

## Quarto pacchetto ferroviario: pilastro "mercato"

Durante la sessione plenaria di dicembre il Parlamento europeo dovrebbe votare in seconda lettura per confermare gli accordi di trilogia relativi a una serie di proposte per liberalizzare i mercati ferroviari e migliorarne la governance. Tali proposte fanno parte del pilastro "mercato" del quarto pacchetto ferroviario, presentato dalla Commissione europea nel gennaio 2013. In seguito all'approvazione, il 28 aprile 2016, del pilastro tecnico concernente la sicurezza ferroviaria e la compatibilità tecnica, le misure del pilastro "mercato" costituiscono una nuova pietra miliare per il settore ferroviario dell'Unione europea (UE).

### Contesto

A partire dagli anni Novanta, la Commissione [ha presentato](#) una serie di proposte per rivitalizzare il settore ferroviario e creare uno spazio ferroviario integrato ed efficiente a livello dell'UE. Da allora sono stati compiuti importanti progressi, in particolare: la [distinzione](#) tra gestori dell'infrastruttura e operatori ferroviari, la piena liberalizzazione del [trasporto ferroviario di merci](#) a partire dal 2007 e del [trasporto internazionale di passeggeri](#) a partire dal 2010, nonché l'istituzione di [organismi di regolamentazione indipendenti](#) e di servizi ferroviari di interesse generale, noti come obblighi di servizio pubblico (OSP). Malgrado questi significativi passi avanti, nel 2013 la Commissione [ha individuato](#) ulteriori ostacoli che rallentano il settore ferroviario, quali forme eterogenee di governance ferroviaria o l'attuazione incoerente della legislazione nell'UE, l'esistenza di pratiche anticoncorrenziali da parte di operatori già insediati e di gestori dell'infrastruttura, nonché la mancanza di concorrenza nei mercati del trasporto tanto di passeggeri quanto di merci. Al fine di migliorare la situazione, nel 2013 la Commissione ha elaborato il quarto pacchetto ferroviario, contenente tre proposte legislative concernenti questioni legate alla governance e al mercato del trasporto di passeggeri.

### Proposte legislative

L'obiettivo principale delle proposte della Commissione del 2013 è quello di incrementare la concorrenza in modo da offrire servizi ferroviari migliori, economicamente più accessibili e più efficaci in termini di costi. Una delle principali innovazioni è la [concessione del diritto di accesso](#) ai mercati nazionali di trasporto di passeggeri a tutti gli operatori ferroviari dell'UE a partire dal 2019. Il pacchetto [propone](#) che, a partire dal 2023, la procedura di gara d'appalto diventi la norma per quanto concerne l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico (CSP), che rappresentano la più ampia quota di servizi ferroviari per passeggeri nell'Unione. L'aggiudicazione diretta dei CSP sarà ancora possibile, purché gli operatori ferroviari adempiano ai criteri di prestazione, quali la puntualità del servizio e la soddisfazione dei clienti. Nell'ottica di [migliorare](#) il sistema di governance ferroviaria, il pacchetto mira a prevenire i conflitti di interesse tra i gestori dell'infrastruttura e gli operatori ferroviari mediante l'introduzione di un requisito in materia di trasparenza finanziaria, in modo da evitare sussidi incrociati con effetti distorsivi. Il pacchetto fornisce inoltre un accesso non discriminatorio alle reti ferroviarie e al materiale rotabile allo scopo di garantire condizioni di effettiva parità tra gli operatori. Infine, si propone di [abrogare](#) un precedente regolamento concernente gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie.

### Opinioni del Parlamento europeo

Nella sua posizione in prima lettura del 2014, il Parlamento [ha sottolineato](#) la necessità di fornire alle autorità competenti la possibilità di scegliere tra le procedure di appalto o l'aggiudicazione diretta dei CSP, insistendo sul rispetto dei requisiti di qualità del servizio in caso di aggiudicazione diretta. Il Parlamento ha inoltre posto l'accento sugli [aspetti sociali](#) delle proposte, affermando che la liberalizzazione del mercato non



deve comportare un deterioramento delle condizioni sociali e lavorative del personale ferroviario. In seguito all'accordo rapido raggiunto in seconda lettura tra il Consiglio e il Parlamento in sede di trilogia il 19 aprile 2016, Wim van de Camp (PPE, Paesi Bassi), relatore della proposta sull'aggiudicazione dei CSP, ha sottolineato gli effetti positivi del pilastro "mercato" sulla competitività e sulla sostenibilità del settore ferroviario, che a loro volta potrebbero dare impulso alla crescita economica. David-Maria Sassoli (S&D, Italia), relatore per la proposta relativa all'apertura del mercato e alla governance, ha accolto positivamente il ruolo decisivo svolto dal Parlamento nel corso dei negoziati, in particolare per avere aperto alla concorrenza i servizi ad alta velocità. Merja Kyllönen (GUE/NGL, Finlandia), relatore per l'abrogazione del regolamento sulla normalizzazione dei conti, ha auspicato che il pacchetto promuova gli investimenti nel settore del trasporto di passeggeri e merci, contribuendo agli obiettivi di decarbonizzazione dell'UE.