



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 8.9.2008
COM(2008) 536 definitivo

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

La qualità dei servizi ferroviari di trasporto merci

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO EUROPEO

La qualità dei servizi ferroviari di trasporto merci

1. LA PROPOSTA DI REGOLAMENTO DELLA COMMISSIONE DEL 2004

Nel marzo 2004 la Commissione ha adottato una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle indennità per inosservanza dei requisiti contrattuali di qualità nei servizi di trasporto ferroviario di merci (COM(2004) 144 definitivo del 3.3.2004). La proposta era motivata dalla qualità scadente del servizio fornito dagli operatori del trasporto merci e dalla necessità di migliorarla entro un termine ragionevole per assicurare alle ferrovie una posizione sufficientemente forte nella catena logistica dell'Unione europea.

La Commissione ha constatato d'altra parte che lo sviluppo della concorrenza era troppo lento per consentire di migliorare in misura soddisfacente la qualità del trasporto merci per ferrovia. Ha quindi ritenuto utile proporre una serie di misure per rendere obbligatoria l'inclusione di indennità nei contratti fra gli operatori ferroviari e i loro clienti. Secondo la Commissione, per incentivare gli operatori ferroviari a fornire prestazioni migliori questo tipo di misure era adatto a un contesto caratterizzato da una liberalizzazione del mercato ancora molto limitata e dalla presenza sempre preponderante degli operatori storici.

Nella proposta di regolamento la Commissione ha identificato tre criteri di qualità il cui rispetto doveva essere imposto agli operatori del trasporto merci: il rispetto del termine di consegna convenuto, l'informazione ai clienti in caso di problemi nella consegna e un certo grado di flessibilità per quanto attiene l'ordine di trasporto.

Nonostante appoggi gli obiettivi della Commissione, il legislatore ha ritenuto inadeguata la proposta di regolamento. Tenendo conto di questa presa di posizione e affinché i problemi individuati nella proposta di regolamento continuino a essere esaminati con attenzione, la Commissione si è impegnata a presentare una relazione sui progressi compiuti dal trasporto merci per ferrovia in materia di qualità del servizio e sull'opportunità di legiferare in materia nel 2008.

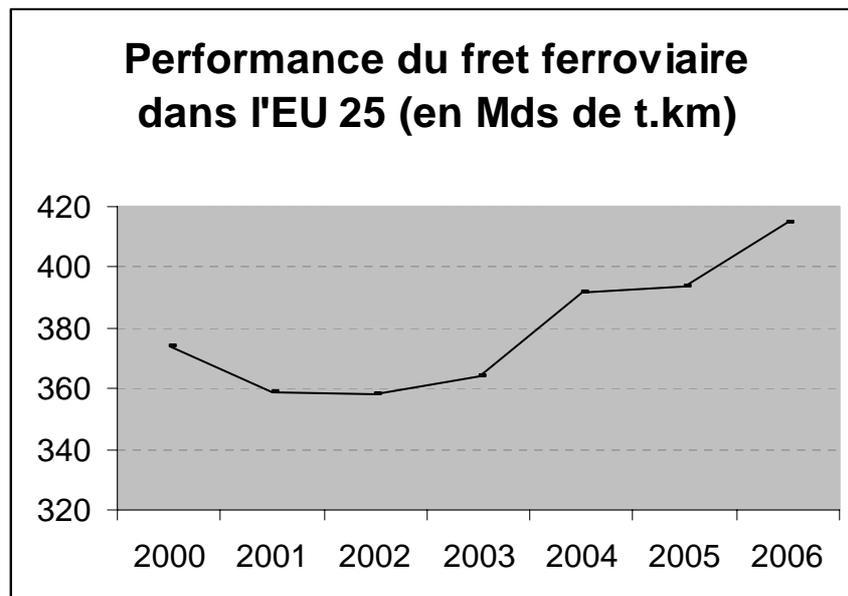
La presente comunicazione illustra una serie di elementi di analisi sulla qualità dei servizi di trasporto merci per ferrovia e sulla sua evoluzione negli ultimi anni, così come sull'efficacia degli accordi e delle misure volontarie messi in atto dal settore. Infine presenta alcune raccomandazioni sull'azione comunitaria nel settore. La comunicazione è stata elaborata sulla base di elementi raccolti presso vari soggetti attivi nel settore (clienti del trasporto merci, operatori, gestori di infrastruttura). Inoltre si basa sui dati forniti dalle associazioni del settore.

2. LE ESIGENZE ATTUALI IN TERMINI DI QUALITÀ DEL TRASPORTO MERCI

Gli ultimi anni sono stati caratterizzati da una nuova tendenza nel trasporto ferroviario di merci. Infatti, i risultati di questo modo di trasporto non sono più in calo dal 2004. Le

prestazioni sono migliorate in misura significativa nel 2006, al punto da far aumentare nello stesso anno la quota modale detenuta dalle ferrovie nel trasporto merci in Europa.

Tuttavia, questa tendenza sembra ancora fragile in quanto è sostenuta essenzialmente più da fattori esterni (come l'aumento del prezzo del petrolio e della congestione sulle strade o condizioni climatiche sfavorevoli per la navigazione fluviale) che da un sensibile miglioramento del potere di attrazione delle ferrovie. È vero che un certo numero di circostanze vanno a favore della ferrovia. Lo sviluppo del trasporto combinato e l'aumento delle distanze del trasporto merci attraverso l'Unione sono solo due esempi. Per essere in grado di cogliere queste opportunità, la ferrovia deve essere più competitiva, vale a dire più flessibile, rapida, affidabile e/o meno costosa.



