

PARLAMENTO EUROPEO

1999



2004

Documento di seduta

FINALE
A5-0364/2001

18 ottobre 2001

*****I**

RELAZIONE

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'azione degli Stati membri in tema di obblighi di servizio pubblico e di aggiudicazione di contratti di servizio pubblico nel settore del trasporto di passeggeri per ferrovia, su strada e per via navigabile interna (COM (2000) 7 – C5-0326/2000 – 2000/0212(COD))

Commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo

Relatore: Erik Meijer

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
maggioranza dei voti espressi
- **I Procedura di cooperazione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- **II Procedura di cooperazione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- *** Parere conforme
*maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento salvo nei
casi contemplati dagli articoli 105, 107, 161 e 300 del trattato CE
e dall'articolo 7 del trattato UE*
- ***I Procedura di codecisione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- ***II Procedura di codecisione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- ***III Procedura di codecisione (terza lettura)
maggioranza dei voti espressi per approvare il progetto comune

(La procedura indicata è fondata sulla base giuridica proposta dalla Commissione.)

Emendamenti a un testo legislativo

Negli emendamenti del Parlamento l'evidenziazione è effettuata in corsivo grassetto. L'evidenziazione in corsivo chiaro è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del testo legislativo per i quali viene proposta una correzione in vista dell'elaborazione del testo finale (ad esempio, elementi manifestamente errati o mancanti in una versione linguistica). Le correzioni proposte sono subordinate all'accordo dei servizi tecnici interessati.

INDICE

	Pagina
PAGINA REGOLAMENTARE.....	4
PROPOSTA LEGISLATIVA.....	6
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA.....	54
MOTIVAZIONE.....	55
PARERE DELLA COMMISSIONE PER I PROBLEMI ECONOMICI E MONETARI	57
PARERE DELLA COMMISSIONE GIURIDICA E PER IL MERCATO INTERNO	69

PAGINA REGOLAMENTARE

Con lettera del 13 settembre 2000 la Commissione ha presentato al Parlamento, a norma dell'articolo 251, paragrafo 2, e degli articoli 71 e 89 del trattato CE, la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'azione degli Stati membri in tema di obblighi di servizio pubblico e di aggiudicazione di contratti di servizio pubblico nel settore del trasporto di passeggeri per ferrovia, su strada e per via navigabile interna (COM (2000) 7 – 2000/0212 (COD)).

Nella seduta del 13 novembre 2000 la Presidente del Parlamento ha comunicato di aver deferito tale proposta alla commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo per l'esame di merito e, per parere, alla commissione per i problemi economici e monetari e alla commissione per la protezione dell'ambiente, la sanità pubblica e la tutela politica dei consumatori, nonché alla commissione giuridica e per gli affari interni (C5–0326/2000).

Nella seduta del 1° febbraio 2001 la Presidente del Parlamento ha comunicato di aver deferito la proposta, per parere, anche alla commissione per l'occupazione e gli affari sociali.

Nella riunione del 21 novembre 2000 la commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo ha nominato relatore Erik Meijer.

Nelle riunioni del 5 febbraio, 28 maggio, 9 luglio, 10 settembre e 10 ottobre 2001 ha esaminato la proposta della Commissione e il progetto di relazione.

Nell'ultima riunione indicata ha approvato il progetto di risoluzione legislativa con 26 voti favorevoli, 22 contrari e 1 astensione.

Erano presenti al momento della votazione Konstantinos Hatzidakis (presidente), Rijk van Dam (vicepresidente), Helmuth Markov (vicepresidente), Emmanouil Mastorakis (vicepresidente), Erik Meijer, (relatore), Emmanouil Bakopoulos, Rolf Berend, Freddy Blak (in sostituzione di John Hume), Theodorus J.J. Bouwman, Carmen Cerdeira Morterero, Luigi Cocilovo (in sostituzione di Felipe Camisón Asensio), Gerard Collins, Paolo Costa, Danielle Darras, Francis Decourrière, Jean-Maurice Dehousse (in sostituzione di Rosa Miguélez Ramos), Garrelt Duin, Giovanni Claudio Fava, Jacqueline Foster, Mathieu J.H. Grosch, Mary Honeyball, Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Pierre Jonckheer (in sostituzione di Camilo Nogueira Román), Dieter-Lebrecht Koch, Sérgio Marques, Linda McAvan (in sostituzione di Ewa Hedkvist Petersen), James Nicholson (in sostituzione di Philip Charles Bradbourn), Josu Ortuondo Larrea, Karla M.H. Peijs, Wilhelm Ernst Piecyk, Samuli Pohjamo, Adriana Poli Bortone, Bartho Pronk (in sostituzione di Francesco Musotto, a norma dell'articolo 153, paragrafo 2, del regolamento), Alonso José Puerta, Reinhard Rack, Carlos Ripoll i Martínez Bedoya, Isidoro Sánchez García, Gilles Savary, Ingo Schmitt, Elisabeth Schroedter (in sostituzione di Reinhold Messner), Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Ari Vatanen, Christian Ulrik von Boetticher (in sostituzione di Giorgio Lisi), Mark Francis Watts e Jan Marinus Wiersma.

I pareri della commissione per i problemi economici e monetari e della commissione giuridica e per il mercato interno figurano in allegato. La commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la politica dei consumatori e la commissione per l'occupazione e gli affari sociali hanno deciso rispettivamente il 5 dicembre 2000 e il 13 dicembre 2000 di non esprimere parere.

La relazione è stata depositata il 18 ottobre 2001.

Il termine per la presentazione di emendamenti sarà indicato nel progetto di ordine del giorno della tornata nel corso della quale la relazione sarà esaminata.

PROPOSTA LEGISLATIVA

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'azione degli Stati membri in tema di obblighi di servizio pubblico e di aggiudicazione di contratti di servizio pubblico nel settore del trasporto di passeggeri per ferrovia, su strada e per via navigabile interna (COM(2000) 7 – C5-0326/2000 – 2000/0212(COD))

La proposta è modificata nel modo seguente:

Testo della Commissione ¹

Emendamenti del Parlamento

Emendamento 1 Considerando 1

(1) Lo sviluppo di norme di qualità il più possibile elevate in relazione al servizio pubblico nel settore dei trasporti di passeggeri per ferrovia, su strada e per via navigabile costituisce uno degli obiettivi prioritari della Comunità nel settore della politica comune dei trasporti.

(1) Lo sviluppo di norme di qualità il più possibile elevate in relazione al servizio pubblico nel settore dei trasporti di passeggeri per ferrovia, su strada e per via navigabile costituisce, **nel quadro dell'incentivazione dell'uso di forme di trasporto sostenibili**, uno degli obiettivi prioritari della Comunità nel settore della politica comune dei trasporti.

Motivazione

La qualità del trasporto pubblico di passeggeri non è fine a se stessa, bensì parte integrante delle iniziative che devono convertire il trasporto pubblico in un servizio orientato alla domanda, e dunque in concorrenza con altri modi di trasporto, il che può incentivare l'utilizzazione di mezzi di trasporto sostenibili.

Emendamento 2 Considerando 2

(2) Per conseguire questo obiettivo le autorità competenti degli Stati membri ricorrono fondamentalmente a tre meccanismi: la stipulazione di contratti di servizio pubblico con gli operatori, la concessione agli operatori di diritti esclusivi e la determinazione di prescrizioni minime per l'esercizio dei trasporti pubblici.

(2) Per conseguire questo obiettivo le autorità competenti degli Stati membri ricorrono fondamentalmente a tre meccanismi: la stipulazione di contratti di servizio pubblico con gli operatori, **pubblici o privati**, la concessione agli operatori di diritti esclusivi e la determinazione di prescrizioni minime per l'esercizio dei trasporti pubblici.

¹ GU C 365 del 19.12.2000, pag. 169.

Motivazione

E' importante ricordare che gli obblighi di qualità elevata si applicano a tutti gli operatori, indipendentemente dal loro status (vedi infra).

Emendamento 3 Considerando 4 bis (nuovo)

(4 bis) I meccanismi si basano sul principio della neutralità rispetto al regime di proprietà, ai sensi dell'articolo 295 del trattato che istituisce la Comunità europea, sul principio della libertà degli Stati membri di definire i servizi d'interesse generale, ai sensi dell'articolo 16 del trattato che istituisce la Comunità europea, nonché sul principio della proporzionalità, ai sensi dell'articolo 5 del trattato che istituisce la Comunità europea.

Motivazione

Nella sua comunicazione del 20 settembre 2000 sui "Servizi d'interesse generale in Europa" (COM(2000) 580), la Commissione ha sottolineato l'importanza dei tre principi summenzionati al fine di garantire un elevato livello di certezza giuridica agli Stati membri e agli operatori in relazione alla fornitura di servizi d'interesse generale.

Emendamento 4 Considerando 5

(5) Molti Stati membri hanno emanato provvedimenti che prevedono la concessione a tempo determinato di diritti esclusivi e la stipulazione di contratti di servizio pubblico, almeno per una parte del proprio mercato dei trasporti pubblici, sulla base di procedure di aggiudicazione aperte, eque e trasparenti. Alla luce di detta evoluzione normativa e dell'applicazione della normativa comunitaria sulla libertà di stabilimento e sugli appalti pubblici, sono stati realizzati progressi considerevoli sotto il profilo dell'accesso al mercato dei trasporti pubblici della Comunità e dei paesi *del SEE*. Di conseguenza, gli scambi fra gli Stati membri sono notevolmente aumentati e numerose

(5) Molti Stati membri hanno emanato provvedimenti che prevedono la concessione a tempo determinato di diritti esclusivi e la stipulazione di contratti di servizio pubblico, almeno per una parte del proprio mercato dei trasporti pubblici, sulla base di procedure di aggiudicazione aperte, eque e trasparenti. Alla luce di detta evoluzione normativa e dell'applicazione della normativa comunitaria sulla libertà di stabilimento e sugli appalti pubblici, sono stati realizzati progressi considerevoli sotto il profilo dell'accesso al mercato dei trasporti pubblici della Comunità e dei paesi *terzi i cui operatori hanno ottenuto un tale accesso per via degli obblighi internazionali della*

imprese di trasporti pubblici stanno adesso fornendo i propri servizi in più di uno Stato membro.

Comunità. Di conseguenza, gli scambi fra gli Stati membri sono notevolmente aumentati e numerose imprese di trasporti pubblici stanno adesso fornendo i propri servizi in più di uno Stato membro.

Motivazione

L'obiettivo dell'emendamento è quello di mantenere la coerenza con il considerando 30 e con l'articolo 18 nonché con l'Allegato II della proposta di regolamento.

Emendamento 5 Considerando 9

(9) L'articolo 16 del trattato CE dispone che i servizi di interesse economico generale devono funzionare in base a principi e condizioni che consentano loro di assolvere i loro compiti. È quindi opportuno che lo sviluppo della concorrenza sia accompagnato da regole comunitarie che tutelino l'interesse generale sul piano **della qualità e** della disponibilità di trasporti pubblici. Per tutelare l'interesse generale occorre che ai consumatori e alle parti interessate vengano messe a disposizione informazioni integrate sui servizi disponibili.

(9) L'articolo 16 del trattato CE dispone che i servizi di interesse economico generale devono funzionare in base a principi e condizioni che consentano loro di assolvere i loro compiti. È quindi opportuno che lo sviluppo della concorrenza sia accompagnato da regole comunitarie che tutelino l'interesse generale sul piano della disponibilità, **in tutte le regioni**, di trasporti pubblici **di buona qualità, capillari e alla portata di tutti**. Per tutelare l'interesse generale occorre che ai consumatori e alle parti interessate vengano messe a disposizione informazioni integrate sui servizi disponibili.

Motivazione

La formulazione "sul piano della qualità" è troppo debole e poco concreta. E' necessario mettere maggiormente in evidenza l'interesse generale dei trasporti pubblici locali.

Emendamento 6 Considerando 9 bis (nuovo)

(9 bis) I mercati del trasporto di passeggeri già liberalizzati e nei quali non esistono diritti esclusivi devono poter mantenere le loro caratteristiche e le loro modalità di funzionamento.

Motivazione

Il regolamento non contiene alcuna disposizione esplicita che obblighi gli Stati membri nei

quali esistono già mercati liberalizzati a passare a un regime di concorrenza controllata, né comprende alcuna disposizione esplicita la quale affermi che un obbligo del genere non esiste. Scopo del presente emendamento è pertanto di chiarire e di affermare espressamente che non esiste in effetti alcun obbligo del genere.

Il quadro giuridico figurante nella proposta si basa sulla gara pubblica per l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico, segnatamente contratti riguardanti obblighi di servizio pubblico, che sono compensati, e sull'attribuzione di diritti esclusivi. Ciò può essere opportuno nei mercati che non hanno raggiunto un'efficienza competitiva, ma nei mercati liberalizzati, che presentano già dei vantaggi dovuti alla concorrenza, non è necessario ritornare alla concorrenza controllata.

Emendamento 7
Considerando 13

(13) Gli studi e l'esperienza dimostrano che il ricorso alle offerte competitive per contratti di servizio pubblico **costituisce** uno strumento efficace in quanto fa beneficiare il settore dei vantaggi della concorrenza sul piano dei costi, dell'efficienza e dell'innovazione senza per questo ostacolare l'assolvimento dei compiti particolari assegnati agli operatori di servizi di interesse generale.

(13) Gli studi e l'esperienza dimostrano che **in molti casi** il ricorso alle offerte competitive per contratti di servizio pubblico **può costituire** uno strumento efficace in quanto fa beneficiare il settore dei vantaggi della concorrenza sul piano dei costi, dell'efficienza e dell'innovazione senza per questo ostacolare l'assolvimento dei compiti particolari assegnati agli operatori di servizi di interesse generale.

Motivazione

Non vi è motivo di affermare che il ricorso alle offerte competitive costituisce in assoluto l'opzione migliore. Occorre tener conto anche degli svantaggi e delle alternative, in modo che il sistema democratico al livello interessato possa effettuare una propria valutazione.

Emendamento 8
Considerando 14 bis (nuovo)

(12 bis) Le norme di aggiudicazione stabilite nelle direttive 92/50/CEE e 93/38/CEE non si applicano alle concessioni di servizio pubblico.

Motivazione

Le concessioni di servizio pubblico costituiscono una delle categorie di contratti non soggetti al rispetto delle norme di aggiudicazione definite nelle direttive 92/50/CEE e 93/38/CEE. Occorre pertanto precisarlo chiaramente nel presente regolamento.

Emendamento 9
Considerando 15

(15) È opportuno che la pubblica gara non sia obbligatoriamente prescritta per la conclusione di contratti di servizio pubblico quando vi siano rischi per le norme di sicurezza nella prestazione di servizi ferroviari o ***nel coordinamento*** di una rete della metropolitana o della metropolitana leggera. Nondimeno è opportuno che le parti interessate abbiano la possibilità di esprimere la propria posizione sui progetti diretti ad aggiudicare contratti secondo tale modalità, con anticipo sufficiente affinché il loro parere possa essere preso in considerazione. ***Se i servizi ferroviari oggetto di contratti aggiudicati seguendo tale procedura sono pienamente integrati con servizi di trasporto con autobus, questi ultimi devono poter essere inclusi nello stesso contratto.***

(15) È opportuno che la pubblica gara non sia obbligatoriamente prescritta per la conclusione di contratti di servizio pubblico quando vi siano rischi per le norme di sicurezza nella prestazione di servizi ferroviari o ***nella gestione con un buon rapporto costi/efficacia o quando, nel caso*** di una rete della metropolitana o della metropolitana leggera, ***non risulti possibile, a causa delle specifiche caratteristiche tecniche di questi servizi, appaltare singole linee o gruppi di linee senza pregiudicare la sicurezza.*** Nondimeno è opportuno che le parti interessate abbiano la possibilità di esprimere la propria posizione sui progetti diretti ad aggiudicare contratti secondo tale modalità, con anticipo sufficiente affinché il loro parere possa essere preso in considerazione.

Motivazione

L'introduzione di una deroga al principio della gara pubblica per quanto riguarda le reti della metropolitana o della metropolitana leggera può essere autorizzata solo quando, a causa delle caratteristiche tecniche di questi servizi, non sia possibile suddividere il sistema in singole linee o gruppi di linee.

Emendamento 10
Considerando 16

(16) Non è neppure opportuno rendere obbligatorio il ricorso a gare pubbliche per l'attribuzione di contratti di servizio pubblico di valore limitato. È opportuno che tale valore sia più elevato per le gare relative ad un'intera rete rispetto a quelle relative ad una parte di una rete o ad una unica linea.

(Non concerne la versione italiana)

Motivazione

-

Emendamento 11
Considerando 17

(17) In considerazione del fatto che determinati settori del mercato del trasporto sono remunerativi, è opportuno dare alle autorità competenti la facoltà di agevolare nuove iniziative provenienti dal mercato, atte a colmare carenze o lacune cui attualmente non provvede alcun operatore, concedendo, a richiesta dello stesso operatore, un diritto esclusivo di fornire servizi su una linea particolare. A tal fine può essere opportuno concedere diritti esclusivi senza procedere a pubblica gara, sempreché la concessione sia rigorosamente limitata nel tempo **e non sia rinnovabile**.

(17) In considerazione del fatto che determinati settori del mercato del trasporto sono remunerativi, è opportuno dare alle autorità competenti la facoltà di agevolare nuove iniziative provenienti dal mercato, atte a colmare carenze o lacune cui attualmente non provvede alcun operatore, concedendo, a richiesta dello stesso operatore, un diritto esclusivo di fornire servizi su una linea particolare. A tal fine può essere opportuno concedere diritti esclusivi senza procedere a pubblica gara, sempreché la concessione sia rigorosamente limitata nel tempo.

Motivazione

Viene soppressa un'inutile restrizione della valutazione democratica da parte dell'ente locale o regionale.

Emendamento 12
Considerando 18 bis (nuovo)

(18 bis) La gestione diretta da parte dell'autorità interessata attraverso un'impresa propria ha provato in molti casi la sua validità per vincere la lotta competitiva contro l'automobile, conseguire obiettivi in materia ambientale e urbanistica, espandere la metropolitana leggera e la metropolitana, introdurre la possibilità di un trasporto pubblico gratuito, poter reagire in modo rapido e flessibile in funzione dei desideri in costante evoluzione della rappresentanza popolare democraticamente eletta del territorio in questione ed evitare ingenti spese pubbliche per la programmazione, l'aggiudicazione dei contratti e il controllo. Il diritto delle autorità di optare

a favore del mantenimento di queste imprese accanto a imprese di altro tipo merita pertanto un'attenzione particolare.

