



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Documento di seduta

A7-0037/2014

21.1.2014

*****I**

RELAZIONE

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria (COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013(COD))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Saïd El Khadraoui

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
- *** Procedura di approvazione
- ***I Procedura legislativa ordinaria (prima lettura)
- ***II Procedura legislativa ordinaria (seconda lettura)
- ***III Procedura legislativa ordinaria (terza lettura)

(La procedura indicata dipende dalla base giuridica proposta nel progetto di atto)

Emendamenti a un progetto di atto

Negli emendamenti del Parlamento le modifiche apportate al progetto di atto sono evidenziate in ***corsivo grassetto***. L'evidenziazione in *corsivo chiaro* è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del progetto di atto 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.

L'intestazione di un emendamento relativo a un atto esistente che il progetto di atto intende modificare comprende una terza e una quarta riga che identificano rispettivamente l'atto esistente e la disposizione interessata di quest'ultimo. Le parti riprese da una disposizione di un atto esistente che il Parlamento intende emendare senza che il progetto di atto l'abbia modificata sono evidenziate in **grassetto semplice**. Le eventuali soppressioni sono segnalate con l'indicazione: [...].

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO.....	5
MOTIVAZIONE.....	74
PARERE DI MINORANZA.....	78
PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'OCCUPAZIONE E GLI AFFARI SOCIALI....	79
PARERE DELLA COMMISSIONE PER LO SVILUPPO REGIONALE.....	105
PROCEDURA.....	121

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

**sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria
(COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013(COD))**

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2013)0029),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 91 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C7-0025/2013),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visti i pareri motivati presentati, nel quadro del protocollo n. 2 sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità, dal Senato francese, dal Parlamento lituano, dalla Camera dei deputati lussemburghese, dalla Prima camera dei Paesi Bassi, dalla Seconda camera dei Paesi Bassi e dal Parlamento svedese, ove si afferma che il progetto di atto legislativo non è conforme al principio di sussidiarietà,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo, dell'11 luglio 2013¹,
 - visto il parere del Comitato delle regioni dell'8 ottobre 2013²,
 - visto l'articolo 55 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e i pareri della commissione per l'occupazione e gli affari sociali e della commissione per lo sviluppo regionale (A7-0037/2014),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

¹ GU C 327 del 12.11.2013, pag. 122.

² GU C 356 del 5.12.2013, pag. 92.

Emendamento 1

Proposta di direttiva Considerando 1

Testo della Commissione

(1) Nell'ultimo decennio la crescita del traffico passeggeri per ferrovia non è stata sufficiente ad aumentarne la quota modale rispetto al trasporto su strada o per via aerea. Il trasporto di passeggeri per ferrovia si è mantenuto pressoché stabilmente al 6% di quota modale nell'Unione europea. In termini di offerta e qualità i servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia non sono riusciti a mantenersi al passo con l'evoluzione delle esigenze.

Emendamento

(1) Nell'ultimo decennio, **la rete autostradale europea è cresciuta del 27% mentre la rete ferroviaria utilizzata si è ridotta del 2%. Inoltre** la crescita del traffico passeggeri per ferrovia non è stata sufficiente ad aumentarne la quota modale rispetto al trasporto su strada o per via aerea. Il trasporto di passeggeri per ferrovia si è mantenuto pressoché stabilmente al 6% di quota modale nell'Unione europea **e** in termini di offerta e qualità i servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia non sono riusciti a mantenersi al passo con l'evoluzione delle esigenze.

Emendamento 2

Proposta di direttiva Considerando 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(1 bis) L'insufficienza della quota modale della ferrovia in Europa è dovuta, in particolare, alla presenza di una concorrenza sleale da parte delle altre modalità di trasporto, alla mancanza di volontà politica di sviluppare il trasporto ferroviario e agli scarsi investimenti nelle reti ferroviarie.

Emendamento 3

Proposta di direttiva Considerando 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 bis) È necessario valutare gli effetti dell'attuazione delle disposizioni della presente direttiva in termini di controllo della qualità dei servizi erogati sulla base di elementi di fatto, dei livelli delle offerte e dell'utilizzo, nonché dei costi e delle tariffe praticate.

Motivazione

È necessario prevedere un'analisi precisa delle conseguenze della liberalizzazione in Europa, concentrandosi sugli esiti economici, sociali e ambientali.

Emendamento 4

Proposta di direttiva Considerando 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 ter) Lo sviluppo di uno spazio ferroviario europeo unico dipende enormemente dall'applicazione effettiva, integrale ed entro i termini previsti, in tutti gli Stati membri, della legislazione adottata. In considerazione delle carenze riscontrate in questo senso, è opportuno che gli Stati membri vigilino scrupolosamente sull'applicazione della legislazione dell'Unione.

Emendamento 5

Proposta di direttiva Considerando 2 quater (nuovo)

(2 quater) Diversi studi e questionari dimostrano che negli Stati membri che hanno aperto i propri mercati del trasporto nazionale di passeggeri, come la Svezia e il Regno Unito, il mercato ferroviario è cresciuto, così come è aumentato il livello di soddisfazione dei passeggeri e del personale.

Emendamento 6

Proposta di direttiva Considerando 3

Testo della Commissione

(3) La direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico⁸, crea tale spazio con regole comuni sulla governance delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura, sul finanziamento dell'infrastruttura e sull'imposizione di canoni per il suo utilizzo, sulle condizioni di accesso all'infrastruttura e ai servizi ferroviari e sulla vigilanza regolamentare sul mercato ferroviario. Essendo ormai presenti tutti questi elementi, è ora possibile completare l'apertura del mercato ferroviario dell'Unione e riformare la governance dei gestori dell'infrastruttura con l'obiettivo di assicurare la parità di accesso all'infrastruttura.

⁸ GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.

Emendamento

(3) La direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico⁸, crea tale spazio con regole comuni sulla governance delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura, sul finanziamento dell'infrastruttura e sull'imposizione di canoni per il suo utilizzo, sulle condizioni di accesso all'infrastruttura e ai servizi ferroviari e sulla vigilanza regolamentare sul mercato ferroviario. Essendo ormai presenti tutti questi elementi, è ora possibile completare l'apertura del mercato ferroviario dell'Unione e riformare la governance dei gestori dell'infrastruttura con l'obiettivo di assicurare la parità di accesso all'infrastruttura ***al fine di migliorare la qualità dei servizi ferroviari in tutta l'Unione tutelando nel contempo le norme sociali e le condizioni di occupazione.***

⁸ GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.

Emendamento 7

Proposta di direttiva Considerando 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 bis) Il completamento dell'apertura del mercato ferroviario dell'Unione dovrebbe essere considerato essenziale, così da consentire al trasporto ferroviario di diventare un'alternativa credibile ad altri modi di trasporto in termini di prezzo e qualità.

Emendamento 8

Proposta di direttiva Considerando 4

Testo della Commissione

Emendamento

(4) La direttiva 2012/34/UE prevede che la Commissione proponga, se del caso, misure legislative relative all'apertura del mercato nazionale del trasporto ferroviario di passeggeri e allo sviluppo di condizioni adatte ad assicurare un accesso ***non discriminatorio*** all'infrastruttura, sulla base dei requisiti esistenti riguardo alla separazione tra gestione dell'infrastruttura e attività di trasporto.

(4) La direttiva 2012/34/UE prevede che la Commissione proponga, se del caso, misure legislative relative all'apertura del mercato nazionale del trasporto ferroviario di passeggeri e allo sviluppo di condizioni adatte ad assicurare un accesso all'infrastruttura, ***compresa quella di vendita di proprietà degli operatori storici, che sia il più possibile efficiente sotto il profilo dei costi e non discriminatorio***, sulla base dei requisiti esistenti riguardo alla separazione tra gestione dell'infrastruttura e attività di trasporto.

Motivazione

Per i nuovi operatori, che offrono solo pochi treni al giorno, non è efficiente creare costosi uffici di biglietteria e biglietterie automatiche propri, alle tariffe commerciali decise dal titolare della stazione, che potrebbe essere la società holding dell'operatore ferroviario storico.

Emendamento 9

Proposta di direttiva Considerando 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(4 bis) L'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri avrà un impatto positivo sul funzionamento del mercato ferroviario europeo, conducendo a una maggiore flessibilità e a più ampie possibilità per le società e per i passeggeri. Anche il personale del settore ferroviario beneficerà di tale apertura, grazie all'aumento delle opportunità di prestazione dei propri servizi a nuovi operatori del mercato. I lavoratori con esperienza possono fornire un valore aggiunto ai nuovi operatori, il che condurrà a migliori condizioni lavorative.

Emendamento 10

Proposta di direttiva Considerando 4 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(4 ter) Gli Stati membri sono responsabili dell'organizzazione dei propri mercati del lavoro per il personale ferroviario. È opportuno, tuttavia, che si assicurino che il modo in cui il mercato del lavoro è organizzato non danneggi la qualità del servizio. Il diritto europeo prevede già un quadro chiaro per la tutela dei lavoratori del settore ferroviario.

Emendamento 11

Proposta di direttiva Considerando 5

Testo della Commissione

(5) È necessario assicurare un miglior coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie attraverso l'istituzione di un comitato di coordinamento, allo scopo di ottenere una gestione ed un utilizzo dell'infrastruttura efficienti.

Emendamento

(5) È necessario assicurare un miglior coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie attraverso l'istituzione di un comitato di coordinamento, allo scopo di ottenere una gestione ed un utilizzo dell'infrastruttura efficienti. ***Inoltre, al fine di garantire il regolare svolgimento delle operazioni nella gestione quotidiana della rete, il gestore dell'infrastruttura a livello di controllo del traffico dovrà coordinarsi con le imprese ferroviarie, senza compromettere la sua indipendenza e responsabilità nella gestione della rete o le norme in vigore.***

Motivazione

La cooperazione a livello tecnico tra il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie dovrebbe essere migliorata ai fini di una gestione della rete più efficace. Ciò dovrebbe avvenire senza compromettere l'indipendenza e il ruolo del gestore dell'infrastruttura.

Emendamento 12

**Proposta di direttiva
Considerando 6 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(6 bis) Per assicurare una concorrenza sufficiente e leale all'interno dello spazio ferroviario europeo, è necessario non solo garantire un accesso non discriminatorio all'infrastruttura ma anche integrare le reti ferroviarie nazionali e rafforzare gli organismi di regolamentazione. È opportuno che tale rafforzamento sia attuato sotto forma di ampliamento delle competenze degli organismi di regolamentazione competenti e di sviluppo di una rete di organismi di regolamentazione che sarà in futuro uno degli attori chiave nella regolamentazione

del mercato del trasporto ferroviario nell'Unione.

Emendamento 13

Proposta di direttiva Considerando 6 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 ter) Il gestore dell'infrastruttura, nell'esercizio di tutte le pertinenti funzioni previste dalla presente direttiva, dovrebbe essere tenuto a utilizzare le proprie competenze per migliorare costantemente l'efficienza della gestione delle infrastrutture ferroviarie al fine di fornire ai propri utenti servizi di alta qualità.

Motivazione

Il gestore dell'infrastruttura acquisisce competenze attraverso le modifiche proposte dalla Commissione all'articolo 3, punto 2. Egli deve utilizzare tali competenze con l'intento di fornire servizi di alta qualità agli utenti, alle imprese ferroviarie e ai passeggeri. I gestori dell'infrastruttura in tutta l'UE dovrebbero condividere la stessa "missione".

Emendamento 14

Proposta di direttiva Considerando 7

Testo della Commissione

Emendamento

(7) È opportuno che le questioni transfrontaliere siano affrontate in modo efficiente tra i gestori dell'infrastruttura dei diversi Stati membri attraverso l'istituzione di una rete europea dei gestori dell'infrastruttura.

(7) Fatte salve le competenze degli Stati membri in materia di pianificazione e finanziamento dell'infrastruttura, è opportuno che le questioni transfrontaliere, come quella dei diritti di accesso alle linee ferroviarie, siano affrontate in modo efficiente tra i gestori dell'infrastruttura dei diversi Stati membri attraverso l'istituzione di una rete europea dei gestori dell'infrastruttura.

Motivazione

L'impulso all'unificazione delle funzioni e dei compiti del gestore dell'infrastruttura non deve mettere in discussione l'intervento degli Stati membri in materia di pianificazione e finanziamento dell'infrastruttura.

Emendamento 15

Proposta di direttiva Considerando 8

Testo della Commissione

(8) Al fine di garantire la parità delle condizioni di accesso all'infrastruttura è necessario eliminare tutti i conflitti di interesse derivanti dalla presenza di strutture integrate che includono la gestione dell'infrastruttura e le attività di trasporto. Eliminare gli incentivi a operare discriminazioni nei confronti dei concorrenti è l'unico modo per garantire la parità di accesso all'infrastruttura ferroviaria. Si tratta di un requisito necessario per il successo dell'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia, che permetterebbe altresì di eliminare le possibilità di sussidi incrociati presenti in tali strutture integrate, che portano anch'esse a distorsioni del mercato.

Emendamento

(8) Al fine di garantire la parità delle condizioni di accesso all'infrastruttura è necessario ***che*** le strutture integrate ***siano configurate in modo tale da non generare conflitti d'interesse tra*** la gestione dell'infrastruttura e le attività di trasporto. Eliminare gli eventuali incentivi a operare discriminazioni nei confronti dei concorrenti è l'unico modo per garantire la parità di accesso all'infrastruttura ferroviaria. Si tratta di un requisito necessario per il successo dell'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia, che permetterebbe altresì di eliminare le possibilità di sussidi incrociati presenti in tali strutture integrate, che portano anch'esse a distorsioni del mercato, ***nonché le disposizioni relative alle remunerazioni del personale e altri benefici che potrebbero risultare in trattamento preferenziale rispetto ai concorrenti.***

Emendamento 16

Proposta di direttiva Considerando 9

Testo della Commissione

(9) I vigenti requisiti relativi all'indipendenza dei gestori dell'infrastruttura dalle imprese di trasporto ferroviario, stabiliti nella direttiva 2012/34/UE, riguardano solo le funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura, vale a dire le decisioni relative all'assegnazione della traccia ferroviaria e quelle relative all'imposizione di canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura. È tuttavia necessario che tutte le funzioni siano esercitate in modo indipendente, in quanto anche altre funzioni possono essere utilizzate per operare discriminazioni nei confronti dei concorrenti, in particolare le decisioni sugli investimenti o sulla manutenzione, che possono essere prese in modo da favorire le parti della rete utilizzate principalmente dagli operatori di trasporto inseriti nell'impresa integrata. Le decisioni relative alla programmazione dei lavori di manutenzione possono influenzare la disponibilità delle tracce ferroviarie per i concorrenti.

