

Notizie dall'estero *News from foreign countries*

Dott. Ing. Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA RAIL TRANSPORTATION

SNCF: in crescita puntando allo sviluppo dei trasporti urbani e regionali

Comunicati ufficialmente i dati di bilancio del Gruppo SNCF relativi all'anno 2012. Si registra in particolare un fatturato di 33,8 miliardi di euro, in aumento di +3,0% rispetto al 2011 a perimetro e tassi di cambio costanti. Notevole la crescita della business unit dedicata alla conduzione e alla gestione della rete ferroviaria (SNCF Infra), con un +6,4%, e dei trasporti pubblici urbani e regionali per il ramo passeggeri (SNCF Proximités). Rallentamento della crescita dell'attività di SNCF Voyages (TGV) a +2,5%, e calo del fatturato di SNCF Geodis (trasporto e logistica merci), pari a -1,6% in un mercato francese ed europeo in recessione.

Il rendimento del Gruppo mette a segno un margine operativo di 3,0 miliardi di euro, in leggero aumento rispetto al 2011 a perimetro e tassi di cambio costanti, corrispondente all'8,9% del fatturato.

Di seguito le principali voci di bilancio:

- risultato netto ricorrente di 696 milioni di euro, leggermente superiore al 2011;
- risultato netto positivo di 383 milioni di euro, in sensibile crescita rispetto al 2011;
- livello di investimenti elevato, superiori ai 2,2 miliardi di euro.
- riduzione dell'indebitamento di un miliardo di euro, con un debito netto di 7,3 miliardi di euro al-

la fine del 2012, grazie ad un flusso di cassa libero di 1,2 miliardi di euro (di cui 952 milioni derivanti dalla cessione di un credito finanziario).

Alla fine del 2012, il gruppo SNCF registra il 24% del proprio fatturato all'estero.

*La dichiarazione del Presidente
G. Pepy*

"In un ambiente economico che rimane difficile, nel 2012 SNCF ha dato prova di un'ottima reattività. Le attività di servizio pubblico sono caratterizzate da un andamento favorevole, grazie ad un sensibile aumento del traffico passeggeri e ad una crescita di Keolis a livello internazionale. L'attività di trasporto passeggeri è rimasta dinamica, in particolare nella prima parte dell'anno, consentendo di compensare l'evoluzione sfavorevole del ramo trasporto e logistica merci, che attraversa una fase di contrazione a fronte di un mercato in piena recessione. In termini di rendimento, i nostri risultati operativi sono superiori alle previsioni, mantenendosi al livello raggiunto nel 2011. Nel 2012 abbiamo proseguito sulla strada intrapresa per il miglioramento dei servizi che offriamo ai pendolari, in particolare nelle stazioni e sui treni. Al contempo non abbiamo trascurato le azioni di contenimento dei costi, pur investendo 2,3 miliardi di euro e attuando una politica commerciale attiva in termini di servizi, in Francia e all'estero.

Il risultato netto, pari a 383 milioni di euro, è superiore di tre volte rispetto al 2011.

L'indebitamento è in sensibile calo, di quasi un miliardo di euro.

I risultati del 2012 ci consentono ancora di versare dei dividendi allo Stato (208,5 milioni di euro) e ai dipendenti (364 euro per dipendente, distribuiti a fine febbraio). Infine, SNCF si prepara attivamente, e in uno spirito di piena cooperazione con RFF (proprietario e gestore della rete ferroviaria francese), ad attuare i principi indicati dal ministro dei Trasporti F. CUVILLIER nel mese di ottobre 2012 relativamente all'unificazione delle attività di gestore dell'infrastruttura all'interno di un unico polo pubblico.

Performance del gruppo SNCF

Il fatturato annuale del Gruppo ammonta a 33 820 M€, con un incremento del +3,6 % rispetto al 2011. A fine dicembre 2012 si osservano, rispetto al 2011:

- un effetto "perimetro" pari a +92 M€ grazie, in particolare, alle acquisizioni effettuate da SNCF Geodis (Ciblex, Pharmalog, One Source Logistics, avviamento Serenam, MF Cargo e Aviraail) e alle acquisizioni in Benelux (acquisizione in Belgio e scalata al capitale di Syntus, Paesi Bassi, fino al 100%) e negli Stati Uniti da parte di Keolis (SNCF Proximités);
- un effetto "tassi di cambio" pari a +263 M€ (svalutazione dell'euro, in particolare rispetto alla sterlina inglese, al dollaro americano e australiano e alla corona svedese);
- il trattamento contabile del materiale rotabile Transilien (attività ferroviaria nella regione dell'Ile-de-France).

Escludendo questi effetti, la crescita del fatturato è di +3,0% ed è stata ottenuta principalmente grazie a SNCF Infra (+6,4%) e alle attività Passeggeri (SNCF Proximités +3,8% e SNCF Voyages +2,5%). Calo di SNCF Geodis pari a -1,6%. Alla fine del 2012, il gruppo SNCF registra il 24 % del proprio fatturato all'estero.

Divisione SNCF Voyages

- Dati principali 2012

Lancio del servizio TGV Francia-Italia tra Parigi e Milano (fornito

esclusivamente da SNCF) e inaugurazione del collegamento diretto quotidiano tra Marsiglia e Francoforte (che serve anche le stazioni di Strasburgo e Lione) gestito da SNCF e Deutsche Bahn (partnership Alleo).

Lancio di iDBUS: un nuovo trasporto autostradale in pullman che offre un servizio di alto profilo sulle lunghe distanze (con partenze da Parigi e Lille per Bruxelles, Amsterdam e Londra, e da Lione per Milano e Torino).

- **Fatturato**

Fatturato pari a € 7.503 milioni, con un incremento del 2,5% rispetto al 2011 (a perimetro e tassi di cambio costanti) spinto soprattutto da un aumento della vendita di biglietti. Dopo un picco nelle vendite all'inizio dell'anno, l'alta velocità francese (TGV e iDTGV) ha subito un rallentamento verso la metà dell'anno a causa di un calo dei viaggi d'affari dovuto ad una contrazione congiunturale.

La crescita dell'attività della divisione in Europa (+5,9% nella vendita di biglietti a perimetro e tassi di cambio costanti) è stata alimentata soprattutto da Lyria (servizio ferroviario ad alta velocità diretto in Svizzera) e da Alleo (servizio ferroviario ad alta velocità diretto in Germania). Altri fattori hanno svolto un ruolo rilevante per questo dato positivo: l'avvio della linea ad alta velocità Reno-Rodano e la crescita registrata dalle linee TGV Francia-Italia e Thalys (servizio ferroviario ad alta velocità diretto in Belgio e nei Paesi Bassi).

Alla fine di dicembre 2012, i mercati esteri rappresentavano quasi il 20% del fatturato registrato da SNCF Voyages.

- **EBITDA**

L'EBITDA ha toccato quota € 959 milioni alla fine di dicembre 2012, a fronte di un calo year-on-year di € 64 milioni a perimetro e tassi di cambio costanti. Nonostante l'avvio della tratta ad alta velocità TGV Reno-Rodano e una crescita costante sui mercati internazionali, l'incremento della vendita di biglietti ha subito un si-

gnificativo rallentamento, con i volumi per il servizio ad alta velocità TGV in diminuzione a causa di fattori quali le opere infrastrutturali in corso, il calo dei viaggi di lavoro e una contrazione generalizzata dell'economia. Nel 2012 hanno rivestito un ruolo significativo anche altri fattori esterni, come ad esempio un aumento di € 45 milioni della CST (il contributo di solidarietà territoriale). In linea generale, le spese hanno continuato ad aumentare in maniera accentuata, a causa, in particolare, dei pedaggi, delle attività di manutenzione del materiale rotabile e dei costi legati alle iniziative di customer satisfaction (il lancio di Accelio, una nuova tecnologia destinata al personale di vendita sui treni, il nuovo programma di fidelizzazione dei clienti, il programma di customer service Garantie Voyage e il nuovo servizio pullman a lunga percorrenza iDBUS).

- **Margine operativo**

Il margine operativo tocca quota 3 031 M€ escludendo gli effetti perimetro, tassi di cambio e trattamento contabile del materiale rotabile Transilien nell'ambito della convenzione STIF (-151 M€), in leggero aumento (+15 M€) rispetto al 2011. Rappresenta l'8,9% del fatturato.

Il rendimento, però, varia a seconda delle business unit: il margine operativo è in aumento nelle business unit SNCF Infra, SNCF Proximités e Gares & Connexions, mentre è in calo per SNCF Geodis e SNCF Voyages.

- **Risultato operativo**

Il risultato operativo corrente tocca quota 1 458 M€, in crescita di +219 M€ rispetto al 2011 grazie, in particolare, all'esito favorevole di alcuni contenziosi nel 2012.

Il tasso di trasformazione del fatturato in risultato operativo corrente passa dal 3,8% del 2011 al 4,3% del 2012.

- **Risultato finanziario**

Il risultato finanziario diminuisce di -80 M€ rispetto al 2011 essenzialmente a seguito dell'aumento del co-

sto finanziario degli impegni nei confronti del personale.

L'imposta sul risultato del 2012 (338 M€) comprende, in particolare, l'aumento di 45 M€ della Tassa sul risultato delle compagnie ferroviarie (la cosiddetta "TREF"), pari a 200 M€.

- **Risultato netto quota del Gruppo**

Grazie all'insieme di questi fattori, il risultato netto quota del Gruppo è attivo per 383M€ e in sensibile aumento rispetto al 2011 (+125 M€).

Investimenti

Nel corso del 2012, l'importo degli investimenti in conto capitale tocca quota 2 257 M€, a cui si aggiungono gli investimenti finanziati dalle autorità organizzatrici dei trasporti. L'importo totale degli investimenti lordi ammonta a 2 806 M€, di cui:

- il 48% su materiali di trasporto, in particolare:
 - convogli Francilien per Transilien nella regione dell'Ile-de-France e convogli per Tram-Treno,
 - convogli TGV,
 - locomotive,
 - nell'ambito delle loro attività Keolis, Geodis, STVA, Akiem e Ermewa garantiscono regolarmente lo sviluppo e il rinnovo del parco veicoli e del materiale rotabile,
- il 52% per i Technicentres e le officine, l'allestimento e la modernizzazione delle stazioni, in particolare nell'Ile-de-France (attività Transilien), i sistemi di informazione ai passeggeri, il materiale di manutenzione dei binari e le opere d'arte, nonché i sistemi di informazione legati all'attività.