Motivazione

Alcuni comuni e regioni hanno optato in passato a favore di un approccio non commerciale in materia di trasporto pubblico, ponendo l'accento sulla dimensione di servizio pubblico a favore della collettività. Nell'ottica della sussidiarietà essi devono conservare il diritto di agire in questo senso.

Emendamento 13
Considerando 19

(19) È opportuno che le autorità competenti abbiano facoltà di versare agli operatori una compensazione per i costi generati dall'osservanza dei criteri minimi prescritti per l'esercizio dei trasporti pubblici, sempreché tale compensazione possa essere calcolata in modo equo e non raggiunga un livello tale da diminuire la pressione che obbliga gli operatori a soddisfare in via prioritaria le esigenze dei passeggeri.

(19) È opportuno che le autorità competenti abbiano facoltà di versare agli operatori una compensazione per i costi generati dall'osservanza dei criteri minimi prescritti per l'esercizio dei trasporti pubblici ***e per i costi o per le mancate entrate conseguenti ad attività che incentivano l'uso del trasporto pubblico***, sempreché tale compensazione possa essere calcolata in modo equo e non raggiunga un livello tale da diminuire la pressione che obbliga gli operatori a soddisfare in via prioritaria le esigenze dei passeggeri.

Motivazione

Il trasporto pubblico rappresenta uno dei mezzi per realizzare un sistema sostenibile di mobilità. Se le autorità decidono di introdurre iniziative di incentivazione a favore del trasporto pubblico, comportanti un risultato finanziario negativo per l'operatore, è giusto che siano le autorità e non l'operatore a sostenerne i costi.

Emendamento 14
Considerando 20

(20) Le disposizioni del presente regolamento che si applicano agli operatori devono parimenti applicarsi ai casi in cui i servizi di trasporto pubblico vengono prestati da una pubblica autorità che non possiede una personalità giuridica distinta da quella della pubblica amministrazione che agisce in qualità di autorità competente. ***Qualsiasi altra soluzione che non applichi queste disposizioni quando lo Stato agisce***

(20) Le disposizioni del presente regolamento che si applicano agli operatori devono parimenti applicarsi ai casi in cui i servizi di trasporto pubblico vengono prestati da una pubblica autorità che non possiede una personalità giuridica distinta da quella della pubblica amministrazione che agisce in qualità di autorità competente. ***In applicazione del principio di sussidiarietà, è comunque opportuno garantire, a***

in qualità di imprenditore non garantisce l'applicazione non discriminatoria del diritto comunitario.

determinate condizioni, il diritto dell'autorità competente di fornire servizi di trasporto direttamente o con imprese proprie, senza ricorrere al bando di gara. Si tiene conto in tal modo della giurisprudenza della Corte di giustizia (sentenze del 18.11.1999 (C-107/98) e del 10.11.1998 (C-360/96)).

Motivazione

Il comune, in qualità di ente locale, si assume la responsabilità dei trasporti a breve distanza e di conseguenza, in base al principio di sussidiarietà, dovrebbe conservare, a determinate condizioni, la propria libertà di scelta.

Emendamento 15 Considerando 21

(21) Gli studi e l'esperienza dimostrano che, anche quando il servizio pubblico viene fornito in forza di contratti di durata limitata a cinque anni, ciò non costituisce un ostacolo per l'assolvimento dei compiti assegnati agli operatori. Per ridurre al minimo le distorsioni di concorrenza e al tempo stesso salvaguardare la qualità dei servizi, è quindi opportuno che i contratti di servizio pubblico abbiano, di norma, una durata di cinque anni. Periodi più lunghi possono peraltro essere necessari quando l'operatore debba effettuare investimenti per infrastrutture, materiale ferroviario rotabile o altri veicoli legati a particolari servizi di trasporto in determinate zone geografiche e caratterizzati da lunghi periodi di reintegrazione del capitale investito.

(21) I contratti di servizio pubblico di breve durata possono creare problemi per quanto riguarda la continuità della fornitura, gli investimenti e il personale. Per ridurre al minimo le distorsioni di concorrenza e al tempo stesso salvaguardare la qualità dei servizi, è quindi opportuno che i contratti di servizio pubblico abbiano una durata massima di otto anni per i servizi di autobus e di quindici anni per i servizi ferroviari. Le autorità competenti dispongono così del margine necessario per adeguare la durata dei contratti alle realtà locali.

Per garantire che, una volta scaduto il contratto di servizio pubblico, l'operatore uscente non subisca perdite sugli investimenti in un cespite resi necessari dalle condizioni del contratto, l'operatore entrante dovrebbe essere tenuto a indennizzarlo per il valore del capitale investito non ancora reintegrato.

Motivazione

I contratti di lunga durata favoriscono la certezza della pianificazione, sia per gli operatori che per le autorità competenti. I contratti di lunga durata possono tradursi anche in offerte più convenienti. Per i servizi di trasporto su rotaia dovrebbe essere prevista una durata massima più lunga, visto che richiedono investimenti maggiori. Ai fini della semplificazione,

è opportuno anche rinunciare, per i contratti di lunga durata, a tenere ulteriormente conto dei periodi di reintegrazione.

Questo sistema, ispirato alla legislazione nazionale italiana, garantisce che gli operatori già insediati non debbano “rimetterci” sugli investimenti che viene loro richiesto di fare in un dato cespite, una volta scaduto il contratto.

Emendamento 16
Considerando 23

(23) Le autorità competenti che, *soppresso*
nell’interesse generale, ritengano di dover
tutelare i dipendenti qualora la conclusione
di un contratto di servizio pubblico rischi di
determinare il cambiamento dell’operatore,
devono poter chiedere agli operatori di
osservare le pertinenti disposizioni della
direttiva 77/187/CEE del Consiglio del
14 febbraio 1977, concernente il
ravvicinamento delle legislazioni degli Stati
membri relative al mantenimento dei diritti
dei lavoratori in caso di trasferimenti di
imprese, di stabilimenti o di parti di
stabilimenti.

Motivazione

Nei contenuti, la motivazione dell'emendamento corrisponde a quella dell'emendamento all'articolo 9, punto III, alla quale si rinvia.

Emendamento 17
Considerando 23 bis (nuovo)

(23 bis) Le disposizioni del presente
regolamento devono garantire che le
piccole e medie imprese possano
continuare ad assicurarsi quote di mercato
nei servizi di trasporto a breve distanza.

Motivazione

In molti Stati membri il mercato dei trasporti a breve distanza è caratterizzato dalle piccole e medie imprese. Le evidenti tendenze alla concentrazione nel settore, nelle quali è implicito il pericolo della formazione di un oligopolio privato, dovrebbero essere contrastate da un'opportuna componente “piccole e medie imprese” che offra un'equa opportunità a queste imprese nel contesto di una concorrenza che si fa sempre più aspra.

Emendamento 18
Considerando 24

(24) È necessario che le procedure istituite dal presente regolamento siano trasparenti e che vengano previste procedure di ricorso nei confronti delle decisioni prese dalle autorità competenti. È inoltre opportuno che le autorità tengano una registrazione delle proprie decisioni per un periodo di **dieci anni**, in armonia con i termini di prescrizione di cui all'articolo 15 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio sulle procedure riguardanti gli aiuti di Stato.

(24) È necessario che le procedure istituite dal presente regolamento siano trasparenti e che vengano previste procedure di ricorso nei confronti delle decisioni prese dalle autorità competenti. È inoltre opportuno che le autorità tengano una registrazione delle proprie decisioni per **un periodo almeno pari alla durata del contratto seguito da** un periodo di **cinque anni**, in armonia con i termini di prescrizione di cui all'articolo 15 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio sulle procedure riguardanti gli aiuti di Stato.

Motivazione

Occorre trovare una formula che tenga conto della possibilità per le autorità competenti di giustificarsi e della necessità di evitare periodi troppo lunghi di conservazione delle registrazioni.

Emendamento 19
Considerando 25

(25) Come dispone il regolamento (CEE) n. 1191/69, le spese e le entrate di esercizio, le spese generali, le attività e le passività relative all'adempimento degli obblighi di servizio pubblico devono essere oggetto di contabilità separata. Tale requisito va mantenuto, seppure in forma più aggiornata, soprattutto per garantire l'efficienza della spesa pubblica ed evitare che gli importi versati a titolo di compensazione vengano utilizzati per **falsare la concorrenza**.

(25) Come dispone il regolamento (CEE) n. 1191/69, le spese e le entrate di esercizio, le spese generali, le attività e le passività relative all'adempimento degli obblighi di servizio pubblico devono essere oggetto di contabilità separata. **Ciò non deve ostacolare o impedire l'impiego, per la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri a breve distanza, di fondi guadagnati su mercati pienamente liberalizzati.** Tale requisito va mantenuto, seppure in forma più aggiornata, soprattutto per garantire l'efficienza della spesa pubblica ed evitare che gli importi versati a titolo di compensazione vengano utilizzati per **finanziare altri servizi non contrattuali**.

Motivazione

Bisogna lasciare agli operatori dei trasporti la scelta delle modalità di finanziamento dei servizi nella misura in cui ciò avviene in modo trasparente ed equo mediante fondi non guadagnati grazie ad una posizione speciale, garantita eventualmente da una

regolamentazione o un monopolio, ma per il tramite di una libera concorrenza su un mercato pienamente liberalizzato.

Emendamento 20
Considerando 30

(30) In conseguenza degli obblighi internazionali assunti dalla Comunità, l'accesso ai mercati del trasporto pubblico degli Stati membri è stato concesso, in taluni casi, ad operatori di paesi terzi; il presente regolamento non limita tale accesso.

(30) In conseguenza degli obblighi internazionali assunti dalla Comunità, l'accesso ai mercati del trasporto pubblico degli Stati membri è stato concesso, in taluni casi, ad operatori di paesi terzi; il presente regolamento non limita tale accesso, ***sempreché detti operatori soddisfino agli obblighi vigenti nello Stato membro in questione in materia di personale, materiale e gestione.***

Motivazione

In vista dell'adesione di alcuni paesi all'UE, gli operatori di tali paesi potranno fornire servizi all'interno dell'UE nella misura in cui rispettano le condizioni di gestione vigenti in tali paesi.

Emendamento 21
Considerando 32 bis (nuovo)

(32 bis) Inoltre, uno degli obiettivi fondamentali del regolamento è ottenere un consistente spostamento da modi di trasporto terrestre individuali e motorizzati verso altri più sostenibili.

Motivazione

Lo spostamento verso determinati modi di trasporto deve essere considerato uno degli obiettivi del regolamento, per il quale la concorrenza non è un fine, ma semplicemente un mezzo.

Emendamento 22
Articolo –1 (nuovo)

Articolo –1

Obiettivo del presente regolamento è migliorare l'efficienza e l'attrattiva dei trasporti pubblici di passeggeri nella Comunità nell'ambito di una politica dei trasporti integrata che

è impegnata a seguire il modello della mobilità sostenibile tenendo conto dell'assetto urbano e dello sviluppo regionale.

Motivazione

È necessario illustrare ancora una volta esplicitamente in un articolo specifico gli obiettivi del presente regolamento.

Emendamento 23
Articolo 1

Il presente regolamento si applica all'esercizio di servizi nazionali ed internazionali di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia, su strada e per via navigabile interna. Esso stabilisce le condizioni alle quali le autorità competenti possono compensare gli operatori dei trasporti per i costi sostenuti al fine di adempiere ad obblighi di servizio pubblico nonché le condizioni alle quali esse possono concedere diritti esclusivi per l'esercizio di servizi di trasporto pubblico di passeggeri, onde perseguire legittimi obiettivi di servizio pubblico nell'ambito di una concorrenza regolata.

Il presente regolamento si applica all'esercizio di servizi nazionali ed internazionali di trasporto pubblico di passeggeri ***a breve distanza*** per ferrovia, su strada e per via navigabile interna. Esso stabilisce le condizioni alle quali le autorità competenti possono compensare gli operatori dei trasporti per i costi sostenuti al fine di adempiere ad obblighi di servizio pubblico nonché le condizioni alle quali esse possono concedere diritti esclusivi per l'esercizio di servizi di trasporto pubblico di passeggeri, onde perseguire legittimi obiettivi di servizio pubblico nell'ambito di una concorrenza regolata. ***Il presente regolamento non si applica ai trasporti ferroviari su lunga distanza, che formano l'oggetto delle direttive 91/440/CEE e 95/18/CE ("pacchetto ferrovie"), né alle ferrovie di interesse storico o gestite senza fini di lucro.***

Motivazione

Il PE, nella votazione sul cosiddetto "primo pacchetto ferrovie", aveva deciso di esaminare il trasporto internazionale di passeggeri per ferrovia su lunga distanza nel quadro del cosiddetto "secondo pacchetto ferrovie", che la Commissione presenterà entro la fine dell'anno. Per quanto riguarda le "ferrovie di interesse storico", le quali in alcuni casi assolvono obblighi di servizio pubblico, reputiamo ragionevole escluderle da questo regolamento, alla luce delle loro caratteristiche assai specifiche.

Non sarebbe giusto applicare il regolamento ai servizi ferroviari o tranviari di interesse storico o gestiti senza fini di lucro da fondazioni e simili. Si ricorda che un emendamento analogo è stato approvato nell'ambito della relazione Savary (A5-0113/2000) sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'interoperabilità del sistema

ferroviario convenzionale transeuropeo.

Emendamento 24
Articolo 2

*Il presente regolamento **si applica fatti salvi gli obblighi che incombono alle** autorità competenti **in forza delle** direttive 92/50/CEE e 93/38/CEE.*

Le disposizioni del** presente regolamento **prevalgono sulle** direttive 92/50/CEE e 93/38/CEE **per quanto concerne l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico da parte delle** autorità competenti **ai sensi dell'articolo 5 del presente regolamento.

Nei casi in cui dette direttive impongano il ricorso a una gara pubblica per un determinato contratto di servizio pubblico, l'articolo 6, paragrafo 1, gli articoli 7, 8, 12, 13, paragrafo 1, l'articolo 13, paragrafo 2 e l'articolo 14 del presente regolamento non si applicano all'aggiudicazione di tale contratto.

Motivazione

Le direttive 92/50/CEE e 93/38/CEE si basano nella versione attuale sull'accordo OMC in materia di forniture di servizi. In base all'Allegato I vigente nella Comunità europea (Osservazioni generali, paragrafo 6) di tale accordo, sono esclusi dal campo di applicazione dell'accordo i contratti dello Stato e delle autorità regionali e locali legati alle attività nel settore dei trasporti. Pertanto, nel regolamento si può adottare una norma indipendente da entrambe le direttive e creare così un quadro giuridico unitario per il trasporto pubblico di passeggeri.

Emendamento 25
Articolo 3, lettera d)

d) “servizi integrati”, i servizi ferroviari e di trasporto con autobus forniti congiuntamente da un solo operatore, in forza di un **unico** contratto di servizio pubblico; da un unico gruppo di dipendenti **aventi lo stesso statuto contrattuale; facenti capo ad un unico conto d'esercizio**; aventi servizio d'informazione, emissioni di biglietti ed orari unici;

d) “servizi integrati”, i servizi ferroviari e di trasporto con autobus, **o i servizi ferroviari e di trasporto con traghetto, o i servizi ferroviari e di trasporto con autobus e traghetto** forniti congiuntamente da un solo operatore, in forza di un contratto **unitario** di servizio pubblico; da un unico gruppo di dipendenti; **con responsabilità e gestione aziendale unitaria e** aventi servizio d'informazione, emissioni di biglietti ed orari unici; **e inoltre**
- i servizi di trasporto forniti da uno o più

operatori sulla base di una cooperazione contrattuale grazie all'applicazione di una tariffa comune e di orari coordinati e al ricorso a un servizio d'informazione unitario;

Motivazione

E' necessario inserire i servizi di traghetto nella definizione di servizi integrati anche per garantire la coerenza con l'emendamento proposto all'articolo 7, paragrafo 4, in appresso.

L'integrazione dei trasporti può avvenire sia a livello di imprese che mediante cooperazione di più imprese in una regione. La definizione va quindi ampliata e precisata.

Emendamento 26

Articolo 3, lettera d), comma 1 bis (nuovo)

“vie di navigazione interna”, i fiumi, i canali, gli estuari, l'attraversamento di brevi tratti di mare fra due punti diversi della terraferma, nonché altre vie di navigazione a seconda delle specificità regionali;

Motivazione

In alcune parti dell'Unione europea le vie di navigazione interna costituiscono una parte importante dei servizi di trasporto integrato. Il regolamento prevede invero questo tipo di trasporto pubblico ma, finora, non fornisce orientamenti su ciò che costituisce una “via di navigazione interna”. Il presente emendamento non è inteso come emendamento risolutivo, ma vuole semplicemente fornire un orientamento.

Emendamento 27

Articolo 3, lettera e)

e) “operatore”, un'impresa di diritto **pubblico o** privato che fornisce servizi di trasporto pubblico di passeggeri, **oppure** una parte di un'amministrazione pubblica che presta servizi di trasporto pubblico di passeggeri;

e) “operatore”:

i) un'impresa di diritto privato che fornisce servizi di trasporto pubblico di passeggeri,

ii) un'impresa di diritto pubblico che fornisce servizi di trasporto pubblico di passeggeri,

iii) una parte di un'amministrazione pubblica che presta servizi di trasporto pubblico di

passengeri;

Motivazione

Questa suddivisione opera una più chiara distinzione tra i diversi tipi di operatori e corrisponde al contenuto dell'emendamento 6 (articolo 7).

Emendamento 28
Articolo 3, lettera g)

g) "trasporto pubblico di passeggeri", il trasporto ***offerto al pubblico in maniera continuativa***;

g) "trasporto pubblico di passeggeri ***a breve distanza***", il trasporto ***comunemente accessibile e offerto al pubblico in maniera continuativa, effettuato con servizi di linea e destinato a soddisfare le esigenze di spostamento nelle città, nelle aree suburbane e a livello regionale***;

Motivazione

Qualora la definizione dovesse restare nell'articolo, il regolamento riguarderebbe qualsiasi tipo di trasporto di persone, anche i trasporti a lunga distanza. Pertanto, la definizione deve differenziare chiaramente fra trasporti a breve distanza e trasporti a lunga distanza.