Emendamento

(9) I vigenti requisiti relativi all'indipendenza dei gestori dell'infrastruttura dalle imprese di trasporto ferroviario, stabiliti nella direttiva 2012/34/UE, riguardano solo le funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura, vale a dire le decisioni relative all'assegnazione della traccia ferroviaria e quelle relative all'imposizione di canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura. È tuttavia necessario che tutte le funzioni siano esercitate in modo indipendente, in quanto anche altre funzioni possono essere utilizzate per operare discriminazioni nei confronti dei concorrenti, in particolare le decisioni *sull'accesso ai servizi di biglietteria, alle stazioni e ai depositi*, sugli investimenti o sulla manutenzione, che possono essere prese in modo da favorire le parti della rete utilizzate principalmente dagli operatori di trasporto inseriti nell'impresa integrata. Le decisioni relative alla programmazione dei lavori di manutenzione possono influenzare la disponibilità delle tracce ferroviarie per i concorrenti.

Motivazione

Un accesso iniquo alle biglietterie, alle stazioni e ai depositi di manutenzione può essere causa anch'esso di discriminazione.

Emendamento 17

**Proposta di direttiva
Considerando 9 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(9 bis) Nonostante l'applicazione delle misure di salvaguardia di cui alla direttiva 2013/34/UE a tutela dell'indipendenza del gestore dell'infrastruttura, le imprese a

integrazione verticale potrebbero utilizzare la propria struttura per offrire un vantaggio concorrenziale indebito agli operatori ferroviari di loro proprietà.

Emendamento 18

Proposta di direttiva Considerando 11

Testo della Commissione

(11) È necessario quindi che gli Stati membri facciano in modo che la stessa o le stesse persone fisiche o giuridiche non abbiano diritto di esercitare il controllo su un gestore dell'infrastruttura e, contemporaneamente, di esercitare il controllo o un qualsiasi diritto su un'impresa ferroviaria. Per converso, il controllo su un'impresa ferroviaria dovrebbe precludere la possibilità di esercitare il controllo o un qualsiasi diritto su un gestore dell'infrastruttura.

Emendamento

(11) La presente direttiva mira a stabilire una concorrenza libera ed equa tra tutte le imprese ferroviarie e quindi preclude a un'impresa ferroviaria la possibilità di mantenere un modello a integrazione verticale quale definito all'articolo 3.

Emendamento 19

Proposta di direttiva Considerando 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(12 bis) È opportuno che nel processo di apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri su rotaia si consideri seriamente la questione del miglioramento della sicurezza ferroviaria, in particolare in relazione alla riforma delle attuali strutture integrate, onde evitare di creare nuovi ostacoli amministrativi che possano compromettere il mantenimento e il miglioramento della sicurezza.

Emendamento 20

Proposta di direttiva Considerando 13 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(13 ter) Tenendo conto dell'eterogeneità delle reti in termini di dimensioni e densità e della varietà delle strutture organizzative delle autorità nazionali e locali o regionali e delle rispettive esperienze nel processo di apertura del mercato, ogni Stato membro dovrebbe godere di sufficiente flessibilità per organizzare la propria rete in modo da ottenere un mix ottimale di servizi ad accesso aperto e di servizi prestati in esecuzione di contratti di servizio pubblico, al fine di garantire un'elevata qualità di servizi prontamente accessibili a tutti i passeggeri. Una volta selezionati i contratti di servizio pubblico da mettere a gara, ogni Stato membro dovrebbe definire caso per caso i meccanismi di salvaguardia da introdurre per ciascun servizio nel caso in cui la procedura di gara non vada a buon fine. Tali meccanismi non dovrebbero in alcun modo prevedere oneri aggiuntivi per le imprese ferroviarie che gestiranno i servizi in questione.

Emendamento 21

Proposta di direttiva Considerando 14

Testo della Commissione

Emendamento

(14) La concessione alle imprese ferroviarie dell'Unione del diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria in tutti

(14) La concessione alle imprese ferroviarie dell'Unione del diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria in tutti

gli Stati membri ai fini dell'esercizio di servizi di trasporto nazionale di passeggeri può avere implicazioni per l'organizzazione e il finanziamento dei servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia prestati nell'ambito di un contratto di servizio pubblico. Gli Stati membri dovrebbero quindi avere la possibilità di limitare detto diritto di accesso laddove esso comprometta l'equilibrio economico di tali contratti di servizio pubblico, ferma restando l'approvazione del pertinente organismo di regolamentazione.

gli Stati membri ai fini dell'esercizio di servizi di trasporto nazionale di passeggeri può avere implicazioni per l'organizzazione e il finanziamento dei servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia prestati nell'ambito di un contratto di servizio pubblico. Gli Stati membri dovrebbero quindi avere la possibilità di limitare detto diritto di accesso laddove esso comprometta l'equilibrio economico di tali contratti di servizio pubblico **o la qualità del servizio che offrono**, ferma restando l'approvazione del pertinente organismo di regolamentazione.

Motivazione

L'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico non dovrebbe costituire l'unico criterio. In effetti, si dovrebbero considerare anche le conseguenze sulla qualità dei servizi prestati, come la puntualità, il rispetto delle coincidenze, il numero di fermate e la frequenza dei treni.

Emendamento 22

Proposta di direttiva Considerando 15

Testo della Commissione

(15) Su richiesta delle parti interessate e in base a un'analisi economica oggettiva, gli organismi di regolamentazione dovrebbero valutare il potenziale impatto economico, sui vigenti contratti di servizio pubblico, dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri prestati in regime di libero accesso.

Emendamento

(15) **Di propria iniziativa o** su richiesta delle parti interessate, gli organismi di regolamentazione dovrebbero valutare, **in base a un'analisi economica oggettiva**, il potenziale impatto economico, sui vigenti contratti di servizio pubblico, dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri prestati in regime di libero accesso.

Motivazione

Per individuare la combinazione ottimale di servizi di trasporto nazionale di passeggeri forniti in regime di libero accesso e sulla base dei vigenti contratti di servizio pubblico, la valutazione effettuata dagli organismi di regolamentazione non può basarsi esclusivamente su una richiesta precedente.

Emendamento 23

Proposta di direttiva Considerando 18

Testo della Commissione

(18) Nel valutare l'eventuale compromissione dell'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico, è necessario che gli organismi di regolamentazione prendano in considerazione l'impatto economico del servizio previsto sui vigenti contratti di servizio pubblico, tenendo conto delle ripercussioni sulla redditività dei servizi contemplati da tali contratti di servizio pubblico *e* delle conseguenze ***in termini di*** costi netti per la competente autorità pubblica che ha aggiudicato i contratti in questione. Per effettuare tale valutazione è necessario esaminare fattori come la domanda di passeggeri, il prezzo dei biglietti, le modalità di emissione dei biglietti, l'ubicazione e il numero delle fermate, nonché gli orari e la frequenza del nuovo servizio proposto.

Emendamento

(18) Nel valutare l'eventuale compromissione dell'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico, è necessario che gli organismi di regolamentazione prendano in considerazione l'impatto economico *e* ***sociale*** del servizio previsto sui vigenti contratti di servizio pubblico, tenendo conto delle ripercussioni sulla redditività dei servizi contemplati da tali contratti di servizio pubblico, delle conseguenze ***per il rafforzamento della politica di coesione nell'ambito interessato e dei*** costi netti per la competente autorità pubblica che ha aggiudicato i contratti in questione. Per effettuare tale valutazione è necessario esaminare fattori come la domanda di passeggeri, il prezzo dei biglietti, le modalità di emissione dei biglietti, l'ubicazione e il numero delle fermate, nonché gli orari e la frequenza del nuovo servizio proposto.

Motivazione

I problemi di politica economica e sociale devono essere obbligatoriamente presi in considerazione dall'organismo di regolamentazione.

Emendamento 24

Proposta di direttiva Considerando 18 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(18 bis) Per stabilire se la qualità del servizio fornito nel quadro di un contratto di servizio pubblico risenta di un servizio ad accesso libero sulla stessa rete, gli

organismi di regolamentazione dovrebbero considerare, in particolare, gli effetti di rete, il rispetto delle coincidenze e la puntualità dei servizi erogati nell'ambito del contratto di servizio pubblico.

Emendamento 25

Proposta di direttiva Considerando 19

Testo della Commissione

(19) Allo scopo di rendere i servizi ferroviari più interessanti per i passeggeri, è opportuno che gli Stati membri **siano in grado di imporre** alle imprese ferroviarie che esercitano servizi di trasporto nazionale di passeggeri di partecipare ad un sistema comune d'informazione e a un servizio integrato di emissione dei biglietti per l'offerta di biglietti, biglietti cumulativi e prenotazioni. **In caso di adozione di** un sistema di questo tipo, **è necessario** assicurare **che esso non dia** adito a distorsioni di mercato o a discriminazioni tra imprese ferroviarie.

Emendamento

(19) Allo scopo di rendere i servizi ferroviari più interessanti per i passeggeri, è opportuno che gli Stati membri **impongano** alle imprese ferroviarie che esercitano servizi di trasporto nazionale di passeggeri di partecipare ad un sistema comune d'informazione e a un servizio integrato di emissione dei biglietti per l'offerta di biglietti, biglietti cumulativi e prenotazioni. Un sistema di questo tipo **dovrebbe** assicurare **di non dare** adito a distorsioni di mercato o a discriminazioni tra imprese ferroviarie.

Motivazione

Qualsiasi operatore di trasporto nazionale di passeggeri dovrebbe aderire a un sistema di emissione di biglietti per offrire ai passeggeri la possibilità di acquistare biglietti per il servizio di un operatore da qualsivoglia operatore.

Emendamento 26

Proposta di direttiva Considerando 19 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 bis) È importante che le imprese ferroviarie si impegnino nello sviluppo di sistemi integrati di emissione dei biglietti,

in particolare per quanto riguarda i trasporti locali e regionali, al fine di aumentare l'attrattività del trasporto ferroviario per i passeggeri. Sistemi di questo tipo non dovrebbero generare distorsioni di mercato o discriminazioni tra imprese ferroviarie.

Motivazione

Il considerando riguarda l'importanza dei sistemi intermodali di emissione dei biglietti, che sono definiti come "sistemi integrati di emissione dei biglietti"

Emendamento 27

**Proposta di direttiva
Considerando 19 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(19 ter) Poiché il nuovo pacchetto ferroviario punta a rafforzare i diritti dei passeggeri e la libertà di circolazione è uno dei pilastri fondamentali dell'Unione, è opportuno approfondire maggiori sforzi per tutelare questo diritto anche per i disabili e le persone a mobilità ridotta. Diventa quindi prioritario migliorare l'accessibilità dei mezzi di trasporto e delle infrastrutture. Per raggiungere questo obiettivo, è opportuno incoraggiare i contatti transfrontalieri, il che vale anche per l'assistenza a questa categoria specifica di passeggeri, che andrebbe armonizzata nell'ambito di un sistema più ampio. A questo proposito è opportuno lanciare una consultazione cui partecipino le parti sociali, i cittadini e le organizzazioni per la tutela dei diritti dei disabili.

Emendamento 28

Proposta di direttiva

Considerando 19 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 quater) Alla luce dell'esperienza acquisita attraverso la rete di organismi di regolamentazione di cui all'articolo 57 della direttiva 2012/34/UE, la Commissione dovrebbe elaborare entro il 31 dicembre 2016 una proposta legislativa per rafforzare suddetta rete, formalizzandone le procedure e attribuendole personalità giuridica. Tale organismo dovrebbe avere funzioni di vigilanza e arbitraggio per trattare problemi di natura transfrontaliera e internazionale e conoscere ricorsi avverso le decisioni prese da organismi nazionali di regolamentazione.

Motivazione

La rete europea degli organismi di regolamentazione dovrebbe essere istituita e diventare operativa entro dicembre 2016.

Emendamento 29

Proposta di direttiva

Considerando 19 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 quinquies) Ai fini del completamento dello spazio ferroviario europeo unico e in considerazione della concorrenza nel settore ferroviario, la Commissione si impegna a sostenere e incoraggiare attivamente il dialogo sociale a livello dell'Unione per garantire che i lavoratori del settore ferroviario siano protetti nel lungo termine dagli effetti indesiderati dell'apertura del mercato, come il dumping sociale.

Emendamento 30

Proposta di direttiva
Considerando 19 sexies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 sexies) I passeggeri dovrebbero avere accesso a sistemi funzionanti di emissione di biglietti cumulativi e integrati. Tali sistemi potrebbero anche fare delle ferrovie un mezzo di trasporto più interessante per gli utenti. I sistemi di emissione di biglietti cumulativi messi a punto dal settore negli Stati membri dovrebbero essere interoperabili tra loro ai fini della creazione di un sistema a livello di Unione in cui rientrino tutti gli operatori del trasporto ferroviario di passeggeri.

Emendamento 31

Proposta di direttiva
Considerando 19 septies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 septies) Alla luce dell'esperienza acquisita attraverso la rete degli organismi di regolamentazione istituita a norma dell'articolo 57 della direttiva 2012/34/UE, la Commissione dovrebbe elaborare una proposta legislativa per sostituire la rete con un organismo di regolamentazione europeo, formalizzandone le procedure e attribuendogli personalità giuridica, entro il 31 dicembre 2019, in tempo utile per l'apertura dei servizi di trasporto nazionale passeggeri su rotaia. Tale organismo dovrebbe avere funzioni di vigilanza e arbitraggio per trattare problemi di natura transfrontaliera e internazionale e per conoscere ricorsi avverso le decisioni prese da organismi

nazionali di regolamentazione.