Situazione finanziaria

Il flusso di cassa libero si colloca a 1 220 M€ a fine dicembre 2012, in netto aumento di 959 M€ rispetto al 2011.

Mentre l'importo degli investimenti in conto capitale rimane ad un livello elevato nel 2012 (2,3 miliardi di euro), l'indebitamento finanziario è in sensibile calo, grazie in partico-

NOTIZIARI

lare al successo di un'operazione di cessione di credito finanziario effettuata da SNCF.

L'indebitamento finanziario netto è pari a 7346 M€ a fine 2012 contro 8329 a fine 2011 (*Comunicato stampa SNCF*, 18 febbraio 2013).

SNCF: up aiming at the development of urban and regional transport

Officially communicated data SNCF Group's financial statements for the year 2012. There is in particular a turnover of 33.8 billion euro, an increase of +3.0% compared to 2011 at constant exchange rates and perimeter. The remarkable growth of the business unit dedicated to the management and operation of the railway (SNCF Infra), with 6.4%, and urban and regional public transport for passengers branch (SNCF Proximités). Slowdown in growth in the Voyages SNCF (TGV) to +2.5%, and reduced sales of SNCF Geodis (transport and freight logistics), -1.6% in the French and European markets in recession.

The performance of the Group scored an operating profit of €3.0 billion, a slight increase compared to 2011 at constant exchange rates and perimeter, equal to 8, 9% of sales.

The following main items:

- net income from recurring €696 million, slightly higher than 2011;
- net income of €383 million, a significant increase compared to 2011;
- level of investment high, higher than the 2.2 billion euro;
- reduction of one billion euro, with a net debt of €7.3 billion at the end of 2012, thanks to a free cash flow of EUR 1.2 billion (of which 952 million from the sale of a financial credit).

At the end of 2012, the SNCF group recorded 24% of its sales abroad.

The statement of the President G. PEPY

"In an economic environment that remains difficult in 2012 SNCF has

demonstrated excellent responsiveness. The public service activities are characterized by a favorable trend, thanks to a significant increase in passenger traffic and an increase of Keolis internationally. The business of transporting passengers remained dynamic, especially in the first half of the year, allowing you to compensate the unfavorable development of transport and freight logistics branch, which crosses a sentence of contraction in the face of a market in recession. In terms of performance, our operating results are better than expected, keeping the level reached in 2011. In 2012, we continued on the path taken to improve the services we offer to commuters, especially in stations and on trains. At the same time we have not neglected the actions to reduce costs, while investing €2.3 billion and implementing an active trade policy in terms of facilities, in France and abroad.

The net result amounted to €383 million, is more than three times compared to 2011.

The debt is a significant decline of almost one billion euro.

The results of 2012 are still inadequate to pay dividends to the State (208.5 million euro), and employees (364 euro per employee, distributed at the end of February). Finally, SNCF is preparing actively and in a spirit of full cooperation with RFF (owner and operator of the French rail network), to implement the principles set out by the Minister of Transport F. CUVILLIER in the month of October 2012 concerning the unification of the business manager infrastructure within a single pole public.

Performance of the SNCF

The annual turnover of the Group amounted to 33,820 M € an increase of +3.6% compared to 2011. At the end of December 2012 are observed,

- a "perimeter" of +92 M € due in particular to the acquisitions made by SNCF Geodis (Ciblex, Pharnalog, One Source Logistics, start Sernam, MF Cargo and Avirail) and acquisitions in the

Benelux countries (Belgium and acquisition climbing capital Syntus, the Netherlands, up to 100%) and the United States by Keolis (SNCF Proximités);

- a "exchange rate" of +263 M € (devaluation of the euro, in particular with respect to the British pound, the U.S. dollar and the Swedish krona and Australian);
- the accounting treatment of rolling stock Transilien (rail operations in the region of Ile-de-France).

Excluding these effects, sales growth of +3.0% and was achieved mainly thanks to SNCF Infra (+6.4%) and the activities Passengers (SNCF Voyages SNCF Proximités +3.8% and +2.5 %). SNCF Geodis drop -1.6%. At the end of 2012, the SNCF group recorded 24% of its sales abroad.

Division SNCF Voyages

• Basics 2012

Launch of TGV France-Italy between Paris and Milan (provided exclusively by SNCF) and the opening of direct daily service between Frankfurt and Marseille (which also serves stations Strasbourg and Lyon) managed by SNCF and Deutsche Bahn (Allee partnership);

Launch of iDBUS: a new highway transportation bus that provides a high profile over long distances (with departures from Paris and Lille, Brussels, Amsterdam and London, and from Lyon to Milan and Turin).

• Turnover

Turnover of €7,503 million, an increase of 2.5% compared to 2011 (a perimeter and constant exchange rates), driven mainly by an increase in ticket sales. After a peak in sales earlier this year, the French high-speed (TGV and iDTGV) has slowed down in the middle of the year due to a decline in business due to economic downturn.

The growth of division in Europe (+5.9% in the sale of tickets to the perimeter and constant exchange rates) has been fueled mainly by Lyria (high-speed rail service directly in

Switzerland) and Alleo (rail service high speed direct in Germany). Other factors have played an important role in this positive result: the start of the high-speed line Rhine-Rhône and the growth recorded lines TGV France-Italy and Thalys rail service (high-speed direct in Belgium and the Netherlands).

At the end of December 2012, foreign markets accounted for almost 20% of revenue in SNCF Voyages.

- **EBITDA**

EBITDA, totaled €959 million at the end of December 2012, compared with a decline year-on-year to €64 million at constant exchange rates and perimeter. Despite the launch of the high-speed TGV Rhin-Rhône and a steady growth in international markets, the increase in ticket sales has slowed down sharply, with the volumes for the high-speed TGV service in decline due to factors such as infrastructure works in progress, the decline in business travel and a general contraction of the economy. In 2012 they played a significant role also other external factors, such as an increase of €45 million of the CST (the contribution of territorial solidarity). In general, the costs have continued to rise in a stressed because, in particular, toll roads, the maintenance of the rolling stock and the costs related to customer satisfaction initiatives (Accelerio the launch of a new technology for sales staff on trains, the new program of customer loyalty program customer service Garantie Voyage and the new long-distance bus service iD-BUS).

- **Gross operating**

The operating margin share touches 3,031 M € excluding the effects perimeter, exchange rates and accounting treatment of rolling stock Transilien under the Convention STIF (-151 M €), a slight increase (+15 M €) compared to 2011. Represents the 8, 9% of sales.

The yield, however, varies depending on the business unit: The operating margin is increasing in business unit SNCF Infra, SNCF and Proxim-

ités Gares & Connexions, while declining to SNCF Geodis and SNCF Voyages.

- **EBIT**

Profit from recurring operations share touches 1 458 M €, an increase of +219 M € compared to 2011, thanks in particular to the favorable outcome of a number of disputes in 2012.

The transformation rate of turnover in profit from recurring operations rose from 3.8% in 2011 to 4.3% in 2012.

- **Financial result**

The financial result decreased by -80 M € compared to 2011 mainly as a result of the increase in financial commitments to staff.

The tax on the outcome of 2012 (338 M €) includes, in particular, the increase of 45 M € of tax on the result of the railway companies (the so-called "TREF"), amounting to a 200 M €

- **Net income Group share**

Thanks to all of these factors, net income Group share of €383m and is active for a significant increase compared to 2011 (+125 M €).

Investments

During 2012, the amount of investment capital share touches 2,257 M € in addition to investments financed by the organizers of the transport, the total amount of gross investments amounted to 2,806 M €, of which:

- 48% of materials of transport, in particular:
 - Francilien for Transilien trains in the region of Ile-de-France and convoys to Tram-Train,
 - TGV trains,
 - locomotives,
 - as part of their activities Keolis, Geodis, STVA, Akiem Ermewa and ensure regular development and renewal of the fleet and rolling stock
- 52% for Technicentres and workshops, the creation and modern-

ization of stations, particularly in the Ile-de-France (Transilien activities), information systems for passengers, the material of track maintenance and works art, as well as information systems related activities.

Financial situation

The free cash flow stood at 1,220 M € at the end of December 2012, a net increase of 959 M € compared to 2011.

While the amount of investment capital remains at a high level in 2012 (€2.3 billion), the debt is in significant decline, mainly due to the success of a sale of financial credit made by SNCF.

Net debt amounted to 7,346 M € at the end of 2012 against 8,329 at the end of 2011 (SNCF Press Release, February 18, 2013).

TRASPORTI URBANI URBAN TRANSPORTATION

Siemens automatizza la metro di Hong Kong

MTR Corporation ha siglato un ordine con Siemens per l'ammmodernamento dei sistemi di segnalamento e controllo dei 47 km di linea metropolitana che collegano il confine cinese al distretto centrale economico dell'Isola di Hong Kong. La linea esistente (East Rail) sarà estesa di ulteriori sei km e l'intero collegamento sarà equipaggiato con la tecnologia di controllo di ultima generazione oltre che con il sistema automatico di controllo del treno Trainguard MT. I lavori di ammodernamento non interromperanno i correnti servizi di trasporto. Il contratto ha un valore di circa 80 milioni di euro e la messa in servizio della nuova tratta è prevista per il 2020 (fig. 1).

Per stare al passo con i crescenti bisogni di mobilità di Hong Kong, il governo nel 2009 ha annunciato che avrebbe investito 2,9 miliardi di dollari nell'espansione della rete



(Fonte – Source: Siemens)

Fig. 1 – La metropolitana di Hong Kong.

Fig. 1 – The metro of Hong Kong.

ferroviaria nell'ambito del programma "Hong Kong 2020". La linea, che sarà equipaggiata da Siemens, collegherà il confine cinese all'isola di Hong Kong e sarà uno dei progetti infrastrutturali più costosi e tecnicamente più complessi del programma "Hong Kong 2020".