Fonte: Eurostat

Il concetto di qualità può essere inteso in due modi: come livello di servizio proposto e offerto o come rispetto degli impegni contrattuali. Il progetto di regolamento della Commissione faceva evidentemente riferimento a questi due aspetti della qualità attraverso la flessibilità e l'informazione del cliente, da un lato, e il rispetto della puntualità, dall'altro.

Le aspettative dei clienti industriali del trasporto ferroviario possono tuttavia riguardare altri aspetti, fra cui la disponibilità e la sicurezza del servizio. In funzione della natura dei prodotti trasportati e degli interessi legati al trasporto, ciascuno di questi criteri, insieme alla puntualità, all'informazione e alla flessibilità, è più o meno importante per il cliente. Complessivamente, la soddisfazione dei clienti, attuali o futuri, del trasporto merci per ferrovia presuppone la fornitura di un servizio di qualità diversa a seconda della natura delle merci trasportate. Sembra quindi difficile elaborare una classifica dei criteri di qualità per l'insieme dei clienti in questione.

3. I PROGRESSI COMPIUTI DAL TRASPORTO MERCI PER FERROVIA

a) Elementi qualitativi

A livello comunitario, l'apertura alla concorrenza dei mercati nazionali e internazionali del trasporto merci per ferrovia è relativamente recente. Il mercato dei servizi internazionali si è progressivamente aperto a partire dal 15 gennaio 2003, mentre quello dei servizi interni dal 1° gennaio 2007. Diversi Stati membri hanno anticipato queste scadenze liberalizzando i mercati già da diversi anni.

L'apertura alla concorrenza, nell'UE-12 e nell'UE-15, rappresenta l'incentivo principale per gli operatori storici del trasporto merci a ristrutturare le loro attività e migliorare le prestazioni fornite. Spesso, quanto più precocemente è avvenuta la liberalizzazione, tanto più avanzata è la ristrutturazione dell'operatore ferroviario storico.

Il mercato del trasporto merci per ferrovia è segmentato in sottomercati le cui esigenze possono differire. Fra questi sottomercati figurano spesso la siderurgia, il settore chimico, quello automobilistico, l'industria della carta, l'agroalimentare, l'industria delle materie prime e il settore intermodale. Numerosi operatori ferroviari hanno avviato riforme per conoscere meglio le esigenze di questi sottomercati e adattare di conseguenza l'offerta di servizi (oggi l'offerta degli operatori di grandi dimensioni va dal carro singolo al trasporto di contenitori fino al treno completo, programmabile secondo scadenze più o meno ravvicinate).

Per esempio, sono stati introdotti nuovi strumenti o dispositivi destinati alla relazione con i clienti: équipe commerciali dedicate ai sottomercati o ai grandi clienti e strumenti informatici per agevolare e facilitare la relazione con il cliente. In generale, da diversi anni l'informazione dei clienti e la reattività commerciale degli operatori del trasporto merci per ferrovia sono in costante miglioramento.

Allo stesso tempo, gli operatori ferroviari storici hanno avviato una ristrutturazione della produzione. Ancora a questo proposito, i progressi compiuti variano sensibilmente da uno Stato membro all'altro, visto che la concorrenza svolge un ruolo determinante in materia. Infatti favorisce la razionalizzazione della produzione e dei costi degli operatori, l'adozione di nuovi metodi e modi di produzione, l'ampliamento dell'offerta degli operatori o l'impiego di nuovi strumenti più efficienti.

Nonostante questi progressi, i clienti del trasporto merci per ferrovia valutano la qualità del servizio fornito in modo sensibilmente diverso. La qualità del servizio offerta dalle ferrovie sembra ancora inferiore a quella del settore stradale, soprattutto per i segmenti di mercato in cui le ferrovie beneficiano in linea di massima di vantaggi significativi rispetto alla strada.

b) Controllo e clausole relative alla qualità

Si possono osservare diversi miglioramenti per quanto riguarda il controllo della qualità. In primo luogo, il settore si è collettivamente impegnato a migliorare la qualità del trasporto merci con la carta firmata nel luglio 2003 dall'UIC¹, dalla CER² e dalla CIT³ (cfr. l'allegato I),

¹ Union Internationale des Chemins de fer (Unione internazionale delle ferrovie).

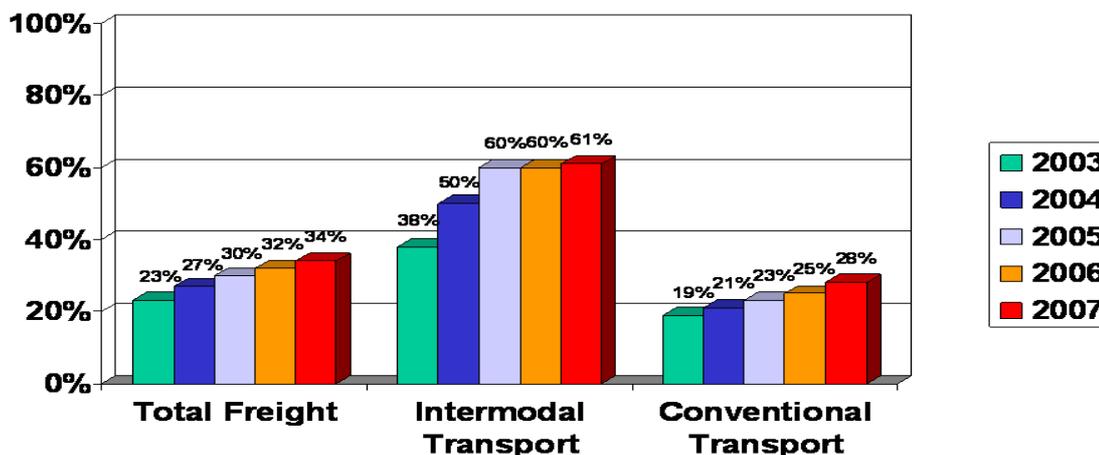
² Communauté Européenne du Rail (Comunità europea delle ferrovie).