Emendamento 29
Articolo 3, lettera h), punto ii)

ii) le condizioni previste da una decisione, adottata da un'autorità competente, allo scopo di affidare la fornitura di servizi ad un operatore che fa parte della stessa pubblica amministrazione;

ii) le condizioni previste da una decisione, adottata da un'autorità competente, allo scopo di affidare la fornitura di servizi ad un operatore che fa parte della stessa pubblica amministrazione, ***oppure a un operatore sul quale essa esercita poteri di controllo equivalenti a una sorveglianza specifica e che nel contempo svolge parti essenziali della sua attività su indicazione dell'autorità stessa***;

Motivazione

Con l'emendamento e il completamento della definizione si introducono chiarimenti giuridicamente vincolanti al fine di limitare questo regolamento alle direttive concernenti l'aggiudicazione di contratti pubblici.

Emendamento 30
Articolo 3, lettera j bis) (nuova)

j bis) persone a mobilità ridotta, tutti i passeggeri che incontrano particolari difficoltà nell'utilizzare i trasporti pubblici, specialmente gli anziani e i disabili (tra cui le persone con menomazioni sensoriali e gli utilizzatori di sedie a rotelle), nonché le donne in stato interessante, le persone accompagnate da bambini piccoli o le persone con bagaglio pesante. La mobilità ridotta non presuppone necessariamente una forma di menomazione fisica.

Motivazione

La definizione intende chiarire il significato dell'espressione "persone a mobilità ridotta", che comprende una vasta gamma di persone.

Emendamento 31 Articolo 4, paragrafo 1

1. *Nell'applicare il* presente regolamento le autorità competenti **garantiscono** la fornitura di servizi adeguati di trasporto pubblico di passeggeri di qualità **e disponibilità** elevate, stipulando contratti di servizio pubblico in conformità delle disposizioni del Capo III, ovvero stabilendo i criteri minimi applicabili al trasporto pubblico in conformità delle disposizioni del Capo IV.

1. *L'applicazione del* presente regolamento **deve contribuire a che** le autorità competenti **assicurino** la fornitura di servizi adeguati di trasporto pubblico di passeggeri, **rispondenti alle esigenze dei consumatori** di qualità, **integrazione, continuità e sicurezza** elevate, **capillari e a prezzo accessibile**, stipulando contratti di servizio pubblico in conformità delle disposizioni del Capo III, ovvero stabilendo i criteri minimi applicabili al trasporto pubblico in conformità delle disposizioni del Capo IV, **e concludendo accordi con gli operatori relativamente al livello di servizio.**

Motivazione

La fornitura di adeguati servizi pubblici di trasporto da parte delle autorità competenti può essere intesa soltanto come compito volontario e non come obbligo, in quanto ciò non rientrerebbe nella competenza legislativa della Comunità.

Un obiettivo importante del presente regolamento è il miglioramento della fornitura di servizi di trasporto pubblico, in modo da poterli rendere concorrenziali rispetto ad altri modi di trasporto. A tal fine è necessario che l'offerta sia adeguata alle esigenze dei consumatori.

Gli accordi relativi al livello dei servizi da offrire e alle condizioni per il rilascio di licenze di

gestione dovrebbero far riferimento per quanto è possibile chiaramente e esplicitamente alla qualità dei servizi al consumatore. Inoltre si sono soppresses alcune disposizioni che sono già coperte da altri emendamenti o che rientrano nella sussidiarietà.

Emendamento 32
Articolo 4, paragrafo 2, comma 1

2. Nel valutare l'adeguatezza dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri, nel definire criteri di selezione e di aggiudicazione e nell'aggiudicare i contratti di servizio pubblico le autorità competenti **tengono** conto quantomeno dei seguenti elementi:

2. Nel valutare l'adeguatezza dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri, nel definire criteri di selezione e di aggiudicazione e nell'aggiudicare i contratti di servizio pubblico le autorità competenti **devono tenere** conto quantomeno dei seguenti elementi:

Motivazione

Per poter effettivamente garantire servizi pubblici di trasporto di elevata qualità e una tutela sociale degli occupati del settore, non basta formulare i criteri di cui all'articolo 4 come criteri volontari, in quanto ne risulterebbe pregiudicato proprio l'aspetto sociale.

Emendamento 33
Articolo 4, paragrafo 2, lettera a)

a) fattori legati alla protezione dei consumatori, compresa l'accessibilità dei servizi sotto il profilo della loro frequenza, velocità, puntualità, affidabilità, dimensioni della rete e delle informazioni fornite;

a) fattori legati alla protezione dei consumatori, compresa l'accessibilità dei servizi sotto il profilo della loro frequenza, velocità, puntualità, affidabilità, dimensioni **e capacità** della rete e delle informazioni fornite;

Motivazione

Per poter fornire un servizio adeguato, la rete deve disporre di una capacità sufficiente.

Emendamento 34
Articolo 4, paragrafo 2, lettera b)

b) livello delle tariffe applicate alle diverse categorie di utenti e la loro trasparenza;

b) **modo in cui l'operatore è in grado di lavorare secondo le tariffe prescritte dall'autorità competente, o proposte dell'operatore per quanto concerne il** livello delle tariffe applicate alle diverse categorie di utenti e la loro trasparenza;

Motivazione

Senza una modifica del testo si parte dal presupposto che gli operatori propongono essi stessi regimi tariffari diversi tra loro e in concorrenza. Nella pratica invece le autorità nazionali, regionali o locali stabiliscono in genere tariffe uniche per vari operatori.

Emendamento 35

Articolo 4, paragrafo 2, lettera b bis) (nuova)

b bis) livello dei costi della fornitura del servizio pubblico aggiudicato;

Motivazione

Non è il livello delle tariffe che deve valere come criterio, ma piuttosto il costo della fornitura del servizio pubblico attribuito. Rientra fra i compiti delle autorità regionali o locali stabilire se il costo debba essere sostenuto integralmente dagli utenti, ovvero se possano essere previste riduzioni per determinate categorie o per tutti gli utenti, sulla base di motivazioni sociali o connesse alla mobilità.

Emendamento 36
Articolo 4, paragrafo 2, lettera c)

c) integrazione tra diversi servizi di trasporto, compresa l'integrazione in materia di informazione, emissione di biglietti, orari, diritti dei consumatori e coincidenze;

c) integrazione tra diversi servizi di trasporto, compresa l'integrazione in materia di informazione, emissione di biglietti, orari, diritti dei consumatori e coincidenze ***nella zona geografica dipendente dall'autorità competente e in relazione con gli altri operatori selezionati da altre autorità competenti;***

Motivazione

L'emendamento si giustifica da sé.

Emendamento 37
Articolo 4, paragrafo 2, lettera e)

e) fattori ambientali, ***comprese*** le norme locali, nazionali ed internazionali relative all'emissione di sostanze inquinanti nell'atmosfera, al rumore ed ai gas che provocano il riscaldamento globale;

e) fattori ambientali, ***compresi l'uso razionale dell'energia e*** le norme locali, nazionali ed internazionali, ***soprattutto quelle*** relative all'emissione di sostanze inquinanti nell'atmosfera, al rumore ed ai gas che provocano il riscaldamento globale;

Motivazione

L'uso razionale dell'energia è uno dei criteri della protezione dell'ambiente.

Le condizioni sociali dei dipendenti sono strettamente connesse con la garanzia della qualità del servizio, per cui non se ne deve abbassare il livello.

Il trasporto transfrontaliero è un tipico settore di responsabilità e competenza dell'Unione europea.

Emendamento 38
Articolo 4, paragrafo 2, lettera e bis) (nuova)

(e bis) carattere duraturo delle infrastrutture pubbliche;

Motivazione

La manutenzione straordinaria del patrimonio costituisce, soprattutto in materia di sicurezza, un fattore determinante che non deve mancare nel presente regolamento.

Emendamento 39
Articolo 4, paragrafo 2, lettera f)

f) sviluppo regionale equilibrato;

f) sviluppo regionale equilibrato *e*
***interconnessione con sistemi di trasporto su
lunga distanza;***

Motivazione

Il criterio in questione è indispensabile per un collegamento armonioso tra trasporti locali e trasporti su lunga distanza.

Emendamento 40
Articolo 4, paragrafo 2, lettera g)

g) esigenze di trasporto delle persone che vivono in aree meno densamente popolate;

g) esigenze di trasporto delle persone che vivono in aree meno densamente popolate *e*
in regioni frontaliere;

Motivazione

Con l'introduzione del presente regolamento, la cooperazione nelle regioni frontaliere tra imprese di diversi paesi diventerà più difficile, in quanto le autorità competenti possono indire gare soltanto sul proprio territorio. Per non svantaggiare eccessivamente i residenti delle regioni frontaliere, occorre prestare attenzione ai collegamenti transfrontalieri.

Emendamento 41
Articolo 4, paragrafo 2, lettera h)

h) ***salute e la sicurezza*** dei passeggeri;

h) ***sicurezza e salute del personale e*** dei passeggeri;

Motivazione

L'uso razionale dell'energia è uno dei criteri della protezione dell'ambiente.

Le condizioni sociali dei dipendenti sono strettamente connesse con la garanzia della qualità del servizio, per cui non se ne deve abbassare il livello.

Il trasporto transfrontaliero è un tipico settore di responsabilità e competenza dell'Unione europea.

Emendamento 42
Articolo 4, paragrafo 2, lettera i)

i) qualifiche del personale;

i) qualifiche del personale, ***nonché rispetto***

delle normative della contrattazione collettiva e delle altre disposizioni sul lavoro e previdenziali vigenti nel luogo in cui viene eseguita la prestazione;

Motivazione

Per evitare il dumping sociale sono necessari criteri supplementari.

Emendamento 43
Articolo 4, paragrafo 2, lettera i bis) (nuova)

i bis) la qualità generale del servizio offerto al consumatore, e

Motivazione

Gli accordi relativi al livello dei servizi da offrire e alle condizioni per il rilascio di licenze di gestione dovrebbero far riferimento per quanto è possibile chiaramente e esplicitamente alla qualità dei servizi al consumatore. Inoltre si sono soppresse alcune disposizioni che sono già coperte da altri emendamenti o che rientrano nella sussidiarietà.

Emendamento 44
Articolo 4, paragrafo 2, lettera j bis) (nuova)

j bis) rispetto da parte dell'operatore, alla data di aggiudicazione del contratto, dei suoi obblighi sociali in conformità della legislazione nazionale e comunitaria, in particolare degli obblighi risultanti da accordi collettivi e di quelli connessi all'igiene e alla sicurezza sul posto di lavoro;

Motivazione

Non possono essere prescelti operatori che ignorano clamorosamente le loro responsabilità sociali.

Emendamento 45
Articolo 4, paragrafo 2, lettera j ter) (nuova)

j ter) stato del materiale rotabile e dell'infrastruttura, loro manutenzione e rinnovo;

Motivazione

Questi criteri supplementari sono indispensabili per la sicurezza e la comodità dei passeggeri.

Emendamento 46
Articolo 4, paragrafo 2, lettera j quater) (nuova)

j quater) capacità di manutenzione del materiale rotabile e di tutti gli impianti che assicurano l'affidabilità quotidiana del servizio;

Motivazione

L'emendamento si giustifica da sé.

Emendamento 47
Articolo 4, paragrafo 2, lettera j quinquies) (nuova)

j quinquies) interoperabilità regionale transfrontaliera a livello degli orari, delle tariffe e delle reti dei servizi in generale;

Motivazione

L'uso razionale dell'energia è uno dei criteri della protezione dell'ambiente.

Le condizioni sociali dei dipendenti sono strettamente connesse con la garanzia della qualità del servizio, per cui non se ne deve abbassare il livello.

Il trasporto transfrontaliero è un tipico settore di responsabilità e competenza dell'Unione europea.

Emendamento 48
Articolo 4, paragrafo 2, lettera j sexies) (nuova)

j sexies) impegno profuso nella formazione aziendale interna dall'operatore;

Motivazione

Un elevato livello occupazionale – obiettivo di cui all'articolo 2 del trattato – viene favorito anche dalle attività di formazione realizzate dall'impresa.

Emendamento 49
Articolo 4, paragrafo 2, lettera j septies) (nuova)

j septies) garanzia della sicurezza e della capacità operativa dell'impresa;

Motivazione

La garanzia della capacità operativa dell'impresa riveste un'importanza essenziale per trasporti pubblici locali di elevata qualità nel quadro di una liberalizzazione regolamentata; in assenza di tale garanzia, non è possibile fornire un servizio costante.

Emendamento 50
Articolo 4, paragrafo 3

3. Gli operatori di servizi di trasporto pubblico di passeggeri mettono a disposizione di chiunque ne faccia richiesta informazioni complete ed aggiornate sugli orari, sulle tariffe e sull'accessibilità dei servizi per le varie categorie di persone con mobilità ridotta. Gli operatori addebitano unicamente l'importo necessario per coprire il costo amministrativo marginale sostenuto per fornire le informazioni.

(Non concerne la versione italiana)

Motivazione

-

Emendamento 51
Articolo 4, paragrafo 3 bis (nuovo)

3 bis. In caso di inosservanza dei criteri di qualità di cui al paragrafo 2, compresi quelli attinenti alle condizioni di lavoro e alle norme legislative previdenziali, e di altri criteri stabiliti dalle autorità competenti, queste ultime hanno il diritto di recedere prima della scadenza dal contratto. La presente disposizione si applica anche quando l'operatore non adempie i requisiti di cui all'articolo 9. Le controversie riguardanti le condizioni di lavoro e le normative previdenziali non giustificano una rescissione anticipata. Su richiesta, gli operatori forniscono

informazioni complete e recenti sul rispetto dei criteri.

Motivazione

L'inosservanza dei requisiti di qualità e degli obblighi previdenziali deve essere riconosciuta come motivo di rescissione straordinaria del contratto.

Emendamento 52
Articolo 5, comma 1

Si procede alla conclusione di un contratto di servizio pubblico per il pagamento di qualunque compensazione finanziaria dei costi sostenuti per assolvere obblighi di servizio pubblico, compresa la compensazione sotto forma di utilizzazione di cespiti a tassi inferiori a quello di mercato, eccettuato il caso delle compensazioni versate per ottemperare a norme generali applicabili all'esercizio del pubblico trasporto di passeggeri ai sensi dell'articolo 10.

(Non concerne la versione italiana)

Motivazione

-

Emendamento 53
Articolo 6, lettera a)

a) I contratti sono aggiudicati mediante gara pubblica, ad eccezione dei casi di cui agli articoli 7 e 8.

(Non concerne la versione italiana)

Motivazione

-

Emendamento 54
Articolo 6, lettera c)

c) I contratti sono conclusi a tempo determinato e per una durata non superiore a **cinque anni**.

c) I contratti sono conclusi a tempo determinato e per una durata non superiore a **otto anni per i servizi di autobus e a quindici anni per i servizi su rotaia**.

Tuttavia per la durata del contratto si può tener conto del periodo di reintegrazione del capitale investito:

i) quando il contratto dispone che l'operatore debba fornire il materiale ferroviario rotabile, altri veicoli di natura tecnica particolarmente progredita, ovvero infrastrutture, a condizione che dette forniture siano indissolubilmente legate a specifici servizi di trasporto situati in aree geografiche determinate; e

ii) il periodo di reintegrazione del capitale investito a tale titolo sia superiore a cinque anni.

In tali casi, il contratto tiene conto anche dell'importanza economica relativa dei beni in questione, in rapporto al valore totale stimato dei servizi contemplati dal contratto.

Se alla scadenza del contratto, e quindi non oltre la fine dell'ottavo anno, la reintegrazione totale o parziale degli investimenti in beni resi necessari dalle clausole di un contratto di servizio pubblico resta in sospeso, le autorità competenti chiedono al nuovo operatore di versare un'indennità all'operatore uscente.

Tale indennità è calcolata come la differenza fra il costo totale della realizzazione degli investimenti in beni resi necessari dalle clausole del contratto scaduto e l'importo della reintegrazione già ottenuta dall'operatore uscente.

In situazioni in cui il periodo di reintegrazione dei capitali investiti si debba protrarre per oltre tre anni, le autorità competenti possono consentire che tale indennità sia pagata in una serie di rate nei tre anni successivi alla scadenza del contratto.

Motivazione

Contratti di durata più lunga danno sia agli operatori che alle autorità competenti maggiore sicurezza nella pianificazione, e grazie ad essi si possono avere anche offerte più vantaggiose. Per i servizi di trasporto su rotaia si dovrebbe stabilire una durata massima più lunga, dati i maggiori investimenti necessari. Una volta stabilite per i contratti durate più estese si dovrebbe però poi rinunciare, a fini di semplificazione, a tenere ulteriormente conto del periodo di reintegrazione del capitale investito.

Questo sistema, che si ispira alla legislazione nazionale italiana, garantisce che i primi operatori non "ci rimettano" in termini di investimenti che viene loro richiesto di fare in un dato cespite, una volta scaduto il loro contratto.

Emendamento 55 Articolo 6, lettera d)

d) I contratti impongono agli operatori di fornire alle autorità competenti, annualmente e separatamente per ciascuna linea, informazioni sui servizi prestati,

*d) I contratti impongono agli operatori di fornire alle autorità competenti **le informazioni necessarie per valutare annualmente la loro prestazione***

sulle tariffe praticate e sul numero di passeggeri trasportati e di reclami ricevuti.

complessiva. In particolare, essi impongono agli operatori di fornire a dette autorità, annualmente e separatamente per ciascuna linea, informazioni sui servizi prestati, sulle tariffe praticate e sul numero di passeggeri trasportati e di reclami ricevuti, come pure sulle questioni importanti per la sicurezza, ad esempio problemi o incidenti, e di rendere pubbliche e accessibili gratuitamente tali informazioni.

Motivazione

L'introduzione di sanzioni nel contratto implica che le autorità competenti possano misurare le prestazioni complessive degli operatori. Ciò è necessario anche per consentire a tali autorità di adeguare le loro politiche in funzione dell'evolvere della situazione.