Come parte del progetto di espansione e ammodernamento, Siemens equipaggerà la linea – composta da 16 stazioni – con il sistema CBTC (Communication Based Train Control) Trainguard MT. La supervisione automatica del treno sarà realizzata impiegando il sistema di controllo delle operazioni Vicos, mentre la soluzione Siemens Airlink, comprovata e testata, sarà installata per la trasmissione radio. Gli otto allacciamenti elettronici Sicas saranno installati per il controllo del treno. Il nuovo sistema di segnalamento sarà controllato e monitorato dal Centro di controllo operazioni a Tsing Yi.

Il Trainguard MT comprende tutte le funzioni per il monitoraggio, l'esecuzione e il controllo del processo operativo totalmente automatico. La comunicazione continua dei dati avviene tra il centro di controllo, l'equipaggiamento dei binari e i treni at-

traverso una rete radio WLAN. Questo rende possibile la localizzazione della posizione esatta di ogni treno all'interno della rete ferroviaria. La velocità ottimale e la distanza tra i due treni sono costantemente ricalcolate durante il percorso e trasmesse direttamente al sistema di controllo a bordo del treno. Inoltre, i veicoli controllati automaticamente consumano meno energia grazie all'ottimizzazione della loro accelerazione, trazione e processo di frenatura. A seconda del grado di automazione, il consumo energetico può essere ridotto. Allo stesso tempo, è possibile migliorare la puntualità del treno (Comunicato stampa Siemens Divisione Mobility and Logistics, 14 febbraio 2013).

Siemens automates metro for Hongkong

MTR Corporation has placed an order with Siemens to upgrade the 47 kilometer-long line from the Chinese border to the central business district of Hongkong Island with control and signaling. The existing line (East Rail) will be extended by six kilometers and the entire line will be equipped with

the most up-to-date control technology and the Trainguard MT automatic train control system. The upgrade will not interrupt ongoing operation. The contract is worth around 80 million euros. Commissioning of the route is scheduled for 2020.

To keep pace with Hongkong's growing transport needs, the government announced in 2009 that it would be investing 2.9 billion US dollars in expanding the railway network as part of the "Hongkong 2020" program. The line to be equipped by Siemens extends from the Chinese border to Hongkong Island, and is one of the most expensive and technically challenging infrastructure projects of "Hongkong 2020" (fig. 1).

As part of the modernization and expansion project, Siemens will equip the 16-stations line with the CBTC (Communication Based Train Control) system Trainguard MT. Automatic train supervision will be realized using the Vicos operations control system, while the tried-and-tested Siemens solution Airlink will be installed for radio transmission. Eight Sicas electronic interlockings will be installed for train control. The new signalling system will be controlled and monitored by the Operations Control Center in Tsing Yi.

Trainguard MT comprises all functions for monitoring, performing and controlling the fully automatic operational process. Continuous data communication takes place between the control center, the trackside equipment and the trains via a WLAN radio network. This makes it possible to pinpoint the exact location of each train within the railway network. The optimum speed and the distance between two trains are constantly recalculated during the journey and transmitted directly to the on-board train control system. Moreover, automatically controlled vehicles consume less energy thanks to the optimization of their acceleration, traction and braking processes. Depending on the degree of automation, energy consumption can be cut. At the same time, train punctuality is improved.

**TRASPORTI COMBINATI
E LOGISTICA
INTERMODALITY
AND LOGISTICS**

ALPSTORE: stanziati 3 milioni di euro per l'iniziativa europea sullo storage di energie rinnovabili

Integrazione fra mobilità, risparmio energetico e tutela dell'ambiente: la Lombardia è al vertice dei soggetti europei per queste sperimentazioni grazie ad ALOT, l'Agenzia della Lombardia Orientale per i Trasporti e la Logistica, che annuncia l'avvio di AlpStore il più innovativo progetto di settore a livello comunitario.

"ALOT – dichiara il suo direttore G. PICCOLI – gestirà la diffusione e la dimostrazione della replicabilità dei risultati proposti dal Progetto AlpStore, proponendo azioni sinergiche con i principali decisori locali sulla mobilità elettrica nell'ambito del Trasporto Pubblico Locale". Il progetto AlpStore, infatti, prevede lo sviluppo di modelli d'uso delle auto elettriche e dei sistemi di accumulo di energia in uno scenario energetico che coinvolge centri di consumo, generatori di piccola taglia per la produzione di energia e i nascenti sistemi di ricarica delle batterie delle auto elettriche.

"In una fase di grande fermento verso i temi delle risorse energetiche e della sostenibilità – ribadisce PICCOLI – il settore della mobilità si deve evolvere trovando soluzioni concrete alle innumerevoli opportunità che si possono reperire dalle risorse energetiche naturali. E AlpStore sarà un percorso di concretezza e replicabilità delle azioni intraprese."

AlpStore è un Progetto Europeo di Cooperazione Territoriale, supportato dal programma Alpine Space 2007-2013: per il progetto, partito a luglio 2012 e attivo sino alla fine del 2014, è stato stanziato un budget pari a 3 milioni di euro. L'obiettivo è lo studio di risorse di mobilità elettrica rispetto ad un modello di "flotta": viene valutata non tanto l'interazione nel sistema del singolo cittadino quanto la gestione di un "parco auto" da parte di una Pub-

blica Amministrazione o di società municipalizzate o, ancora, di società private che forniscono sul territorio un servizio di electric car sharing.

Le azioni sinergiche di ALOT e AGIRE (Agenzia per la Gestione Intelligente delle Risorse Energetiche) nella provincia di Mantova, nell'ambito di AlpStore, si inquadrano in un percorso iniziato nel 2008 con il progetto AlpEnergy, gestito localmente dalla Provincia di Mantova con il supporto tecnico di AGIRE, che ha già visto realizzati importanti studi sulla potenzialità energetica delle fonti rinnovabili nel territorio, sul loro attuale sfruttamento e sulla possibilità di migliorare l'integrazione dell'energia prodotta da piccoli impianti diffusi alimentati dalle fonti rinnovabili, risolvendo i problemi di accettabilità e recepimento, e aumentando contemporaneamente la loro compatibilità con la rete elettrica nazionale e il fabbisogno energetico locale.

Questi studi hanno portato alla realizzazione concreta di Virtual Power System, ovvero di un sistema di comunicazione analogo alle smart grid, che collega impianti rinnovabili già esistenti ed utenze pubbliche nei Comuni di Suzzara e Gonzaga: un impianto a biogas, tre impianti fotovoltaici e due scuole (Istituto Manzoni di Suzzara e Istituto Agrario Strozzi di Palidano). Grazie a questo sistema, è possibile ipotizzare la produzione fotovoltaica partendo dalle previsioni meteo, costruendo quindi, con un giorno di anticipo, un bilancio energetico preventivo dell'intero sistema di impianti produttivi/utenze, rispettando l'equilibrio di energia ipotizzato e riducendo al minimo la differenza tra produzione e consumo reale, anche agendo sulla regolazione modulante del motore dell'impianto a biogas.

Con l'avvio del progetto AlpStore sarà possibile integrare soluzioni innovative con la struttura esistente di mobilità, tanto che il Virtual Power System di Suzzara sarà collegato a sistemi di mobilità sostenibile. Verranno esplorate varie possibilità tra cui individuare quella più realizzabile: da un sistema di ricarica per veicoli elettrici (auto, moto, bici), con

eventuali sinergie con le multiutility locali e i loro progetti territoriali, alla valutazione dell'impiego diretto del biogas, con la possibile creazione di punti di rifornimento per veicoli alimentati a gas (per l'agricoltura o il trasporto pubblico).

Le attività di progetto sono già in corso e, dopo gli incontri operativi dello scorso novembre, condotti da ALOT, tra i partner italiani e i partner europei, il prossimo 25 e 26 febbraio AlpStore sarà ufficialmente presentato a Grafing, vicino a Monaco di Baviera in una conferenza internazionale.

Partner del progetto europeo AlpStore, che vede come capofila il gruppo tedesco B.A.U.M. Consult GmbH, sono: ALOT scarl, Agenzia della Lombardia Orientale per i Trasporti e la Logistica (IT); AGIRE, Agenzia per la Gestione Intelligente delle Risorse Energetiche (IT); Regione Autonoma Valle d'Aosta (IT); Euroimpresa Legnano (IT); Vorarlberger Elektroautomobil Planungs- und Beratungs GmbH (AT); European Centre for Renewable Energy (AT); Novae Alsace – Freshmile (FR); University of Technology de Belfort-Montbéliard (FR); P+M Rothmoser GmbH&Co (KG – DE); Allgäuer Überlandwerk GmbH (DE); eza! Energy and environmental centre allgeau (DE); Business support centre Kranj (SI); University of Ljubljana, Faculty of Electrical Engineering (SI); Municipality Jezersko (SI); Research Center for Energy Economics (DE); University of Liechtenstein, Chair for Sustainable Spatial Development (FL); Università della Svizzera italiana, Advanced Learning Research Institute (CH); Kraftwerke Oberhasli AG / Battery Consult GmbH (CH) (*Comunicato stampa Alpstore BaumGroup*, 18 febbraio 2013).

ALPSTORE: 3 milion euro earmarked for the European Initiative on the storage of renewable energy

Integration of mobility, energy saving and environmental protection: Lombardy is at the top of European

stakeholders for these trials through ALOT, the Agency of East Lombardy for Transport and Logistics, announcing the launch of the most innovative AlpStore project sector at EU level.

"ALOT – said its director G. PICCOLI – will manage the dissemination and demonstration of the repeatability of the results by the proposed project AlpStore, suggesting synergistic actions with key decision-makers on electric mobility in the context of local public transport." The project AlpStore, in fact, involves the development of models of use of electric vehicles and energy storage systems in a scenario that involves energy centers of consumption, small size generators for the production of energy and nascent systems of recharging batteries electric cars.

"At a time of great turmoil to the issues of energy and sustainability - PICCOLI reiterates - the mobility sector must evolve finding practical solutions to the many opportunities that can be found by the natural energy resources. And AlpStore will be a path of concrete and replicability of its actions".