con la dichiarazione congiunta sottoscritta nell'aprile 2005 dalla UIC/CER, da un lato, e dalla FIATA⁴/CLECAT⁵, dall'altro, sulla qualità del trasporto merci internazionale convenzionale e combinato o ancora con linee direttrici sullo sviluppo e l'attuazione di accordi relativi alla qualità per determinati segmenti del trasporto merci internazionale convenzionale elaborate dall'UIC/FIATA/CIT nell'ottobre 2006.

In secondo luogo, molti operatori storici si sono impegnati a favore di una politica di certificazione della qualità delle loro prestazioni (cfr. l'allegato II), dimostrando così la volontà di migliorare le loro prestazioni, da una parte, e di offrire garanzie complementari ai clienti, dall'altra. L'obiettivo di queste iniziative non era tanto promuovere l'introduzione di clausole vincolanti nei contratti quanto incoraggiare gli operatori a migliorare volontariamente le loro prestazioni, in relazione sia al livello di servizio che all'attenzione riservata ai clienti.

Per quanto riguarda i contratti e lo sviluppo delle clausole relative alla qualità, la presenza di questo tipo di clausole sembra essere aumentata in misura significativa negli ultimi 4 anni, in particolare per il mercato del trasporto combinato. Tuttavia, la percentuale di contratti provvisti di clausole di questo tipo rispetto al totale dei contratti pare essersi stabilizzata negli ultimi anni. D'altra parte, lo sviluppo dell'attività e della quota di mercato dei nuovi operatori sarebbe un fattore favorevole per lo sviluppo di clausole sulla qualità, visto che questo tipo di operatori risulta maggiormente disposto ad accettarle nei contratti, eventualmente in cambio di una fatturazione più elevata del servizio.

Percentuale di contratti con clausole relative alla qualità



Fonte: CER

³ Comité International des Transports ferroviaires (Comitato internazionale dei trasporti ferroviari).

⁴ Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés (Federazione internazionale delle associazioni di spedizionieri e assimilati).

⁵ Association Européenne des Chargeurs, du Transport, de la Logistique (Associazione europea dei caricatori, del trasporto, della logistica).

c) *Elementi quantitativi relativi al miglioramento della qualità*

Gli effetti delle diverse iniziative adottate dal settore (cfr. il capitolo 3.b) non sono ancora evidenti. Le informazioni sulla qualità del servizio fornito dal trasporto merci sono, nel migliore dei casi, sporadiche e non sufficientemente rappresentative per consentire un esame approfondito dell'efficacia delle iniziative volontarie attuate.

Le informazioni più diffuse riguardano la puntualità dei treni. I dati disponibili in proposito sono scarsi e presentano tendenze divergenti. Da un'analisi dei dati pubblicati dall'UIRR⁶ (cfr. l'allegato III) risulta che la puntualità dei treni del trasporto combinato internazionale sarebbe molto scarsa e in calo negli ultimi anni. La percentuale di rispetto degli orari è inferiore al 60% (53% nel 2006, alcuni punti in più nel 2007).

I dati pubblicati dalla CER (cfr. l'allegato IV) mostrano che, globalmente, la puntualità dei treni merci migliora leggermente. Secondo l'associazione degli operatori, nel traffico nazionale la puntualità dei treni merci sarebbe superiore al 90% in Austria, Danimarca, Finlandia, Paesi Bassi, Svezia e Spagna e almeno pari all'80% nella maggior parte degli Stati membri.

Al di là del fatto che la puntualità di un treno rappresenta solo un elemento della qualità attesa dai clienti, è opportuno notare quanto segue:

- l'accesso alle informazioni e la loro affidabilità restano limitati;
- il livello di puntualità del traffico nazionale è buono. La puntualità del traffico internazionale sembra invece scadente o molto scadente. Questo segmento, che rappresenta il 50% del traffico merci ferroviario nell'Unione, offre il maggior potenziale di crescita per i prossimi anni (soprattutto grazie all'aumento dei volumi dei container che si trasportano);
- globalmente sono stati compiuti progressi, che tuttavia restano insufficienti.

4. QUESTIONI RELATIVE ALL'INFRASTRUTTURA E AI SERVIZI CONNESSI

Finora la presente analisi si è incentrata sull'attività degli operatori e sui progressi conseguiti nella riorganizzazione delle attività, nel controllo della qualità e nelle relazioni con i clienti. Non è sempre facile identificare le cause dei ritardi dei treni merci o, in generale, del mancato rispetto degli impegni stabiliti nei contratti del trasporto merci. Secondo l'ERFA⁷, almeno nel 60% dei casi le cause della scarsa qualità del servizio non sono attribuibili all'operatore. Talvolta sono imputabili ai clienti e molto spesso ai gestori dell'infrastruttura e/o dei servizi accessori (terminal e stazioni di smistamento).

