 luglio 2008.

Nelle discussioni sulla direttiva, la clausola 4 dell'accordo è stata oggetto di particolare attenzione. Essa prevede che un riposo giornaliero fuori residenza debba essere seguito da un riposo giornaliero in residenza, con la possibilità di negoziare tra le parti sociali, a livello della impresa ferroviaria o a livello nazionale, un secondo riposo fuori residenza consecutivo. Alcune delegazioni nazionali hanno espresso il timore che questa clausola possa costituire un freno allo sviluppo del settore, tenuto conto della lunghezza di certi tragitti e del tempo necessario per coprirli. In conformità alla clausola 4 dell'accordo, le parti sociali firmatarie dell'accordo a livello europeo hanno avviato negoziati sul numero di ore di riposo fuori residenza consecutive nonché sulla loro compensazione.

---

<sup>1</sup> L'interoperabilità dei treni concerne la loro capacità di viaggiare indistintamente su tutte le sezioni della rete internazionale.

Al fine di seguire l'impatto dell'accordo e della clausola 4 sull'evoluzione del mercato, la Commissione si è impegnata, in una dichiarazione fatta al momento dell'adozione della direttiva, a presentare al Consiglio una relazione tenendo conto dell'impatto economico e sociale dell'accordo sulle imprese e sui lavoratori nonché delle discussioni tra le parti sociali sulle questioni pertinenti, tra cui la clausola 4. La Commissione si è detta disposta ad adottare le iniziative necessarie in caso di un nuovo accordo delle parti sociali, proponendo una modifica della direttiva.

Per disporre di elementi su cui basare questa comunicazione, la Commissione ha ordinato uno studio<sup>2</sup> a un esperto indipendente, che ha effettuato ampie consultazioni presso cinque organizzazioni settoriali europee<sup>3</sup>, nonché un'analisi basata su modelli di previsione dell'evoluzione del mercato ferroviario. L'esperto ha preso inoltre in esame sei casi nazionali<sup>4</sup>, consultando dieci imprese ferroviarie e sei sindacati nazionali.

La presente comunicazione al Consiglio intende realizzare l'impegno della Commissione preso nel contesto della dichiarazione<sup>5</sup> fatta al momento dell'adozione della direttiva 2005/47/CE. Essa descrive il mercato del trasporto ferroviario e il suo sviluppo, i problemi sociali che riguardano i lavoratori mobili e le pratiche correnti del settore. La comunicazione cerca anche di valutare l'impatto economico e sociale dell'accordo sulle imprese e sui lavoratori mobili. Essa riferisce inoltre dei negoziati in corso tra le parti sociali, anche per quanto riguarda la clausola 4 dell'accordo. Infine, presenta proposte sui possibili orientamenti concernenti la direttiva 2005/47/CE e l'accordo delle parti sociali.

## **2. DESCRIZIONE DELLA SITUAZIONE ATTUALE**

### **A) Sviluppo economico**

Nel 2008, quando l'esperto indipendente ha effettuato lo studio, operavano nell'UE, nel trasporto ferroviario internazionale, 62 imprese, di cui 19 nel trasporto passeggeri, 17 nel trasporto merci e 23 in altri settori. I trasporti ferroviari di passeggeri e di merci hanno caratteristiche particolari che li distinguono.

La maggior parte del trasporto passeggeri è effettuata da imprese nazionali o da ex imprese nazionali. Entrare in questo mercato è difficile per le nuove imprese private poiché per poter trasportare passeggeri è necessario ottenere una licenza. Il settore del trasporto passeggeri internazionale sarà liberalizzato solo nel 2010. Le linee ad alta velocità costruite recentemente fra i diversi paesi europei sono spesso gestite da *joint ventures* tra le imprese nazionali dei paesi interessati.

---

<sup>2</sup> Relazione TNO Quality of Life "Economic and social impact of the agreement concluded between social partners on certain aspects of the working conditions of mobile workers engaged in interoperable cross-border services in the railway sector", settembre 2008. La relazione è disponibile sul seguente sito Internet: [http://ec.europa.eu/employment\\_social/labour\\_law/docs/2008/final\\_report\\_r08678\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/employment_social/labour_law/docs/2008/final_report_r08678_en.pdf)

<sup>3</sup> Comunità delle ferrovie europee e delle società di infrastrutture (CER - Community of European Railway and Infrastructure Companies); Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF - European Transport Workers' Federation); EIM- European Rail Infrastructure Managers; ALE - Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europa; Associazione europea del trasporto ferroviario di merci (ERFA - European Rail Freight Association).