Motivazione

L'organismo di regolamentazione europeo è volto a sostituire la rete europea di organismi di regolamentazione entro il dicembre 2019. Qualora l'UE intenda sviluppare un mercato ferroviario europeo unico, l'organismo di regolamentazione dovrà essere europeo. Si vuole evitare che le norme dell'UE siano applicate e interpretate diversamente in ciascuno Stato membro dagli organismi di regolamentazione nazionale, in particolare nei casi in cui tali organismi non agiscano in modo efficiente, non siano indipendenti e non dispongano di personale e risorse sufficienti.

Emendamento 32

Proposta di direttiva Considerando 19 octies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 octies) Per evitare il dumping sociale, un'impresa ferroviaria dovrebbe poter erogare servizi di trasporto ferroviario solo se rispetta i contratti collettivi o le leggi nazionali che stabiliscono norme nello Stato membro in cui intende operare. Dovrebbe pertanto essere prevista parità di retribuzione nello stesso luogo. L'organismo di regolamentazione competente dovrebbe verificare il rispetto di tale requisito.

Motivazione

È un'aggiunta necessaria per chiarire il requisito obbligatorio cui deve sottostare qualsiasi impresa ferroviaria per poter operare in uno Stato membro.

Emendamento 33

Proposta di direttiva Considerando 19 nonies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 nonies) L'organismo nazionale di regolamentazione dovrebbe approvare le

disposizioni relative al trasferimento del personale o chiederne la modifica. Ciò può contemplare l'applicazione di un periodo di riflessione per il personale che deve essere trasferito. Nel prendere la decisione, l'organismo di regolamentazione dovrebbe mirare a evitare il trasferimento di informazioni sensibili dal gestore dell'infrastruttura a un altro soggetto nell'ambito dell'impresa integrata.

Emendamento 34

Proposta di direttiva Considerando 19 decies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 decies) L'apertura del mercato non dovrebbe determinare conseguenze negative per le condizioni lavorative e sociali dei lavoratori del settore ferroviario. È opportuno rispettare le clausole sociali al fine di evitare il dumping sociale e la concorrenza sleale da parte di nuovi operatori che non rispettano gli standard sociali minimi nel settore ferroviario.

Motivazione

L'apertura del mercato non dovrebbe avere un impatto negativo sulle condizioni sociali e di lavoro nel settore ferroviario e dovrebbe rispettare le legislazioni nazionali in materia di protezione sociale e sanitaria.

Emendamento 35

Proposta di direttiva Considerando 19 undecies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 undecies) Le imprese ferroviarie e i

gestori dell'infrastruttura dovrebbero creare nell'ambito della loro cultura della sicurezza una "cultura corretta" ("just culture") affinché il personale sia incoraggiato attivamente a riferire incidenti, inconvenienti e "quasi incidenti" correlati alla sicurezza senza essere soggetto a punizione o discriminazione. Una cultura corretta consente al settore ferroviario di trarre insegnamenti da incidenti, inconvenienti e "quasi incidenti" e in tal modo di migliorare la sicurezza ferroviaria per i lavoratori e i passeggeri.

Emendamento 36

Proposta di direttiva Considerando 19 duodecies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 duodecies) La Commissione dovrebbe garantire la piena e corretta applicazione da parte degli Stati membri della direttiva 2005/47/CE del Consiglio^{8a}.

^{8a} Direttiva 2005/47/CE del Consiglio del 18 luglio 2005 concernente l'accordo tra la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario (GU L 195 del 27.7.2005, pag. 15)

Emendamento 37

Proposta di direttiva Considerando 19 terdecies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 terdecies) Alla luce dello sviluppo dello spazio ferroviario europeo unico e dell'ulteriore apertura del mercato del trasporto ferroviario, gli Stati membri dovrebbero avvalersi dei contratti collettivi al fine di evitare il dumping sociale e la concorrenza sleale.

Emendamento 38

Proposta di direttiva

Considerando 19 quaterdecies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 quaterdecies) La Commissione dovrebbe valutare l'impatto della presente direttiva sullo sviluppo del mercato del lavoro per il personale ferroviario di bordo e, se del caso, proporre nuove misure legislative sulla certificazione di tale personale.

Emendamento 39

Proposta di direttiva

Considerando 19 quindecies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 quindecies) Il personale di bordo costituisce una categoria professionale del settore ferroviario con mansioni inerenti alla sicurezza. Tradizionalmente svolge compiti operativi legati alla sicurezza nell'ambito del sistema ferroviario, oltre ad avere responsabilità per quanto riguarda il comfort e la sicurezza dei passeggeri a bordo dei treni. Una certificazione simile a quella rilasciata ai macchinisti è utile per garantire un livello elevato di qualifiche e competenze, per

riconoscere l'importanza di questa categoria professionale per la sicurezza dei servizi ferroviari nonché per agevolare la mobilità dei lavoratori.

Emendamento 40

**Proposta di direttiva
Considerando 19 sexdecies (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(19 sexdecies) L'organismo nazionale di regolamentazione dovrebbe approvare o richiedere modifiche delle disposizioni relative al trasferimento del personale. Ciò può comprendere l'applicazione di un periodo di riflessione per il personale che deve essere trasferito. Nel prendere la decisione, l'organismo di regolamentazione dovrebbe mirare a evitare il trasferimento di informazioni sensibili dal gestore dell'infrastruttura a un'altra entità nell'ambito dell'impresa integrata.

Emendamento 41

**Proposta di direttiva
Considerando 20 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(20 bis) I gestori dell'infrastruttura dovrebbero collaborare nei casi riguardanti incidenti o inconvenienti con ripercussioni sul traffico transfrontaliero al fine di condividere qualsiasi informazione pertinente e quindi evitare il propagarsi di effetti negativi;

Motivazione

Attualmente le informazioni sugli incidenti con ripercussioni sul traffico transnazionale non sono trasmesse automaticamente alle altre reti interessate. I gestori dell'infrastruttura dovrebbero collaborare per migliorare il flusso di informazioni in tali casi.

Emendamento 42

**Proposta di direttiva
Considerando 20 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(20 ter) L'organismo di regolamentazione dovrebbe avere la competenza di controllare i lavori di manutenzione dell'infrastruttura per assicurarsi che non siano intrapresi con modalità tali da provocare discriminazioni tra imprese ferroviarie.

Emendamento 43

**Proposta di direttiva
Considerando 20 quater (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(20 quater) Il gestore dell'infrastruttura all'interno di un'impresa a integrazione verticale dovrebbe poter offrire al proprio personale determinati servizi sociali in strutture utilizzate da altre entità dell'impresa a integrazione verticale.

Emendamento 44

**Proposta di direttiva
Considerando 20 quinquies (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(20 quinquies) Al gestore dell'infrastruttura all'interno di un'impresa a integrazione verticale dovrebbe essere consentito di collaborare con altre entità di tale impresa per lo sviluppo di sistemi informatici, previa approvazione dell'organismo di regolamentazione.

Emendamento 45

**Proposta di direttiva
Considerando 20 sexies (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(20 sexies) Le condizioni per l'offerta di biglietti, biglietti cumulativi e prenotazioni in tutta l'Unione, come previsto all'articolo 9 del regolamento (CE) n. 1371/2007, andrebbero ritenute adempiute una volta istituito il sistema comune di informazioni di viaggio e di emissione biglietti entro il 12 dicembre 2019, in linea con le disposizioni della presente direttiva.

Motivazione

Integra gli emendamenti all'articolo 13 bis riguardo al sistema comune di emissione di biglietti.

Emendamento 46

**Proposta di direttiva
Considerando 20 septies (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(20 septies) L'organismo di

regolamentazione dovrebbe produrre, immediatamente dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, orientamenti sul rafforzamento dell'indipendenza del gestore dell'infrastruttura. Tali orientamenti dovrebbero contenere norme che stabiliscano sufficienti periodi di "riflessione" durante i quali non sia possibile trasferire membri del consiglio di vigilanza e di gestione né dirigenti che riferiscono loro direttamente, e inoltre norme sulla possibilità di detenere simultaneamente cariche nei consigli di diverse entità giuridiche all'interno di imprese a integrazione verticale, sulla possibilità di detenere un interesse in eventuali altre entità giuridiche all'interno dell'impresa a integrazione verticale o ottenere da esse un vantaggio finanziario, nonché sulle componenti della loro remunerazione basate sulla prestazione, che non dovrebbero dipendere dai risultati dell'attività di eventuali altre entità giuridiche all'interno dell'impresa a integrazione verticale. Gli orientamenti dovrebbero contenere anche regole su come evitare qualsiasi conflitto di interessi, sulla divulgazione di informazioni sensibili nell'ambito dei trasferimenti di membri del consiglio di vigilanza o di gestione del gestore dell'infrastruttura e, se del caso, di dirigenti che riferiscono direttamente a loro, all'alta dirigenza di un'altra entità giuridica all'interno dell'impresa a integrazione verticale, su locali separati e sull'accesso protetto ai sistemi di informazione.

Emendamento 47

**Proposta di direttiva
Considerando 20 octies (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(20 octies) Ai sensi della presente direttiva, gli Stati membri sono liberi in qualsiasi momento di scegliere tra diversi tipi di strutture per i gestori dell'infrastruttura che coesistono all'interno dello spazio ferroviario europeo unico, vale a dire le imprese separate e a integrazione verticale, anche se hanno già introdotto un tipo separato di struttura. La presente direttiva stabilisce diverse regole e principi che disciplinano l'organizzazione interna di tali strutture.

Emendamento 48

Proposta di direttiva
Considerando 20 nonies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(20 nonies) Ai fini della presente direttiva, la nozione di consiglio di vigilanza, di consiglio di amministrazione, di consiglio di gestione o di organismi che rappresentano legalmente l'impresa dovrebbe essere applicata alle strutture aziendali esistenti negli Stati membri, evitando per quanto possibile la creazione di organi supplementari.

Emendamento 49

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto -1 (nuovo)
Direttiva 2012/34/UE
Articolo 1 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

-1. All'articolo 1 è aggiunto il paragrafo seguente:

2 bis. La presente direttiva è volta a trasformare il trasporto ferroviario in una modalità di trasporto di maggiore attrattiva per i cittadini europei. La direttiva contribuisce alla creazione di sistemi funzionali di informazione e di biglietteria integrata. I sistemi di emissione di biglietti cumulativi messi a punto dal settore ferroviario negli Stati membri dovrebbero essere interoperabili tra loro ai fini della creazione di un sistema su scala unionale che comprenda tutti gli operatori del trasporto ferroviario di passeggeri.

Emendamento 50

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto -1 bis (nuovo)

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 1 – paragrafo 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

-1 bis. All'articolo 1 è aggiunto il seguente paragrafo:

2 ter. L'obiettivo della direttiva, che consiste nel portare a completamento lo spazio ferroviario europeo unico, sarà conseguito sulla base del dialogo sociale a livello dell'Unione al fine di garantire che i lavoratori del settore ferroviario siano adeguatamente tutelati dagli effetti indesiderati causati dall'apertura del mercato."

Emendamento 51

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1 – lettera b

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 3 – punto 5

Testo della Commissione

Emendamento

(b) il punto 5 è soppresso;

soppresso

Emendamento 52

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1 – lettere c bis e c ter (nuove)

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 3

Testo della Commissione

Emendamento

(c bis) È aggiunto il seguente punto 32:

“(32) "sistema di biglietteria integrata", un sistema di emissione dei biglietti che consente a una persona di effettuare un viaggio che comporta trasferimenti all'interno di un modo di trasporto o tra diversi modi di trasporto, come treni, autobus, tram, metropolitane, traghetti o aerei;”;

(c ter) È aggiunto il seguente punto 33:

“(33) "biglietto cumulativo": uno o più biglietti che rappresentano un contratto di trasporto concluso per utilizzare servizi ferroviari successivi operati da una o più imprese ferroviarie;”;

Motivazione

L'emendamento integra l'articolo 7 quinquies, lettera f, e il ruolo del comitato di coordinamento per quanto riguarda lo sviluppo dei sistemi di biglietteria integrata ivi proposti. La definizione è tratta dal regolamento 1371/2007. Per motivi di chiarezza, è opportuno che la definizione sia inclusa anche nella presente direttiva, che verte sullo stesso argomento.

Emendamento 53

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1 – lettera c quater (nuova)

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 3

Testo della Commissione

Emendamento

(c quater) Sono aggiunti i seguenti paragrafi 34 e 35:

“(34) "consiglio di vigilanza", qualsiasi gruppo di individui nominati dai proprietari dell'impresa per promuovere gli interessi di questi ultimi, monitorare e controllare il lavoro dei dirigenti e approvare le principali decisioni relative alla gestione dell'impresa;

(35) "consiglio di gestione", qualsiasi gruppo di individui con funzioni dirigenziali incaricato della gestione corrente dell'impresa;”;

Emendamento 54

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1 – lettera c quinquies (nuova)

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 3

Testo della Commissione

Emendamento

(c quinquies) È aggiunto il seguente punto 36:

“(36) "servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità", servizi passeggeri effettuati su linee appositamente costruite per l'alta velocità attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h e operanti a tali velocità per la maggior parte del viaggio.”;

Emendamento 55

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 – punto 2 – alinea

Testo della Commissione

Gli Stati membri assicurano inoltre che la stessa o le stesse persone fisiche o giuridiche non possano:

Emendamento

(Non concerne la versione italiana)

Motivazione

Le norme di rigorosa separazione proposte impediranno vari tipi di cooperazione tra imprese ferroviarie e un gestore dell'infrastruttura che, come suggerisce l'esperienza precedente, possono apportare maggiori vantaggi alla rete degli Stati membri dell'UE. Ove opportuno, un gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie dovrebbero poter prendere decisioni congiunte che apportino vantaggi alla rete, a condizione che ciò avvenga in modo trasparente e non discriminatorio. In questo modo, eserciteranno una reciproca influenza riguardo agli ambiti di cooperazione, ma non diritti di "controllo".