AlpStore is a European Territorial Cooperation Project, supported by the Alpine Space Programme 2007-2013: for the project, which began in July 2012 and active until the end of 2014, has been allocated a budget of €3 million. The objective is the study of resources of electric mobility with respect to a model of "fleet" is evaluated not so much interaction in the system of the individual citizen as the management of a "fleet" by a public administration or company municipal, or even private companies that provide services on the territory of electric car sharing.

The synergistic actions of ALOT and ACT (Agency for the Intelligent Management of Energy Resources) in the province of Mantua, in AlpStore, are part of a process that began in 2008 with the project AlpEnergy, managed locally by the Province of Mantua with the support technical ACT, which has already seen made important studies on the potential of renewable energy in the area, their current

use and the possibility of improving the integration of the energy produced by small plants fueled by renewable sources spread, solving the problems of acceptability and implementation, and at the same time increasing their compatibility with the national electricity grid and the local energy needs.

These studies have led to the concrete realization of the Virtual Power System, which is a communication system similar to the smart grid, which connects existing renewable energy plants and public utilities in the municipalities of Suzzara and Gonzaga, a biogas plant, three photovoltaic plants and two schools (Institute of Suzzara Manzoni and Agricultural Institute Strozzi Palidano). With this system, you can assume the PV production starting from the weather, building then, one day in advance, an energy balance estimate the entire system of production facilities / utilities, respecting the balance of power and assumed minimizing the difference between production and actual consumption, also acting on the modulating motor biogas plant.

With the start of the project AlpStore can be integrated with the existing structure innovative solutions for mobility, so that the Virtual Power System Suzzara will be linked to sustainable mobility systems. Will explore various possibilities to identify the most feasible: a charging system for electric vehicles (cars, motorcycles, bicycles), with possible synergies with multi-utility projects and their local authorities, the direct evaluation of the use of biogas, with the possible creation of outlets to gas-powered vehicles (for agriculture or public transport).

The project activities are already under way, and after the operational meetings last November, led by ALOT, including the Italian partners and European partners, on 25 and 26 February AlpStore will be officially presented to Grafing, near Monaco of Bavaria in a international conference.

Partners of the European project AlpStore, which he sees as the German group leader BAUM Consult GmbH, are: scarl ALOT Agency of

East Lombardy for Transport and Logistics (IT), ACT, Agency for Intelligent Management of Energy Resources (IT); Autonomous Region of Valle d'Aosta (IT); Euroimpresa Legnano (IT); Vorarlberger Elektroautomobil Planungs-und Beratungs GmbH (AT), European Centre for Renewable Energy (AT); Novae Alsace – Freshmile (FR); University of Technology of Belfort-Montbéliard (FR), P + M Rothmoser GmbH & Co. (KG – DE); Allgäuer Überlandwerk GmbH (DE); eza! Energy and environmental center allgeau (DE) Business support center Kranj (SI), University of Ljubljana, Faculty of Electrical Engineering (SI); Municipality Jezersko (SI), Research Center for Energy Economics (DE), University of Liechtenstein, Chair for Sustainable Spatial Development (FL), University of Italian Switzerland, Advanced Learning Research Institute (CH); Kraftwerke Oberhasli AG / Battery Consult GmbH (CH) (Press release ALOT, February 18, 2013).

VARIE OTHERS

Il quarto pacchetto ferroviario

La Commissione europea ha adottato in data odierna il quarto pacchetto ferroviario, che si articola in sei proposte legislative vertenti su quattro aspetti fondamentali (v. IP/13/65).

- **Omologazioni valide in tutta l'UE:** affinché le imprese possano risparmiare tempo e denaro, treni e materiale rotabile dovrebbero essere costruiti e certificati per la circolazione in tutta Europa. Dovrebbe esistere un unico certificato di sicurezza che permetta alle imprese di operare in tutta l'UE.
- **Una struttura funzionante:** affinché la rete ferroviaria sia gestita in modo efficiente e non discriminatorio, la Commissione propone di potenziare i gestori dell'infrastruttura e di separare la funzione di gestione dei binari dalla circolazione dei treni.

- *Maggiore libertà di accesso alla rotaia:* al fine di promuovere l'innovazione e l'efficienza, la Commissione propone di aprire ai nuovi operatori e servizi il trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia.
- *Una forza lavoro competente:* la vitalità del settore ferroviario dipende dalla competenza e dalla motivazione della forza lavoro. Il pacchetto ferroviario permette agli Stati membri, in caso di trasferimento di contratti di servizio pubblico, d'intervenire maggiormente a tutela del personale.

PARTE 1: Efficienza delle norme e delle omologazioni

Le regole attuali

L'Agenzia ferroviaria europea (ERA), istituita nel 2004 con il secondo pacchetto ferroviario, ha una funzione centrale nella promozione dell'interoperabilità, perché svolge un'opera di armonizzazione delle norme tecniche in tutto il mercato dell'UE elaborando le specifiche tecniche di interoperabilità (STI).

Accanto alle STI dell'UE continuano tuttavia a vigere norme tecniche e di sicurezza adottate a livello nazionale (riguardo, in particolare, alle procedure di esercizio del trasporto su rotaia) che generano inutili complicazioni per le imprese ferroviarie. L'ERA calcola in oltre 11 000 il numero di norme nazionali attualmente vigenti nell'UE1. Sussistono inoltre divergenze notevoli nelle procedure seguite dalle varie autorità nazionali di sicurezza per l'autorizzazione dei veicoli e la certificazione di sicurezza.

Il problema

Sussistono tuttavia ostacoli tecnici e amministrativi, dai quali derivano costi amministrativi eccessivi e barriere all'ingresso sul mercato che colpiscono soprattutto i nuovi operatori e i produttori di veicoli ferroviari: la procedura di autorizzazione di un veicolo ferroviario nuovo può infatti durare anche 2 anni e costare fino a 6 milioni di EUR.

Nonostante l'armonizzazione delle norme UE, l'autorizzazione del veicolo e il certificato di sicurezza sono rilasciati dal singolo Stato membro.

L'impresa ferroviaria è anche tenuta a pagare all'autorità nazionale di sicurezza il costo della procedura di omologazione: alcune imprese hanno dovuto investire l'equivalente di 2 uomini-anno e pagare fino a 70 000 EUR in spese amministrative e di consulenza 2: una barriera all'ingresso al mercato davvero alta. Il problema si pone maggiormente nel trasporto merci, nel quale i nuovi operatori sono più vulnerabili alla complessità e ai ritardi delle procedure in quanto dispongono spesso di risorse umane e finanziarie limitate.

Secondo le cifre fornite dai portatori d'interesse, il costo della procedura di autorizzazione può ammontare, per paese, al 10% dei costi delle locomotive: se queste sono destinate a circolare in tre Stati membri diversi, il costo complessivo potrebbe aggirarsi sulla percentuale del 30%.

In alcuni Stati membri il principale ostacolo all'ingresso di nuove imprese ferroviarie è stato ravvisato nella burocrazia legata al processo di ingresso sul mercato.

Le nuove proposte

La Commissione intende ridurre le spese amministrative delle imprese ferroviarie e favorire l'ingresso di nuovi operatori sul mercato.

In base alle nuove proposte, l'Agenzia ferroviaria europea diverrà lo "sportello unico" per il rilascio dell'autorizzazione del veicolo valida in tutta l'UE, sotto forma di "passaporto del veicolo", e del certificato pan-UE di sicurezza degli operatori.

A tal fine:

- la Commissione propone una revisione del regolamento sull'ERA per attribuire all'Agenzia la competenza del rilascio dell'autorizzazione del veicolo e della certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie e per potenziarne il ruolo di vigilanza sulle norme

nazionali e di controllo delle autorità nazionali di sicurezza;

- quest'ampliamento di competenze si tradurrà in modifiche delle direttive sulla sicurezza ferroviaria e sull'interoperabilità, grazie alle quali il pacchetto potrà chiarire e semplificare le disposizioni vigenti, consolidare le modifiche precedenti e attualizzare la normativa in funzione del trattato di Lisbona e del nuovo quadro legislativo per la commercializzazione dei prodotti.

Nel nuovo regime l'ERA rilascerà le autorizzazioni dei veicoli e, in collaborazione con la pertinente autorità nazionale di sicurezza, i certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie sulla scorta di una richiesta trasmessa all'ERA stessa. Svolgerà inoltre un ruolo più incisivo nell'agevolazione dell'impiego del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS). Saranno altresì migliorati la struttura di governance e i metodi operativi interni dell'Agenzia.

Scopo di tali misure è ridurre del 20% sia il tempo di cui una nuova impresa ferroviaria ha bisogno per entrare sul mercato, sia il costo e la durata della procedura di autorizzazione del materiale rotabile, con un risparmio complessivo previsto per le imprese dell'ordine di 500 milioni di EUR in 5 anni.

La proposta della Commissione al riguardo prevede modifiche dei seguenti atti legislativi:

- direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie;
- direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario;
- regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea.

PARTE 2:

Una struttura funzionante

Le regole attuali

La separazione contabile è obbligatoria dal 1991, mentre dal 2001 le funzioni del gestore dell'infrastruttura allora indicate come "essenziali", in particolare l'assegnazione delle tracce ferroviarie e i canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, devono essere separate dalle operazioni di trasporto.

Di fatto, alcuni Stati membri contestano il significato esatto delle norme UE, che non hanno quindi attuato in toto. Inoltre, le norme impongono la separazione dell'assegnazione delle tracce ferroviarie dai canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura soltanto per la holding dell'operatore nazionale storico. Altre funzioni, quali le decisioni sulla manutenzione, la gestione quotidiana del traffico ferroviario o le decisioni sullo sviluppo dell'infrastruttura, possono essere eseguite da un soggetto collegato all'impresa ferroviaria (operatore ferroviario), ossia, in pratica, dall'operatore nazionale storico. Sorge, a dir poco, il forte sospetto che gli operatori storici abbiano sfruttato questa possibilità per discriminare surrettiziamente i nuovi operatori.