<sup>4</sup> Germania, Paesi Bassi, Ungheria, Romania, Regno Unito e Francia.

<sup>5</sup> PV/CONS 46, Addendum al progetto di verbale, 2676<sup>a</sup> sessione del Consiglio dell'Unione europea svolto a Bruxelles il 18 luglio 2005.

Nel 2005 i treni passeggeri transfrontalieri viaggiavano prevalentemente tra Parigi, Londra, Bruxelles, Amsterdam e la regione della Ruhr. Anche nelle Alpi tra la Svizzera, l'Austria e l'Italia del Nord i trasporti ferroviari transfrontalieri sono numerosi. In base alle analisi di previsione, le linee ferroviarie più frequentate resteranno le stesse tra il 2005 e il 2020. La durata dei tragitti sarà tuttavia ridotta grazie al maggior utilizzo di collegamenti ferroviari ad alta velocità. Il numero di lavoratori mobili (conduttori e controllori) che nel 2005 lavoravano nel settore del trasporto transfrontaliero di passeggeri corrisponde a 5563 equivalenti a tempo pieno (di seguito ETP) e dovrebbe aumentare dell'8% entro il 2020.

Il numero di imprese private attive nel mercato del trasporto ferroviario transnazionale di merci è superiore a quello del mercato del trasporto di passeggeri. Numerosi nuovi attori economici si stanno aggiungendo, in parte grazie alla liberalizzazione del mercato.

Per quanto riguarda le linee utilizzate, nel 2005 la maggior parte dei treni merci transfrontalieri circolava nella zona comprendente i Paesi Bassi, l'Italia del Nord e la Germania, nonché in Europa centrale e negli Stati baltici. Secondo le previsioni, nel 2020 il trasporto ferroviario di merci sarà più intenso in tutta l'Europa e soprattutto tra i paesi del Nord-ovest europeo e in Europa centrale. Il numero di conduttori operanti nel trasporto merci in Europa nel 2005 è stimato a 4 677 ETP e dovrebbe aumentare, in base alle stime, del 200%, ossia a più di 14 000 ETP nel 2020. Queste cifre potrebbero variare per un eventuale cambiamento di ripartizione del tempo di lavoro dedicato alla guida o per eventuali incrementi di produttività dovuti allo sviluppo della rete per il trasporto ferroviario di merci, allo sviluppo delle linee e dei sistemi di segnalazione.

#### B) Prospettive sul mercato del lavoro

In totale il numero di persone, in equivalenti a tempo pieno, occupate nel settore dei trasporti ferroviari di passeggeri e di merci ammonta oggi a 10 240 e dovrebbe aumentare del 98% tra il 2005 e il 2020, il che determina un bisogno di personale di più di 10 000 lavoratori mobili supplementari. Il mercato potrebbe quindi essere in tensione, in quanto questo tipo di lavoro richiede una qualifica particolare e una lunga formazione. Occorre anche considerare che a causa di uno squilibrio della piramide delle età, nei prossimi dieci anni numerosi conduttori di treni andranno in pensione senza che sia stata prevista la loro sostituzione e nonostante il probabile incremento dell'attività. Questo contesto potrà rendere necessario uno sforzo supplementare da parte dei datori di lavoro per rendere più attraente la professione, in particolare migliorando le condizioni di lavoro.

### **3. MISURE PER LA SALUTE E LA SICUREZZA DEI LAVORATORI MOBILI**

#### A) Misure per la salute e la sicurezza

Le condizioni di lavoro dei lavoratori mobili (conduttori e controllori) nel settore del trasporto ferroviario transfrontaliero possono presentare un certo numero di rischi professionali per la salute e la sicurezza. Questo settore è caratterizzato da lunghi turni di lavoro, dal lavoro notturno e da orari di lavoro irregolari. I rischi sono, tra l'altro, una perturbazione dell'orologio biologico, fenomeni di sfasamento sul piano della vita sociale e varie altre patologie psicologiche e fisiche descritte nella letteratura specializzata<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Vedasi la relazione TNO, allegato 6, pag.49.