Emendamento 56

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 – paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4 bis. A condizione che siano rispettate le disposizioni relative alla separazione istituzionale del gestore dell'infrastruttura, di cui ai paragrafi da 1 a 3, che non emerga nessun conflitto di interessi e che sia garantita la riservatezza delle informazioni commercialmente sensibili, gli Stati membri possono autorizzare il gestore dell'infrastruttura a impegnarsi in accordi di cooperazione, in modo trasparente, non esclusivo e non discriminatorio, con uno o più richiedenti per quanto riguarda una linea specifica o una parte locale o regionale della rete, in modo tale da dare a tale richiedente un

incentivo ad aumentare l'efficienza della sua cooperazione in relazione alla parte della rete in questione. Tali incentivi consistono in riduzioni dei canoni di accesso alle linee ferroviarie corrispondenti ai possibili risparmi sui costi per il gestore dell'infrastruttura a seguito di tale cooperazione. Tale cooperazione è intesa a fornire una più efficiente gestione delle interruzioni, dei lavori di manutenzione o delle infrastrutture congestionate, o di una linea o di una parte della rete soggetta a ritardi, o a migliorare la sicurezza. La sua durata è limitata a un massimo di cinque anni ed è prorogabile. Il gestore dell'infrastruttura informa l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 della progettata cooperazione. L'organismo di regolamentazione dà la sua approvazione preventiva per l'accordo di cooperazione, ne chiede la modifica o lo respinge se le condizioni di cui sopra non sono soddisfatte. Esso può chiedere la modifica dell'accordo in qualsiasi momento lungo la sua intera durata. Il gestore dell'infrastruttura informa il comitato di coordinamento di cui all'articolo 7 quinquies in merito all'accordo di cooperazione.

Motivazione

Un gestore dell'infrastruttura indipendente dovrebbe avere la possibilità di stipulare accordi con imprese ferroviarie, al fine di migliorare le prestazioni di una linea specifica o di una parte della rete. Tale accordo richiederebbe l'approvazione dell'autorità di regolamentazione e sarebbe di durata limitata.

Emendamento 57

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 3
Direttiva 2012/34/UE
Articolo 7 – paragrafo 5

Testo della Commissione

Laddove, ***alla data di entrata in vigore della presente direttiva***, il gestore dell'infrastruttura sia inserito in un'impresa a integrazione verticale, lo Stato membro interessato può decidere di non applicare i paragrafi da 2 a 4. In tal caso lo Stato membro assicura che il gestore dell'infrastruttura svolga tutte le funzioni indicate all'articolo 3, punto 2, e che goda di effettiva indipendenza organizzativa e decisionale rispetto a qualsiasi impresa ferroviaria conformemente agli articoli da 7 bis a 7 quater.

Emendamento

Laddove il gestore dell'infrastruttura sia inserito in un'impresa a integrazione verticale, lo Stato membro interessato può decidere di non applicare i paragrafi da 2 a 4. In tal caso lo Stato membro assicura che il gestore dell'infrastruttura svolga tutte le funzioni indicate all'articolo 3, punto 2, e che goda di effettiva indipendenza organizzativa e decisionale rispetto a qualsiasi impresa ferroviaria conformemente agli articoli da 7 bis a 7 quater.

Motivazione

Gli Stati membri dovrebbero poter scegliere anche in futuro tra una separazione del gestore dell'infrastruttura dalle imprese ferroviarie e una struttura integrata.

Emendamento 58

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articoli 7 bis, 7 ter, 7 quater

Testo della Commissione

Articolo 7 bis

Indipendenza effettiva del gestore dell'infrastruttura inserito in un'impresa a integrazione verticale

1. Gli Stati membri provvedono a che il gestore dell'infrastruttura sia organizzato in un organismo giuridicamente distinto da qualsiasi impresa ferroviaria o società holding che controlla imprese di tale tipo e da qualsiasi altra entità giuridica inserita in un'impresa a integrazione verticale.

2. Le entità giuridiche inserite in un'impresa a integrazione verticale che

Emendamento

Articolo 7 bis

Indipendenza effettiva del gestore dell'infrastruttura inserito in un'impresa a integrazione verticale

1. Gli Stati membri provvedono a che il gestore dell'infrastruttura sia organizzato in un organismo giuridicamente distinto da qualsiasi impresa ferroviaria o società holding che controlla imprese di tale tipo e da qualsiasi altra entità giuridica inserita in un'impresa a integrazione verticale.

2. Le entità giuridiche inserite in un'impresa a integrazione verticale che

operano sui mercati dei servizi di trasporto ferroviario non detengono alcuna partecipazione **diretta o indiretta** nel gestore dell'infrastruttura. Il gestore dell'infrastruttura non detiene alcuna partecipazione **diretta o indiretta** nelle entità giuridiche inserite in un'impresa a integrazione verticale che operano sui mercati dei servizi di trasporto ferroviario.

3. Le entrate del gestore dell'infrastruttura non possono essere usate per finanziare un'altra entità giuridica inserita nell'impresa a integrazione verticale, ma soltanto per finanziare l'attività del gestore dell'infrastruttura e per pagare dividendi al proprietario finale dell'impresa a integrazione verticale. Il gestore dell'infrastruttura **non** può concedere prestiti alle **altre entità giuridiche inserite** nell'impresa a integrazione verticale **né queste possono concedere** prestiti al gestore dell'infrastruttura. I servizi prestati dalle altre entità giuridiche al gestore dell'infrastruttura si basano su contratti e sono remunerati ai prezzi di mercato. I debiti attribuiti al gestore dell'infrastruttura sono nettamente separati dai debiti attribuiti alle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale e sono onorati separatamente. La contabilità del gestore dell'infrastruttura e quella delle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale sono tenute in modo da rispettare le presenti disposizioni e permettere di avere circuiti finanziari separati per il gestore dell'infrastruttura e per le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale.

operano sui mercati dei servizi di trasporto ferroviario non detengono alcuna partecipazione nel gestore dell'infrastruttura, **sia essa diretta, indiretta o mediante società controllate**. Il gestore dell'infrastruttura non detiene alcuna partecipazione nelle entità giuridiche inserite in un'impresa a integrazione verticale che operano sui mercati dei servizi di trasporto ferroviario, **sia essa diretta, indiretta o mediante società controllate**.

3. Le entrate del gestore dell'infrastruttura non possono essere usate per finanziare un'altra entità giuridica inserita nell'impresa a integrazione verticale, ma soltanto per finanziare l'attività del gestore dell'infrastruttura e per pagare dividendi al proprietario finale dell'impresa a integrazione verticale. Il gestore dell'infrastruttura può concedere prestiti **solo alle proprie società controllate che si occupano di gestione dell'infrastruttura**. Nell'impresa a integrazione verticale, **i** prestiti al gestore dell'infrastruttura **possono essere concessi solo dalla società holding e sono soggetti alla previa approvazione dell'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55. La società holding dimostra all'organismo di regolamentazione che il prestito è concesso a condizioni di mercato e che è in conformità con l'articolo 6. L'organismo di regolamentazione controlla l'erogazione e il rimborso effettivi del prestito, a norma dell'articolo 56, paragrafo 12.** I servizi prestati dalle altre entità giuridiche al gestore dell'infrastruttura si basano su contratti e sono remunerati ai prezzi di mercato. I debiti attribuiti al gestore dell'infrastruttura sono nettamente separati dai debiti attribuiti alle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale e sono onorati separatamente. La contabilità del gestore dell'infrastruttura e quella delle altre entità giuridiche inserite nell'impresa

4. Fermo restando l'articolo 8, paragrafo 4, il gestore dell'infrastruttura **si finanzia** autonomamente sui mercati dei capitali **e non tramite le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale**. Le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale non si finanziano tramite il gestore dell'infrastruttura.

5. Il gestore dell'infrastruttura tiene registrazioni dettagliate di tutti i rapporti commerciali e finanziari con le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale, che mette a disposizione dell'organismo di regolamentazione, su sua richiesta, a norma dell'articolo 56, paragrafo 12.

Articolo 7 ter

Indipendenza effettiva del personale e della dirigenza del gestore dell'infrastruttura inserito in un'impresa a integrazione verticale

1. Fatte salve le decisioni dell'organismo di regolamentazione a norma dell'articolo 56, il gestore dell'infrastruttura dispone di poteri decisionali effettivi, a prescindere dalle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale, per tutte le funzioni indicate all'articolo 3, punto 2. La struttura gestionale generale e lo statuto societario del gestore dell'infrastruttura assicurano che nessuna delle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale determini, direttamente o indirettamente, la condotta del gestore dell'infrastruttura in relazione a tali funzioni.

a integrazione verticale sono tenute in modo da rispettare le presenti disposizioni e permettere di avere circuiti finanziari separati per il gestore dell'infrastruttura e per le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale.

4. Fermo restando l'articolo 8, paragrafo 4, il gestore dell'infrastruttura **può finanziarsi soltanto** autonomamente sui mercati dei capitali. Le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale non si finanziano tramite il gestore dell'infrastruttura.

5. Il gestore dell'infrastruttura tiene registrazioni dettagliate di tutti i rapporti commerciali e finanziari con le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale, che mette a disposizione dell'organismo di regolamentazione, su sua richiesta, a norma dell'articolo 56, paragrafo 12.

Articolo 7 ter

Indipendenza effettiva del personale e della dirigenza del gestore dell'infrastruttura inserito in un'impresa a integrazione verticale

1. Fatte salve le decisioni dell'organismo di regolamentazione a norma dell'articolo 56, il gestore dell'infrastruttura dispone di poteri decisionali effettivi, a prescindere dalle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale, per tutte le funzioni indicate all'articolo 3, punto 2. La struttura gestionale generale e lo statuto societario del gestore dell'infrastruttura assicurano che nessuna delle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale determini, direttamente o indirettamente, la condotta del gestore dell'infrastruttura in relazione a tali funzioni. I membri **del consiglio di vigilanza e** del consiglio di amministrazione del gestore dell'infrastruttura **e i dirigenti che**

riferiscono loro direttamente agiscono conformemente a tali principi.

2. I membri del consiglio di amministrazione e l'alta dirigenza del gestore dell'infrastruttura non siedono nel consiglio di vigilanza o nel consiglio di amministrazione di altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale né ne sono alti dirigenti.

I membri del consiglio di vigilanza o del consiglio di amministrazione e l'alta dirigenza delle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale non siedono nel consiglio di amministrazione né sono alti dirigenti del gestore dell'infrastruttura.

3. Il gestore dell'infrastruttura dispone di un consiglio di vigilanza composto di rappresentanti dei proprietari finali dell'impresa a integrazione verticale.

Il consiglio di vigilanza può consultare il comitato di coordinamento di cui all'articolo 7 quinquies sulle questioni di sua competenza.

Il consiglio di vigilanza adotta le decisioni concernenti la designazione e il rinnovo, le condizioni di lavoro, retribuzione compresa, e la cessazione del mandato dei membri del consiglio di amministrazione del gestore dell'infrastruttura. L'identità e le condizioni che disciplinano la durata e la cessazione del mandato delle persone designate dal consiglio di vigilanza per la nomina o il rinnovo dei membri del consiglio di amministrazione del gestore dell'infrastruttura, e le motivazioni alla base dell'eventuale decisione di porre termine a tale mandato, sono notificate all'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55. Le condizioni e decisioni di cui al presente paragrafo diventano vincolanti solo se espressamente approvate dall'organismo di regolamentazione. L'organismo di regolamentazione può obiettare contro tali decisioni quando sorgano dubbi in merito all'indipendenza

3. Il gestore dell'infrastruttura dispone di un consiglio di vigilanza composto di rappresentanti dei proprietari finali dell'impresa a integrazione verticale.

Il consiglio di vigilanza può consultare il comitato di coordinamento di cui all'articolo 7 quinquies sulle questioni di sua competenza.

Il consiglio di vigilanza adotta le decisioni concernenti la designazione e il rinnovo, le condizioni di lavoro, retribuzione compresa, e la cessazione del mandato dei membri del consiglio di amministrazione del gestore dell'infrastruttura. L'identità e le condizioni che disciplinano la durata e la cessazione del mandato delle persone designate dal consiglio di vigilanza per la nomina o il rinnovo dei membri del consiglio di amministrazione del gestore dell'infrastruttura, e le motivazioni alla base dell'eventuale decisione di porre termine a tale mandato, sono notificate all'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55. Le condizioni e decisioni di cui al presente paragrafo diventano vincolanti solo se espressamente approvate dall'organismo di regolamentazione. L'organismo di regolamentazione può obiettare contro tali decisioni quando sorgano dubbi in merito all'indipendenza

professionale della persona designata per la nomina al consiglio di amministrazione o in caso di cessazione anticipata del mandato di un membro del consiglio di amministrazione del gestore dell'infrastruttura.

I membri del consiglio di amministrazione che intendono opporsi alla cessazione anticipata del loro mandato godono di un effettivo diritto di ricorso dinanzi all'organismo di regolamentazione.

4. Per un periodo di tre anni dopo aver lasciato l'incarico presso il gestore dell'infrastruttura, i membri del consiglio di vigilanza o del consiglio di amministrazione e gli alti dirigenti del gestore dell'infrastruttura non possono occupare nessuna posizione dirigenziale in altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale. Per un periodo di tre anni dopo aver lasciato l'incarico presso un'altra entità giuridica inserita nell'impresa a integrazione verticale, i membri del consiglio di vigilanza o del consiglio di amministrazione e gli alti dirigenti di tale entità non possono occupare nessuna posizione dirigenziale presso il gestore dell'infrastruttura.