D'altro canto, oltre la metà dei 25 Stati membri dotati di un sistema di trasporto ferroviario si è spinta oltre gli obblighi sanciti dalla normativa UE, optando per la separazione istituzionale (ossia nessun rapporto di proprietà o controllo) fra un gestore dell'infrastruttura a pieno titolo e gli operatori di trasporto. Altri Stati membri hanno scelto strutture più complicate, vale a dire una struttura a integrazione totale (con delega a organismi esterni delle due funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura) o una struttura di holding con affidamento della gestione dell'infrastruttura a uno dei soggetti giuridici che ne fanno parte.

Il problema

In quanto monopoli naturali, non sempre i gestori dell'infrastruttura sono attenti alle esigenze del merca-

to né – indicano i dati forniti dagli utenti – la governance attuale li incentiva a sufficienza a risponderci.

Inoltre, non vi sono incentivi sufficienti per la cooperazione a livello europeo e intermodale. Per massimizzare gli effetti positivi di rete è necessario un nucleo di sistema ferroviario unionale che colleghi tutti gli Stati membri, realizzabile soltanto mediante la collaborazione fra gestori dell'infrastruttura, la promozione della cooperazione transfrontaliera e l'impulso all'efficienza derivante dalla condivisione delle migliori pratiche.

I nuovi operatori del mercato hanno espresso aspre critiche contro i gestori dell'infrastruttura inseriti in strutture integrate, perché, nei servizi di trasporto passeggeri, si sono verificati casi in cui questi hanno messo in atto discriminazioni contro i nuovi operatori che si affacciavano sul mercato, ad esempio aumentando considerevolmente i canoni per l'accesso agli impianti di servizio e alle stazioni.

I vigenti obblighi di separazione non impediscono, di fatto, i conflitti d'interesse, e le funzioni che attualmente non sono indicate come essenziali (quali pianificazione degli investimenti, finanziamento e manutenzione) possono sfociare in una discriminazione dei nuovi operatori. Inoltre, le asimmetrie nell'informazione attribuiscono vantaggi competitivi agli operatori storici, mentre permane il rischio di sussidi incrociati, ossia la possibilità che i fondi destinati allo sviluppo dell'infrastruttura siano invece sviati e usati per dare un vantaggio competitivo alle attività di trasporto dell'operatore storico.

Inefficienza di gestione dell'infrastruttura

La normativa vigente non ha eliminato la possibilità che si verifichino determinati problemi.

Esempi concreti – In Francia, il gestore dell'infrastruttura RFF versa alla SNCF un canone annuale fisso di circa 3 miliardi di EUR come corrispettivo dei compiti di gestione del-

la rete, modalità che non permette alla RFF di controllare adeguatamente se il canone è usato in maniera ottimale.

Lungo il corridoio Rotterdam-Genova i gestori dell'infrastruttura hanno investito somme ingenti nel potenziamento della capacità e nella realizzazione dell'interoperabilità dei sistemi di controllo-comando dei treni in base all'ERTMS. Nel processo hanno confidato che gli altri gestori dell'infrastruttura si attenessero ai calendari concordati; tuttavia, poiché in Germania gli investimenti non saranno effettuati prima di vari anni, i benefici previsti potranno essere tratti soltanto molto più avanti.

In conclusione, i gestori dell'infrastruttura non hanno risposto ai bisogni del mercato dei servizi di trasporto, con conseguente inefficienza nell'uso dei fondi pubblici e nel settore nel suo complesso.

Distorsioni della concorrenza e iniquità nell'accesso al mercato

La normativa vigente non ha eliminato la possibilità che si verifichino determinati problemi.

Esempi concreti – L'autorità garante della concorrenza tedesca ha riscontrato che il sistema di tariffazione TPS 1998 permette d'imporre alla DB Regio canoni inferiori del 25%-40% a quelli applicati ai concorrenti.

L'operatore storico austriaco OBB Infrastruktur ha disposto un aumento considerevole dei canoni per i servizi di trasporto passeggeri quando il nuovo operatore WestBahn ha annunciato l'avvio di operazioni in concorrenza sulla tratta Vienna-Salzburg.

A seguito di una denuncia, l'Autorità garante della concorrenza italiana ha inflitto alla società Ferrovie dello Stato (FS) una sanzione di 300 000 EUR dopo aver deliberato che FS, attraverso le società controllate RFI e Trenitalia, aveva messo in atto una "complessa e unitaria strategia" per precludere alla società Arenaways (concorrente di FS), ormai in stato fallimentare all'epoca della deli-

bera, l'accesso alla redditizia tratta Milano-Torino negli anni 2008-2011.

In sintesi, agli ex monopolisti nazionali del trasporto ferroviario è ancora permesso di esercitare un notevole grado di controllo sull'accesso all'infrastruttura. Per i gestori dell'infrastruttura collegati agli operatori di trasporto è difficile garantire l'accesso non discriminatorio a tutte le imprese ferroviarie tenendo specificamente in considerazione gli interessi delle imprese ferroviarie inserite in una struttura integrata.

Le nuove proposte

Le nuove proposte sulla governance prevedono misure fondamentali tese al conseguimento degli obiettivi seguenti.

Potenziare i gestori dell'infrastruttura affinché controllino tutte le funzioni su cui ruota la rete ferroviaria, comprese la pianificazione degli investimenti nell'infrastruttura, il funzionamento quotidiano e la manutenzione, e la fissazione degli orari. In base alle nuove proposte, tutte le funzioni inerenti a sviluppo, esercizio (gestione del traffico compresa) e manutenzione dell'infrastruttura saranno accentrate in un unico soggetto, il gestore dell'infrastruttura, senza che gli sia per questo impedito di dare in appalto ad imprese ferroviarie, mantenendo il ruolo di supervisore, lavori specifici di rinnovo o manutenzione.

Sviluppare la rete a beneficio di tutti i soggetti. A tal fine la Commissione propone l'istituzione di un comitato di coordinamento, nel quale tutti gli utenti dell'infrastruttura potranno far presenti le loro esigenze sapendo che le loro difficoltà saranno esaminate in modo adeguato. L'obiettivo è stimolare nei gestori dell'infrastruttura l'orientamento al mercato e far sì che la loro politica di assegnazione dell'infrastruttura, tariffazione, manutenzione e rinnovo soddisfi la domanda di tutti gli utenti dell'infrastruttura ferroviaria.

Intensificare la cooperazione transfrontaliera tra gestori dell'infrastruttura. La Commissione propone l'istituzione di una rete dei gestori

dell'infrastruttura per far sì che questi esaminino adeguatamente, coordinandosi, le problematiche di dimensione transfrontaliera e paneuropea, fra cui l'attuazione della rete transeuropea di trasporto (TEN-T), dei corridoi merci ferroviari e del piano d'implementazione dell'ERTMS.

Separare la gestione dei binari dalla circolazione dei treni. Date le numerose proteste degli utenti e le prove di comportamenti discriminatori, la Commissione è giunta alla conclusione che i gestori dell'infrastruttura debbano operare in indipendenza operativa e finanziaria da qualsiasi operatore di trasporto attivo nel settore della circolazione dei treni: è questo un elemento essenziale per eliminare potenziali conflitti d'interesse e assicurare a tutte le imprese un accesso non discriminatorio agli impianti di servizio.

A tal fine occorre: (1) estendere gli obblighi d'indipendenza a tutte le funzioni del gestore dell'infrastruttura; (2) rafforzare tali obblighi d'indipendenza.

In linea generale la proposta della Commissione conferma la separazione istituzionale come via più semplice e trasparente per assicurare la necessaria indipendenza.

In base alla proposta, la separazione istituzionale fra gestori dell'infrastruttura e imprese ferroviarie (senza nessun rapporto di proprietà tra le due tipologie di soggetti) diverrebbe la norma a partire dalla data di entrata in vigore della direttiva. Inoltre, non sarebbe più possibile creare nuove strutture di holding nel settore ferroviario.

Le imprese ferroviarie, indipendenti dai gestori dell'infrastruttura, avrebbero accesso immediato al mercato interno del trasporto passeggeri nel 2019.

La Commissione ammette tuttavia che anche una struttura a integrazione verticale, ossia una holding, è in grado di assicurare la necessaria indipendenza erigendo "muraglie cinesi" a garanzia della separazione giuridica, finanziaria e operativa, ad

esempio: organi decisionali nettamente separati per impedire pratiche discriminatorie; flussi finanziari separati (con separazione contabile e garanzie per assicurare che le imprese ferroviarie non ottengano finanziamenti incrociati grazie alle entrate del gestore dell'infrastruttura); sistemi informatici separati per evitare fughe di dati commerciali riservati; periodi di decantazione tassativi in caso di trasferimento di personale, per eliminare i conflitti di lealtà.

Nella prospettiva della totale apertura del mercato del trasporto passeggeri nel 2019, l'impresa ferroviaria inserita in una struttura a integrazione verticale non potrà operare in Stati membri diversi dal proprio se la Commissione non avrà accertato che sono state predisposte tutte le misure di salvaguardia atte ad assicurare la necessaria indipendenza giuridica, finanziaria e operativa e, quindi, l'effettiva parità di condizioni e la possibilità di libera concorrenza sul mercato nazionale dell'impresa.

PARTE 3:

Apertura dei mercati nazionali del trasporto passeggeri

Che cosa vuol dire aprire i mercati nazionali del trasporto passeggeri

Rientra nei servizi nazionali di trasporto passeggeri per ferrovia il 94% del mercato del trasporto passeggeri per ferrovia dell'UE.

Nell'UE le imprese potranno offrire servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia secondo uno dei modi seguenti:

- 1) offrendo servizi commerciali concorrenziali ossia varando e operando servizi propri in concorrenza con altri operatori, come già avviene, ad esempio, sulle linee italiane ad alta velocità in cui l'operatore di Stato (Ferrovie dello Stato) e il nuovo operatore NTV prestano entrambi servizi sulla tratta Napoli-Roma-Milano;
- 2) aggiudicandosi una gara d'appalto ossia proponendosi per contratti di servizio pubblico nel trasporto ferroviario, che coprono il

90% circa dei tragitti ferroviari nell'UE, in particolare la maggior parte dei treni regionali e per pendolari e alcuni a più lunga percorrenza, e per i quali l'aggiudicazione mediante gara sarà ora obbligatoria (come già avviene in alcuni Stati membri, ad es. coi servizi regionali nei Länder tedeschi, per i quali sono i Länder stessi ad indire le gare, oppure con il sistema di concessioni ferroviarie vigente nel Regno Unito).