La combinazione dei numerosi fattori che vanno presi in considerazione, con il tempo di guida e di lavoro e i periodi di riposo, permetterà un'organizzazione del tempo di lavoro che non pregiudichi la salute e la sicurezza dei lavoratori mobili.

Nell'accordo delle parti sociali sono trattati vari fattori legati direttamente al tempo di lavoro. Fra questi vi sono la lunghezza delle prestazioni, la durata settimanale del lavoro, le pause durante le prestazioni, la durata e la qualità del sonno prima di una prestazione, il lavoro diurno e notturno, l'ora di inizio di una prestazione, la regolarità e la prevedibilità delle ore di lavoro, il numero di prestazioni successive nonché il modo di organizzazione dell'orario di lavoro.

A ciò si aggiungono altre caratteristiche delle condizioni di lavoro, come la monotonia delle mansioni, i carichi fisici e psicologici nonché i fattori ambientali (rumore, luce, clima). Occorre inoltre tener conto dell'autonomia del lavoratore nell'organizzazione del proprio orario di lavoro (impiego del tempo e pause). Infine, sono determinanti anche le caratteristiche del lavoratore stesso (età, sesso, igiene di vita, ecc.).

Dagli studi esistenti e dall'indagine qualitativa effettuata su terreno (interviste di datori di lavoro e sindacalisti)<sup>7</sup> risulta che i rischi professionali citati più frequentemente sono i seguenti: lunghi tempi di guida seguiti da lunghi ore di lavoro; mancanza di pause durante e tra le prestazioni; impiego del tempo imprevedibile; lavoro notturno, nelle prime ore del mattino e durante il fine settimana. A ciò si aggiungono, in particolare per il trasporto transfrontaliero, le cattive condizioni di lavoro, la forte pressione di tempo per rispettare i termini, nonché la monotonia delle mansioni.

## B) Rassegna delle prassi relative all'orario di lavoro nelle imprese di trasporto ferroviario

A quanto risulta dalle interviste svolte a livello nazionale, nel settore ferroviario europeo le prassi delle imprese per quanto riguarda la durata del tempo di guida e di riposo sembrano già essere conformi alle principali disposizioni dell'accordo.

Le norme o gli accordi collettivi nazionali in vigore prima della conclusione dell'accordo garantiscono, in certi casi, una tutela migliore dell'accordo europeo. Questa constatazione potrà essere confermata o smentita solo dopo un'analisi approfondita dei servizi della Commissione sull'attuazione della direttiva 2005/47 negli Stati membri. Ricordiamo che la scadenza per l'attuazione era il 27 luglio 2008 e che la valutazione dell'attuazione è in corso.

In base ai dati raccolti presso le imprese di trasporto ferroviario sull'organizzazione dell'orario di lavoro, risulta che la settimana di lavoro media varia da 35 a 40 ore sia nel trasporto passeggeri che nel trasporto merci. L'accordo limita il tempo di guida a 9 ore per una prestazione diurna e a 8 ore per una prestazione notturna. In media, la durata delle prestazioni è compresa tra 8 e 10 ore di lavoro e tra 6,5 e 10 ore di guida. La maggior parte delle imprese ferroviarie rispetta le norme sui periodi minimi di riposo quotidiano (8 su 10 intervistati).

Per quanto riguarda l'obbligo di un riposo giornaliero in residenza dopo un riposo giornaliero fuori residenza (clausola 4 dell'accordo europeo), 5 imprese su 10 ritengono che non sia sempre possibile (e 1 che sia impossibile) osservare questa regola. È emerso che le imprese possono seguire tre diverse strategie per conformarsi a tale norma:

- il trasporto del personale verso la residenza dopo una prestazione;

---

<sup>7</sup> Vedasi la relazione TNO, allegato 8, pag. 73 e seg.

- la riorganizzazione dell'impiego del tempo in modo che il personale termini sempre le prestazioni in residenza;
- la ripartizione del personale in diverse regioni o diversi paesi (al fine di creare tragitti più corti per i lavoratori). Va notato che questa soluzione può essere applicata anche in via obbligatoria, poiché i conduttori non dispongono di tutte le abilitazioni necessarie per operare in tutti i paesi attraversati.