L'operatore deve essere tenuto anche a riferire annualmente in merito a tutte le questioni legate alla sicurezza di esercizio delle singole linee, ad esempio problemi o incidenti.

Emendamento 56

Articolo 6, lettera d bis) (nuova)

d bis) I contratti contengono le disposizioni necessarie a garantire la manutenzione dei beni pubblici messi a disposizione degli operatori, specificando, in particolare, la portata degli obblighi degli stessi e quelli dell'autorità competente per quanto riguarda la manutenzione di tali infrastrutture (tunnel, infrastrutture ferroviarie, stazioni e snodi, depositi e officine, ecc.). I rapporti tra le autorità competenti e gli operatori devono essere definiti chiaramente onde garantire la sicurezza e la certezza giuridica.

Motivazione

La manutenzione dei capitali fissi è un elemento fondamentale, particolarmente per quanto riguarda la sicurezza. Nell'interesse della trasparenza e della sicurezza, i contratti devono specificare quali sono gli obblighi rispettivi degli operatori e delle autorità competenti.

Per quanto riguarda la manutenzione, deve essere chiaro il rapporto tra autorità competenti e operatori, in modo da garantire la sicurezza e la certezza giuridica.

Emendamento57

Articolo 6, lettera d ter) (nuova)

d ter) I contratti indicano in modo chiaro le sanzioni applicabili per il mancato rispetto delle disposizioni contrattuali.

Motivazione

L'autorità competente non potrebbe garantire la qualità dei servizi se non fosse in grado di imporre sanzioni in caso di violazione del contratto.

Emendamento 58

Articolo 6, lettera d quater) (nuova)

d quater) I contratti possono prevedere un sistema di incentivi avente lo scopo di sollecitare l'operatore a migliorare costantemente le prestazioni e il trattamento dei clienti e soprattutto ad aumentare costantemente il numero dei passeggeri.

Motivazione

Ai fini del necessario aumento del numero dei passeggeri e di una riduzione del traffico dei veicoli privati, un sistema di incentivi può dare all'operatore stimoli aggiuntivi.

Emendamento 59

Articolo 6, lettera d quinquies) (nuova)

d quinquies) Nel corso dell'esecuzione del contratto, l'autorità competente può condurre trattative con l'operatore prescelto al fine di migliorare l'offerta già disponibile di servizi contemplati dal contratto. Tali miglioramenti consistono soprattutto nella creazione di nuove fermate o nell'aumento della frequenza delle corse.

I miglioramenti del servizio negoziati al contratto in corso possono essere attribuiti direttamente all'operatore, senza gara pubblica, a condizione che il loro valore non superi il 20% del valore del contratto esistente.

Motivazione

Poiché nel corso dell'esecuzione del contratto le esigenze degli utenti o delle autorità competenti possono mutare in seguito a cambiamenti dell'assetto urbano – ad esempio in seguito alla costruzione di nuove strutture pubbliche per attività o manifestazioni sportive, culturali, commerciali ecc. – e possono quindi rendersi necessari adeguamenti dei servizi di trasporto locale, appare logico introdurre una clausola di flessibilità che consenta di evitare una nuova gara durante la vigenza del contratto, purché il valore dei nuovi servizi da creare non sia troppo elevato.

Emendamento 60
Articolo 6 bis (nuovo)

Articolo 6 bis

Le aziende registrate come "legate al territorio" dall'autorità competente per l'area geografica di cui trattasi e le altre aziende di loro proprietà per più del 20% non possono partecipare all'acquisizione di contratti di servizi pubblici in regioni dove vige un mercato regolato.

Motivazione

I due tipi di aziende, quelle legate al territorio e quelle commerciali, vengono così ad essere reciprocamente tutelate. Le risorse pubbliche non possono essere utilizzate per acquisire al di fuori del proprio territorio vantaggi concorrenziali in occasione di gare pubbliche.

Emendamento 61
Articolo 6 ter (nuovo)

Articolo 6 ter

1. L'autorità competente può provvedere alla fornitura di servizi di trasporto alla popolazione a norma dei paragrafi da 2 a 4, direttamente o tramite imprese proprie, e rivendicare o concedere a tale scopo diritti esclusivi.

Per imprese proprie si intendono le imprese nelle quali l'autorità competente esercita un'influenza dominante e le imprese legate a queste ultime attraverso un'influenza dominante.

2. L'autorità competente può fornire servizi di trasporto direttamente o tramite imprese proprie soltanto a condizione che:

- un organo competente, legittimato democraticamente, abbia deciso in tal senso;*
- il servizio di trasporto si limiti tassativamente alla sfera di attività dell'autorità competente;*
- il valore del sussidio non superi il valore della prestazione di trasporto;*
- il servizio di trasporto non copra un bacino di utenza superiore a 50 chilometri;*
- nel servizio di trasporto si configuri un intervento senza fini di lucro dell'autorità competente;*
- né l'autorità competente né la sua impresa di trasporto partecipino alla concorrenza in materia di trasporti professionali a norma dell'articolo 5.*

3. Nei trasporti transfrontalieri le autorità competenti procedono a concertazione reciproca sulla fornitura di servizi di trasporto nel rispetto dei criteri di cui al paragrafo 2.

4. Ove il servizio di trasporto avvenga nell'ambito d'attività di più autorità competenti, nel rispetto dei criteri di cui al paragrafo 2, le autorità competenti procedono a concertazione reciproca sulla fornitura di servizi di trasporto.

Motivazione

Il principio di sussidiarietà dovrebbe figurare in termini più evidenti nel presente regolamento. La responsabilità per i trasporti locali in loco spetta agli enti territoriali. Nel regolamento dovrebbe essere conservato il diritto delle autorità competenti di effettuare le prestazioni di trasporto direttamente, o tramite imprese proprie senza ricorrere a gara pubblica. Per garantire la legittimità democratica, l'efficienza economica e la reciprocità occorre però soddisfare i criteri indicati nel paragrafo 2.

La Corte di giustizia ha espressamente confermato tale diritto degli enti territoriali nelle sue sentenze del 18.11.1999 (C-107/98) e del 10.11.1998 (C-360/96).

Emendamento 62

Articolo 7, paragrafo 1

1. Valutandone l'opportunità caso per caso e salvo il disposto del paragrafo 3, le autorità competenti possono aggiudicare contratti di servizio pubblico concernenti i servizi **ferroviari**, di metropolitana **o di metropolitana leggera** all'operatore di loro scelta, senza ricorrere a gara pubblica, se **le norme di sicurezza nazionali o internazionali non possono essere rispettate in alcun altro modo.**

1. Valutandone l'opportunità caso per caso e salvo il disposto del paragrafo 3, le autorità competenti possono aggiudicare contratti di servizio pubblico concernenti i servizi di metropolitana **e tranviari** all'operatore di loro scelta, senza ricorrere a gara pubblica, se **lo ritengono necessario a fini di efficienza o di sicurezza, oppure se motivi di ordine giuridico o materiale ostano all'indizione di una gara.**

Motivazione

Nell'articolo in questione le possibilità di ulteriori deroghe vanno assolutamente limitate al minimo necessario visto il nuovo articolo 7 bis.

Emendamento 63
Articolo 7, paragrafo 2

2. Valutandone l'opportunità caso per caso e salvo il disposto del paragrafo 3, le autorità competenti possono aggiudicare contratti di servizio pubblico concernenti i servizi di metropolitana o di metropolitana leggera all'operatore di loro scelta, senza ricorso a gara pubblica, se qualsiasi altra soluzione determinerebbe costi supplementari per mantenere il coordinamento fra l'operatore e il gestore dell'infrastruttura e qualora tali costi non possano essere compensati da vantaggi supplementari. *soppresso*

Motivazione

Nell'articolo in questione le possibilità di ulteriori deroghe vanno assolutamente limitate al minimo necessario visto il nuovo articolo 7 bis.

Emendamento 64
Articolo 7, paragrafo 3

3. Le autorità competenti che intendano aggiudicare un contratto ai sensi del paragrafo 1 o del paragrafo 2, pubblicano, con almeno un anno di anticipo e nell'osservanza dell'articolo 13, la loro decisione preliminare di procedere in tal senso e indicano la situazione di fatto e l'analisi in base alle quali hanno assunto tale decisione preliminare. *soppresso*

Motivazione

Né la lettera né lo spirito del trattato prevedono che la Commissione divenga un'istanza alla quale tutte le autorità competenti (Stati membri o autorità locali) devono chiedere un'autorizzazione preliminare per esercitare la loro scelta di libera amministrazione.

Emendamento 65
Articolo 7, paragrafo 4

4. Nel caso di un operatore che, alla data di entrata in vigore del presente regolamento, fornisca servizi integrati, compresi servizi con autobus, risultando altresì soddisfatte le condizioni di cui ai paragrafi 1 e 2, l'autorità competente può decidere di inserire i servizi di natura non ferroviaria nel contratto aggiudicato direttamente a tale operatore, purché lo Stato membro interessato conceda la propria approvazione e ne informi la Commissione, fornendo le adeguate giustificazioni nonché gli opportuni indicatori che permettano un esame comparato delle prestazioni. **soppresso**

Motivazione

Nell'articolo in questione le possibilità di ulteriori deroghe vanno assolutamente limitate al minimo necessario visto il nuovo articolo 7 bis.

Emendamento 66
Articolo 7, paragrafo 5, comma 1

5. Valutandone l'opportunità caso per caso le autorità competenti possono aggiudicare all'operatore di loro scelta, senza ricorso a gara pubblica, contratti di servizio pubblico per servizi aventi un valore annuo medio stimato inferiore a **400 000 euro**. Se l'autorità competente raggruppa tutte le sue prescrizioni di servizio pubblico in un unico contratto di servizio pubblico, essa può decidere di aggiudicare all'operatore di sua scelta tale contratto di servizio pubblico, purché esso sia inferiore a un valore annuo stimato di **800 000 euro**.

5. Valutandone l'opportunità caso per caso le autorità competenti possono aggiudicare all'operatore di loro scelta, senza ricorso a gara pubblica, contratti di servizio pubblico per servizi aventi un valore annuo medio stimato inferiore a **1 000 000 di euro**. Se l'autorità competente raggruppa tutte le sue prescrizioni di servizio pubblico in un unico contratto di servizio pubblico, essa può decidere di aggiudicare all'operatore di sua scelta tale contratto di servizio pubblico, purché esso sia inferiore a un valore annuo stimato di **3 000 000 di euro**.

Motivazione

Nell'articolo in questione le possibilità di ulteriori deroghe vanno assolutamente limitate al minimo necessario visto il nuovo articolo 7 bis.

Emendamento 67

Articolo 7 paragrafo 6 bis (nuovo)

6 bis. Gli operatori di servizi di trasporto pubblico di passeggeri nonché gli operatori direttamente o indirettamente controllati dagli stessi non sono autorizzati a partecipare a gara pubblica ai sensi dell'articolo 6 se hanno beneficiato di un'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico nel proprio paese.

Motivazione

L'emendamento intende garantire il principio della reciprocità nell'apertura del mercato a livello europeo.

Emendamento 68

Articolo 7, paragrafo 6 ter (nuovo)

6 ter. Gli operatori cui vengono aggiudicati direttamente contratti di servizio pubblico in virtù dei paragrafi da 1 a 4 del presente articolo e cui sono versate compensazioni finanziarie per le spese sostenute per assolvere gli obblighi di servizio pubblico non possono partecipare alle gare pubbliche di cui all'articolo 6.

Motivazione

Gli operatori che beneficiano del sistema di aggiudicazione diretta non dovrebbero poter partecipare alle gare pubbliche onde evitare qualsiasi possibilità di sovvenzione incrociata.

Emendamento 69

Articolo 8, alinea

L'autorità competente può, senza procedere a gara pubblica, affidare un contratto di servizio pubblico per un servizio limitato **ad una determinata linea** e per cui non sia ammessa alcuna compensazione finanziaria in esecuzione di un contratto di servizio pubblico, a condizione che:

L'autorità competente può, senza procedere a gara pubblica, affidare un contratto di servizio pubblico per un servizio limitato **a un gruppo di linee** e per cui non sia ammessa alcuna compensazione finanziaria in esecuzione di un contratto di servizio pubblico, **tenuto conto dell'articolo 7, paragrafo 5 del presente regolamento**, a condizione che:

Motivazione

È inutile prevedere questa possibilità solamente per una singola linea. I gruppi di linee e l'insieme delle reti non vanno esclusi dalla possibile aggiudicazione diretta quando, nell'ambito di un servizio pubblico di trasporto, non vi sia compensazione finanziaria.

Onde tener conto della tipologia di talune reti e in particolare delle metropolitane, è opportuno sottolineare l'impossibilità pratica di suddividere tali sistemi in unità di dimensioni ridotte (linea per linea). Simili condizioni di funzionamento presuppongono uno strettissimo coordinamento nella gestione delle stazioni, delle linee e delle coincidenze tra le linee. È dunque importante inserire qui una deroga simile a quella prevista all'articolo 7, paragrafo 4 della proposta della Commissione.

Non si scorgono i motivi per cui la procedura dell'articolo 8 debba essere limitata a una determinata linea. La formulazione di contratto pubblico va rettificata nella versione tedesca onde garantire una terminologia e un'applicazione uniformi.

Emendamento 70 Articolo 8 bis (nuovo)

Articolo 8 bis

L'autorità competente può attribuire senza bando di gara un contratto di emergenza per un periodo ragionevole non superiore a dodici mesi se un servizio esistente cessa di essere prestato e se risultano necessari provvedimenti urgenti per garantire la continuità del servizio.

Motivazione

È evidente.

Emendamento 71 Articolo 9, paragrafo 1

1. L'autorità competente può imporre all'operatore prescelto di subappaltare una quota definita dei servizi contemplati dal contratto a terzi con i quali non abbia rapporti di affiliazione. L'obbligo di subappaltare non può essere previsto per più della metà del valore dei servizi contemplati dal contratto. **soppresso**

Motivazione

La disposizione comporterebbe una artificiale segmentazione del mercato e, almeno nel settore ferroviario, potrebbe incontrare difficoltà di applicazione concreta, in quanto la produzione dei servizi di trasporto potrebbe non consentire di identificare specifici segmenti del mercato da subappaltare.

Emendamento 72

Articolo 9, paragrafo 2

2. L'autorità competente può decidere di non aggiudicare contratti di servizio pubblico ad un operatore che, in conseguenza dell'aggiudicazione, disporrebbe di una quota superiore ad un quarto del mercato di riferimento dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri. **soppresso**

Motivazione

Le norme di concorrenza parlano di controllo del mercato ("significant power") e non di percentuali, per cui il Parlamento europeo non può accettare un riferimento a una percentuale. Per problemi di questo tipo esiste già il diritto della concorrenza, da cui non si può prescindere.

Emendamento 73

Articolo 9, paragrafo 3

3. Se un contratto di servizio pubblico prevede la concessione di un diritto esclusivo, l'autorità competente **può imporre** all'operatore prescelto di garantire al personale precedentemente assunto per fornire i servizi, **i** diritti di cui **avrebbe beneficiato se avesse avuto luogo un trasferimento ai sensi della direttiva 77/187/CEE**. L'autorità identifica il personale interessato e ne precisa i diritti contrattuali.

3. Se un contratto di servizio pubblico prevede la concessione di un diritto esclusivo, l'autorità competente **impone** all'operatore prescelto di garantire al personale precedentemente assunto per fornire i servizi **gli stessi** diritti di cui **beneficiava prima che l'operatore prescelto intervenisse**. L'autorità identifica il personale interessato e ne precisa i diritti contrattuali.

Motivazione

A fini di protezione contro il dumping retributivo e previdenziale risulta necessario un obbligo vincolante, dato che la semplice possibilità proposta dalla Commissione comporta un'inammissibile insicurezza per il personale interessato. Inoltre, il riferimento alla direttiva 77/187/CEE non tiene in debita considerazione le esigenze dei lavoratori dipendenti.

Emendamento 74
Articolo 9, paragrafo 4

4. Le autorità competenti **possono imporre** all'operatore prescelto di stabilirsi nello Stato membro in questione, a meno che la legislazione comunitaria adottata ai sensi dell'articolo 71 del trattato non preveda la libera prestazione dei servizi. Tuttavia, le autorità competenti che aggiudicano contratti di servizio pubblico non discriminano potenziali operatori stabiliti in altri Stati membri invocando il fatto che essi non sono ancora stabiliti nello Stato membro in questione o che non sono ancora titolari della licenza necessaria per fornire i servizi.

4. Le autorità competenti **impongono** all'operatore prescelto di stabilirsi nello Stato membro in questione, a meno che la legislazione comunitaria adottata ai sensi dell'articolo 71 del trattato non preveda la libera prestazione dei servizi. Tuttavia, le autorità competenti che aggiudicano contratti di servizio pubblico non discriminano potenziali operatori stabiliti in altri Stati membri invocando il fatto che essi non sono ancora stabiliti nello Stato membro in questione o che non sono ancora titolari della licenza necessaria per fornire i servizi.

Motivazione

È necessario imporre agli operatori prescelti di stabilirsi nello Stato membro in questione per garantire che la legislazione sociale di quello Stato sia applicata pienamente.

Emendamento 75
Articolo 10, lettera a)

a) se la regola o il criterio limitano le tariffe, tale limitazione riguardi solo determinate categorie di passeggeri;

a) se la regola o il criterio limitano le tariffe, tale limitazione riguardi solo determinate categorie di passeggeri, **segnatamente gli apprendisti, gli studenti e le persone a mobilità ridotta ai sensi dell'articolo 3, lettera j), oppure servizi di trasporto che concorrono all'espletamento di una missione sociale, ad esempio la copertura di regioni rurali poco popolate, oppure se tale regola o criterio mira all'armonizzazione delle tariffe in vista dell'integrazione dei diversi servizi di trasporto a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera c);**

Motivazione

Le compensazioni per l'armonizzazione delle tariffe allo scopo di integrare tra loro servizi diversi di trasporto hanno la finalità di riequilibrare la perdita di entrate supplementari che l'operatore non avrebbe subito senza l'integrazione di servizi diversi di trasporto a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera c). I servizi combinati, introdotti nell'interesse degli utenti, spesso comportano per l'operatore ripercussioni negative in termini economici per le quali è necessaria una compensazione.