A questo proposito, le condizioni di accesso all'infrastruttura e ai servizi e la qualità del servizio fornita da questi ultimi non sono comparabili in tutta l'Unione. Le politiche di gestione dell'infrastruttura ferroviaria e degli investimenti nel settore varia in effetti sensibilmente da uno Stato membro all'altro. È tuttavia certo che i vari gestori delle

⁶ Union Internationale des Sociétés de Transport Combiné Rail-Route (Unione internazionale delle imprese di trasporto combinato strada-ferrovia).

⁷ Association Européenne du Fret Ferroviaire (Associazione europea del trasporto merci per ferrovia).

infrastrutture devono compiere maggiori progressi su questi punti. Innanzitutto è necessario apportare miglioramenti nei settori relativi alla gestione del traffico ferroviario per ridurre al minimo l'impatto degli eventi imprevisti sulle prestazioni dei treni. Occorre a tal fine potenziare l'uso delle nuove tecnologie innovative e migliorare la manutenzione delle infrastrutture. In particolare, per i servizi internazionali occorre rafforzare la cooperazione fra gestori nazionali delle infrastrutture e accelerare lo sviluppo dell'interoperabilità tecnica e amministrativa. Infine, talvolta l'unica soluzione per migliorare le prestazioni dell'infrastruttura consiste nell'effettuare investimenti in nuove infrastrutture.

Da ultimo, è opportuno notare che la presente analisi riguarda tanto l'infrastruttura ferroviaria in senso stretto quanto i terminal e gli altri servizi accessori, che rappresentano un elemento fondamentale della catena di produzione del trasporto merci per ferrovia e che a volte non sono in grado di fornire un livello di servizio sufficiente agli operatori ferroviari.

5. ORIENTAMENTI E PROPOSTE DELLA COMMISSIONE

Gli elementi presentati nei capitoli precedenti dimostrano che il settore, e in primo luogo gli operatori, sia storici che nuovi, hanno senza dubbio compiuto sforzi notevoli per migliorare la qualità del servizio. Tuttavia, la qualità resta al di sotto del livello auspicato dalla clientela. Le iniziative del settore non sembrano quindi ancora sufficienti, anche se le prestazioni degli operatori non sono l'unica variabile che incide sul livello di qualità del trasporto merci per ferrovia, visto che le capacità dell'infrastruttura e dei servizi connessi svolgono un ruolo importante nel processo di produzione delle ferrovie.

Tenuto conto di questa constatazione e della ferma opposizione del legislatore e del settore a qualsiasi obbligo legislativo nelle relazioni contrattuali fra operatori, gestori dell'infrastruttura e clienti, la Commissione ritiene opportuno ritirare la proposta di regolamento relativo alle indennità per inosservanza dei requisiti contrattuali di qualità nei servizi di trasporto ferroviario di merci. Per rispondere ai problemi che sono stati sollevati dalla proposta e per i quali il settore non ha trovato una soluzione soddisfacente su base volontaria, la Commissione proseguirà con la sua azione, rafforzandola se necessario, per sviluppare la concorrenza e le iniziative affinché il trasporto merci possa disporre di infrastrutture e di servizi connessi di qualità, riservandosi la possibilità di presentare una nuova proposta, qualora lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia lo richiedesse.

a) Proseguire e rafforzare le azioni a favore dello sviluppo della concorrenza

Lo sviluppo della concorrenza è un elemento fondamentale per migliorare la qualità del servizio. La proposta di regolamento della Commissione rilevava lo sviluppo troppo lento della concorrenza. Per accelerare l'attuazione effettiva degli orientamenti adottati su scala comunitaria per incentivare la concorrenza nel settore ferroviario, la Commissione si concentrerà a breve termine sulle azioni seguenti:

- applicazione effettiva delle regole in materia di concorrenza contenute nel primo e nel secondo pacchetto ferroviario⁸;

⁸ Seguivo della relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni sull'attuazione del primo pacchetto ferroviario (COM(2006) 189 definitivo del 3.5.2006).

- rifusione del primo pacchetto ferroviario.

Il controllo dell'attuazione delle linee guida per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie⁹ sarà un altro importante elemento per migliorare il funzionamento dei mercati del trasporto ferroviario.

b) Proseguire e rafforzare le azioni per migliorare le infrastrutture e sviluppare l'interoperabilità

Affinché gli operatori del trasporto merci per ferrovia possano disporre in futuro di infrastrutture e di servizi connessi di qualità e in quantità sufficiente, la Commissione rafforzerà la sua azione per ottimizzare l'uso delle infrastrutture, la cooperazione fra gestori delle infrastrutture e gli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria. Continuerà a prestare attenzione alla gestione equilibrata ed efficace del traffico misto fra treni passeggeri e merci. Questi orientamenti si concretizzeranno nell'ambito delle iniziative seguenti:

- realizzazione di una rete europea a priorità merci¹⁰;
 - promozione e accompagnamento dell'attuazione dell'ERTMS¹¹ e della specifica tecnica di interoperabilità "Applicazioni telematiche per il trasporto merci" (STI TAF)¹²;
 - promozione delle migliori pratiche relative alla gestione delle infrastrutture, grazie a una maggiore diffusione e all'attuazione dei principi contenuti nella comunicazione sui contratti pluriennali¹³, per esempio;
 - programma RTE-T¹⁴, in particolare i lavori dei coordinatori europei;
 - proseguimento del programma MARCO POLO, che incoraggia l'integrazione della catena logistica.
- c) Proseguire e rafforzare le azioni a favore di una maggiore trasparenza dell'informazione e della gestione delle prestazioni del sistema ferroviario*

Per rafforzare la trasparenza relativa alla qualità del servizio reso dal trasporto merci per ferrovia e incentivare globalmente il settore (gestori dell'infrastruttura e operatori, in particolare) a fornire un servizio ancora più efficiente, la Commissione continuerà a incoraggiare e verificare:

- l'istituzione di sistemi di prestazioni¹⁵;

⁹ Linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie (SEC(2008) 512 del 30.4.2008).