Il rispetto di questa parte dell'accordo sembra più problematico per il trasporto merci, meno regolare e più soggetto a imprevisti del trasporto passeggeri. Inoltre, esso non è prioritario rispetto al trasporto passeggeri, il che può dar luogo a numerosi ritardi.

Durante le prestazioni le imprese sembrano assicurare pause sufficienti, in conformità alla clausola 5. Sembra però che non sia sempre possibile per i lavoratori fare una pausa proprio nel momento in cui sarebbe necessario lasciare il posto di lavoro per riposare.

#### **4. IMPATTO DELL'ACCORDO**

##### **A) Impatto sociale dell'accordo**

L'impatto sociale dell'accordo concerne in primo luogo le sue conseguenze per la qualità del lavoro (qualità intrinseca dell'occupazione) e la salute e sicurezza sul lavoro, che costituiscono i due principali obiettivi. Vanno esaminati anche altri aspetti, come l'equilibrio tra la vita professionale e familiare, la parità di opportunità e la creazione di posti di lavoro nel settore.

Poiché le regole vigenti sembrano già conformi alle disposizioni dell'accordo, il suo impatto sociale a breve termine dovrebbe restare limitato. In base all'accordo, il tempo massimo di guida è limitato a 9 ore per una prestazione diurna, a 8 ore per una prestazione notturna e a 80 ore per un periodo di due settimane. Non esiste invece un limite preciso per quanto riguarda le ore di lavoro settimanali. Occorre assicurarsi che nel quadro dell'applicazione dell'accordo gli Stati membri non abbiano la tendenza ad allinearsi sulle norme minime relative al tempo di guida, allungando la durata del lavoro settimanale che non è limitata. La clausola di non regressione (clausola 9 dell'accordo e articolo 2, paragrafo 2, della direttiva) dovrebbe impedire in generale questo possibile "effetto perverso". I limiti imposti dall'accordo per le prestazioni notturne e la durata minima delle pause da rispettare dovrebbero essere salutari per i lavoratori mobili.

Per quanto concerne la clausola 4 e l'obbligo di far seguire un riposo giornaliero fuori residenza da un riposo giornaliero in residenza, le opinioni sono divise in merito al suo impatto sociale. Questa disposizione dell'accordo rappresenta un evidente beneficio dal punto di vista dell'equilibrio tra vita professionale e familiare. Non è così evidente invece il beneficio sul piano della salute e della sicurezza, poiché la letteratura su quest'argomento sembra indicare che la qualità del riposo è più importante del luogo di riposo: anche a domicilio, i lavoratori possono avere problemi di qualità del riposo se l'ambiente non è sufficientemente silenzioso. Certi sindacati vorrebbero che l'accordo fosse più preciso sulla qualità del luogo di riposo. Per quanto riguarda il numero di giorni di riposo consecutivi fuori residenza, nel caso questi dovessero essere aumentati i dipendenti vorrebbero disporre della possibilità di scegliere la compensazione offerta (pagamento, giorni di ferie supplementari). Anche la maggior parte delle imprese interpellate condivide quest'opinione. In questo caso particolare, l'accordo limita le possibilità di soddisfare eventuali esigenze di relazioni di

lavoro più diversificate e personalizzate. Infine, esiste il rischio che i lavoratori mobili siano assegnati a tragitti meno variati per evitare che restino lontani dalla residenza per un lungo periodo.

Una maggiore autonomia dei dipendenti nell'organizzazione dell'orario di lavoro potrebbe attenuare il suo effetto sull'equilibrio tra vita professionale e familiare. Da questo punto di vista il dialogo sociale nell'impresa o la considerazione dei desideri personali nell'impiego del tempo potrebbero rivelarsi positivi.

La metà dei sindacati e dei rappresentanti delle imprese intervistate sembra ritenere che l'accordo abbia un impatto positivo sulla qualità del lavoro e sulla salute e la sicurezza dei lavoratori mobili. La maggioranza degli altri non vede alcun effetto. Per quanto riguarda l'equilibrio tra vita professionale e familiare, la maggioranza dei sindacati intervistati non riconosce alcun impatto particolare.