In questo modo si tiene in considerazione la funzione dei trasporti locali in quanto compito dell'autorità pubblica.

Emendamento 76
Articolo 10, lettera a bis) (nuova)

a bis) Conformemente alle disposizioni dell'articolo 15, paragrafo 3, gli operatori beneficiari di una compensazione sono tenuti a dar prova della necessaria trasparenza.

Motivazione

Il presente regolamento non può avere l'effetto di limitare le possibilità delle autorità locali, regionali o nazionali degli Stati membri di offrire, in linea con la loro politica sociale o in considerazione dei loro specifici problemi di mobilità, a talune categorie di viaggiatori la gratuità di trasporto o un trasporto a prezzo ridotto sulla rete pubblica. Occorre che in tal caso la contabilità sia trasparente e che siano chiaramente stabilite le tariffe imputate e le indennità ottenute. Occorre altresì evitare che le risorse ottenute dall'operatore a titolo di compensazione dei costi connessi con il rispetto di taluni criteri minimi siano trasferite e utilizzate per finanziare altri servizi.

Emendamento 77
Articolo 10, lettera b)

b) l'importo annuo della compensazione versata all'operatore per aver osservato le regole generali o i criteri minimi nell'area in cui vigono la regola o il criterio in questione non deve superare un quinto del valore dei servizi forniti dall'operatore nell'area stessa; e ***soppresso***

Motivazione

Il mantenimento di questa limitazione ostacola l'applicazione di tariffe basse e l'offerta di trasporti pubblici gratuiti totalmente finanziati dal gettito fiscale o da altre entrate dell'autorità competente.

Emendamento 78
Articolo 10 bis (nuovo)

Articolo 10 bis

Le competenti autorità possono imporre a un'impresa di trasporto prestazioni di

servizio pubblico di trasporto locale purché ciò sia indispensabile per garantire un servizio adeguato sul piano qualitativo e quantitativo o per offrire tariffe speciali a determinati gruppi di passeggeri. Tale caso si verifica in particolare quando la gara d'appalto resta senza esito perché entro il termine previsto dal bando di gara non sono pervenute offerte conformi ai requisiti previsti oppure quando, per insolvenza o rescissione da parte dell'amministrazione aggiudicatrice, l'operatore prescelto non può eseguire la prestazione o non la esegue in modo conforme agli accordi.

Motivazione

Clausola di salvaguardia per poter in particolari casi specifici conservare una sufficiente offerta nel settore dei trasporti pubblici locali.

Emendamento 79

Articolo 12, paragrafi 1 bis, 1 ter e 1 quater (nuovo)

1 bis. Le offerte per un prezzo (o per un valore) inferiore al prezzo di costo sono vietate e non possono essere accettate dall'autorità aggiudicatrice competente.

Lo stesso dicasi per le offerte la cui concezione e le cui modalità di attuazione non dovessero rispettare tutte le disposizioni di diritto applicabili sul territorio in cui è prestato il servizio.

1 ter. La formulazione delle offerte dev'essere regolamentata, pena l'irricevibilità, dall'autorità aggiudicatrice competente in modo tale che esse contengano una descrizione dettagliata e motivata delle modalità di realizzazione delle linee e dei servizi offerti (con riferimento all'assegnazione di risorse sia umane che materiali).

1 quater. In relazione al trasporto pubblico stradale di passeggeri, l'entità quantitativa delle linee o dei servizi posti in aggiudicazione deve essere determinata in maniera tale da evitare l'esclusione di fatto

delle piccole e medie imprese.

Motivazione

È importante precisare le procedure di aggiudicazione allo scopo di poter escludere d'ufficio le offerte il cui contenuto o le cui modalità di esecuzione (articolo 12, paragrafi 2 e 3) dovessero pregiudicare il buon funzionamento del mercato.

Emendamento 80

Articolo 12, paragrafo 3, comma 2

Tra l'emissione del bando di gara e il termine ultimo per il ricevimento delle offerte deve intercorrere un periodo di almeno 52 giorni.

Tra l'emissione del bando di gara e il termine ultimo per il ricevimento delle offerte deve intercorrere un periodo di almeno 52 giorni. ***Le autorità competenti possono negoziare con l'operatore le offerte presentate da quest'ultimo.***

Motivazione

Le autorità competenti dovrebbero disporre di questa possibilità, in modo da poter negoziare con l'operatore un'offerta ottimale per la regione o la città.

Emendamento 81

Articolo 13, paragrafo 2, comma 1

2. Le autorità competenti inviano all'Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee, tramite i canali più appropriati, le decisioni e gli avvisi relativi ai contratti di servizio pubblico e ai sistemi di compensazione aventi un valore annuo stimato pari o superiore a **400 000 euro** ovvero **800 000 euro**, ai fini della pubblicazione nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.

2. Le autorità competenti inviano all'Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee, tramite i canali più appropriati, le decisioni e gli avvisi relativi ai contratti di servizio pubblico e ai sistemi di compensazione aventi un valore annuo stimato pari o superiore a **1 000 000 di euro** ovvero **3 000 000 di euro**, ai fini della pubblicazione nella Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.

Motivazione

Rettifica necessaria a causa dell'emendamento all'articolo 7.

Emendamento 82

Articolo 13, paragrafo 3, lettera c)

c) le informazioni di cui dispongono, nell'ambito dei contratti di servizio

c) le informazioni di cui dispongono, nell'ambito dei contratti di servizio

pubblico, in merito ai servizi forniti dagli operatori, alle tariffe praticate e al numero di passeggeri trasportati.

pubblico, in merito ai servizi forniti dagli operatori, alle tariffe praticate e al numero di passeggeri trasportati, **nonché all'evoluzione generale della qualità della prestazione.**

Motivazione

L'inserimento della disposizione consente una valutazione costante dei trasporti locali sulla base di criteri qualitativi generali.

Emendamento 83 Articolo 13, paragrafo 5

5. Gli Stati membri inviano alla Commissione, entro la fine del mese di marzo **di ciascun anno**:

a) un prospetto, relativo **all'anno precedente**, del numero, del valore stimato e della durata dei contratti di servizio pubblico che le autorità competenti hanno aggiudicato, distinguendo fra servizi di trasporto per ferrovia, autobus e via navigabile interna, distinguendo inoltre i contratti attribuiti in esito a bando di gara, in base al confronto della qualità o all'operatore di loro scelta;

b) un prospetto dell'ambito di applicazione e del contenuto delle regole generali o dei criteri minimi in vigore durante **l'anno precedente** e per i quali è stata versata una compensazione, nonché l'ammontare delle compensazioni versate.

5. Gli Stati membri inviano alla Commissione, entro la fine del mese di marzo **ogni due anni**:

a) un prospetto, relativo **ai due anni precedenti**, del numero, del valore stimato e della durata dei contratti di servizio pubblico che le autorità competenti hanno aggiudicato, distinguendo fra servizi di trasporto per ferrovia, autobus e via navigabile interna, distinguendo inoltre i contratti attribuiti in esito a bando di gara, in base al confronto della qualità o all'operatore di loro scelta;

b) un prospetto dell'ambito di applicazione e del contenuto delle regole generali o dei criteri minimi in vigore durante **i due anni precedenti** e per i quali è stata versata una compensazione, nonché l'ammontare delle compensazioni versate.

Motivazione

Visti gli elevati oneri amministrativi, la comunicazione dovrebbe avvenire ogni due anni.

Emendamento 84 Articolo 14, paragrafo 5 bis (nuovo)

5 bis. Nel caso di un contratto di servizio pubblico transfrontaliero, le autorità competenti dei diversi Stati membri interessati decidono di comune accordo quale organo è competente per i ricorsi.

Motivazione

L'articolo 14, paragrafo 1, dispone che gli Stati membri prevedano per gli operatori e per le altre parti interessate il diritto di proporre ricorso dinanzi ad un organo pubblico contro le decisioni prese in forza del regolamento, anche in via preliminare, dalle autorità competenti. Tuttavia né questo articolo, né altri articoli della proposta chiariscono quale organo sia competente per i ricorsi in caso di contratto di servizio pubblico transfrontaliero. L'emendamento introduce un obbligo per le autorità competenti dei diversi Stati membri implicati in un servizio transfrontaliero a mettersi d'accordo su quale organo sia competente per i ricorsi.

Emendamento 85

Articolo 14, paragrafo 5 ter (nuovo)

5 ter. Qualora, a causa dell'effetto sospensivo di un ricorso, non sia possibile aggiudicare un contratto di servizio pubblico già previsto, il servizio può essere prestato sulla base di una licenza temporanea (contratto temporaneo di prestazione), ove ciò sia necessario per garantire la continuità del servizio malgrado il contenzioso giuridico in corso.

Motivazione

Proprio quando viene presentato un ricorso deve essere garantita la prestazione di trasporto, nell'interesse del servizio pubblico di trasporto.

Emendamento 86

Articolo 14, paragrafo 5 bis (nuovo)

5 bis. Ove sia accolto un ricorso contro una decisione presa in via preliminare da un'autorità competente, e qualora non fosse possibile attribuire un nuovo contratto di servizio pubblico in conformità del presente regolamento prima della scadenza del contratto esistente, l'autorità competente ha il diritto di prorogare il regime esistente fino al momento in cui sarà possibile attribuire un nuovo contratto di servizio pubblico.

Motivazione

Si propone di inserire questa disposizione nel regolamento per salvaguardare la continuità della prestazione del servizio qualora venga accolto un ricorso contro una decisione preliminare di un'autorità competente.

Emendamento 87
Articolo 14, paragrafo 5 ter (nuovo)

5 ter. Le disposizioni relative all'applicazione della procedura di ricorso sono stabilite dagli Stati membri.

Motivazione

Si propone di inserire nel regolamento una disposizione in base alla quale gli Stati membri sono tenuti a dare applicazione ad una procedura di ricorso.

Emendamento 88
Articolo 15, paragrafo 2, lettera d)

d) per ciascuna attività, a fronte delle spese ***vanno indicati i*** proventi di esercizio dei servizi in questione e i versamenti delle autorità pubbliche a titolo di compensazione per la spesa sostenuta per conformarsi agli obblighi di servizio pubblico di cui trattasi, senza alcuna possibilità di storni verso altre attività.

d) per ciascuna attività, a fronte delle spese ***va indicato il totale dei*** proventi di esercizio dei servizi in questione e i versamenti delle autorità pubbliche a titolo di compensazione per la spesa sostenuta per conformarsi agli obblighi di servizio pubblico di cui trattasi, senza alcuna possibilità di storni verso altre attività.

Motivazione

Chiarimento redazionale della finalità dell'articolo.

Emendamento 89
Articolo 16

Salvo il caso dei contratti di servizio pubblico attribuiti mediante gara pubblica, le autorità competenti non versano compensazioni più elevate né applicano procedure meno rigorose di quelle di cui all'allegato I.

1. Nei casi in cui a un operatore viene versata una compensazione finanziaria che non riguarda un contratto di servizio pubblico attribuito mediante gara pubblica per l'osservanza di un obbligo di servizio pubblico, le autorità competenti provvedono a che la compensazione corrisponda al pregiudizio economico connesso con l'osservanza dell'obbligo di

servizio pubblico.

2. I costi derivanti dall'osservanza di obblighi di servizio pubblico sono calcolati sulla base di una gestione efficiente dell'operatore e della fornitura di servizi di trasporto di qualità adeguata.

3. L'entità della compensazione viene stabilita in anticipo per la durata del contratto o del regime compensativo; tuttavia, il contratto o il regime può prevedere che l'importo della compensazione venga adeguato con riferimento a fattori prestabiliti. Gli importi compensativi devono in ogni caso restare immutati per un periodo di almeno un anno.

4. Le compensazioni a fronte dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico possono essere versate solo se l'operatore di cui trattasi, se avesse avuto esclusivamente riguardo ai propri interessi commerciali, non avrebbe adempiuto a tale obbligo in assenza di tale compensazione, o non lo avrebbe adempiuto nella stessa misura o alle stesse condizioni.

Motivazione

Va evitato di fare riferimento a un allegato e pertanto nel testo del regolamento vengono inserite le sue disposizioni essenziali. I paragrafi da 2 a 4 coincidono con il punto 9 dell'allegato. Vanno soppresse le altre disposizioni dell'allegato I di analogo contenuto, che figurano nel regolamento vigente n. 1191/69, ma che riguardano soltanto i trasporti obbligatori. Non è possibile rinunciare ai limiti risultanti dal diritto comunitario primario in materia di prestazioni di compensazione al livello minimo necessario, la relativa attuazione compete agli Stati membri e pertanto basta la formulazione generica del paragrafo 1. L'adeguamento di cui al paragrafo 3 è necessario per i regimi di compensazione per i quali siano previamente fissati i fattori.

Emendamento 90 Articolo 17, paragrafo 1

1. Gli Stati membri prendono le misure necessarie per garantire che i sistemi, i contratti o gli accordi attuati con modalità diverse da quelle prescritte dal presente regolamento *cessino di avere effetto entro*

1. Gli Stati membri prendono le misure necessarie per garantire che i sistemi, i contratti o gli accordi attuati con modalità diverse da quelle prescritte dal presente regolamento, *all'entrata* in vigore dello

tre anni dall'entrata in vigore dello stesso.

stesso, non siano più prorogati e cessino di avere effetto al più tardi entro otto anni. Ove l'operatore non possa fare affidamento sulla validità di un sistema, contratto o accordo, detto sistema, contratto o accordo cessa di avere effetto entro tre anni dall'entrata in vigore del presente regolamento. Ove l'operatore possa farvi affidamento, si attiene alle disposizioni nazionali in materia di emanazione di un atto amministrativo di agevolazione.

Motivazione

Gli operatori attualmente in possesso di un'autorizzazione valida potevano fare affidamento sulla sua validità al momento del rilascio. Tale posizione non può essere semplicemente svalutata dal regolamento.

Emendamento 91
Articolo 17, paragrafo 1 bis (nuovo)

1 bis. Al fine di garantire la regola della reciprocità nell'apertura del mercato e in relazione alla diversa durata del periodo transitorio, alle gare indette in uno Stato membro possono partecipare esclusivamente gli operatori che nello Stato di origine o in un altro Stato membro prestino esclusivamente servizi loro affidati a seguito di espletamento di gara.

Motivazione

L'obiettivo di consentire un'apertura graduale del mercato dei servizi di trasporto pubblico locale può essere conseguito, a patto di rispettare le condizioni di reciprocità nell'apertura dei diversi mercati nazionali.

Emendamento 92
Articolo 17, paragrafo 1 ter (nuovo)

1 ter. Tuttavia, il presente regolamento non si applica ai contratti o accordi conclusi in seguito a gara pubblica secondo le procedure previste dalla direttiva 92/50/CEE o 93/38/CEE prima dell'adozione del presente regolamento da parte della Commissione il 26 luglio 2000.

Motivazione

Per assicurare la continuità dei servizi ed evitare di pagare forti compensazioni e di sottrarre risorse a prestazioni di trasporto più importanti, è opportuno esentare i contratti e gli accordi esistenti che sono stati conclusi previa gara pubblica in conformità delle direttive 93/38/CEE o 92/50/CEE.

Emendamento 93
Articolo 17, paragrafi 2 e 3

2. Nel caso di un operatore tenuto a effettuare investimenti in infrastrutture ferroviarie, alla data di entrata in vigore del presente regolamento, in applicazione di un contratto di servizio pubblico con un periodo di reintegrazione del capitale così investito superiore a tre anni, gli Stati

2. I sistemi, gli accordi o gli atti amministrativi vigenti, che cessano di avere effetto nel periodo di cui al paragrafo, 1 possono essere prorogati dalle autorità competenti fino alla scadenza del termine indicato tramite aggiudicazione diretta.

membri possono consentire all'autorità competente di prorogare per un massimo di tre anni il periodo transitorio di tre anni di cui al paragrafo 1, tenuto conto del periodo di reintegrazione del capitale investito e dell'importanza economica relativa dei cespiti in questione rispetto al valore totale stimato dei servizi oggetto del contratto.

3. Ai singoli sistemi, contratti e accordi di cui ai paragrafi 1 e 2 continuano ad applicarsi, fino al loro termine di efficacia, le disposizioni del regolamento (CEE) n. 1191/69 applicabili prima dell'entrata in vigore del presente regolamento.

3. I sistemi, i contratti, gli accordi o gli atti amministrativi convenuti prima del 26 luglio 2000 e non conformi al presente regolamento continuano a sussistere per il periodo stipulato di applicazione.

Motivazione

Le disposizioni transitorie previste nella proposta della Commissione non corrispondono ai requisiti della giurisprudenza e della prassi. Sistemi, contratti, accordi e atti amministrativi non conformi al nuovo regolamento devono, di regola, restare in vigore per il periodo fissato, a condizione tuttavia che siano stati stipulati prima della pubblicazione della proposta della Commissione. In tal modo si assicura un'adeguata protezione della fiducia delle imprese in questione. Il paragrafo 3 decade poiché la formulazione proposta per i paragrafi 1 e 2 contiene una disciplina esaustiva.

Emendamento 94

Articolo 17, paragrafo 3 bis (nuovo)

3 bis. Gli operatori originari di paesi ai quali si applica il presente regolamento ma nei quali non vigono ancora le presenti disposizioni non hanno il diritto di partecipare a bandi di gara per contratti di servizio pubblico in altri paesi dove si applica il presente regolamento e dove sono già in vigore le presenti disposizioni.

Motivazione

La diversa rapidità con cui vengono applicate le disposizioni del presente regolamento non deve comportare una distorsione di concorrenza fra gli operatori di vari paesi. Pertanto agli operatori originari di paesi che non applicano ancora le presenti disposizioni non deve essere consentito di accedere ai mercati dei paesi che già le applicano.

Emendamento 95

Articolo 19, paragrafo 2

2. Entro cinque anni dall'entrata in vigore, la Commissione redige una relazione sull'applicazione del presente regolamento da parte degli Stati membri e **sugli effetti della stessa sul trasporto di passeggeri e** propone, se necessario, le opportune modificazioni. **La relazione comprende un esame del funzionamento dell'esenzione di cui all'articolo 7, paragrafo 4.**

2. Entro cinque anni dall'entrata in vigore, la Commissione redige una relazione sull'applicazione del presente regolamento da parte degli Stati membri e propone, se necessario, le opportune modificazioni. **La relazione esamina gli effetti sul trasporto di passeggeri e sul personale in questione, nonché l'evoluzione qualitativa e quantitativa della situazione occupazionale.**

Motivazione

Appare necessario precisare il contenuto della relazione.