¹⁰ Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo – Verso una rete ferroviaria a priorità merci (COM(2007) 608 definitivo del 18.10.2007).

¹¹ Sistema europeo di segnalamento ferroviario.

¹² Regolamento (CE) n. 62/2006 della Commissione, del 23 dicembre 2005, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema "Applicazioni telematiche per il trasporto merci" del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale.

¹³ Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo - Contratti pluriennali per la qualità delle infrastrutture ferroviarie (COM(2008) 54 definitivo del 6.2.2008).

¹⁴ Rete transeuropea di trasporto.

¹⁵ Articolo 11 ("Sistema di prestazioni") della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza.

- lo sviluppo di strumenti per misurare le prestazioni del trasporto merci per ferrovia¹⁶;
- la pubblicazione di indicatori di qualità.

¹⁶ Cfr. il punto 2.3 della comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo – Verso una rete ferroviaria a priorità merci (COM(2007) 608 definitivo del 18.10.2007).

ALLEGATI

Allegato I: carta di qualità UIC, CER e CIT

Allegato II: certificazione di qualità dei principali operatori ferroviari (fonte CER)

Allegato III: puntualità dei treni nell'ambito del trasporto combinato internazionale (fonte UIRR)

Allegato IV: puntualità dei treni merci (fonte CER)

ALLEGATO I: CARTA DI QUALITÀ UIC, CER E CIT



Freight Quality Charter-2003

(Adopted on 4 July 2003 in Rome)

This Rail Freight Charter sets out a voluntary commitment by the European Railway Undertakings on the service quality offered to their Freight Customers. This initiative is intended to meet the requirements of the market and support business development.

By subscribing to this Charter, European Railway Undertakings demonstrate commitment to the customer to provide and further develop attractive rail services, respecting contractual quality provisions. The charter covers areas relevant to the stages of freight transport.

The Railways undertake to work out all the necessary international measuring methods to ensure that the commitment contained in this Charter is implemented and respected. To this end they commit to introduce the appropriate arrangements in agreement with customer need.

THE COMMITMENT

It is Freight Customers' obvious right to freely negotiate Quality of

Service commitments with Railway Undertakings and to enter into agreement with Railway Undertakings on such commitments.

Contracts between Freight Customers and Railway Undertakings shall include customer service quality provisions in one or more of the following service areas, depending on Customers and Railways respective quality requirements towards each other.

1. Responsibility

Responsibility towards the customer for the entire transport chain will be clearly specified in line with the CIM conditions (which will be

considered as the minimal requirement).

2. Safety

Railway undertakings have safety as their highest priority: they aim to move freight in secure conditions, free of damage, and with respect for the environment. Compensation terms and conditions for damage to goods in transit will be defined in the contract. They will respect at least the terms set out in the CIM conditions.

3. Planning

The service planned for the customer – service frequency, departure, arrival times and transport order deadlines – will be clearly defined (within agreed performance margins in line with market conditions) for major traffic flows with quality requirements. Improved international planning processes will be pursued.

4. Punctuality and reliability

Railway Undertakings commit to improve their processes in order to guarantee service reliability and punctuality. Contracts with negotiated quality standards and according to client requirements shall provide for appropriate compensation in the event of unacceptable reliability and punctuality performance.

The compensation structure, levels and thresholds will be individually negotiated in line with business standards and taking into account the respective responsibility of the partners. Processes to develop methods and ensure application will be in place.

5. Information

Railway Undertakings shall provide transport status information, in particular any delays or service changes, to customers as soon as possible. Railway Undertakings will commit to arrangements for defining with the customer the particular reasonable information needs for the traffic flow concerned. Cross border information systems are in process of being worked out.

6. Rolling Stock

When contracted and Railway Undertakings are also rolling stock

provider they will provide sufficient, clean freight rolling stock in a timely manner (and according to defined standards). When required by the client contracts may include provisions for any shortfall.

7. Billing

Transparent billing arrangements will be contracted (according to commercial circumstances) between railway undertakings and freight customers.

8. After-sale service

Processes will be in place to ensure the timely resolution of any matters

raised by the customer under the terms of the contract.

CUSTOMER SUPPORT

The Railway Undertakings' commitments depend upon customer support on

- timely customer presentation of wagons and cargo at the handover point,
- proper and timely receipt of customer documentation.

Railway Undertakings will require appropriate contractual provisions in this respect.

Railway Undertakings may also require contractual commitments from customers on

- the earliest possible notice to railway undertakings of any delays or changes,
- the hand-over of cargo in the form and packaging agreed between the parties.