Per quanto riguarda l'impatto dell'accordo europeo sulla creazione di posti di lavoro nel settore ferroviario, la maggior parte degli intervistati pensa che avrà un impatto positivo o che non avrà alcun impatto. Alcune imprese ritengono che in seguito all'attuazione dell'accordo dovranno assumere più personale. Sembra tuttavia che sarà la crescita prevista del settore che indurrà le imprese ad assumere più personale e/o ottenere incrementi di produttività.

#### B) Impatto economico dell'accordo

Il settore economico del trasporto ferroviario di merci dovrebbe svilupparsi in tutta l'Europa fino al 2020. È interessante a tale riguardo analizzare se l'accordo potrà avere un impatto su tale sviluppo, in particolare sui costi di esercizio, sulla gestione delle imprese e sull'innovazione.

Secondo una stima effettuata partendo da un modello di proiezione economica specifico per le ferrovie, il costo delle risorse umane nel quadro del trasporto ferroviario transnazionale di merci rappresenta l'8,5% del costo totale di esercizio. Le altre spese, più consistenti, riguardano i costi per la trazione, il materiale rotabile, l'infrastruttura, l'energia, le spese amministrative e l'assicurazione. Dato che il costo totale del lavoro è relativamente ridotto rispetto alle altre spese di gestione, è poco probabile che l'accordo influisca sulla gestione dei tragitti in futuro.

Il settore è soggetto a varie tendenze che influiscono sullo sviluppo dei tragitti, come le nuove tecnologie, le capacità di potenziamento delle infrastrutture, il miglioramento dell'interoperabilità, ecc. La fissazione di limiti delle ore di guida per persona costituisce solo un aspetto minore dello sviluppo totale del settore. È importante notare che per effettuare un servizio di interoperabilità transfrontaliera, un lavoratore mobile deve disporre delle abilitazioni necessarie. Anche il fatto che le norme sulle ore di guida e di riposo a livello nazionale siano già conformi alle disposizioni della direttiva o garantiscano una migliore protezione induce a ritenere che l'impatto economico dell'accordo resterà limitato.

Globalmente, l'impatto economico dell'accordo è considerato in modo piuttosto positivo dai vari attori del settore. Il fatto che l'accordo definisca un quadro comune e regole chiare per tutte le parti interessate è visto con favore dalle parti interessate nazionali.

Dalle interviste effettuate a datori di lavoro e sindacalisti emerge che la norma che stabilisce che un riposo fuori residenza debba essere seguito da un riposo in residenza (clausola 4),

presenta maggiori problemi per le imprese di trasporto merci. Cinque su sei imprese di trasporto merci intervistate non sono sempre in grado di riportare i loro dipendenti a casa dopo un riposo fuori residenza. Alcune imprese organizzano talvolta l'orario di lavoro in modo tale da far lavorare il conduttore per tutta la settimana con la possibilità di rientrare a casa solo al fine settimana. È comunque difficile stabilire in che misura tali esempi siano rappresentativi. Le imprese di trasporto merci riferiscono di periodi fuori residenza che vanno da 3 giorni a 2 o 3 settimane. Va notato tuttavia che nessun sindacato afferma di essere a conoscenza di periodi fuori residenza superiori a 2 giorni.

Queste diverse pratiche non potranno più esistere dopo l'attuazione dell'accordo. Certe imprese ferroviarie dovranno effettuare cambiamenti nella gestione del personale per poter continuare a utilizzare determinate linee. Indubbiamente ci saranno costi supplementari per l'assunzione di nuovi dipendenti e per alloggi di riposo più confortevoli lungo il tragitto, o dovranno essere realizzati incrementi di produttività. Pochissime imprese hanno avviato negoziati a livello dell'impresa su un secondo giorno consecutivo di riposo fuori residenza, come consentito dall'accordo. Sembra che siano in attesa di regole più chiare a livello europeo per la prevedibilità dell'organizzazione del lavoro.

Per quanto riguarda le future assunzioni, le imprese hanno interesse a sviluppare nuove strategie in collaborazione con il personale, per adottare misure che migliorino la qualità dell'impiego in un mercato del lavoro sempre più teso.