5. Il gestore dell'infrastruttura ha personale proprio ***e ha sede in locali separati dalle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale. L'accesso ai sistemi informatici è protetto per garantire l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura. Il regolamento interno o i contratti del personale limitano chiaramente i contatti con le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale alle comunicazioni ufficiali connesse all'esercizio delle funzioni del gestore dell'infrastruttura che sono esercitate anche in relazione ad altre imprese ferroviarie esterne all'impresa a integrazione verticale. I trasferimenti di personale diversi da quelli indicati alla lettera c) tra il gestore***

professionale della persona designata per la nomina al consiglio di amministrazione o in caso di cessazione anticipata del mandato di un membro del consiglio di amministrazione del gestore dell'infrastruttura.

I membri del consiglio di amministrazione che intendono opporsi alla cessazione anticipata del loro mandato godono di un effettivo diritto di ricorso dinanzi all'organismo di regolamentazione.

5. Il gestore dell'infrastruttura ha personale proprio. ***Le informazioni sensibili detenute dal gestore dell'infrastruttura sono debitamente protette e non sono trasmesse ad altre entità.***

dell'infrastruttura e le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale sono consentiti solo se è possibile garantire che non avvenga nessuna comunicazione di informazioni sensibili.

Il gestore dell'infrastruttura può offrire al proprio personale servizi di carattere sociale, come quelli erogati da scuole, asili, centri sportivi e ristoranti, presso i locali utilizzati da altre entità giuridiche all'interno dell'impresa a integrazione verticale. Il gestore dell'infrastruttura può cooperare con altre entità dell'impresa verticalmente integrata per quanto riguarda lo sviluppo dei sistemi informatici.

L'organismo di regolamentazione approva o richiede modifiche delle modalità di attuazione del presente paragrafo, con l'obiettivo di garantire l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura. L'organismo di regolamentazione può chiedere all'impresa integrata di fornirgli tutte le informazioni che possano rendersi necessarie.

6. Il gestore dell'infrastruttura dispone della capacità organizzativa necessaria per svolgere tutte le sue funzioni in modo indipendente *dalle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale, alle quali non può delegare l'esercizio di tali funzioni o attività ad esse collegate.*

6. Il gestore dell'infrastruttura dispone della capacità organizzativa necessaria per svolgere tutte le sue funzioni in modo indipendente.

A condizione che non sorgano conflitti di interesse, distorsioni del mercato o discriminazioni e che sia garantita la riservatezza delle informazioni sensibili sotto il profilo commerciale, il gestore dell'infrastruttura può subappaltare lavori specifici di sviluppo, rinnovo e manutenzione, mantenendo al riguardo il potere decisionale, a un'impresa ferroviaria o a qualsiasi altro organismo operante sotto la supervisione del gestore dell'infrastruttura.

7. I membri del consiglio di vigilanza o del consiglio di amministrazione e l'alta dirigenza del gestore dell'infrastruttura non hanno interessi nelle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale né ottengono da esse, direttamente o indirettamente, benefici finanziari. Le voci della retribuzione collegate alle prestazioni non dipendono dai risultati d'impresa delle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale o di altre entità giuridiche da essa controllate, ma esclusivamente dai risultati del gestore dell'infrastruttura.

7 bis. Gli Stati membri chiedono all'organismo di regolamentazione di elaborare linee guida sulle condizioni da rispettare al fine di rafforzare l'effettiva indipendenza del personale e della dirigenza del gestore dell'infrastruttura all'interno di un'impresa a integrazione verticale e di assicurare che vengano evitati conflitti di interesse o la divulgazione di informazioni sensibili. Tali linee guida sono vincolanti per l'impresa a integrazione verticale.

Article 7 quater

Procedura di verifica della conformità

1. Su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, la Commissione decide se il gestore dell'infrastruttura inserito in un'impresa a integrazione verticale soddisfa i requisiti di cui agli articoli 7 bis e 7 ter e se tali requisiti sono applicati in modo atto a garantire pari condizioni di concorrenza a tutte le imprese ferroviarie e l'assenza di distorsioni della concorrenza sul mercato in questione.

2. La Commissione ha diritto di ottenere, entro tempi ragionevoli, tutte le informazioni necessarie dallo Stato membro in cui è stabilita l'impresa a integrazione verticale. La Commissione consulta l'organismo o gli organismi di regolamentazione interessati e, se del caso,

Articolo 7 quater

Procedura di verifica della conformità

1. Su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, la Commissione decide se il gestore dell'infrastruttura inserito in un'impresa a integrazione verticale soddisfa i requisiti di cui agli articoli 7 bis e 7 ter e se tali requisiti sono applicati in modo atto a garantire pari condizioni di concorrenza a tutte le imprese ferroviarie e l'assenza di distorsioni della concorrenza sul mercato in questione.

2. La Commissione ha diritto di ottenere, entro tempi ragionevoli, tutte le informazioni necessarie dallo Stato membro in cui è stabilita l'impresa a integrazione verticale. La Commissione consulta l'organismo o gli organismi di regolamentazione interessati e, se del caso,

la rete degli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 57.

3. Gli Stati membri possono limitare i diritti di accesso previsti dall'articolo 10 per le imprese ferroviarie inserite nell'impresa a integrazione verticale cui appartiene il gestore dell'infrastruttura in questione se la Commissione ***li informa che non è stata presentata alcuna richiesta ai sensi del paragrafo 1 o se la richiesta è ancora all'esame della Commissione oppure se questa decide, secondo la procedura di cui all'articolo 62, paragrafo 2, che si è verificata una delle situazioni seguenti:***

a) non sono pervenute risposte soddisfacenti alle richieste d'informazioni da essa inoltrate a norma del paragrafo 2;

b) ***il gestore dell'infrastruttura in questione non soddisfa i requisiti di cui agli articoli 7 bis e 7 ter;***

c) i requisiti di cui agli articoli 7 bis e 7 ter non sono applicati in modo atto ad assicurare pari condizioni di concorrenza per tutte le imprese ferroviarie e l'assenza di distorsioni della concorrenza nello Stato membro in cui è stabilito il gestore dell'infrastruttura in questione.

La Commissione decide entro tempi ragionevoli.

4. Lo Stato membro interessato che dimostri alla Commissione che non sussistono più i motivi alla base della decisione assunta a norma del paragrafo 3 può chiederle di abrogarla secondo la procedura di cui all'articolo 62,

la rete degli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 57.

3. Gli Stati membri possono limitare i diritti di accesso previsti dall'articolo 10 per le imprese ferroviarie inserite nell'impresa a integrazione verticale cui appartiene il gestore dell'infrastruttura in questione se la Commissione:

a) ***comunica agli Stati membri che*** non sono pervenute risposte soddisfacenti alle richieste d'informazioni da essa inoltrate a norma del paragrafo 2;

b) ***decide, secondo la procedura di cui all'articolo 60, che il gestore dell'infrastruttura interessato non soddisfa i requisiti di cui agli articoli 7 bis e 7 ter, o***

c) ***decide, conformemente alla procedura di cui all'articolo 60, che*** i requisiti di cui agli articoli 7 bis e 7 ter non sono applicati in modo atto ad assicurare pari condizioni di concorrenza per tutte le imprese ferroviarie e l'assenza di distorsioni della concorrenza nello Stato membro in cui è stabilito il gestore dell'infrastruttura in questione.

La Commissione decide entro tempi ragionevoli ***e avvia contemporaneamente una procedura formale di infrazione ai sensi dell'articolo 258 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea nei confronti dello Stato membro interessato.***

4. Lo Stato membro interessato che dimostri alla Commissione che non sussistono più i motivi alla base della decisione assunta a norma del paragrafo 3 può chiederle di abrogarla secondo la procedura di cui all'articolo 62,

paragrafo 2. La Commissione decide entro tempi ragionevoli.

5. Fatti salvi i paragrafi da 1 a 4, l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 controlla la conformità costante ai requisiti di cui agli articoli 7 bis e 7 ter. Ogni richiedente ha diritto a presentare ricorso all'organismo di regolamentazione se ritiene che tali requisiti non siano soddisfatti. Se investito di siffatto ricorso, l'organismo di regolamentazione dispone, nei tempi indicati all'articolo 56, paragrafo 9, le misure necessarie a rettificare la situazione.

paragrafo 2. La Commissione decide entro tempi ragionevoli.

5. Fatti salvi i paragrafi da 1 a 4, l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 controlla la conformità costante ai requisiti di cui agli articoli 7 bis e 7 ter. Ogni richiedente ha diritto a presentare ricorso all'organismo di regolamentazione se ritiene che tali requisiti non siano soddisfatti. Se investito di siffatto ricorso, l'organismo di regolamentazione dispone, nei tempi indicati all'articolo 56, paragrafo 9, le misure necessarie a rettificare la situazione.

Emendamento 59

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 quinquies – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Gli Stati membri assicurano che i gestori dell'infrastruttura istituiscano e organizzino comitati di coordinamento per ciascuna rete. Possono far parte del suddetto comitato **almeno** il gestore dell'infrastruttura, i richiedenti noti ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3, e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, le loro organizzazioni rappresentative, i rappresentanti degli utenti dei servizi di trasporto di passeggeri e di merci per ferrovia e, se del caso, le autorità locali e regionali. I rappresentanti dello Stato membro e l'organismo di regolamentazione interessato sono invitati alle riunioni del comitato di coordinamento in qualità di osservatori.

Emendamento

1. Gli Stati membri assicurano che i gestori dell'infrastruttura istituiscano e organizzino comitati di coordinamento per ciascuna rete. Possono far parte del suddetto comitato il gestore dell'infrastruttura, i richiedenti noti ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3, e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, le loro organizzazioni rappresentative, i rappresentanti degli utenti dei servizi di trasporto di passeggeri e di merci per ferrovia e, se del caso, le autorità locali e regionali, **comprese le autorità competenti**. I rappresentanti dello Stato membro e l'organismo di regolamentazione interessato sono invitati alle riunioni del comitato di coordinamento in qualità di osservatori.

Emendamento 60

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 quinquies – paragrafo 2 – lettera e

Testo della Commissione

e) il processo di assegnazione della capacità dell'infrastruttura, incluse le regole di priorità per l'assegnazione della capacità tra le diverse categorie di utenti;

Emendamento

e) il processo di assegnazione della capacità dell'infrastruttura, incluse le regole di priorità per l'assegnazione della capacità tra le diverse categorie di utenti; ***i principi di coordinamento in caso di richieste confliggenti per operare un servizio ferroviario sono disciplinati dall'articolo 46, paragrafo 4;***

Motivazione

Il comitato di coordinamento dovrebbe discutere le regole di priorità per l'assegnazione della capacità, anche nel caso di richieste contrastanti, ragion per cui si fa riferimento all'articolo 46, paragrafo 4. Il gestore dell'infrastruttura non può, in caso di richieste in competizione per l'accesso alle linee ferroviarie, favorire indebitamente le grandi imprese clienti a scapito di quelle più piccole.

Emendamento 61

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 quinquies – paragrafo 2 – lettera g bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

g bis) problemi riscontrati dagli utenti dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e di merci, anche in merito alla qualità del servizio erogato, ai canoni di utilizzo dell'infrastruttura e al livello e alla trasparenza dei prezzi dei servizi ferroviari.

Motivazione

La consultazione degli utenti dei servizi di trasporto di passeggeri e di merci per ferrovia

consentirà al comitato di coordinamento di ottenere informazioni pertinenti per adempiere alle proprie funzioni di consulente del gestore dell'infrastruttura e dello Stato membro.

Emendamento 62

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 quinquies – paragrafo 2 – comma 2

Testo della Commissione

Per poter svolgere tali compiti il comitato di coordinamento ha facoltà di chiedere al gestore dell'infrastruttura le informazioni pertinenti sulle lettere da a) a g).

Emendamento

Per poter svolgere tali compiti *senza pregiudizio per la riservatezza commerciale*, il comitato di coordinamento ha facoltà di chiedere al gestore dell'infrastruttura le informazioni pertinenti sulle lettere da a) a g *bis*).

Motivazione

L'istituzione del comitato di coordinamento deve essere disciplinata da norme e non deve avere come conseguenza la modifica dei poteri discrezionali e decisionali degli Stati membri in materia di infrastruttura ferroviaria né compromettere il principio del segreto commerciale, per quanto riguarda sia il gestore dell'infrastruttura che le imprese ferroviarie.

Emendamento 63

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 quinquies – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Il comitato di coordinamento redige il regolamento interno nel quale sono precisate, in particolare, le norme sulla partecipazione alle riunioni e la relativa frequenza, che è almeno trimestrale. Una relazione sulle deliberazioni del comitato di coordinamento è trasmessa annualmente al gestore dell'infrastruttura, allo Stato membro, all'organismo di regolamentazione interessato e alla

Emendamento

3. Il comitato di coordinamento redige il regolamento interno nel quale sono precisate, in particolare, le norme sulla partecipazione alle riunioni e la relativa frequenza, che è almeno trimestrale. ***Il regolamento interno prevede tra l'altro la consultazione periodica, almeno una volta all'anno, degli utenti dei servizi di trasporto di passeggeri e di merci per ferrovia e dei rappresentanti dei lavoratori***

Commissione, con indicazione delle rispettive posizioni assunte dai membri del comitato.

del settore ferroviario. Una relazione sulle deliberazioni del comitato di coordinamento è trasmessa annualmente al gestore dell'infrastruttura, allo Stato membro, all'organismo di regolamentazione interessato, **agli utenti dei servizi di trasporto di passeggeri e di merci per ferrovia e ai rappresentanti dei lavoratori del settore ferroviario interessati, nonché** alla Commissione, con indicazione delle rispettive posizioni assunte dai membri del comitato.

Emendamento 64

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 sexies – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Gli Stati membri assicurano che i gestori dell'infrastruttura partecipino e cooperino in una rete al fine di sviluppare l'infrastruttura ferroviaria dell'Unione, in particolare per assicurare l'attuazione tempestiva ed efficiente della rete transeuropea di trasporto, inclusi i corridoi della rete centrale, i corridoi merci ferroviari a norma del regolamento (UE) n. 913/2010¹¹ e il piano di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) previsto dalla decisione 2012/88/UE¹².