COMMUNITY OF EUROPEAN RAILWAY AND INFRASTRUCTURE COMPANIES - COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE DU RAIL ET DES COMPAGNIES D'INFRASTRUCTURE - GEMEINSCHAFT DER EUROPÄISCHEN BAHNEN UND INFRASTRUKTURGESELLSCHAFTEN
OBB SBB TRENIT
Avenue des Arts, 53 - B-1000 BRUXELLES - Tel.: +32 2 213 08 70 - Fax: +32 2 512 52 31 - contact@cer.be - www.cer.be

**ALLEGATO II: CERTIFICAZIONE DI QUALITÀ DEI PRINCIPALI OPERATORI FERROVIARI
(FONTE: CER)**

	ISO 9001	SQAS ¹⁷	ISO 14001 ¹⁸	OHSAS 18001 ¹⁹	VDA 6.2 ²⁰
BDZ	(X) ²¹				
BLS Cargo	X				
CFL Cargo	(X)				
CFR Marfa	X		(X)		
Green cargo	X		X	(X)	
GYSEV	X				
MAV Cargo	X		X		
PKP Cargo	X		X	(X)	
RCA	X	(X)	(X)	X	X
Railion Deutschland	X	X	X		
Railion Nederland	X	X			
RENFE	X		X		
SBB Cargo	X	X	(X)	(X)	
SZ	X		X		
SNCB	X	X	X		
SNCF Fret	X	X			
Trenitalia Logistica	X		X	X	
VR	X		X		
ZSSK Cargo	X		(X)	(X)	

¹⁷ Sistema di certificazione della qualità e della sicurezza.

¹⁸ Procedura di certificazione della qualità ambientale.

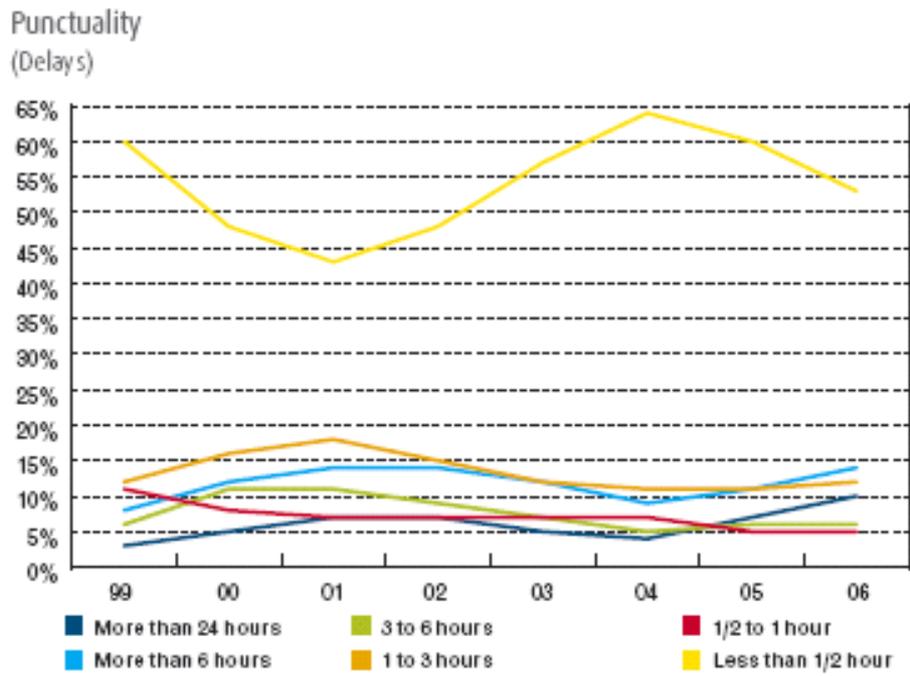
¹⁹ Certificazione delle procedure relative alla salute e alla sicurezza del personale.

²⁰ Certificazione specifica dell'industria automobilistica.

²¹ In preparazione.

ALLEGATO III: PUNTUALITÀ DEI TRENI NELL'AMBITO DEL TRASPORTO COMBINATO INTERNAZIONALE - 2006

(FONTE UIRR)