Emendamento 96
Allegato I, punto 9

9. I costi derivanti dall'adempimento di obblighi di servizio pubblico sono calcolati sulla base di una gestione efficiente dell'operatore e della fornitura dei servizi di trasporto di qualità adeguata. *soppresso*

L'entità della compensazione viene stabilita in anticipo per la durata del contratto o del regime compensativo; tuttavia, il contratto o il regime può prevedere che l'importo della compensazione venga adeguato con riferimento a fattori prestabiliti. Gli importi compensativi devono in ogni caso restare immutati per un periodo di almeno un anno.

Le compensazioni versate a fronte dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico possono essere versate solo se l'operatore di cui trattasi, se avesse avuto esclusivamente riguardo ai propri interessi commerciali, non avrebbe adempiuto a tale obbligo in assenza di tale compensazione, o non lo avrebbe adempiuto nella stessa misura o alle stesse condizioni.

(Cfr. articolo 16, emendamento 89)

Motivazione

L'allegato è inserito nell'articolato.

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'azione degli Stati membri in tema di obblighi di servizio pubblico e di aggiudicazione di contratti di servizio pubblico nel settore del trasporto di passeggeri per ferrovia, su strada e per via navigabile interna (COM (2000) 7 – C5-0326/2000 – 2000/0212(COD))

(Procedura di codecisione: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2000) 7)¹,
 - visti l'articolo 251, paragrafo 2, e gli articoli 71 e 89 del trattato CE, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C5-0326/2000),
 - visto l'articolo 67 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo e i pareri della commissione per i problemi economici e monetari e della commissione giuridica e per il mercato interno (A5-0364/2001),
1. approva la proposta della Commissione così emendata;
 2. chiede che la proposta gli venga nuovamente presentata qualora la Commissione intenda modificare sostanzialmente la proposta emendata o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica la sua Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

¹ GU C 365 del 19.12.2000, pag. 169.

MOTIVAZIONE

Il recente emergere di grandi imprese di trasporto non legate al territorio che operano in diversi Stati è un importante elemento che ha indotto la Commissione delle Comunità europee ad affermare in un nuovo regolamento la sua preferenza per la “concorrenza regolata”. Il vostro relatore condivide la premessa della Commissione che l’attribuzione di zone di trasporto a queste imprese non deve essere basata sui favoritismi o sulle sentenze giudiziarie, bensì su norme oggettive e deve avere carattere temporaneo.

Il punto centrale della discussione è se, accanto a queste imprese multinazionali la cui importanza è in aumento, anche le imprese legate al territorio di città e regioni possano continuare ad esistere in modo stabile. Un’approvazione senza modifiche della proposta di regolamento avrebbe ripercussioni considerevoli per città come Londra, Parigi e Vienna, nonché per numerose città tedesche e per l’intero sistema di trasporti pubblici in Belgio e Lussemburgo.

In molti casi le autorità pubbliche hanno in passato creato delle imprese per garantire la continuità, migliorare la qualità della prestazione dei servizi, introdurre innovazioni, migliorare le relazioni industriali, ridurre fortemente le tariffe e controllare meglio l’impiego dei considerevoli contributi pubblici accordati a un settore in perdita. A questo stesso scopo hanno anche acquistato, interamente o in parte, imprese private esistenti. Le imprese legate al territorio esistono esclusivamente per rispondere ai desiderata manifestati dalla democrazia locale, regionale o nazionale. In generale l’autorità competente non ha, tra i suoi obiettivi, quello che tali imprese utilizzino risorse finanziarie per conquistare altri mercati. Applicando anche a queste imprese legate al territorio le regole proposte dalla Commissione in materia di gara si rischia, a termine, di farle scomparire. Non perché esse lavorino peggio o con costi più elevati, ma perché possono sopravvivere solo finché continuano a vincere i successivi appalti del loro mercato interno. Con la perdita di quello che era in precedenza il loro mercato interno protetto esse cessano di esistere, mentre una grande impresa che opera su vari territori può compensare la perdita su un territorio con l’espansione in un altro.

Il vostro relatore ritiene che debbano esistere più forme di concorrenza, e non solo quella degli aiuti statali agli operatori privati. Si tratta anche della lotta concorrenziale tra automobile e trasporti pubblici, fra tipi diversi di imprese e tipi diversi di politiche pubbliche. Anche le imprese legate al territorio devono poter continuare ad esistere accanto alle imprese multinazionali, in particolare nel caso delle reti integrate con i trasporti ferroviari nelle grandi città e in altre regioni densamente popolate. Queste imprese sono importanti per molti motivi: l’espansione della metropolitana e della metropolitana leggera, la lotta concorrenziale contro l’automobile, il conseguimento di obiettivi in materia ambientale e urbanistica, l’introduzione del trasporto pubblico gratuito e la possibilità di reagire rapidamente e con flessibilità ai desideri in costante evoluzione dei rappresentanti democraticamente eletti del territorio interessato. Grazie ad esse le autorità pubbliche conservano le conoscenze necessarie per poter negoziare con altre imprese e non sono costrette a sviluppare un nuovo e costoso apparato di controllo. In un’ottica di sussidiarietà e democrazia, è necessario che le autorità competenti in materia di trasporto pubblico non abbiano solo la facoltà di scegliere tra diversi operatori in concorrenza tra loro, ma anche quella di scegliere tra un modello commerciale basato sulla gara e la gestione diretta dei trasporti come prestazione di servizio a favore della collettività. Gli organi democratici e tutte le autorità competenti devono poter scegliere periodicamente tra il sistema proposto dalla Commissione ed un regime che vi deroga.

Se due tipi di imprese coesistono in parallelo, si produce un effetto di reciproca emulazione, le loro prestazioni possono essere comparate e i vantaggi e gli svantaggi dei due sistemi risultano chiaramente visibili per gli utenti e le autorità. Onde evitare che queste imprese possano provocare perturbazioni del mercato al di fuori della loro zona di azione, il relatore propone, per il tramite di una disposizione in materia di reciprocità, che le imprese legate al territorio non partecipino a gare pubbliche altrove.

12 giugno 2001

PARERE DELLA COMMISSIONE PER I PROBLEMI ECONOMICI E MONETARI

destinato alla commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'azione degli Stati membri in tema di obblighi di servizio pubblico e di aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico nel settore del trasporto di passeggeri per ferrovia, su strada e per via navigabile interna

(COM(2000) 7 – C5-0326/2000 – 2000/0212(COD))

Relatore per parere: Pierre Jonckheer

PROCEDURA

Nella riunione dell'8 gennaio 2001 la commissione per i problemi economici e monetari ha nominato relatore per parere Pierre Jonckheer.

Nelle riunioni del 22 marzo, 10 aprile, 26 aprile e 12 giugno 2001 ha esaminato il progetto di parere.

Nell'ultima riunione indicata ha approvato gli emendamenti in appresso con 17 voti favorevoli, 1 contrario e 15 astensioni.

Erano presenti al momento della votazione Christa Randzio-Plath (presidente), José Manuel García-Margallo y Marfil (secondo vicepresidente), Philippe A.R. Herzog (terzo vicepresidente) Pierre Jonckheer (relatore), Richard A. Balfé, Hans Blokland, Hans Udo Bullmann, Harald Ettl (in sostituzione di Robert Goebbels), Jonathan Evans, Carles-Alfred Gasòliba i Böhm, Lisbeth Grönfeldt Bergman, Ian Stewart Hudghton (in sostituzione del membro titolare da designare), Christopher Huhne, Piia-Noora Kauppi, Christoph Werner Konrad, Wilfried Kuckelkorn (in sostituzione di Giorgos Katiforis), Werner Langen (in sostituzione di Othmar Karas), Astrid Lulling, Thomas Mann (in sostituzione di Amalia Sartori), Ioannis Marinou, Miguel Mayol i Raynal (in sostituzione di Alain Lipietz, a norma dell'articolo 153, paragrafo 2, del regolamento), Fernando Pérez Royo, Alexander Radwan, Bernhard Rapkay, Karin Riis-Jørgensen, Olle Schmidt, Peter William Skinner, Charles Tannock, Marianne L.P. Thyssen, Helena Torres Marques, Bruno Trentin, Theresa Villiers e Karl von Wogau.

BREVE GIUSTIFICAZIONE

La proposta di regolamento sottoposta all'attenzione della nostra commissione rappresenta uno strumento globalmente equilibrato che consente, nel rispetto dei principi di sussidiarietà e neutralità, di dare un impulso al settore dei trasporti pubblici e di disciplinarne la concorrenza, offrendo nel contempo la possibilità alle autorità competenti degli Stati membri di definire la politica dei trasporti pubblici meglio adeguata ai loro bisogni tenendo altresì conto delle dimensioni ecologica e sociale.

Tale proposta può tuttavia essere migliorata per quanto riguarda la protezione dell'ambiente, la tutela dei lavoratori, l'informazione degli utenti, degli operatori concorrenti e delle autorità competenti, la continuità e la qualità del servizio pubblico, la durata massima dei contratti, il periodo di transizione e diversi altri fattori.

1. Protezione dell'ambiente

E' importante innanzitutto ricordare nel preambolo l'articolo 6 del trattato in virtù del quale le esigenze della protezione dell'ambiente devono essere prese in considerazione nella definizione delle altre politiche della Comunità, segnatamente la politica dei trasporti. E' opportuno altresì menzionare nel preambolo che uno degli obiettivi fondamentali del regolamento proposto è di contribuire a un trasferimento modale, dai modi individuali motorizzati verso modi più sostenibili di trasporto terrestre.

Occorrerebbe infine precisare all'articolo 4 che le autorità competenti dovranno tener conto, tra i fattori ambientali, del principio di utilizzazione razionale dell'energia e che dovranno in ogni caso rispettare un imperativo di *stand still* in materia ambientale. La procedura di confronto della qualità dovrebbe altresì tener conto di criteri ambientali.

2. Tutela dei lavoratori

Occorre tener conto della tutela dei lavoratori in occasione dell'apertura del settore alla concorrenza. Al riguardo, il dispositivo contemplato nella proposta di regolamento prevede essenzialmente, all'articolo 9, paragrafo 3 che

"Se un contratto di servizio pubblico prevede la concessione di un diritto esclusivo, l'autorità competente può imporre all'operatore prescelto di garantire al personale precedentemente assunto per fornire i servizi, i diritti di cui avrebbe beneficiato se avesse avuto luogo un trasferimento ai sensi della direttiva 77/187/CEE".

L'articolo 3, paragrafo 3, comma 1 della suddetta direttiva prevede che, in caso di trasferimento d'impresa, il cessionario rispetterà quanto stabilito dai contratti collettivi che legavano il cedente e ciò sino alla scadenza di tali contratti o sino a conclusione di un nuovo contratto collettivo. Il secondo comma dello stesso articolo prevede la possibilità, per gli Stati membri, di limitare la durata di tale obbligo a un minimo di un anno.

Al fine di offrire ai lavoratori una protezione ragionevole in un contesto di liberalizzazione, sarebbe opportuno rafforzare il meccanismo previsto dalla direttiva 77/187 prevedendo espressamente nel regolamento la possibilità per le autorità competenti di decidere che l'operatore prescelto sarà tenuto, nei confronti dei lavoratori precedentemente assunti per

fornire il servizio, a rispettare le disposizioni dei contratti collettivi che legavano l'operatore precedente, anche se l'operatore prescelto ha concluso nuovi contratti collettivi dopo l'assunzione dei suddetti lavoratori e purché dette disposizioni siano più favorevoli ai lavoratori. In tale ipotesi, le autorità competenti non potrebbero tuttavia imporre il rispetto di suddetti contratti collettivi per una durata di oltre due anni.

Sarebbe in seguito opportuno ampliare la possibilità per l'autorità competente di applicare l'articolo 9, paragrafo 3 ai casi in cui il contratto di servizio pubblico non preveda diritti esclusivi.

Inoltre è opportuno obbligare le autorità competenti a esigere dall'operatore di stabilirsi nello Stato membro in questione al fine di garantire ai lavoratori l'applicazione della legislazione sociale di detto Stato.

Occorrerebbe altresì rendere esplicito, all'articolo 9, paragrafo 5, il diritto dell'autorità competente di esigere l'informazione necessaria per l'applicazione dell'articolo 9, paragrafo 3 il quale prevede l'obbligo, per la suddetta autorità, di censire il personale e di fornire precisazioni sui suoi diritti contrattuali.

Sarebbe infine opportuno inserire all'articolo 4, da un lato, un criterio obbligatorio supplementare, ovvero il rispetto da parte dell'operatore, in passato, dei suoi obblighi sociali di origine legale o contrattuale e, dall'altro, la facoltà per l'autorità competente di tener conto del carattere sufficientemente elevato del livello dei salari e della qualità delle condizioni di lavoro di cui l'operatore conta far beneficiare i suoi lavoratori.

3. Informazione degli utenti, degli operatori concorrenti e delle autorità competenti

Le disposizioni della proposta relative all'informazione degli attori del trasporto pubblico possono altresì essere migliorate (emendamenti proposti per gli articoli 4, paragrafo 3, 6 lettera d), 9, paragrafo 1, 9, paragrafo 5 e 13, paragrafo 3 c)).

4. Continuità e qualità del servizio pubblico

Una prima proposta di emendamento mira a imporre che il contratto di servizio pubblico preveda sanzioni in caso di mancato rispetto dei suoi obblighi nonché gli obblighi degli operatori in materia di manutenzione dei cespiti di proprietà pubblica (articolo 6). Viene quindi proposto di inserire tra i criteri obbligatori dell'articolo 4, paragrafo 2 le nozioni di marketing, comfort, capacità e accessibilità per tutti.

E' altresì auspicabile prevedere all'articolo 6 c) un meccanismo che autorizzi l'autorità competente a far figurare nel contratto una clausola che le consenta di prorogarlo in modo unilaterale per sei mesi al massimo anche se una siffatta proroga comporta un superamento della durata massima autorizzata del contratto, qualora una causa estranea abbia impedito alla suddetta autorità di portare a termine una procedura già avviata e conforme al regolamento.

Viene infine proposto di precisare che sia consentito alle autorità competenti di far figurare tra i criteri minimi dell'articolo 10 l'obbligo per gli operatori di comunicare loro l'intenzione di cessare di fornire un servizio e ciò sino a sei mesi prima.

5. Durata massima dei contratti

La durata massima dei contratti dovrebbe essere portata da cinque a otto anni, per motivi relativi segnatamente alla necessità di incoraggiare gli operatori a fare gli investimenti necessari allo sviluppo di un concetto di trasporto e alla qualità del servizio; l'aumento di tale durata consente altresì di garantire una maggiore stabilità di occupazione ai lavoratori.

Sembra tuttavia legittimo prevedere che i contratti possano avere una durata più lunga qualora l'operatore assuma una parte considerevole del rischio connesso al reddito.

6. Periodo di transizione

Alla luce della realtà del settore, sembra realista portare il periodo transitorio da tre a cinque anni, ovvero sette anni qualora il contratto abbia costituito oggetto di una procedura d'appalto o di confronto della qualità prima dell'entrata in vigore del regolamento.

7. Varie

E' inoltre necessario precisare taluni aspetti della procedura di confronto della qualità (articolo 8), ponendo segnatamente l'accento sull'obbligo di confrontare il rispetto ambientale, nonché taluni aspetti della procedura di aggiudicazione (articolo 12). L'articolo 9, paragrafo 1, relativo al subappalto, è stato modificato in modo da precisarne l'intenzione di tutelare le PMI e di ridurre i rischi di nepotismo.

Per quanto riguarda il principio delle deroghe (articolo 7), quest'ultimo è di grande importanza poiché consente di tener conto di situazioni specifiche in cui la procedura di aggiudicazione non è chiaramente adeguata. Conviene tuttavia temperare tale elemento di flessibilità con un elemento di sicurezza il quale dovrebbe consistere in un regime di autorizzazione, da parte della Commissione, sulla base di linee che essa stessa dovrà determinare, del ricorso alla procedura di attribuzione diretta.

EMENDAMENTI

La commissione per i problemi economici e monetari invita la commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

Testo della Commissione ¹

Emendamenti del Parlamento

Emendamento 1 Considerando 21

(21) ***Gli studi e l'esperienza dimostrano che***, anche quando il servizio pubblico viene fornito in forza di contratti di durata limitata a ***cinque anni***, ciò non costituisce un ostacolo per l'assolvimento dei compiti assegnati agli operatori. Per ridurre al minimo le distorsioni di concorrenza e al tempo stesso salvaguardare la qualità dei servizi, è quindi opportuno che i contratti di servizio pubblico abbiano, di norma, una durata di ***cinque anni***. Periodi più lunghi possono peraltro essere necessari quando l'operatore debba effettuare investimenti per infrastrutture, materiale ferroviario rotabile o altri veicoli legati a particolari servizi di trasporto in determinate zone geografiche e caratterizzati da lunghi periodi di reintegrazione del capitale investito.

(21) Anche quando il servizio pubblico viene fornito in forza di contratti di durata limitata a ***otto anni***, ciò non costituisce un ostacolo per l'assolvimento dei compiti assegnati agli operatori. Per ridurre al minimo le distorsioni di concorrenza e al tempo stesso salvaguardare la qualità dei servizi, è quindi opportuno che i contratti di servizio pubblico abbiano, di norma, una durata di ***otto anni***. Periodi più lunghi possono peraltro essere necessari quando l'operatore ***sostenga una parte considerevole del rischio sugli introiti o*** debba effettuare investimenti per infrastrutture, materiale ferroviario rotabile o altri veicoli legati a particolari servizi di trasporto in determinate zone geografiche e caratterizzati da lunghi periodi di reintegrazione del capitale investito.

Motivazione

Una durata troppo breve del contratto non incoraggia l'operatore ad effettuare gli investimenti necessari per sviluppare una concezione adeguata del sistema di trasporto e per assicurare la qualità del servizio. Inoltre la durata del contratto incide sulla stabilità della situazione dei dipendenti. La durata dei contratti deve poter essere maggiore quando l'operatore sostiene una parte considerevole del rischio sugli introiti.