La situazione attuale

I mercati dei servizi di trasporto merci per ferrovia sono completamente aperti alla concorrenza dal gennaio 2007, quelli dei servizi di trasporto internazionale di passeggeri dal 1° gennaio 2010. Nel diritto dell'UE i mercati del trasporto nazionale di passeggeri sono rimasti chiusi, anche se alcuni Stati membri hanno deciso di aprirli comunque alla concorrenza.

L'impatto dell'apertura dei servizi di trasporto merci per ferrovia è stato positivo e ha determinato un considerevole aumento del trasporto ferroviario di merci negli Stati membri che hanno rispettato pienamente gli obblighi giuridici nella lettera e nello spirito. Più problematica è stata l'apertura del mercato del trasporto internazionale di passeggeri, almeno in parte a causa dell'attuale crisi economica che scoraggia le iniziative imprenditoriali nel settore.

Il problema

I mercati di trasporto nazionale di passeggeri restano in gran parte chiusi.

Soltanto la Germania, la Svezia, l'Italia, il Regno Unito, l'Austria e la Repubblica ceca hanno aperto alla concorrenza il mercato del trasporto nazionale di passeggeri.

L'esperienza maturata in tali mercati aperti indica miglioramenti della qualità e della disponibilità dei servizi, una soddisfazione dei passeggeri in aumento di anno in anno e una crescita del numero di passeggeri trasportati che, in alcuni casi, supera il 50% nell'arco di 10 anni. Altrove

l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico mediante gara ha permesso un risparmio del 20-30%, che potrà essere reinvestito nel miglioramento dei servizi.

Attualmente, tuttavia, le disposizioni del regolamento n. 1370/2007 escludono il settore ferroviario dall'obbligo di aggiudicare i servizi di contratto pubblico mediante gara, mentre la direttiva 91/440 non prevede il diritto generale di accesso alla rotaia per la prestazione di servizi di trasporto nazionale di passeggeri: le ferrovie possono quindi rimanere monopoli nazionali. A norma del regolamento n. 1370/2007, per i contratti di servizio pubblico nel settore ferroviario le autorità degli Stati membri possono scegliere tra l'aggiudicazione diretta e l'indizione di una procedura di gara.

In pratica, in 16 dei 25 Stati membri che dispongono di un sistema ferroviario, l'operatore storico detiene una quota di mercato superiore al 90%. Il 47% di tutti i passeggeri-km nell'UE, che coprono la maggior parte dei servizi locali e regionali e vari servizi a lunga percorrenza, rientrano negli obblighi di servizio pubblico, ma sono attribuiti agli operatori storici mediante aggiudicazione diretta con diritti di esclusiva. Se la situazione rimane invariata, vari operatori storici nazionali continueranno a beneficiare delle aggiudicazioni dirette, escludendo di fatto i nuovi operatori e mantenendo basso il livello di concorrenza. Con ogni probabilità sarebbe quindi escluso qualsiasi miglioramento dell'efficienza delle ferrovie e del livello di servizio.

In Austria, ad esempio, il nuovo operatore Westbahn ha segnalato che, se gli fossero concesse le stesse sovvenzioni che l'operatore storico ÖBB riceve dal governo austriaco per la tratta Salisburgo-Graz, sarebbe in grado di assicurare 7 corse giornaliere anziché le 3 prestate da ÖBB, i cui costi di personale sono superiori del 20% a quelli dei concorrenti.

Se la situazione rimane invariata, in molti mercati nazionali permarranno situazioni di monopolio che

precluderanno la possibilità di realizzare i miglioramenti del servizio indotti dalla pressione concorrenziale.

Le nuove proposte

- Qualità migliore e scelta maggiore grazie all'apertura dei mercati.

La Commissione propone di modificare sia il regolamento (CE) n. 1370/2007 sul servizio pubblico, per sancire l'obbligatorietà dell'aggiudicazione mediante gara dei contratti di servizio pubblico nel trasporto ferroviario, sia la direttiva 2012/34/UE, per dare accesso generale alla prestazione di servizi di trasporto nazionale di passeggeri, seppur con la possibilità di limitarlo qualora sia compromesso l'equilibrio economico (sostenibilità economica) del contratto di servizio pubblico.

Le imprese potranno offrire nell'UE servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia secondo una delle modalità seguenti: offrendo servizi commerciali concorrenziali (libero accesso) oppure proponendosi per contratti di servizio pubblico nel trasporto ferroviario, che coprono il 90% circa dei tragitti ferroviari nell'UE e per i quali l'aggiudicazione mediante gara sarà obbligatoria.

Nelle disposizioni proposte dalla Commissione, l'aggiudicazione mediante gara si applicherà soltanto ai contratti superiori a determinate soglie, perché non avrebbe senso organizzare una procedura di gara per un piccolo contratto con previsioni di risparmio esiguo sui costi per le autorità pubbliche. Per assicurare che operi sul mercato un numero sufficiente di offerenti in grado di assicurare la prestazione richiesta, sarà fissato per i contratti di servizio pubblico un massimale stabilito in funzione dei treno-km o in percentuale del volume complessivo dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia prestatati nel quadro dei contratti di servizio pubblico in ciascuno Stato membro. Per non penalizzare eccessivamente gli attuali contratti aggiudicati direttamente, saranno previste misure transitorie per l'introduzione dell'aggiudicazione mediante gara.

In considerazione delle proteste

delle imprese, la Commissione propone anche misure atte a superare gli altri due ostacoli all'ingresso di nuove imprese sul mercato illustrati qui di seguito.

- Accesso ai treni – al materiale rotabile.

I costi del materiale rotabile ferroviario (locomotive, carrozze e complessi) sono molto elevati e possono essere ammortati in un ciclo di vita operativa di 30-40 anni o più. In base alla modifica proposta (dell'art.) della direttiva 91/440, i contratti di servizio pubblico sono però limitati a 15 anni e, di fatto, hanno spesso durata più breve. In mancanza di un meccanismo per gestire il rischio del valore residuo del materiale rotabile al termine del contratto di servizio pubblico, gli offerenti dovrebbero aumentare il prezzo in considerazione del rischio (con conseguente costo proibitivo dei contratti di servizio pubblico). In alternativa, la soluzione più probabile è che le offerte sarebbero presentate soltanto dalle imprese ferroviarie nazionali esistenti che hanno accesso al materiale rotabile, svuotando così di gran parte del senso la finalità di apertura alla concorrenza.

Per ovviare al problema e agevolare l'accesso al materiale rotabile, la Commissione propone d'imporre alle autorità competenti di assumersi il rischio finanziario del valore residuo del materiale rotabile scegliendo opportunamente il mezzo, ad es. assumendo la proprietà del materiale rotabile, fornendo una garanzia bancaria per l'acquisto di materiale nuovo o istituendo una società di noleggio di materiale rotabile (ROSCO).

I nuovi operatori incontrano difficoltà nell'accedere ai servizi essenziali. L'accesso al materiale rotabile costituisce per i nuovi operatori una discriminante importante ai fini sia delle operazioni in libero accesso sia delle procedure di gara per i contratti di servizio pubblico. In almeno 8 Stati membri l'impresa ferroviaria storica è ancora egemone nella proprietà del materiale rotabile e non è in grado, o non vuole, metterlo a disposizione dei nuovi operatori a con-

dizioni commerciali interessanti. Risulta che, in Germania e in Austria, l'operatore storico preferisca demolire il materiale rotabile piuttosto che metterlo in vendita. In Italia, per altri versi, le gare per l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico hanno incontrato ostacoli perché il finanziamento pubblico per l'acquisto di materiale rotabile è riservato all'operatore storico. I nuovi operatori devono quindi affrontare grandi rischi finanziari inerenti ai tempi di acquisto e omologazione del materiale rotabile.

- Accesso non discriminatorio a sistemi integrati di emissione di biglietti.

La Commissione propone l'instaurazione di sistemi nazionali facoltativi di emissione biglietti a condizioni non discriminatorie, che consentirà agli Stati membri e agli operatori di offrire sistemi di emissione biglietti su scala nazionale e permetterà di chiarire le disposizioni vigenti ed eliminare incertezze giuridiche dalla normativa.

I sistemi obbligatori di emissione biglietti su scala nazionale gestiti dagli operatori storici, ad esempio in Germania e nella Repubblica ceca, si traducono in discriminazione quando permettono di caricare commissioni fino al 25% su ciascuna emissione. Viene così scoraggiato l'ingresso in nuovi mercati, con conseguente calo della pressione concorrenziale e, quindi, degli incentivi a migliorare l'efficienza e la qualità. In alcuni Stati membri il rimborso ai nuovi operatori richiede tempi fino a 2 anni, mentre in altri è effettuato entro 8 giorni dietro una commissione dell'1,5%. Se ogni operatore gestisse un sistema di biglietteria diverso, ne risulterebbe penalizzata l'offerta di servizi al passeggero, perché la necessità di pagare commissioni sull'emissione di biglietti sottrarrebbe risorse finanziarie al miglioramento del servizio, riducendo l'interesse complessivo della rotaia rispetto ad altri modi di trasporto.

La proposta della Commissione al riguardo prevede modifiche dei seguenti atti legislativi:

- direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico;
- regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia (obblighi di trasporto pubblico).

PARTE 4:

Mantenere nelle ferrovie una forza lavoro competente

Le regole attuali

Per offrire ai lavoratori le garanzie necessarie per il periodo successivo all'apertura dei mercati, la normativa vigente, come la direttiva sui trasferimenti di imprese, fissa le condizioni per il trasferimento del personale al momento dell'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico e del trasferimento ad altra impresa ferroviaria di attivi quali il materiale rotabile. A norma del regolamento sugli obblighi di servizio pubblico, le autorità competenti possono prevedere il trasferimento del personale e/o la fissazione di standard nei casi in cui il contratto di servizio pubblico sia aggiudicato ad altra impresa ferroviaria.