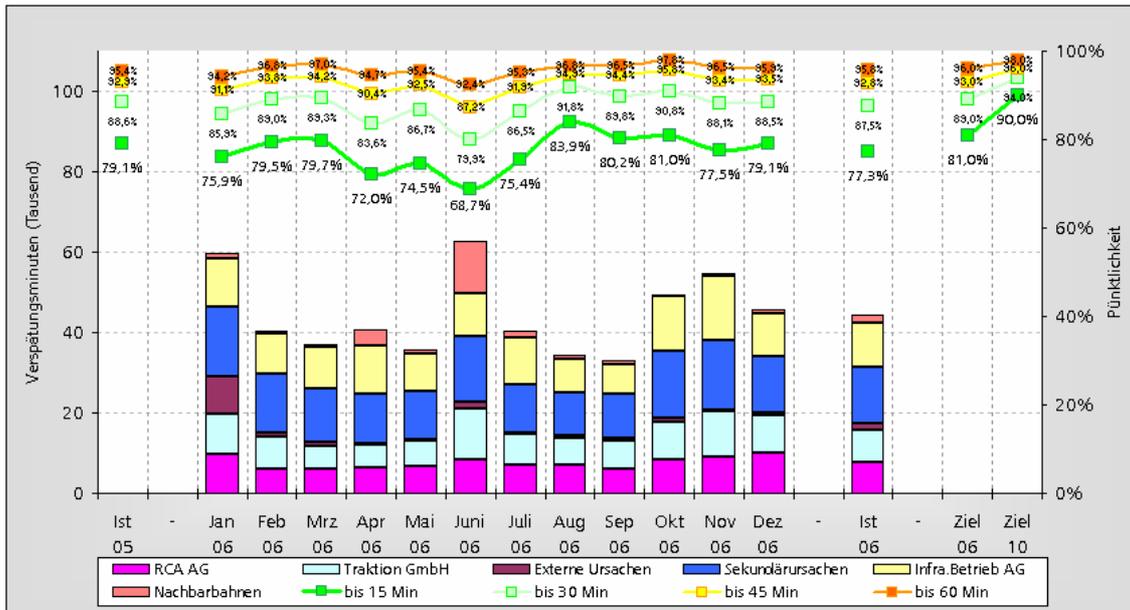


ALLEGATO IV: PUNTUALITÀ DEI TRENI MERCI

(FONTE CER)

Austria

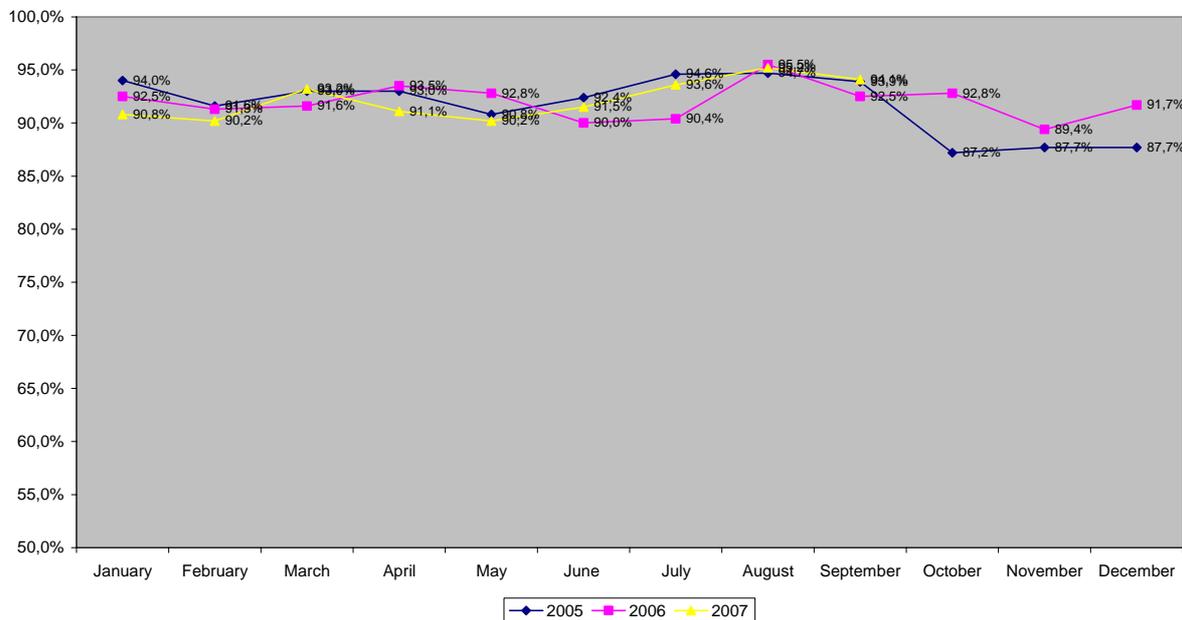
Puntualità di Rail Cargo Austria nel 2006



Belgio

Puntualità di B-Cargo nel periodo 2005-2007

Percentage of Freight Trains < 60' delay on the Belgian Network
Domestic Traffics (Arrival)



Danimarca

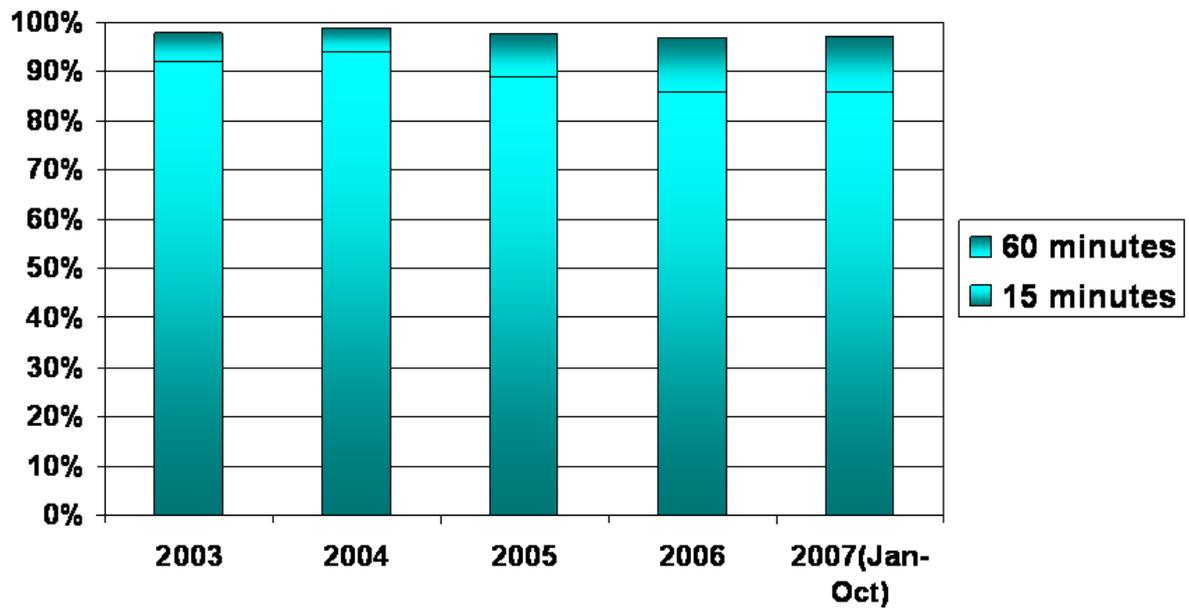
Puntualità di Railion Denmark nel 2006

2006 Punctuality in %	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	Cum.
1 Punctuality at departure	85	93	95	94	96	88	88	96	88	90	81	83	90
2 Punctuality at arrival	84	89	87	90	90	87	80	90	81	81	73	87	85