Emendamento

1. Gli Stati membri assicurano che i gestori dell'infrastruttura partecipino e cooperino in una rete al fine di sviluppare l'infrastruttura ferroviaria dell'Unione, **e** in particolare per assicurare:

(i) l'attuazione tempestiva ed efficiente della rete transeuropea di trasporto, inclusi i corridoi della rete centrale, i corridoi merci ferroviari a norma del regolamento (UE) n. 913/2010¹¹ e il piano di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) previsto dalla decisione 2012/88/UE¹² **e,**

(ii) la facilitazione di servizi transfrontalieri efficienti ed efficaci di trasporto passeggeri all'interno

dell'Unione, anche attraverso la cooperazione transfrontaliera per superare le strozzature.

1 bis. La rete sviluppa altresì principi quadro comuni concernenti l'imposizione dei canoni per i servizi passeggeri transfrontalieri operanti su più reti, ai sensi dell'articolo 37, e per l'assegnazione delle capacità, ai sensi dell'articolo 40. Tali principi comuni sono soggetti al parere della rete degli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 57.

¹¹ GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22.

¹² GU L 51 del 23.2.2012, pag. 51.

¹¹ GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22.

¹² GU L 51 del 23.2.2012, pag. 51.

Motivazione

Serve un coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura per agevolare gli spostamenti transfrontalieri.

Emendamento 65

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 sexies – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. La rete partecipa alle attività di monitoraggio del mercato di cui all'articolo 15 e valuta l'efficienza dei gestori dell'infrastruttura sulla base di indicatori comuni e di criteri di qualità, quali affidabilità, capacità, disponibilità, puntualità e sicurezza delle reti, qualità e utilizzo del patrimonio, manutenzione, rinnovi, miglioramenti, investimenti e efficienza finanziaria.

Emendamento

2. La rete partecipa alle attività di monitoraggio del mercato di cui all'articolo 15 e valuta l'efficienza *e l'efficacia* dei gestori dell'infrastruttura sulla base di indicatori comuni e di criteri di qualità, quali affidabilità, capacità, disponibilità, puntualità e sicurezza delle reti, qualità e utilizzo del patrimonio, manutenzione, rinnovi, miglioramenti, investimenti, efficienza finanziaria, *nonché trasparenza del quadro per l'imposizione dei canoni e delle relative norme.*

Emendamento 66

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 sexies – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. La Commissione **può adottare** misure che fissano i principi e le pratiche comuni della rete, in particolare per assicurare la coerenza dei parametri di valutazione, e le procedure da seguire per la cooperazione nella rete. Tali misure sono adottate mediante atto **di esecuzione** secondo la procedura di cui all'articolo **62, paragrafo 3**.

Emendamento

3. La Commissione, **tenendo conto delle opinioni espresse dalla rete, adotta** misure che fissano i principi e le pratiche comuni della rete, in particolare per assicurare la coerenza dei parametri di valutazione, e le procedure da seguire per la cooperazione nella rete. Tali misure sono adottate mediante **atto delegato** secondo la procedura di cui all'articolo **60**.

Emendamento 67

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 5 – lettera a bis (nuova)

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 10 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(a bis) è inserito il seguente paragrafo 2 bis:

"2 bis. A uno Stato Membro non è richiesto di concedere alcun diritto di accesso all'infrastruttura ai fini dell'erogazione di qualsivoglia servizio a un'impresa ferroviaria qualora questa sia controllata direttamente o indirettamente da uno o più soggetti di uno o più paesi terzi in cui i diritti di accesso all'infrastruttura e alle strutture di servizio non sono concessi alle imprese dell'Unione a condizioni simili a quelle specificate nella presente direttiva. Ai fini del presente paragrafo, il controllo si intende costituito da diritti, contratti o altri mezzi che, separatamente o congiuntamente e tenuto conto delle

circostanze di fatto o di diritto, conferiscono la possibilità di esercitare un'influenza determinante su un'impresa, in particolare tramite:

(a) diritti di proprietà o di godimento sulla totalità o su parti del patrimonio di un'impresa;

(b) diritti o contratti che conferiscono un'influenza determinante sulla composizione, sulle deliberazioni o sulle decisioni degli organi di un'impresa.";

Motivazione

Deve essere affrontata la questione dell'accesso al mercato dei passeggeri e delle merci per le imprese controllate da paesi terzi. È necessario e giusto garantire condizioni equilibrate sulla base della reciprocità. In assenza di tali condizioni, nessun singolo Stato membro è tenuto ad aprire il proprio mercato a imprese aventi sede in paesi terzi o a imprese direttamente o indirettamente controllate da soggetti di paesi terzi. La definizione è stata ripresa dal regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio, del 20 gennaio 2004, relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese.

Emendamento 68

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6 – lettera a

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 11 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Gli Stati membri possono limitare il diritto di accesso di cui all'articolo 10, paragrafo 2, per i servizi di trasporto passeggeri tra un dato punto di partenza e una data destinazione quando uno o più contratti di servizio pubblico coprono lo stesso percorso o un percorso alternativo, se l'esercizio di tale diritto compromette l'equilibrio economico del contratto o dei contratti di servizio pubblico in questione.

Emendamento

1. Gli Stati membri possono limitare il diritto di accesso di cui all'articolo 10, paragrafo 2, per i servizi di trasporto passeggeri tra un dato punto di partenza e una data destinazione quando uno o più contratti di servizio pubblico coprono lo stesso percorso o un percorso alternativo, se l'esercizio di tale diritto compromette l'equilibrio economico del contratto o dei contratti di servizio pubblico in questione. ***I servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità non possono subire restrizioni per quanto riguarda il loro diritto di accesso***

previsto all'articolo 10, paragrafo 2.

Le autorità competenti e i gestori dell'infrastruttura comunicano previamente a tutte le parti interessate le richieste di capacità ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio che possono essere in conflitto con i diritti di accesso a norma dell'articolo 10 della presente direttiva.*

Tutti i servizi passeggeri che non rientrano in contratti di servizio pubblico si definiscono servizi di accesso aperto.

Se un'autorità competente istituisce un nuovo contratto di servizio pubblico o allarga il campo di applicazione di un contratto vigente per consentire un uso più ampio della capacità infrastrutturale, i diritti di accesso delle imprese che forniscono già servizi di accesso aperto che possono essere interessati dalla decisione dell'autorità competente non sono soggetti ad alcuna limitazione.

** Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1).*

Emendamento 69

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6 – lettera b

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 11 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

Per stabilire se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico sia compromesso, l'organismo o gli organismi di regolamentazione pertinenti di cui

Emendamento

Per stabilire se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico sia compromesso, l'organismo o gli organismi di regolamentazione pertinenti di cui

all'articolo 55 procedono ad un'analisi economica oggettiva e basano la decisione su criteri prestabiliti. ***Essi procedono in tal senso*** in seguito ad una richiesta proveniente da uno dei seguenti soggetti, presentata entro un mese dall'informazione sul previsto servizio di trasporto di passeggeri, di cui all'articolo 38, paragrafo 4:

all'articolo 55 procedono ad un'analisi economica oggettiva e basano la decisione su criteri prestabiliti.

Tali criteri riguardano, tra l'altro, l'impatto dell'esercizio del diritto di accesso sulla redditività di tutti i servizi inclusi nel contratto di servizio pubblico, compresi i risultanti impatti sul costo netto per l'autorità pubblica competente che ha aggiudicato il contratto, la domanda dei passeggeri, i prezzi dei biglietti, le modalità di emissione dei biglietti, l'ubicazione, il numero di fermate, l'orario e la frequenza del nuovo servizio proposto, e sono stabiliti dall'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 nel rispetto delle misure di cui al paragrafo 4 del presente articolo. L'analisi valuta se la redditività dei servizi gestiti in base al contratto di servizio pubblico possa essere compromessa da un nuovo servizio ad accesso aperto.

L'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico non è considerato compromesso se l'organismo di regolamentazione prevede che il prospettato nuovo servizio sarà essenzialmente generatore di entrate piuttosto che ricevente per il settore ferroviario e che un'eventuale perdita di entrate per la serie di servizi nell'ambito del contratto di servizio pubblico non sarà sostanziale. Conformemente a tale analisi e alla decisione dell'organismo di regolamentazione competente, gli Stati membri hanno la facoltà di autorizzare, modificare o negare il diritto di accesso per il servizio passeggeri richiesto.

2 bis. Qualora un contratto di servizio pubblico sia aggiudicato mediante una procedura di gara pubblica competitiva

conformemente al diritto dell'Unione, gli Stati membri possono, in conformità al regolamento (CE) n. 1370/2007, limitare il diritto di accesso di cui all'articolo 10, paragrafo 2, della presente direttiva per la durata di tale contratto di servizio pubblico sui servizi tra un luogo di partenza e una destinazione che sono oggetto di tale contratto di servizio pubblico. Le informazioni circa la limitatezza del diritto di accesso sono rese pubbliche al momento del varo della procedura di gara per il contratto di servizio pubblico in questione. Ogni nuovo servizio aggiuntivo ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 2, che l'organismo di regolamentazione preveda essere essenzialmente generatore di entrate piuttosto che ricevente per il settore ferroviario non subisce limitazioni nel suo accesso.

Le limitazioni di cui al presente paragrafo non determinano una restrizione del diritto di far salire passeggeri in qualsiasi stazione ubicata lungo il percorso di un servizio internazionale e di farli scendere in un'altra stazione, incluse le stazioni ubicate nello stesso Stato membro.

*2 ter. L'organismo o gli organismi di regolamentazione che effettuano le analisi di cui ai paragrafi 2 e 2 bis prendono la decisione in seguito ad una richiesta proveniente da uno dei seguenti soggetti, presentata entro un mese **dal ricevimento dell'**informazione sul previsto servizio di trasporto di passeggeri, di cui all'articolo 38, paragrafo 4:*

- a) la o le competenti autorità di aggiudicazione del contratto di servizio pubblico;
- b) qualsiasi altra autorità competente interessata che gode del diritto di limitare l'accesso ai sensi del presente articolo;
- c) il gestore dell'infrastruttura;
- d) l'impresa ferroviaria che adempie al

- a) la o le competenti autorità di aggiudicazione del contratto di servizio pubblico;
- b) qualsiasi altra autorità competente interessata che gode del diritto di limitare l'accesso ai sensi del presente articolo;
- c) il gestore dell'infrastruttura;
- d) l'impresa ferroviaria che adempie al

contratto di servizio pubblico.

contratto di servizio pubblico;

d bis) l'impresa ferroviaria che ha richiesto capacità conformemente all'articolo 38, paragrafo 4.

Motivazione

I criteri che definiscono l'equilibrio economico vanno specificati in modo più dettagliato. Il testo si ispira al considerando 21 della direttiva 2012/34/EU e agli orientamenti interpretativi del 2010 della Commissione.

Emendamento 70

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6 – lettera c

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 11 – paragrafi 3 e 4

Testo della Commissione

(c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

3. L'organismo di regolamentazione motiva la propria decisione e precisa le condizioni alle quali uno dei seguenti soggetti può chiedere un riesame della decisione entro un mese dalla sua notifica;

a) la o le autorità competenti;

b) il gestore dell'infrastruttura;

c) l'impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico;

d) l'impresa ferroviaria che chiede l'accesso.

L'organismo di regolamentazione ***che decide*** che l'equilibrio economico di un contratto pubblico è compromesso dal previsto servizio di trasporto di passeggeri, di cui all'articolo 38, paragrafo 4, indica le eventuali modifiche a tale servizio che permetterebbero di soddisfare le condizioni per la concessione del diritto di accesso di cui all'articolo 10, paragrafo 2.

4. In base all'esperienza degli organismi di

Emendamento

(c) i paragrafi 3 e 4 sono sostituiti dai seguenti:

3. L'organismo di regolamentazione motiva la propria decisione e precisa le condizioni alle quali uno dei seguenti soggetti può chiedere un riesame della decisione entro un mese dalla sua notifica;

a) la o le autorità competenti;

b) il gestore dell'infrastruttura;

c) l'impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico;

d) l'impresa ferroviaria che chiede l'accesso.

Qualora l'organismo di regolamentazione ***decida conformemente al paragrafo 2*** che l'equilibrio economico di un contratto pubblico è compromesso dal previsto servizio di trasporto di passeggeri, di cui all'articolo 38, paragrafo 4, indica le eventuali modifiche a tale servizio che permetterebbero di soddisfare le condizioni per la concessione del diritto di accesso di cui all'articolo 10, paragrafo 2.

4. In base all'esperienza degli organismi di

regolamentazione, delle autorità competenti e delle imprese ferroviarie e in base alle attività della rete di cui all'articolo 57, paragrafo 1, la Commissione adotta, entro 16 dicembre 2016 misure che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione dei paragrafi 1, 2 e 3 del presente articolo. Tali atti *di esecuzione* sono adottati secondo la procedura *d'esame* di cui all'articolo 62, *paragrafo 3*.

regolamentazione, delle autorità competenti e delle imprese ferroviarie e in base alle attività della rete di cui all'articolo 57, paragrafo 1, la Commissione adotta, entro 16 dicembre 2016 misure che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione dei paragrafi 1, 2 e 3 del presente articolo. Tali atti *delegati* sono adottati secondo la procedura di cui all'articolo 60.

Motivazione

I criteri che definiscono l'equilibrio economico vanno specificati in modo più dettagliato. Il testo si ispira al considerando 21 della direttiva 2012/34/EU e agli orientamenti interpretativi del 2010 della Commissione.

Emendamento 71

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 13 bis – titolo

Testo della Commissione

Servizio comune d'informazione e sistema *integrato* di emissione dei biglietti

Emendamento

Servizio comune d'informazione e sistema di emissione dei biglietti

Motivazione

L'articolo riguarda la creazione di un sistema di emissione di biglietti ferroviari cumulativi, non di un sistema intermodale di emissione di biglietti.