Il problema

Nel prossimo decennio si profilano per il settore ferroviario le sfide simultanee dell'invecchiamento della forza lavoro e degli effetti dell'apertura del mercato sull'efficienza: nell'arco del periodo andrà in pensione il 30% circa dell'intera forza lavoro delle ferrovie, con la probabile conseguenza di carenza di personale, e nel contempo varie imprese ferroviarie dovranno probabilmente procedere ad una ristrutturazione per migliorare produttività ed efficienza.

Come dimostra l'esperienza degli Stati membri che hanno già liberalizzato il mercato del trasporto nazionale per ferrovia, l'apertura del mercato non dovrebbe determinare una diminuzione dei livelli occupazionali.

li: che, in passato, sono anzi scesi nei paesi in cui il mercato era chiuso. La produttività e l'interesse maggiori del trasporto su rotaia determineranno un aumento della domanda e nuovi investimenti, ad esempio nel materiale rotabile, che andranno verosimilmente a vantaggio delle condizioni di lavoro.

La disponibilità di personale competente e molto motivato nel settore dei trasporti è comunque essenziale ai fini dell'offerta di servizi di trasporto efficienti e competitivi.

Le proposte

La Commissione propone pertanto quanto segue:

- alle imprese ferroviarie paneuropee sarà imposto di istituire comitati aziendali europei, in linea con la direttiva del Consiglio in materia⁸, e di partecipare al comitato di dialogo sociale settoriale sulle ferrovie;
- nella tutela dei lavoratori gli Stati membri possono andare oltre gli obblighi generali sul trasferimento di imprese sanciti dall'UE imponendo alla nuova impresa che si è aggiudicata il contratto di servizio pubblico di assorbire il personale della vecchia al momento del passaggio di consegne (EUROPA Press Releases MEMO/13/45, 30 gennaio 2013).

The Fourth Rail Package

The European Commission has today adopted the 4th Railway Package made up of six legislative proposals focusing on four key areas (see IP/13/65).

- *EU wide approvals: to save time and money for companies, trains and rolling stock should be built and certified once to run everywhere in Europe. There should be one safety certificate for companies so they can operate EU wide.*
- *A structure that works: to ensure the rail network is run in an efficient and non-discriminatory manner, the Commission is proposing to strengthen infrastructure managers and ensuring that*

the two functions of managing the tracks and running the trains should be kept apart.

- *More access to the railway: to encourage innovation and efficiency, the Commission is proposing to open up domestic passenger railways to new entrants and services efficiency*
- *A skilled workforce: a vibrant rail sector depends on a skilled and motivated workforce. The rail package ensures that Member States can go further to protect staff when public service contracts are transferred.*

SECTION 1:

Standards and approvals that works

The current rules

The European Railway Agency (ERA), established by the Second Railway Package in 2004, plays a central role in promoting interoperability, harmonising technical standards through the drafting of the Technical Standards on Interoperability (TSIs) for the whole EU market

However, national technical and safety rules (in particular governing rail operating procedures) remain alongside EU TSI's creating unnecessary complexities for rail companies. According to the calculations of ERA, there are currently over 11,000 national rules in the EU.1 Also, there are marked discrepancies between how the national safety authorities conduct vehicle authorisation and safety certification processes.

What is the problem?

But technical and administrative hurdles still persist, creating excessive administrative costs and market access barriers, especially for new entrants and rail vehicle manufacturers. Authorisation procedures for new rail vehicles can last up to 2 years and cost up to €6 million.

Even with harmonised EU standards, today rail authorisations and safety certificates are issued by each Member State.

And rail companies are required to pay the national safety authority for the cost of the approval process. Some companies have had to invest 2 man-years and pay up to €70,000 for administrative and advisory costs² creating a high market entry barrier. This is particularly acute for freight as new entrants are more vulnerable to complexity and delays in procedures as their human and financial resources are often limited.

Stakeholder figures suggest procedural authorisation costs are up to 10% of costs of locomotives per country. Where these are to be used in three Member States, the overall costs could be about 30%.

Bureaucracy involved in the market entry process has been identified as the main barrier for entry for new rail undertakings in certain Member States.

The new proposals

The Commission wants to cut the administrative costs of rail companies and facilitate the entrance of new operators into the market.

Under the new proposals, the European Rail Agency will become a "one stop shop." issuing EU wide vehicle authorisations in the form of "vehicle passports" as well as EU wide safety certificates for operators.

This requires:

- *the Commission is proposing to revise the ERA Regulation to give the Agency competencies for vehicle authorisation, and the safety certification of RUs, as well as enlarging its role in the supervision of national rules and monitoring national safety authorities;*
- *to reflect these changes, this package will modify the Railway Safety and Interoperability Directives, providing an opportunity for clarification and simplification of existing provisions, consolidation of previous amendments and updating the legislation in line with the Lisbon Treaty and the New Legislative Framework for the marketing of products.*

Under new arrangements, the ERA will issue vehicle authorisations and safety certificates (in cooperation with the relevant national safety authorities) for RUs on the basis of requests sent to ERA. It will also play an enhanced role in the facilitation of the deployment of ERTMS. Besides these changes, the governance structure and internal operating methods of ERA will be improved.

The aim of these measures is to allow a 20% reduction in the time to market for new railway undertakings and a 20% reduction in the cost and duration of the authorisation of rolling stock. Overall, this should lead to a saving for companies of 500 million Euro in 5 years.

The Commission proposal in this regard will include amendments to following legislative acts:

- Directive 2004/49/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on safety on the Community's railways;
- Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the interoperability of the rail system within the Community;
- Regulation (EC) No 881/2004 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 establishing a European Railway Agency.

SECTION 2:

A Structure that delivers

The current rules

The separation of financial accounts has been obligatory since 1991. Since 2001, functions then identified as "essential functions" of the infrastructure manager – in particular train path allocation and charging – have had to be separated from transport operations.

In reality, the precise meaning of the EU rules is contested by some of the Member States, and they have not fully implemented all of them. In addition, the rules only require path allocation and charging to be separated by

the national incumbent's holding company. Other functions such as decisions on maintenance, day to day train traffic management and decision on the development of the infrastructure can be exercised by someone linked to a railway undertaking (train operator) – in practice the national incumbent. There is at the least a strong suspicion that incumbents have used this possibility to covertly discriminate against newcomers.

On the other hand, nearly more than half of the 25 Member States with a rail transport system have gone beyond what is required by EU law and opted for an institutional separation (with no ownership and control) between a fully-fledged Infrastructure Manager and the transport operators. Others have chosen to establish more complicated structures, opting for a fully integrated structure (delegating the two essential IM functions to external bodies) or a holding structure with one of the legal entities in the holding in charge of infrastructure management.

What is the problem?

As natural monopolies, infrastructure managers (IM), do not always react to the needs of the market and evidence from users suggests that the current governance does not provide sufficient incentives for IMs to respond to their needs.

In addition, there are no sufficient incentives for European and inter-modal cooperation. A core EU rail system that connects all Member States to maximise positive network effects is required. This could only be achieved by IMs working together, promoting cross-border cooperation and driving efficiencies through shared best practice.

A strong stream of criticism has arisen from new market players in the case of IMs in integrated structures, where the IM has been known to discriminate against non-incumbent, for instance by increasing track and station access charges for passenger services considerably when a new operator entered the market.

Existing separation requirements

do not prevent effectively conflict of interest, and functions not currently defined as essential (such as investment planning, financing and maintenance) may result in discrimination against new entrants. In addition, information asymmetries lead to competitive advantages for incumbent operators and there is a persistent risk of cross-subsidisation with funds allocated to the development of the infrastructure being diverted and used to provide a competitive advantage to the transport activities of the incumbent.

Ineffective management of the infrastructure

The current legislation still allows the following problems to occur:

Concrete examples: RFF, the French infrastructure manager, pays SNCF an annual fixed fee of around € 3bn to perform network management tasks. Such organisation does not allow RFF to properly control that the use of the fee is optimal.

IMs along the Rotterdam-Genoa corridor made substantial investments to enhance capacity and establish the interoperability of train control and command systems on the basis of ERTMS. In doing so, they relied on the other IMs sticking to agreed time tables. However since the German investments will not be made for several years, anticipated benefits will only be achieved much later.

In short, infrastructure managers failed to respond to the needs of the transport services market, which lead to inefficient use of public funds and inefficiencies in the sector as a whole.

Distortions of competition and unfair market access

The current legislation still allows the following problems to occur:

Concrete examples: The German competition authority found that the charging system TPS 1998 allows for charges for DB Regio to be 25% - 40% lower than that of its competitors.

The Austrian incumbent, OBB Infrastruktur, increased track access charges for passenger services considerably after a new entrant, WestBahn,

announced the start of its competing operations on the Vienna-Salzburg line.

The Italian Competition Authority (ICA) following a complaint sanctioned Ferrovie dello Stato (FS) and imposed a fine amounting to € 300 000 after finding that FS, through its subsidiaries RFI and Trenitalia had put in place a “complex and unified strategy” to keep Arenaways (a competitor of FS), which went bankrupt at the time of the decision, out of the profitable route between Milan and Turin between 2008 and 2011.

In short, national rail transport monopolies are still allowed to exert a considerable degree of control over the access to infrastructure. Infrastructure managers related to transport operators find it difficult to guarantee non-discriminatory access for all railway undertakings, and, at the same time, to take specific account of the interest of the railway undertakings which belong to the integrated structure.

The new proposals

The new proposals on governance will include key measures to:

Strengthen infrastructure managers so that they control all the functions at the heart of the rail network – including infrastructure investment planning, day-to-day operations and maintenance, as well as timetabling. The new proposals will ensure that a single entity – the infrastructure manager – performs all the functions related to the development, operation, including traffic management, and maintenance of the infrastructure. This will not prevent the infrastructure manager to subcontract, under its supervision, specific renewal or maintenance works to railway undertakings.