■ > 80 %
 ■ > 76 %
 ■ < 76 %
Punctuality at 60 minutes tolerance margin

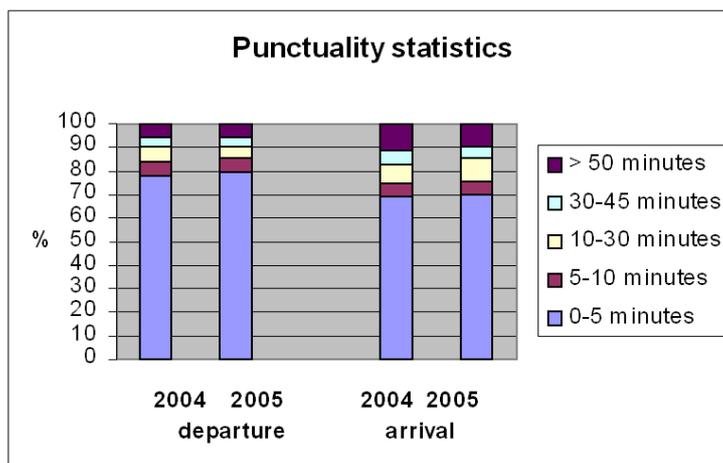
Finlandia

Puntualità di VR nel periodo 2003-2007



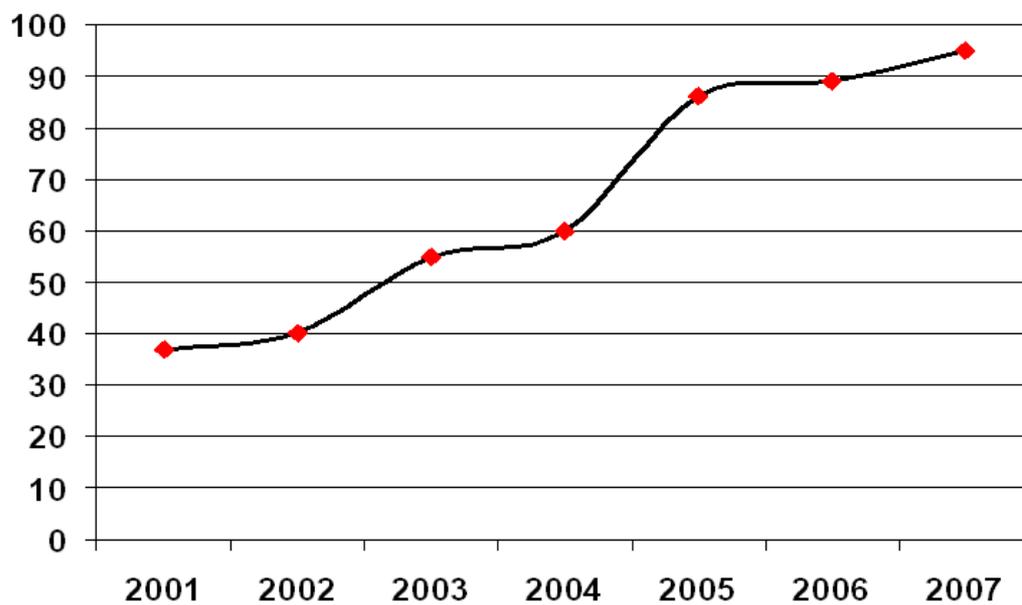
Paesi Bassi

Puntualità nei Paesi Bassi nel periodo 2004-2005



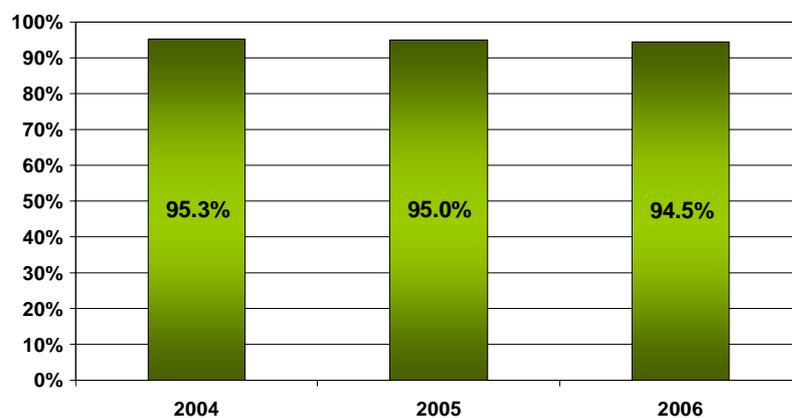
Svezia

Puntualità di GreenCargo nel periodo 2001-2007



Spagna

Punctuality of Trains in Spain



Source: ADIF