Emendamento 72

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 13 bis – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. *Fermi restando il regolamento (CE) n. 1371/2007¹³ e la direttiva 2010/40/UE¹⁴,*

Emendamento

1. *Tutti i dati relativi agli orari sono considerati dati pubblici e sono quindi*

gli Stati membri possono imporre alle imprese ferroviarie *che effettuano servizi di trasporto nazionale di passeggeri* di partecipare ad un *servizio* comune d'informazione e *a un sistema integrato* di emissione dei biglietti ai fini dell'offerta di biglietti, biglietti cumulativi e prenotazioni oppure decidere d'incaricare le autorità *competenti* di istituirlo. Se tale sistema è istituito, gli Stati membri assicurano che esso non crei distorsioni di mercato o discriminazioni tra imprese ferroviarie e che sia gestito da un'entità giuridica pubblica o privata o da un'associazione di tutte le imprese *ferroviarie* che effettuano servizi di trasporto di passeggeri.

messi a disposizione.

In deroga al regolamento (CE) n. 1371/2007 e alla direttiva 2010/40/UE, gli Stati membri impongono a tutti i portatori d'interesse nel settore ferroviario, quali imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura e venditori di biglietti, di utilizzare al più tardi a partire dal 12 dicembre 2019 un sistema interoperabile di emissione di biglietti cumulativi e di informazione che soddisfi l'obiettivo di consentire ai passeggeri di accedere a tutti i dati necessari per pianificare un viaggio e prenotare e acquistare biglietti all'interno dell'Unione.

Gli Stati membri impongono alle imprese ferroviarie di cooperare nell'istituzione entro il 12 dicembre 2019 di un sistema comune di informazioni di viaggio e di biglietteria per la fornitura di biglietti, di biglietti cumulativi e di prenotazioni per tutti i servizi di trasporto passeggeri su rotaia erogati nell'ambito di un contratto di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 o decidono di autorizzare le autorità competenti a istituire un tale sistema. Il sistema non crea distorsioni di mercato né discrimina tra imprese ferroviarie ed è gestito da una persona giuridica pubblica o privata o da un'associazione di tutte le

imprese ferroviarie che erogano servizi di trasporto passeggeri.

Le imprese ferroviarie che effettuano servizi passeggeri pubblici commerciali hanno accesso non discriminatorio al sistema al fine di fornire informazioni e vendere biglietti per il trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia in aggiunta ai propri servizi di trasporto.

Ogni sistema è progettato in modo tale da essere interoperabile in conformità alla direttiva 2008/57/CE e alle specifiche tecniche di base sulle applicazioni telematiche. Esso applica tali requisiti tecnici al fine di garantire, in particolare, coerenza in termini di canoni e compensazione, riservatezza delle informazioni commerciali, protezione dei dati personali e rispetto delle regole della concorrenza. Qualsiasi sistema o applicazione che offre servizi aggiuntivi ai passeggeri è interoperabile con tali specifiche tecniche.

Gli Stati membri garantiscono che l'accesso alle specifiche tecniche di base sulle applicazioni telematiche sia aperto e non discriminatorio.

Qualsiasi accordo commerciale tra i partecipanti è conforme alle regole di concorrenza.

I costi di tale sistema sono equamente ripartiti tra i partecipanti, in modo tale da riflettere i rispettivi contributi.

L'organismo di regolamentazione garantisce che qualsiasi sistema di emissione di biglietti cumulativi non crei distorsione del mercato o discriminazioni tra imprese ferroviarie.

Gli Stati membri possono altresì imporre alle imprese ferroviarie e ai fornitori di trasporto di passeggeri mediante altre modalità di trasporto di partecipare ad un sistema comune interoperabile d'informazione di viaggio e di emissione integrata dei biglietti ai fini dell'offerta di

biglietti, biglietti cumulativi e prenotazioni oppure decidere d'incaricare le autorità **competenti** di istituirlo. Se tale sistema è istituito, gli Stati membri assicurano che esso non crei distorsioni di mercato o discriminazioni tra imprese ferroviarie e **altri fornitori di trasporto di passeggeri** e che sia gestito da un'entità giuridica pubblica o privata o da un'associazione di tutte le imprese che effettuano servizi di trasporto di passeggeri.

¹³ *GU L 315 del 3.12.2007, pag. 14.*

¹⁴ *GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1.*

Motivazione

Occorre operare una distinzione tra i sistemi di biglietteria integrata e di emissione di biglietti cumulativi. È opportuno che il settore ferroviario istituisca quanto prima un sistema di emissione di biglietti cumulativi e che le soluzioni di biglietteria integrata per i biglietti intermodali seguano in un secondo tempo.

Emendamento 73

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 13 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Gli Stati membri **impongono alle imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto di passeggeri di predisporre e coordinare** piani di emergenza per fornire assistenza ai passeggeri, **ai sensi dell'articolo 18 del regolamento (CE) n. 1371/2007**, nel caso di grave interruzione del servizio.

Emendamento

2. Gli Stati membri **istituiscono e coordinano, anche in relazione alle rotte principali all'interno dell'Unione**, piani di emergenza **nazionali** per fornire assistenza ai passeggeri, **tenendo conto della decisione 2008/164/CE della Commissione***, nel caso di grave interruzione del servizio **a causa di catastrofi naturali o provocate dall'uomo. Ogni impresa ferroviaria che eroga servizi passeggeri e ogni gestore di stazione mettono in atto il proprio piano d'emergenza in conformità ai piani**

d'emergenza nazionali.

** Decisione della Commissione, del 21 dicembre 2007, relativa ad una specifica tecnica di interoperabilità concernente le persone a mobilità ridotta nel sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e ad alta velocità (GU L 64 del 7.3.2008, pag. 72).*

Emendamento 74

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7 bis (nuovo)

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 19 – lettera d bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

7 bis. All'articolo 19 è aggiunto il punto seguente:

"d bis) si siano impegnati ad applicare i rispettivi contratti collettivi rappresentativi vigenti negli Stati membri nei quali l'impresa intende operare.";

Motivazione

Se il mercato del trasporto ferroviario deve diventare più aperto, è necessario migliorare i requisiti di onorabilità per quanto riguarda il rispetto delle condizioni di lavoro che un'impresa ferroviaria deve soddisfare per ottenere una licenza onde evitare un abbassamento delle condizioni di lavoro dovute a un'accresciuta concorrenza.

Emendamento 75

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 8 bis (nuovo)

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 42 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

8 bis. All'articolo 42 è inserito il seguente paragrafo 1 bis:

1 bis. Per prevenire discriminazioni nei confronti dei richiedenti, l'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 della presente direttiva approva in via preventiva l'accordo quadro e sovrintende all'accordo quadro vigente di propria iniziativa. Il richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolamentazione se ritiene di aver subito un trattamento ingiusto, discriminazioni o qualsiasi altro pregiudizio arrecato dall'accordo quadro. In caso di ricorso avverso un accordo quadro, l'organismo di regolamentazione può confermare che non è richiesta alcuna modifica a tale accordo oppure può chiedere che sia apportato un cambiamento in linea con le sue direttive entro due mesi dal ricevimento del ricorso. Il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria ottemperano alla decisione dell'organismo di regolamentazione non appena materialmente fattibile e in ogni caso entro un mese dal ricevimento della notifica della decisione dell'organismo di regolamentazione. Nell'adempimento delle funzioni di cui al presente paragrafo, l'organismo di regolamentazione dedica particolare attenzione alla protezione dei segreti aziendali.

Motivazione

È importante conferire agli organismi di regolamentazione il potere di supervisione degli accordi quadro, in quanto possono essere fonte importante di discriminazioni.

Emendamento 76

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 8 ter (nuovo)
Direttiva 2012/34/UE
Articolo 46 – paragrafo 4

Testo in vigore

4. I principi che disciplinano la procedura di coordinamento sono stabiliti nel prospetto informativo della rete. Essi tengono conto in particolare della difficoltà di predisporre tracce ferroviarie internazionali e dell'effetto che ogni modificazione può avere su altri gestori dell'infrastruttura.

Emendamento

8 ter. all'articolo 46, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. I principi che disciplinano la procedura di coordinamento sono stabiliti nel prospetto informativo della rete. Essi tengono conto in particolare della difficoltà di predisporre tracce ferroviarie internazionali e dell'effetto che ogni modificazione può avere su altri gestori dell'infrastruttura. ***In caso di richieste concorrenti per operare un servizio ferroviario nello stesso segmento di mercato, nell'assegnare le capacità il gestore dell'infrastruttura tiene in considerazione soltanto le infrastrutture contese e non il volume complessivo di capacità di cui hanno fatto richiesta i richiedenti concorrenti.***";

Motivazione

Anche un gestore d'infrastruttura indipendente può voler favorire le imprese ferroviarie grandi rispetto a quelle più piccole, in quanto le prime richiedono complessivamente maggiori capacità e quindi contribuiscono maggiormente ai ricavi del gestore dell'infrastruttura. L'emendamento precisa che il gestore dell'infrastruttura non può, in caso di richieste concorrenti per l'accesso alle linee ferroviarie, favorire indebitamente le grandi imprese clienti a scapito di quelle più piccole.

Emendamento 77

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 8 quater (nuovo)

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 54 – paragrafo 1

Testo in vigore

1. Nell'eventualità di perturbazioni della circolazione dei treni a causa di problemi tecnici o incidenti, il gestore

Emendamento

8 quater. all'articolo 54, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Nell'eventualità di perturbazioni della circolazione dei treni a causa di problemi tecnici o incidenti, il gestore

dell'infrastruttura adotta tutte le misure necessarie per il ripristino della normalità. A tal fine egli elabora un piano d'intervento che elenca i vari organismi da informare in caso di incidenti gravi o serie perturbazioni della circolazione dei treni.

dell'infrastruttura adotta tutte le misure necessarie per il ripristino della normalità. A tal fine egli elabora un piano d'intervento che elenca i vari organismi da informare in caso di incidenti gravi o serie perturbazioni della circolazione dei treni.
Nell'eventualità di perturbazioni con potenziale impatto sul traffico transfrontaliero, il gestore dell'infrastruttura condivide le pertinenti informazioni con gli altri gestori dell'infrastruttura la cui rete e il cui traffico possono subirne le conseguenze. I gestori dell'infrastruttura interessati cooperano per riportare il traffico transfrontaliero alla normalità."

Motivazione

Viene emendato l'articolo 54, paragrafo 1, per garantire che le informazioni sulle perturbazioni su una rete che possono ripercuotersi sul traffico in un altro Stato membro siano comunicate agli altri gestori dell'infrastruttura potenzialmente interessati.

Emendamento 78

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 8 quinquies (nuovo)

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 55 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

8 quinquies. all'articolo 55 è aggiunto il paragrafo seguente:

"3 bis. Gli Stati membri assicurano che gli organismi di regolamentazione dispongano delle capacità organizzative e operative necessarie di cui all'articolo 56 della presente direttiva e adottano, se del caso, un piano d'azione per dotarli di dette capacità.";

Emendamento 79

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 8 *sexies* (nuovo)

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 56

Testo in vigore

Funzioni dell'organismo di regolamentazione

1. Fatto salvo l'articolo 46, paragrafo 6, un richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolamentazione se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, in particolare avverso decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura o eventualmente dall'impresa ferroviaria o dall'operatore di un impianto di servizio in relazione a quanto segue:

- a) prospetto informativo della rete nella versione provvisoria e in quella definitiva;
- b) criteri in esso contenuti;
- c) procedura di assegnazione e relativo esito;
- d) sistema di imposizione dei canoni;
- e) livello o struttura dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura che è tenuto o può essere tenuto a pagare;
- f) accordi per l'accesso di cui agli articoli da 10 a 13;
- g) accesso ai servizi e canoni imposti per il loro utilizzo a norma dell'articolo 13.

2. Fatte salve le competenze delle autorità nazionali garanti della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari, l'organismo di regolamentazione dispone della facoltà

Emendamento

8 sexies. l'articolo 56 è così modificato:

Funzioni dell'organismo di regolamentazione

1. Fatto salvo l'articolo 46, paragrafo 6, un richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolamentazione se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, in particolare avverso decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura o eventualmente dall'impresa ferroviaria o dall'operatore di un impianto di servizio in relazione a quanto segue:

- a) prospetto informativo della rete nella versione provvisoria e in quella definitiva;
- b) criteri in esso contenuti;
- c) procedura di assegnazione e relativo esito;
- d) sistema di imposizione dei canoni;
- e) livello o struttura dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura che è tenuto o può essere tenuto a pagare;
- f) accordi per l'accesso di cui agli articoli da 10 a 13;
- g) accesso ai servizi e diritti imposti per il loro utilizzo in conformità all'articolo 13;

g bis) lavori di manutenzione dell'infrastruttura programmati e non programmati.

2. Fatte salve le competenze delle autorità nazionali garanti della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari, l'organismo di regolamentazione dispone della facoltà

di monitorare la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari e, in particolare, controlla il paragrafo 1, lettere da a) a g), di propria iniziativa e al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei richiedenti. In particolare controlla che il prospetto informativo della rete non contenga clausole discriminatorie o non attribuisca al gestore dell'infrastruttura poteri discrezionali che possano essere utilizzati per discriminare i richiedenti.

3. L'organismo di regolamentazione collabora strettamente con l'autorità nazionale di sicurezza, ai sensi della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario [19], e con l'autorità preposta al rilascio della licenza, ai sensi della presente direttiva.