Emendamento 2 Considerando 32 ter (nuovo)

¹ GU C 365 E del 19.12.2000, pag. 169.

(32 ter) Inoltre, uno degli obiettivi fondamentali del regolamento è ottenere un consistente spostamento da modi di trasporto terrestre individuali e motorizzati verso altri più sostenibili.

Motivazione

Lo spostamento verso determinati modi di trasporto deve essere considerato uno degli obiettivi del regolamento, per il quale la concorrenza non è un fine, ma semplicemente un mezzo.

Emendamento 3
Articolo 2, comma 2

Nei casi in cui dette direttive impongano il ricorso a una gara pubblica per un determinato contratto di servizio pubblico, ***l'articolo 6, paragrafo 1***, gli articoli 7, 8, 12, 13, paragrafo 1, l'articolo 13, paragrafo 2 e l'articolo 14 del presente regolamento non si applicano all'aggiudicazione di tale contratto.

Nei casi in cui dette direttive impongano il ricorso a una gara pubblica per un determinato contratto di servizio pubblico, ***l'articolo 6, lettera a)***, gli articoli 7, 8, 12, 13, paragrafo 1, l'articolo 13, paragrafo 2 e l'articolo 14 del presente regolamento non si applicano all'aggiudicazione di tale contratto.

Motivazione

L'articolo 6, paragrafo 1, non esiste.

Emendamento 4
Articolo 4, paragrafo 2, lettera a)

a) fattori legati alla protezione dei consumatori, compresa l'accessibilità dei servizi sotto il profilo della loro frequenza, velocità, puntualità, affidabilità, dimensioni della rete e delle informazioni fornite;

a) fattori legati alla protezione dei consumatori, compresa l'accessibilità dei servizi sotto il profilo della loro frequenza, velocità, puntualità, affidabilità, *delle* dimensioni ***e capacità*** della rete e delle informazioni fornite;

Motivazione

La rete deve avere una capacità sufficiente a consentire la fornitura di un servizio adeguato.

Emendamento 5
Articolo 4, paragrafo 2, lettera j ter) (nuova)

j ter) rispetto da parte dell'operatore, fino

alla data dell'aggiudicazione, degli obblighi sociali a lui incombenti in virtù della legislazione nazionale e comunitaria, compresi quelli derivanti da contratti collettivi e quelli relativi all'igiene e alla sicurezza sul luogo di lavoro;

Motivazione

Non si deve consentire che siano selezionati operatori che violano chiaramente i loro obblighi sociali.

Emendamento 6
Articolo 4, paragrafo 3

3. Gli operatori di servizi di trasporto pubblico di passeggeri mettono a disposizione di chiunque ne faccia richiesta informazioni complete ed aggiornate sugli orari, sulle tariffe e sull'accessibilità dei servizi per le varie categorie di persone con mobilità ridotta. Gli operatori addebitano unicamente l'importo necessario per coprire il costo amministrativo marginale sostenuto per fornire le informazioni.

3. Gli operatori di servizi di trasporto pubblico di passeggeri mettono ***immediatamente*** a disposizione di chiunque ne faccia richiesta informazioni complete ed aggiornate ***sui tipi di servizio disponibili***, sugli orari, sulle tariffe e sull'accessibilità dei servizi per le varie categorie di persone con mobilità ridotta. Gli operatori addebitano unicamente l'importo necessario per coprire il costo amministrativo marginale sostenuto per fornire le informazioni.

Motivazione

Le informazioni devono essere fornite immediatamente e devono riguardare soprattutto i tipi di servizio disponibili nel loro insieme.

Emendamento 7
Articolo 6, lettera c), comma 1 e comma 2, alinea

c) I contratti sono conclusi a tempo determinato e per una durata non superiore a ***cinque anni***.
Tuttavia per la durata del contratto si può tener conto del periodo di reintegrazione del capitale investito:

c) I contratti sono conclusi a tempo determinato e per una durata non superiore a ***otto anni***; ***tuttavia***, per la durata del contratto si può tener conto del periodo di reintegrazione del capitale investito:

Motivazione

Cfr. emendamento 1.

Emendamento 8
Articolo 6, lettera c), nuovo comma

Nei contratti può essere inserita una clausola di emergenza che l'autorità competente può invocare nel caso in cui abbia avviato una procedura in conformità del presente regolamento per l'aggiudicazione di un nuovo contratto relativo alla fornitura dei servizi coperti dal contratto in questione ma, per ragioni indipendenti dalla sua volontà, non abbia potuto completarla in tempo utile a garantire la continuità della fornitura dei servizi stessi. Tale clausola di emergenza può consentire all'autorità competente di prorogare unilateralmente la validità del contratto in questione per un periodo non superiore a sei mesi, anche se in conseguenza di tale proroga la durata del contratto sarà superiore al limite altrimenti applicabile.

Motivazione

La clausola in questione è molto frequente nei contratti di servizio pubblico; è opportuno consentire di farvi ricorso anche se così facendo la durata del contratto supererà il limite normalmente applicabile.

Emendamento 9
Articolo 6, lettera d)

d) I contratti impongono agli operatori di fornire alle autorità competenti, annualmente e separatamente per ciascuna linea, informazioni sui servizi prestati, sulle tariffe praticate e sul numero di passeggeri trasportati e di reclami ricevuti.

d) I contratti impongono agli operatori di fornire alle autorità competenti ***le informazioni necessarie a valutare annualmente la loro prestazione complessiva. In particolare, essi impongono agli operatori di fornire a dette autorità***, annualmente e separatamente per ciascuna linea, informazioni sui servizi prestati, sulle

tariffe praticate e sul numero di passeggeri trasportati e di reclami ricevuti.

Motivazione

L'introduzione di sanzioni nel contratto implica che le autorità competenti possano misurare le prestazioni complessive degli operatori. Ciò è necessario anche per consentire a tali autorità di adeguare le loro politiche in funzione dell'evolvere della situazione.

Emendamento 10
Articolo 6, lettera d ter) (nuova)

d ter) I contratti specificano le penalità applicabili in caso di mancato adempimento delle disposizioni contrattuali.

Motivazione

L'autorità competente non sarebbe in grado di garantire la qualità del servizio se non avesse la possibilità di imporre penalità in caso di inadempienza contrattuale.

Emendamento 11
Articolo 7, paragrafo 3

3. Le autorità competenti che intendano aggiudicare un contratto ai sensi del paragrafo 1 o del paragrafo 2, **pubblicano**, con almeno un anno di anticipo e nell'osservanza dell'articolo 13, **la loro decisione preliminare** di procedere in tal senso **e indicano** la situazione di fatto e l'analisi in base alle quali hanno assunto tale decisione preliminare.

3. Le autorità competenti che intendano aggiudicare un contratto ai sensi del paragrafo 1 o del paragrafo 2 **danno pubblico avviso**, con almeno un anno di anticipo e nell'osservanza dell'articolo 13, **della loro intenzione** di procedere in tal senso, **descrivendo adeguatamente** la situazione di fatto e l'analisi in base alle quali hanno assunto tale decisione preliminare. **Nel contempo notificano la loro intenzione alla Commissione, informandola altresì della situazione di fatto e dell'analisi di cui sopra.** **L'aggiudicazione del contratto ai sensi dei paragrafi 1, 2 o 4 è subordinata all'autorizzazione della Commissione, che adotta una decisione entro un mese dalla notifica.**

Motivazione

La flessibilità consentita dall'articolo 7 deve essere compensata da un elemento di certezza,

cioè dall'obbligo di ottenere l'autorizzazione della Commissione sulla base di linee guida che quest'ultima dovrà stabilire.

Emendamento 12
Articolo 7, paragrafo 4

4. Nel caso di un operatore che, alla data di entrata in vigore del presente regolamento, fornisca servizi integrati, compresi servizi con autobus, risultando altresì soddisfatte le condizioni di cui ai paragrafi 1 e 2, l'autorità competente può decidere di inserire i servizi di natura non ferroviaria nel contratto aggiudicato direttamente a tale operatore, purché lo Stato membro interessato conceda la propria approvazione e ne informi la Commissione, fornendo le adeguate giustificazioni nonché gli opportuni indicatori che permettano un esame comparato delle prestazioni.

4. Nel caso di un operatore che, alla data di entrata in vigore del presente regolamento, fornisca servizi integrati, compresi servizi con autobus **e servizi di trasporto per via navigabile**, risultando altresì soddisfatte le condizioni di cui ai paragrafi 1 e 2, l'autorità competente può decidere di inserire i servizi di natura non ferroviaria nel contratto aggiudicato direttamente a tale operatore, purché lo Stato membro interessato conceda la propria approvazione e ne informi la Commissione, fornendo le adeguate giustificazioni nonché gli opportuni indicatori che permettano un esame comparato delle prestazioni.

Motivazione

Anche i servizi di trasporto per via navigabile devono essere contemplati dal presente articolo.

Emendamento 13
Articolo 7, paragrafo 6, comma 1

6. Se un operatore propone una nuova iniziativa destinata a fornire un servizio laddove non ne esista alcuno, l'autorità competente può attribuirgli direttamente il diritto esclusivo di fornire tal servizio nuovo *o supplementare*, a condizione che il servizio non sia soggetto a compensazione finanziaria in esecuzione di un contratto di servizio pubblico.

6. Se un operatore propone una nuova iniziativa destinata a fornire un servizio **limitato ad una determinata linea** laddove non ne esista alcuno, l'autorità competente può attribuirgli direttamente il diritto esclusivo di fornire tal servizio nuovo, a condizione che il servizio non sia soggetto a compensazione finanziaria in esecuzione di un contratto di servizio pubblico.

Motivazione

Chiarimento in conformità della formulazione dell'articolo 8.

Emendamento 14
Articolo 9, paragrafo 1

1. L'autorità competente può imporre all'operatore prescelto di subappaltare una quota definita dei servizi contemplati dal contratto a **terzi** con **i** quali non abbia rapporti di affiliazione. L'obbligo di subappaltare non può essere previsto per più della metà del valore dei servizi contemplati dal contratto.

1. L'autorità competente può imporre all'operatore prescelto di subappaltare una quota definita dei servizi contemplati dal contratto a **piccole o medie imprese** con **le** quali non abbia rapporti di affiliazione. L'obbligo di subappaltare non può essere previsto per più della metà del valore dei servizi contemplati dal contratto.

Motivazione

Occorre chiarire che il fine dell'articolo 9, paragrafo 1, è di lasciare spazi alle PMI sul mercato.

Emendamento 15
Articolo 9, paragrafo 2

2. L'autorità competente può decidere di non aggiudicare contratti di servizio pubblico ad un operatore che, in conseguenza dell'aggiudicazione, disporrebbe di una quota superiore ad un quarto del mercato di riferimento dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri. **soppresso**

Motivazione

Le norme di concorrenza parlano di controllo del mercato ("significant power") e non di percentuali, per cui il Parlamento europeo non può accettare un riferimento a una percentuale. Per problemi di questo tipo esiste già il diritto della concorrenza, da cui non si può prescindere.

Emendamento 16
Articolo 17, paragrafo 1

1. Gli Stati membri prendono le misure necessarie per garantire che i sistemi, i contratti o gli accordi attuati con modalità diverse da quelle prescritte dal presente regolamento cessino di avere effetto entro **tre anni** dall'entrata in vigore dello stesso.

1. Gli Stati membri prendono le misure necessarie per garantire che i sistemi, i contratti o gli accordi attuati con modalità diverse da quelle prescritte dal presente regolamento cessino di avere effetto entro **cinque anni** dall'entrata in vigore dello stesso.

Motivazione

La realtà del settore dei trasporti è tale da richiedere un periodo di transizione di cinque anni, non di tre.

Emendamento 17
Articolo 17, paragrafo 2

2. Nel caso di un operatore tenuto a effettuare investimenti in infrastrutture ferroviarie, alla data di entrata in vigore del presente regolamento, in applicazione di un contratto di servizio pubblico con un periodo di reintegrazione del capitale così investito superiore a **tre anni**, gli Stati membri possono consentire all'autorità competente di prorogare per un massimo di tre anni il periodo transitorio **di tre anni di cui al** paragrafo 1, tenuto conto del periodo di reintegrazione del capitale investito e dell'importanza economica relativa dei cespiti in questione rispetto al valore totale stimato dei servizi oggetto del contratto

2. Nel caso di un operatore tenuto a effettuare investimenti in infrastrutture ferroviarie, alla data di entrata in vigore del presente regolamento, in applicazione di un contratto di servizio pubblico con un periodo di reintegrazione del capitale così investito superiore a **cinque anni, o a sette anni nel caso in cui si sia fatto ricorso ad una gara pubblica**, gli Stati membri possono consentire all'autorità competente di prorogare per un massimo di tre anni il periodo transitorio **stabilito a norma del** paragrafo 1, tenuto conto del periodo di reintegrazione del capitale investito e dell'importanza economica relativa dei cespiti in questione rispetto al valore totale stimato dei servizi oggetto del contratto

Motivazione

Questo emendamento è una conseguenza dell'emendamento 16. È ragionevole concedere un periodo transitorio più lungo ai contratti già assegnati mediante una procedura di gara prima dell'entrata in vigore del regolamento, poiché una tale procedura è più conforme allo spirito del regolamento rispetto ad una procedura non competitiva.

23 aprile 2001

PARERE DELLA COMMISSIONE GIURIDICA E PER IL MERCATO INTERNO

destinato alla commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'azione degli Stati membri in tema di obblighi di servizio pubblico e di aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico nel settore del trasporto di passeggeri per ferrovia, su strada e per via navigabile interna

(COM(2000) 7 – C5-0326/2000 – 2000/0212(COD))

Relatore per parere: Philip Charles Bradbourn

PROCEDURA

Nella riunione del 22 novembre la commissione giuridica e per il mercato interno ha nominato relatore per parere Philip Charles Bradbourn.

Nelle riunioni del 5 febbraio 2001, 19 marzo 2001 e 11 aprile 2001 ha esaminato il progetto di parere.

Nell'ultima riunione indicata ha approvato gli emendamenti in appresso con 15 voti favorevoli, 9 contrari e 1 astensione.

Erano presenti al momento della votazione Ana Palacio Vallelersundi, presidente; Willi Rothley, vicepresidente; Rainer Wieland, vicepresidente; and Ward Beysen, vicepresidente; Philip Charles Bradbourn, relatore per parere; Bert Doorn, Evelyne Gebhardt, Gerhard Hager, Malcolm Harbour, Heidi Anneli Hautala, The Lord Inglewood, Ioannis Koukiadis, Kurt Lechner, Klaus-Heiner Lehne, Neil MacCormick, Hans-Peter Mayer, Arlene McCarthy, Manuel Medina Ortega, Bill Miller, Gary Titley, Feleknas Uca, Diana Wallis, Joachim Wuermeling e Stefano Zappalà, Francesco Fiori (in sostituzione di Antonio Tajani, a norma dell'articolo 153, paragrafo 2, del regolamento) e Elisabeth Jeggle (in sostituzione di Angelika Niebler, a norma dell'articolo 153, paragrafo 2, del regolamento).

EMENDAMENTI

La commissione giuridica e per il mercato interno invita la commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

Testo della Commissione ¹

Emendamenti del Parlamento

Emendamento 1 Considerando 1 bis (nuovo)

(1 bis) Dette norme di elevata qualità sono fissate nell'ambito di un duplice contesto:

- sicurezza dei passeggeri e degli addetti;*
- offerta di un servizio ottimale per gli utenti al prezzo più basso possibile.*

Motivazione

L'emergere di un mercato unico europeo dei servizi di trasporto pubblico (cfr. relazione della Commissione, pag. 1) significa che si debbono menzionare i principali requisiti di un servizio di trasporto pubblico.

Emendamento 2 Considerando 2

(2) Per conseguire questo obiettivo le autorità competenti degli Stati membri ricorrono fondamentalmente a tre meccanismi: la stipulazione di contratti di servizio pubblico con gli operatori, la concessione agli operatori di diritti esclusivi e la determinazione di prescrizioni minime per l'esercizio dei trasporti pubblici.

(2) Per conseguire questo obiettivo le autorità competenti degli Stati membri ricorrono fondamentalmente a tre meccanismi: la stipulazione di contratti di servizio pubblico con gli operatori, **pubblici o privati**, la concessione agli operatori di diritti esclusivi e la determinazione di prescrizioni minime per l'esercizio dei trasporti pubblici.

Motivazione

E' importante ricordare che gli obblighi di qualità elevata si applicano a tutti gli operatori, indipendentemente dal loro status (vedi infra).

Emendamento 3

¹ GU C 365 del 19.12.2000, pag. 169.

Considerando 15

*È opportuno che la pubblica gara non sia **soppresso** obbligatoriamente prescritta per la conclusione di contratti di servizio pubblico quando vi siano rischi per le norme di sicurezza nella prestazione di servizi ferroviari o nel coordinamento di una rete della metropolitana o della metropolitana leggera. Nondimeno è opportuno che le parti interessate abbiano la possibilità di esprimere la propria posizione sui progetti diretti ad aggiudicare contratti secondo tale modalità, con anticipo sufficiente affinché il loro parere possa essere preso in considerazione. Se i servizi ferroviari oggetto di contratti aggiudicati seguendo tale procedura sono pienamente integrati con servizi di trasporto con autobus, questi ultimi devono poter essere inclusi nello stesso contratto.*

Motivazione

Il presente emendamento e l'emendamento all'articolo 7 (emendamento 9), mirano a far sì che agli operatori degli Stati membri non sia preclusa la possibilità di offrire servizi allorché i servizi pubblici ferroviari e stradali sono integrati. Sarebbe non equo e contrario ai principi del mercato interno determinare una situazione in cui gli operatori di servizi integrati sono protetti nel proprio Stato membro, senza che sia loro precluso di concorrere per contratti in altri Stati membri in cui il mercato dei trasporti pubblici è stato liberalizzato più pienamente.