To ensure that the network is developed in the interests of all players, the Commission is proposing establishment of a Coordination committee which will allow all infrastructure users to express their needs and ensure that the difficulties they encounter are properly addressed. The aim is to make infrastructure managers more market-oriented and guar-

antee that their infrastructure allocation, charging, maintenance and renewal policy meets the demand of all the users of railway infrastructure.

Strengthen cross-border cooperation between infrastructure managers. The Commission is proposing the creation of a Network of Infrastructure Managers to ensure that issues of cross-border and pan-European nature are properly addressed by infrastructure manager in a coordinated manner. These issues include the implementation of the TEN-T network, rail freight corridors and ERTMS deployment plan.

Separation of managing the tracks and running trains. Faced with numerous complaints from users and evidence of discrimination, the Commission considers that the infrastructure managers must have operational and financial independence from any transport operator running the trains. This is essential to remove potential conflicts of interest and give all companies access to tracks in a non-discriminatory way.

This requires (1) extending independence requirements to all the functions of the infrastructure manager and (2) reinforcing such independence requirements.

As a general rule, the Commission's proposal confirms institutional separation as the simplest and most transparent way to achieve the necessary independence.

Under the proposal, institutional separation between infrastructure managers and railway undertakings (without ownership relations between the two types of entity) would become the applicable rule by default from the time of the directive's entry into force. Based on the proposal, it would not be possible any longer to create new holding structures in the rail sector.

Rail undertakings, independent of infrastructure managers, will have immediate access to the internal passenger market in 2019.

However, the Commission can accept that a vertically integrated or “holding structure” may also deliver the necessary independence, if it puts

in place strict “Chinese walls” to ensure the legal, financial and operational separation, including for example: totally distinct decision-making bodies, to prevent discriminatory practices; separate financial flows (with separation of accounts and guarantees to ensure railway undertakings are not benefitting from cross-financing from incomes of the infrastructure manager); separate IT systems to avoid leaking of confidential commercial data; and stringent cooling-off periods for transfer of staff to eliminate conflicts of loyalty.

In view of full passenger market opening in 2019, rail undertakings forming part of a vertically integrated structure could be prevented from operating in other Member States if they have not first satisfied the Commission that all safeguards are in place to ensure the legal, financial and operational independence needed to provide a level playing field in practice and to ensure that a fair competition is possible in their home market.

SECTION 3:

Opening domestic passenger markets

What does it mean to open domestic passenger markets?

Domestic rail passenger services account for more than 94% of the EU rail passenger market.

There are two ways in which companies will be able to offer domestic rail passenger services across the EU

1) By offering competing commercial services.

In practice that means that a company would be able to set up and run its own services, competing with other operators – as for example happens already on the Italian high speed lines where the state operator Ferrovie dello Stato and new comer NTV both run services between Naples, Rome and Milan.

2) Or through competitive tendering.

By bidding for public service rail contracts, which account for some 90% of EU rail journeys, covering in particular most commuter and regional trains, as well as some longer dis-

rance ones, and will now be subject to mandatory tendering. (This already happens in some Member States – for example regional services in the German Laender, which the Laender themselves tender, or the UK rail franchise system).

What is the current situation?

Markets for rail freight services have been fully opened to competition since January 2007 and those for international passenger transport services as of 1 January 2010. As a matter of EU law, national domestic passenger markets remain closed, though a few Member States have chosen to allow competition anyway.

The opening of rail freight services have had a positive impact, with substantial growth in rail freight in those Member States which have fully respected the spirit as well as the letter of the legal requirements. The opening of the international passenger market has been more problematic, at least in part because the on-going economic crisis is deterring entrepreneurial activity in the sector.

What is the problem?

National domestic passenger markets remain largely closed.

Only Germany, Sweden, Italy, UK, AT, CZ etc CHECK have opened their domestic passenger markets.

Experience in these open markets, has shown improvements in quality and availability of services with passenger satisfaction rises year on year and passenger growth in some cases of over 50% over 10 years. Elsewhere, tendering of public service contracts has resulted in savings of 20-30% which can be re-invested to improve services.

But currently the rules of Regulation 1370/2007 exclude the rail sector from the obligation to award public service contracts through an open tendering procedure, while Directive 91/440 includes no general right of access to the railway to run domestic passenger services – so railways can remain national monopolies. Under Regulation 1370/2007, authorities in Member States have the choice to ei-

ther directly award public service contracts for rail or organise competitive tender procedures.

In practice, in 16 out of the 25 Member States with rail, there is an incumbent with a market share above 90%. 47% of all passenger-kilometres in the EU, covering most local and regional services, and several long-distance services are operated under public service obligations but attributed to incumbent operators through direct awards with exclusive rights. If no changes are made, several national incumbents will continue to gain direct awards thereby excluding new entrants and maintaining the low level of competition. As a result, the efficiency of railways and the level of service will most likely not improve.

For example, in Austria, the new entrant Westbahn indicated that for the same amount of subsidies provided by the Austrian government to the incumbent ÖBB in the line Salzburg-Graz it could operate 7 daily services instead of the 3 provided by ÖBB, whose staff costs are 20% higher than its competitors.

Without change, national monopolies would continue to exist in many domestic markets, preventing service improvements triggered by competitive pressure.

The new proposals

- Open markets that provide better quality and more choice

The Commission is proposing to amend the public service EC Regulation 1370/2007 to make competitive award of public service contracts for rail mandatory and to amend Directive 2012/34/EU to allow general access to run domestic passenger services – but with the possibility to limit access when the economic equilibrium (viability) of a public service contract is compromised.

Companies will be able to offer domestic rail passenger services across the EU: either by offering competing commercial services (open access); or through bidding for public service rail contracts, which account for some 90% of EU rail journeys and will now be subject to mandatory tendering.

Under the Commission's proposals, competitive tendering will apply only for contracts above certain thresholds. Obviously, it would not make sense to organise tender procedures for small contracts where the expected cost savings for public authorities would be low. A maximum threshold for public service contracts will be set in consideration of train-km or a percentage of total volume of rail passenger services provided under public service contract for each Member State to ensure that there are adequate bidders in the market capable of responding. Transitional measures for the introduction of competitive tendering will be introduced to avoid disproportionately affecting existing directly awarded contracts.

Following complaints from companies, the Commission also making proposals to remedy two other barriers to entry for companies:

- Access to trains - rolling stock
Railway rolling stock – locomotives, coaches and multiple units – is very expensive, but its cost can be written off over an operational life of 30-40 years or longer. Public service contracts are however limited to 15 years under the proposed amendments to Art. 91/440, and are often much shorter. Without a mechanism to deal with the risk of the residual value of rolling stock at the end of a PS Contract, bidders would either have to price in the risk – making public service contracts prohibitively expensive. Or, more likely, no one other than existing national railways with access to rolling stock would bid at all, so depriving the competitive purpose of much of its value.

To avoid this problem and facilitate access to rolling stock, the Commission is proposing to introduce an obligation for competent authorities to take the financial risk of the residual value of rolling stock by a choice of appropriate means e.g. by assuming ownership of the rolling stock, providing a bank guarantee for the purchase of new, setting up of a ROSCO (leasing company).

New entrants face problems with the access to key services. Access to

rolling stock is an important constraint for new entrants in open access operations and competitive tendering for public service contracts. In at least 8 Member States, ownership of rolling stock continues to be dominated by incumbent railway undertakings, which are unable or unwilling to make it available on attractive commercial terms to new market entrants. In Germany and Austria, it appears that the incumbent scraps rolling stock rather than putting it for sale. Equally in Italy, public service contract tenders have been hampered due to problems of public financing reserved for the incumbent to purchase rolling stock. This causes major financial risks for new entrants related to the time needed for its acquisition and homologation.

- Ensuring non-discriminatory access to integrated ticketing systems
The Commission is proposing the establishment of national ticketing systems on a voluntary basis, subject to non-discrimination requirements. This will enable Member States and operators to establish national-wide ticketing systems, clarify existing provisions and remove some legal uncertainties.

Nationwide mandatory ticketing systems run by incumbents for instance in Germany and the Czech Republic have discriminatory effects where commissions of up to 25% on all ticket sales can be charged. This discourages entry into new markets, decreasing competitive pressure and therefore reducing incentives to improve efficiency and quality. Reimbursement to new entrants in some Member States takes up to 2 years (whereas in others payments are made within 8 days at 1.5% commission). If

every operator ran a different ticketing system, this would be to the detriment of the service offer from the passengers' view-point, diverting costs away from improvements in service towards covering commission in ticket sales and reducing the overall attractiveness of rail compared to other modes.

The Commission proposal in this regard will include amendments to following legislative acts:

- Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council establishing a single European railway area.
- Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road (Public Service Obligations).

SECTION 4:

Maintaining a skilled rail workforce

The current rules

To provide the necessary safeguards to workers further to market opening, existing legislation such as the Transfer of Undertakings Directive⁷ lays down the conditions for a transfer of staff when a PSC is awarded and assets such as rolling stock are transferred to another RU. There are provisions in the PSO Regulation which enable CAs to stipulate the transfer of staff and/or the setting of standards when a PSC is awarded to another railway company.

The problem

The rail sector in the next decade will face simultaneously the chal-

lenges of an ageing working population with the efficiency effects of market opening. Approximately 30% of all rail workers will retire in the next 10 years, probably leading to workforce shortages, while at the same time several RUs may need to be restructured to improve productivity and efficiency.

Employment levels after market opening are not expected to decrease, as has been the experience in Member States whose national rail markets are already open. In fact, in the past employment levels have fallen in countries with closed markets. Increased productivity and attractiveness of rail transport will lead to demand increases and investments such as in new rolling stock from which working conditions are likely to benefit.

However, the availability of a skilled and highly motivated labour force in the transport sector is essential for the supply of efficient and competitive transport services.

The proposals

For this reason, the Commission is proposing that:

- Pan-European RUs will be required to create European Works Councils, in line with the European Works Council Directive⁸ and to take part in the Railway Social Sectoral Dialogue Committee.
- The Commission is proposing to ensure that Member States can go further to protect workers by requiring new contractors to take them on when public service contracts are transferred, so going beyond the general EU requirements on transfers of undertakings.