## **5. ESITO DEI NEGOZIATI**

In conformità alla clausola 4 dell'accordo, le parti sociali a livello europeo hanno avviato negoziati sul numero di ore di riposo consecutive fuori residenza e sulla loro compensazione.

Per rappresentare meglio gli interessi delle imprese private di trasporto merci durante la negoziazione dell'accordo, la Comunità delle ferrovie europee (CER) ha deciso di includere nella sua delegazione un rappresentante dell'Associazione europea del trasporto ferroviario di merci (ERFA).

I negoziati sono tuttora in corso. Una delle difficoltà incontrate dalle parti sociali è la mancanza d'informazioni sulle operazioni di trasporto transfrontaliero interoperabile. Le parti firmatarie si erano impegnate ad effettuare una valutazione delle disposizioni dell'accordo due anni dopo la sua firma (clausola 11 dell'accordo), alla luce delle prime esperienze di sviluppo dei trasporti transfrontalieri interoperabili, ma tale valutazione non è stata conclusa.

## **6. RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA NEGLI STATI MEMBRI**

Secondo l'articolo 5 della direttiva, gli Stati membri hanno l'obbligo di mettere in vigore, dopo aver consultato le parti sociali, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla direttiva prima del 27 luglio 2008. Essi possono anche assicurarsi che le parti sociali abbiano adottato le disposizioni necessarie tramite un accordo entro tale data. Gli Stati membri sono tenuti a comunicare immediatamente alla Commissione il testo di queste disposizioni.

La verifica dell'attuazione della direttiva da parte dei servizi della Commissione è in corso. In questa fase la Commissione verifica se gli Stati membri le hanno trasmesso le disposizioni di attuazione e se il recepimento nella legislazione nazionale è stato completato. Finora otto Stati



membri (BU, RO, DK, NL, PL, SI, SK e SE) hanno recepito completamente la direttiva e trasmesso alla Commissione le misure di esecuzione nazionali. Tredici Stati membri non hanno trasmesso alla Commissione le misure nazionali (BE, DE, EE, IE, EL, ES, FR, IT, LT, LV, HU, PT e FI) e quattro Stati membri (CZ, LU, AT e UK) hanno presentato una comunicazione parziale e insufficiente delle misure di attuazione della direttiva. In conformità all'articolo 226 del trattato CE, la Commissione ha inviato lettere di costituzione in mora a 17 Stati membri interessati.

## 7. CONCLUSIONI

La Commissione segue con attenzione gli sviluppi del mercato del trasporto ferroviario, in particolare l'evoluzione dei negoziati in corso tra le parti sociali miranti ad adeguare le condizioni di riposo dei lavoratori alle esigenze di potenziamento del settore, garantendo nel contempo un altro grado di protezione della salute e sicurezza.

Al fine di promuovere questo sviluppo, la Commissione:

- incoraggia le parti sociali a proseguire i negoziati sulla clausola 4 e a raggiungere un risultato equilibrato che prenda in considerazione l'esigenza di flessibilità delle imprese nell'organizzazione delle operazioni, in particolare nel mercato del trasporto merci, l'esigenza di proteggere la salute e la sicurezza dei lavoratori mobili e il rispetto dell'equilibrio tra vita professionale e privata;
- richiama l'attenzione delle parti sociali sull'importanza di adottare un approccio integrato che prenda in considerazione tutti gli aspetti importanti per la salute e la sicurezza dei lavoratori mobili, compresa la qualità del riposo fuori residenza, e che possa favorire il coinvolgimento e l'autonomia dei lavoratori nell'organizzazione dell'orario di lavoro, sia a livello collettivo che a livello individuale;
- seguirà con attenzione il modo in cui gli Stati membri recepiscono l'accordo europeo nella legislazione nazionale. Dovrà essere prestata particolare attenzione al controllo della durata delle prestazioni e dell'orario di lavoro settimanale;
- intende incoraggiare il miglioramento delle condizioni di lavoro e della qualità del lavoro per i lavoratori mobili del settore ferroviario, che contribuirà a mantenere l'attrattiva della professione in un mercato del lavoro che nei prossimi anni sarà probabilmente soggetto a tensioni.