Emendamento 4 Considerando 21

Gli studi e l'esperienza dimostrano che, anche quando il servizio pubblico viene fornito in forza di contratti di durata limitata a **cinque anni**, ciò non costituisce un ostacolo per l'assolvimento dei compiti assegnati agli operatori. Per ridurre al minimo le distorsioni di concorrenza e al tempo stesso salvaguardare la qualità dei servizi, è quindi opportuno che i contratti di servizio pubblico abbiano, di norma, una durata di cinque anni. Periodi più lunghi

Gli studi e l'esperienza dimostrano che, anche quando il servizio pubblico viene fornito in forza di contratti di durata limitata a **sette anni**, ciò non costituisce un ostacolo per l'assolvimento dei compiti assegnati agli operatori. Per ridurre al minimo le distorsioni di concorrenza e al tempo stesso salvaguardare la qualità dei servizi, è quindi opportuno che i contratti di servizio pubblico abbiano, di norma, una durata di cinque anni. Periodi più lunghi

possono peraltro essere necessari quando l'operatore debba effettuare investimenti per infrastrutture, materiale ferroviario rotabile o altri veicoli legati a particolari servizi di trasporto in determinate zone geografiche e caratterizzati da lunghi periodi di reintegrazione del capitale investito.

possono peraltro essere necessari quando l'operatore debba effettuare investimenti per infrastrutture, materiale ferroviario rotabile o altri veicoli legati a particolari servizi di trasporto in determinate zone geografiche e caratterizzati da lunghi periodi di reintegrazione del capitale investito. ***Nessuna disposizione del presente regolamento limita la capacità degli operatori di negoziare disposizioni di "flessibilità" per i servizi offerti nell'ambito del periodo contrattuale convenuto.***

Motivazione

Il presente emendamento e l'emendamento all'articolo 6 (emendamento 8) sono dettati dalla preoccupazione che cinque anni siano un periodo del tutto inadeguato per contratti relativi alla gestione di sistemi ferroviari, di metropolitana e tranviari, in considerazione degli investimenti richiesti in questi casi. L'emendamento è destinato anche a garantire l'applicazione del principio di sussidiarietà.

Emendamento 5 Articolo 1

Il presente regolamento si applica all'esercizio di servizi nazionali ed internazionali di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia, su strada e per via navigabile interna. Esso stabilisce le condizioni alle quali le autorità competenti possono compensare gli operatori dei trasporti per i costi sostenuti al fine di adempiere ad obblighi di servizio pubblico nonché le condizioni alle quali esse possono concedere diritti esclusivi per l'esercizio di servizi di trasporto pubblico di passeggeri, onde perseguire legittimi obiettivi di servizio pubblico nell'ambito di una concorrenza regolata.

Il presente regolamento si applica all'esercizio di servizi nazionali ed internazionali di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia, su strada e per via navigabile interna. Esso stabilisce le condizioni alle quali le autorità competenti possono compensare gli operatori dei trasporti per i costi sostenuti al fine di adempiere ad obblighi di servizio pubblico nonché le condizioni alle quali esse possono concedere diritti esclusivi per l'esercizio di servizi di trasporto pubblico di passeggeri, onde perseguire legittimi obiettivi di servizio pubblico nell'ambito di una concorrenza regolata. ***Esso non si applica ai servizi ferroviari di interesse storico o ai servizi ferroviari gestiti su base non lucrativa.***

Motivazione

Sarebbe inappropriato che il presente regolamento si applicasse ai servizi ferroviari di interesse storico o ai servizi ferroviari gestiti a fini non di lucro da fondazioni, ecc. Va rilevato che un emendamento analogo è stato approvato nella relazione Savary (A5-

Emendamento 6
Articolo 4, paragrafi 1 e 2

1. Nell'applicare il presente regolamento le autorità competenti garantiscono la fornitura di servizi adeguati di trasporto pubblico di passeggeri di qualità e disponibilità elevate, stipulando contratti di servizio pubblico in conformità delle disposizioni del Capo III, ovvero stabilendo i criteri minimi applicabili al trasporto pubblico in conformità delle disposizioni del Capo IV.

2. Nel valutare l'adeguatezza dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri, nel definire criteri di selezione e di aggiudicazione e nell'aggiudicare i contratti di servizio pubblico le autorità competenti tengono conto quantomeno dei seguenti elementi:

a) fattori legati alla protezione dei consumatori, compresa l'accessibilità dei servizi sotto il profilo della loro frequenza, velocità, puntualità, affidabilità, dimensioni della rete e delle informazioni fornite;

b) **livello delle tariffe applicate alle diverse categorie di utenti e la loro trasparenza;**

c) integrazione tra diversi servizi di trasporto, **compresa l'integrazione in materia di informazione, emissione di biglietti, orari, diritti dei consumatori e coincidenze;**

d) accessibilità per le persone a mobilità ridotta;

e) fattori ambientali, comprese le norme locali, nazionali ed internazionali **relative all'emissione di sostanze inquinanti**

1. Nell'applicare il presente regolamento le autorità competenti garantiscono la fornitura di servizi adeguati di trasporto pubblico di passeggeri di qualità e disponibilità elevate, stipulando contratti di servizio pubblico in conformità delle disposizioni del Capo III, ovvero stabilendo i criteri minimi applicabili al trasporto pubblico in conformità delle disposizioni del Capo IV **e concludendo accordi con gli operatori relativamente al livello di servizio.**

2. Nel valutare l'adeguatezza dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri, nel definire criteri di selezione e di aggiudicazione e nell'aggiudicare i contratti di servizio pubblico le autorità competenti tengono conto quantomeno dei seguenti elementi:

a) fattori legati alla protezione dei consumatori, compresa l'accessibilità dei servizi sotto il profilo della loro frequenza, velocità, puntualità, affidabilità, dimensioni della rete e delle informazioni fornite;

b) **la trasparenza delle tariffe;**

c) integrazione tra diversi servizi di trasporto;

d) accessibilità per le persone a mobilità ridotta;

e) fattori ambientali, comprese le norme locali, nazionali ed internazionali;

nell'atmosfera, al rumore ed ai gas che provocano il riscaldamento globale;

f) sviluppo regionale equilibrato;

g) esigenze di trasporto delle persone che vivono in aree meno densamente popolate;

h) salute e la sicurezza dei passeggeri;

i) qualifiche del personale;

j) modalità di trattamento dei reclami, di soluzione delle controversie tra passeggeri ed operatori e di indennizzo per disservizi.

f) salute e sicurezza dei passeggeri;

g) qualifiche del personale;

g bis) la qualità generale del servizio offerto al consumatore, e

h) modalità di trattamento dei reclami, di soluzione delle controversie tra passeggeri ed operatori e di indennizzo per disservizi.

Motivazione

Gli accordi relativi al livello dei servizi da offrire e alle condizioni per il rilascio delle licenze di gestione dovrebbero far riferimento per quanto è possibile chiaramente e esplicitamente alla qualità dei servizi al consumatore. Inoltre si sono soppresse alcune disposizioni che sono già coperte da altri emendamenti o che rientrano nella sussidiarietà.

Emendamento 7 Articolo 4, paragrafo 3

3. Gli operatori di servizi di trasporto pubblico di passeggeri mettono a disposizione di chiunque ne faccia richiesta informazioni complete ed aggiornate sugli orari, sulle tariffe e sull'accessibilità dei servizi per le varie categorie di persone con mobilità ridotta. ***Gli operatori addebitano unicamente l'importo necessario per coprire il costo amministrativo marginale sostenuto per fornire le informazioni.***

3. Gli operatori di servizi di trasporto pubblico di passeggeri mettono a disposizione di chiunque ne faccia richiesta, ***in formati accessibili***, informazioni complete ed aggiornate sugli orari, sulle tariffe e sull'accessibilità dei servizi per le varie categorie di persone con mobilità ridotta ***(tra cui gli utilizzatori di sedie a rotelle, le persone con menomazioni sensoriali e gli anziani)***.

Motivazione

Affinché i servizi di trasporto di passeggeri siano accessibili a persone con mobilità ridotta, segnatamente disabili ed anziani, è necessario fornire, a chi ne faccia richiesta, le informazioni in un formato accessibile e in un linguaggio di facile comprensione soprattutto per le persone con impedimenti sensoriali.

Emendamento 8
Articolo 6 lettera c)

c) I contratti sono conclusi a tempo determinato per una durata non superiore a **cinque anni** tuttavia per la durata del contratto si può tener conto del periodo di reintegrazione del capitale investito;

i) quando il contratto dispone che l'operatore debba fornire il materiale ferroviario rotabile, altri veicoli di natura tecnica particolarmente progredita, ovvero infrastrutture, a condizione che dette forniture siano indissolubilmente legate a specifici servizi di trasporto situati in aree geografiche determinate; e

ii) il periodo di reintegrazione del capitale investito a tale titolo sia superiore a **cinque anni**.

In tali casi, il contratto tiene conto anche dell'importanza economica relativa dei beni in questione, in rapporto al valore totale stimato dei servizi contemplati dal contratto.

c) I contratti sono conclusi a tempo determinato per una durata non superiore a **sette anni** tuttavia per la durata del contratto si può tener conto del periodo di reintegrazione del capitale investito;

i) quando il contratto dispone che l'operatore debba fornire il materiale ferroviario rotabile, altri veicoli di natura tecnica particolarmente progredita, ovvero infrastrutture, a condizione che dette forniture siano indissolubilmente legate a specifici servizi di trasporto situati in aree geografiche determinate; e

ii) il periodo di reintegrazione del capitale investito a tale titolo sia superiore a **sette anni**.

In tali casi, il contratto tiene conto anche dell'importanza economica relativa dei beni in questione, in rapporto al valore totale stimato dei servizi contemplati dal contratto.

Motivazione

Si veda la motivazione dell'emendamento 4.

Emendamento 9
Articolo 7

1. Valutandone l'opportunità caso per caso e salvo il disposto del paragrafo 3, le autorità competenti possono aggiudicare contratti di servizio pubblico concernenti i servizi ferroviari, di metropolitana o di metropolitana leggera all'operatore di loro scelta, senza ricorrere a gara pubblica, se le norme di sicurezza nazionali o internazionali non possono essere rispettate in alcun altro modo.

2. Valutandone l'opportunità caso per caso e salvo il disposto del paragrafo 3, le autorità competenti possono aggiudicare contratti di servizio pubblico concernenti i

servizi di metropolitana o di metropolitana leggera all'operatore di loro scelta, senza ricorso a gara pubblica, se qualsiasi altra soluzione determinerebbe costi supplementari per mantenere il coordinamento fra l'operatore e il gestore dell'infrastruttura e qualora tali costi non possano essere compensati da vantaggi supplementari.

3. Le autorità competenti che intendano aggiudicare un contratto ai sensi del paragrafo 1 o del paragrafo 2, pubblicano, con almeno un anno di anticipo e nell'osservanza dell'articolo 13, la loro decisione preliminare di procedere in tal senso e indicano la situazione di fatto e l'analisi in base alle quali hanno assunto tale decisione preliminare.

4. Nel caso di un operatore che, alla data di entrata in vigore del presente regolamento, fornisca servizi integrati, compresi servizi con autobus, risultando altresì soddisfatte le condizioni di cui ai paragrafi 1 e 2, l'autorità competente può decidere di inserire i servizi di natura non ferroviaria nel contratto aggiudicato direttamente a tale operatore, purché lo Stato membro interessato conceda la propria approvazione e ne informi la Commissione, fornendo le adeguate giustificazioni nonché gli opportuni indicatori che permettano un esame comparato delle prestazioni.

5. Valutandone l'opportunità caso per caso le autorità competenti possono aggiudicare all'operatore di loro scelta, senza ricorso a gara pubblica, contratti di servizio pubblico per servizi aventi un valore annuo medio stimato inferiore a 400 000 euro. Se l'autorità competente raggruppa tutte le sue prescrizioni di servizio pubblico in un unico contratto di servizio pubblico, essa può decidere di aggiudicare all'operatore di sua scelta tale contratto di servizio pubblico, purché esso sia inferiore a un valore annuo stimato di 800 000 euro.

Non è ammesso il frazionamento di

1. Valutandone l'opportunità caso per caso le autorità competenti possono aggiudicare all'operatore di loro scelta, senza ricorso a gara pubblica, contratti di servizio pubblico per servizi aventi un valore annuo medio stimato inferiore a 250 000 euro.

Non è ammesso il frazionamento di

obblighi inerenti ad una determinata quantità di servizi allo scopo di evitare la gara pubblica.

6. Se un operatore propone una nuova iniziativa destinata a fornire un servizio laddove non ne esista alcuno, l'autorità competente può attribuirgli direttamente il diritto esclusivo di fornire *tal* servizio nuovo o supplementare, a condizione che il servizio non sia soggetto a compensazione finanziaria in esecuzione di un contratto di servizio pubblico.

Un contratto di servizio pubblico per la fornitura di un servizio ai sensi del primo comma può essere attribuito direttamente per una sola volta.

obblighi inerenti ad una determinata quantità di servizi allo scopo di evitare la gara pubblica.

2. Se un operatore propone una nuova iniziativa destinata a fornire un servizio laddove non ne esista alcuno, l'autorità competente può attribuirgli direttamente il diritto esclusivo di fornire *tale* servizio nuovo o supplementare **per un periodo contrattuale non superiore a sette anni**, a condizione che il servizio non sia soggetto a compensazione finanziaria in esecuzione di un contratto di servizio pubblico.

Un contratto di servizio pubblico per la fornitura di un servizio ai sensi del primo comma può essere attribuito direttamente per una sola volta.

Motivazione

Vedi motivazione dell'emendamento 3. Inoltre il livello minimo di 400 000 euro è troppo elevato.

Emendamento 10 Articolo 8 bis (nuovo)

Articolo 8 bis

Un'autorità competente può, senza procedere a gara pubblica, affidare un contratto di emergenza per un periodo ragionevole che non superi i dodici mesi ove un servizio esistente sia stato sospeso e sia necessario prendere disposizioni urgenti a garanzia della continuità del servizio.

Motivazione

Si spiega da solo.

Emendamento 11 Articolo 9, paragrafo 1

1. L'autorità competente può **imporre** all'operatore prescelto **di** subappaltare una quota definita dei servizi contemplati dal

1. L'autorità competente può **autorizzare** l'operatore prescelto **a** subappaltare una quota definita dei servizi contemplati dal

contratto a terzi con i quali non abbia rapporti di affiliazione. L'**obbligo di** subappaltare non può essere **previsto** per più della metà del valore dei servizi contemplati dal contratto.

contratto a terzi con i quali non abbia rapporti di affiliazione. L'**autorizzazione a** subappaltare non può essere **prevista** per più della metà del valore dei servizi contemplati dal contratto.

Motivazione

Il subappalto dovrebbe essere un'opzione lasciata alla discrezione dell'autorità competente e non un obbligo.

Emendamento 12 Articolo 9, paragrafo 2

2. L'autorità competente può decidere di non aggiudicare contratti di servizio pubblico ad un operatore che, in conseguenza dell'aggiudicazione, **disporrebbe di una quota superiore ad un quarto del mercato di riferimento dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri.**

2. L'autorità competente può decidere di non aggiudicare contratti di servizio pubblico ad un operatore che, in conseguenza dell'aggiudicazione, **verrebbe ritenuto un operatore monopolista nell'ambito della vigente legislazione dell'Unione o nazionale.**

Motivazione

L'emendamento è inteso a garantire l'applicazione del principio di sussidiarietà.

Emendamento 13 Articolo 9, paragrafo 4

Le autorità competenti possono imporre all'operatore prescelto di stabilirsi nello Stato membro in questione, a meno che la legislazione comunitaria adottata ai sensi dell'articolo 71 del trattato non preveda la libera prestazione dei servizi. Tuttavia, le autorità competenti che aggiudicano contratti di servizio pubblico non discriminano potenziali operatori stabiliti in altri Stati membri invocando il fatto che essi non sono ancora stabiliti nello Stato membro in questione o che non sono ancora titolari della licenza necessaria per fornire i servizi.

Le autorità competenti possono imporre all'operatore prescelto di stabilirsi nello Stato membro in questione, a meno che la legislazione comunitaria adottata ai sensi dell'articolo 71 del trattato non preveda la libera prestazione dei servizi. Tuttavia, le autorità competenti che aggiudicano contratti di servizio pubblico non discriminano potenziali operatori stabiliti in altri Stati membri invocando il fatto che essi non sono ancora stabiliti nello Stato membro in questione o che non sono ancora titolari della licenza necessaria per fornire i servizi, **in particolare accordando un lasso di tempo sufficiente tra l'aggiudicazione del contratto e la data**

di inizio del servizio che consenta agli operatori di ottenere le licenze necessarie.

Motivazione

Si spiega da sé.

Emendamento 14

Articolo 10, lettera a)

a) se la regola o il criterio limitano le tariffe, tale limitazione riguardi solo determinate categorie di passeggeri;

a) se la regola o il criterio limitano le tariffe, tale limitazione riguardi solo determinate categorie di passeggeri ***o servizi destinati a soddisfare le esigenze di una collettività specifica, come quelli che servono comunità rurali e isolate;***

Motivazione

Si spiega da sé.

Emendamento 15

Articolo 14, paragrafi 1 e 1bis (nuovo)

1. Gli Stati membri prevedono per gli operatori e per le altre parti interessate il diritto di proporre ricorso dinanzi ad un organo pubblico contro le decisioni prese in forza del presente regolamento, anche in via preliminare, dalle autorità competenti. Tale organo è indipendente, nella sua organizzazione, nel suo funzionamento, nella sua struttura giuridica e nelle sue decisioni, da ogni autorità competente interessata e da ogni operatore.

1. Gli Stati membri prevedono per gli operatori e per le altre parti interessate il diritto di proporre ricorso dinanzi ad un organo pubblico contro le decisioni prese in forza del presente regolamento, anche in via preliminare, dalle autorità competenti. Tale organo è indipendente, nella sua organizzazione, nel suo funzionamento, nella sua struttura giuridica e nelle sue decisioni, da ogni autorità competente interessata e da ogni operatore. ***La denominazione e l'indirizzo dell'organo e i dettagli relativi alla procedura di ricorso sono pubblicati nelle pubblicazioni effettuate conformemente all'articolo 13.***

1 bis. Nel caso di collegamenti internazionali gli Stati membri interessati concordano preventivamente un unico sistema di ricorso.

Motivazione

Si spiega da sé.