Gli Stati membri assicurano che queste autorità elaborino congiuntamente un quadro per la cooperazione e lo scambio di informazioni che consenta di evitare conseguenze negative sulla concorrenza o sulla sicurezza nel mercato ferroviario. Tale quadro include un meccanismo che consenta all'organismo di regolamentazione di fornire all'autorità nazionale di sicurezza e all'autorità preposta al rilascio della licenza raccomandazioni in merito alle questioni che possono pregiudicare la concorrenza nel mercato ferroviario, e che permetta all'autorità nazionale di sicurezza di fornire all'organismo di regolamentazione e all'autorità preposta al rilascio della licenza raccomandazioni in merito alle questioni che possono pregiudicare la sicurezza. Fatta salva l'indipendenza di ogni autorità nell'ambito delle rispettive prerogative, l'autorità competente esamina dette raccomandazioni prima di adottare una decisione. Se l'autorità competente decide di discostarsi dalle raccomandazioni, ne fornisce la motivazione.

4. Gli Stati membri possono decidere di

di monitorare la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari e, in particolare, controlla il paragrafo 1, lettere da a) a **g bis**), di propria iniziativa e al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei richiedenti. In particolare controlla che il prospetto informativo della rete non contenga clausole discriminatorie o non attribuisca al gestore dell'infrastruttura poteri discrezionali che possano essere utilizzati per discriminare i richiedenti.

3. L'organismo di regolamentazione collabora strettamente con l'autorità nazionale di sicurezza, ai sensi della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario [19], e con l'autorità preposta al rilascio della licenza, ai sensi della presente direttiva.

Gli Stati membri assicurano che queste autorità elaborino congiuntamente un quadro per la cooperazione e lo scambio di informazioni che consenta di evitare conseguenze negative sulla concorrenza o sulla sicurezza nel mercato ferroviario. Tale quadro include un meccanismo che consenta all'organismo di regolamentazione di fornire all'autorità nazionale di sicurezza e all'autorità preposta al rilascio della licenza raccomandazioni in merito alle questioni che possono pregiudicare la concorrenza nel mercato ferroviario, e che permetta all'autorità nazionale di sicurezza di fornire all'organismo di regolamentazione e all'autorità preposta al rilascio della licenza raccomandazioni in merito alle questioni che possono pregiudicare la sicurezza. Fatta salva l'indipendenza di ogni autorità nell'ambito delle rispettive prerogative, l'autorità competente esamina dette raccomandazioni prima di adottare una decisione. Se l'autorità competente decide di discostarsi dalle raccomandazioni, ne fornisce la motivazione.

4. Gli Stati membri possono decidere di

conferire all'organismo di regolamentazione il compito di adottare pareri non vincolanti sulle versioni provvisorie del piano commerciale di cui all'articolo 8, paragrafo 3, del contratto e del piano di potenziamento della capacità, indicando, in particolare, se gli strumenti in questione sono compatibili con la situazione concorrenziale nei mercati dei servizi ferroviari.

5. L'organismo di regolamentazione dispone della capacità organizzativa necessaria, in termini di risorse umane e materiali, proporzionata all'importanza del settore ferroviario nello Stato membro.

6. L'organismo di regolamentazione garantisce che i canoni fissati dal gestore dell'infrastruttura siano conformi al capo IV, sezione 2, e non siano discriminatori. Le trattative tra i richiedenti e un gestore dell'infrastruttura concernenti il livello dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura sono permesse soltanto se si svolgono sotto la supervisione dell'organismo di regolamentazione. Quest'ultimo interviene se le trattative possono contravvenire alle prescrizioni del presente capo.

conferire all'organismo di regolamentazione il compito di adottare pareri non vincolanti sulle versioni provvisorie del piano commerciale di cui all'articolo 8, paragrafo 3, del contratto e del piano di potenziamento della capacità, indicando, in particolare, se gli strumenti in questione sono compatibili con la situazione concorrenziale nei mercati dei servizi ferroviari.

5. L'organismo di regolamentazione dispone della capacità organizzativa necessaria, in termini di risorse umane e materiali, proporzionata all'importanza del settore ferroviario nello Stato membro.

6. L'organismo di regolamentazione garantisce che i canoni fissati dal gestore dell'infrastruttura siano conformi al capo IV, sezione 2, e non siano discriminatori. ***L'organismo di regolamentazione garantisce che i canoni fissati dal gestore dell'infrastruttura, dagli operatori degli impianti di servizio o dalle imprese ferroviarie per l'accesso – tra l'altro ai binari, alle stazioni, ai relativi edifici e ad altre strutture, inclusi i dispositivi di presentazione delle informazioni di viaggio – non siano discriminatori. A tale proposito, le modifiche programmate della struttura o del livello dei canoni di accesso di cui al presente paragrafo sono notificate all'organismo di regolamentazione al più tardi due mesi prima della loro prevista entrata in vigore. Fino a un mese prima dell'entrata in vigore delle modifiche proposte, l'organismo di regolamentazione può insistere per ottenerne la riduzione l'estensione, il rinvio o l'annullamento.*** Le trattative tra i richiedenti e un gestore dell'infrastruttura concernenti il livello dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura sono permesse soltanto se si svolgono sotto la supervisione dell'organismo di regolamentazione. Quest'ultimo interviene se le trattative possono contravvenire alle prescrizioni del presente capo.

7. L'organismo di regolamentazione consulta regolarmente, e in ogni caso almeno ogni due anni, i rappresentanti degli utenti dei servizi ferroviari di trasporto merci e passeggeri per tenere conto del loro punto di vista in relazione al mercato ferroviario.

8. L'organismo di regolamentazione ha il potere di chiedere le informazioni utili al gestore dell'infrastruttura, ai richiedenti e a qualsiasi altra parte interessata nello Stato membro in questione.

Le informazioni richieste sono fornite entro un lasso di tempo ragionevole fissato dall'organismo di regolamentazione, non superiore a un mese, salvo in circostanze eccezionali, in cui l'organismo di regolamentazione concorda e autorizza una proroga limitata del termine, che non può superare due settimane aggiuntive. L'organismo di regolamentazione impone il rispetto di tali richieste comminando adeguate sanzioni, anche in forma di ammende. Le informazioni che devono essere fornite all'organismo di regolamentazione comprendono tutti i dati che detto organismo chiede nell'ambito della funzione di impugnazione e della funzione di monitoraggio della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari a norma del paragrafo 2. Sono compresi i dati necessari per scopi statistici e di osservazione del mercato.

9. L'organismo di regolamentazione esamina tutti i reclami e, a seconda dei casi, richiede le informazioni pertinenti e avvia consultazioni con tutte le parti interessate entro un mese dal ricevimento del reclamo. Esso decide in merito ai reclami, adotta le misure necessarie per rimediare alla situazione e informa le parti interessate della sua decisione motivata entro un lasso di tempo ragionevole e prestabilito, in ogni caso non superiore a sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. Fatte salve le competenze delle autorità nazionali garanti

7. L'organismo di regolamentazione consulta regolarmente, e in ogni caso almeno ogni due anni, i rappresentanti degli utenti dei servizi ferroviari di trasporto merci e passeggeri per tenere conto del loro punto di vista in relazione al mercato ferroviario.

8. L'organismo di regolamentazione ha il potere di chiedere le informazioni utili al gestore dell'infrastruttura, ai richiedenti e a qualsiasi altra parte interessata nello Stato membro in questione.

Le informazioni richieste sono fornite entro un lasso di tempo ragionevole fissato dall'organismo di regolamentazione, non superiore a un mese, salvo in circostanze eccezionali, in cui l'organismo di regolamentazione concorda e autorizza una proroga limitata del termine, che non può superare due settimane aggiuntive. L'organismo di regolamentazione impone il rispetto di tali richieste comminando adeguate sanzioni, anche in forma di ammende. Le informazioni che devono essere fornite all'organismo di regolamentazione comprendono tutti i dati che detto organismo chiede nell'ambito della funzione di impugnazione e della funzione di monitoraggio della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari a norma del paragrafo 2. Sono compresi i dati necessari per scopi statistici e di osservazione del mercato.

9. L'organismo di regolamentazione esamina tutti i reclami e, a seconda dei casi, richiede le informazioni pertinenti e avvia consultazioni con tutte le parti interessate entro un mese dal ricevimento del reclamo. Esso decide in merito ai reclami, adotta le misure necessarie per rimediare alla situazione e informa le parti interessate della sua decisione motivata entro un lasso di tempo ragionevole e prestabilito, in ogni caso non superiore a sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. Fatte salve le competenze delle autorità nazionali garanti

della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari, ove opportuno l'organismo di regolamentazione decide di propria iniziativa in merito a misure adeguate per correggere le discriminazioni contro i richiedenti, le distorsioni del mercato e altri eventuali sviluppi indesiderabili su questi mercati, con particolare riferimento al paragrafo 1, lettere da a) a g).

La decisione dell'organismo di regolamentazione è vincolante per tutte le parti cui è destinata e non è soggetta al controllo di un'altra istanza amministrativa. L'organismo di regolamentazione può imporre il rispetto delle proprie decisioni comminando adeguate sanzioni, anche in forma di ammende.

In caso di **ricorso** contro un rifiuto di concessione di capacità di infrastruttura o contro le condizioni di una proposta di capacità, l'organismo di regolamentazione può concludere che non è necessario modificare la decisione del gestore dell'infrastruttura o che essa deve essere modificata secondo **gli orientamenti precisati dall'organismo stesso**.

10. Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni dell'organismo di regolamentazione siano soggette a sindacato giurisdizionale. Il ricorso può avere effetto sospensivo sulla decisione dell'organismo di regolamentazione solo quando l'effetto immediato della decisione dell'organismo di regolamentazione può causare danni irrimediabili o manifestamente eccessivi al ricorrente. La presente disposizione lascia impregiudicati i poteri che, ove applicabile, il diritto costituzionale conferisce al giudice investito del ricorso.

11. Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni adottate dall'organismo di regolamentazione siano pubblicate.

della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari, ove opportuno l'organismo di regolamentazione decide di propria iniziativa in merito a misure adeguate per correggere le discriminazioni contro i richiedenti, le distorsioni del mercato e altri eventuali sviluppi indesiderabili su questi mercati, con particolare riferimento al paragrafo 1, lettere da a) a **g bis**).

La decisione dell'organismo di regolamentazione è vincolante per tutte le parti cui è destinata e non è soggetta al controllo di un'altra istanza amministrativa. L'organismo di regolamentazione può imporre il rispetto delle proprie decisioni comminando adeguate sanzioni, anche in forma di ammende.

In caso di **reclamo** contro un rifiuto di concessione di capacità di infrastruttura o contro le condizioni di una proposta di capacità, l'organismo di regolamentazione può concludere che non è necessario modificare la decisione del gestore dell'infrastruttura o che essa deve essere modificata secondo **le sue istruzioni. Il gestore dell'infrastruttura ottempera alla decisione dell'organismo di regolamentazione al più tardi un mese dopo averne ricevuto notifica**.

10. Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni dell'organismo di regolamentazione siano soggette a sindacato giurisdizionale. Il ricorso può avere effetto sospensivo sulla decisione dell'organismo di regolamentazione solo quando l'effetto immediato della decisione dell'organismo di regolamentazione può causare danni irrimediabili o manifestamente eccessivi al ricorrente. La presente disposizione lascia impregiudicati i poteri che, ove applicabile, il diritto costituzionale conferisce al giudice investito del ricorso.

11. Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni adottate dall'organismo di regolamentazione siano pubblicate.

12. L'organismo di regolamentazione ha facoltà di effettuare audit o di far realizzare audit esterni presso i gestori dell'infrastruttura, gli operatori degli impianti di servizio e, se del caso, le imprese ferroviarie per verificare l'osservanza delle disposizioni relative alla separazione contabile di cui all'articolo 6. A tal fine, l'organismo di regolamentazione è autorizzato a chiedere tutte le informazioni pertinenti. In particolare, ha la facoltà di chiedere ai gestori dell'infrastruttura, agli operatori degli impianti di servizio e a tutte le imprese o altri enti che effettuano o integrano le attività connesse alle varie categorie di trasporto ferroviario o di gestione dell'infrastruttura di cui all'articolo 6, paragrafi 1 e 2, e all'articolo 13 di fornire tutte o parte delle informazioni contabili elencate nell'allegato VIII, con un livello di dettaglio sufficiente secondo quanto ritenuto necessario e proporzionato.

Fatte salve le competenze delle autorità nazionali responsabili delle questioni inerenti agli aiuti di Stato, dalla contabilità l'organismo di regolamentazione può anche trarre conclusioni concernenti questioni di aiuti di Stato di cui informa dette autorità.

13. La Commissione ha il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 60 riguardo a talune modifiche dell'allegato VIII. Pertanto, l'allegato VIII può essere modificato per adeguarlo all'evoluzione delle pratiche contabili e di controllo e/o per integrarlo con gli elementi aggiuntivi necessari alla verifica della separazione contabile.

Emendamento 80

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 8 septies (nuovo)

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 57 – paragrafo 9 bis (nuovo)

12. L'organismo di regolamentazione ha facoltà di effettuare audit o di far realizzare audit esterni presso i gestori dell'infrastruttura, gli operatori degli impianti di servizio e, se del caso, le imprese ferroviarie per verificare l'osservanza delle disposizioni relative alla separazione contabile di cui all'articolo 6. A tal fine, l'organismo di regolamentazione è autorizzato a chiedere tutte le informazioni pertinenti. In particolare, ha la facoltà di chiedere ai gestori dell'infrastruttura, agli operatori degli impianti di servizio e a tutte le imprese o altri enti che effettuano o integrano le attività connesse alle varie categorie di trasporto ferroviario o di gestione dell'infrastruttura di cui all'articolo 6, paragrafi 1 e 2, e all'articolo 13 di fornire tutte o parte delle informazioni contabili elencate nell'allegato VIII, con un livello di dettaglio sufficiente secondo quanto ritenuto necessario e proporzionato.

Fatte salve le competenze delle autorità nazionali responsabili delle questioni inerenti agli aiuti di Stato, dalla contabilità l'organismo di regolamentazione può anche trarre conclusioni concernenti questioni di aiuti di Stato di cui informa dette autorità.

13. La Commissione ha il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 60 riguardo a talune modifiche dell'allegato VIII. Pertanto, l'allegato VIII può essere modificato per adeguarlo all'evoluzione delle pratiche contabili e di controllo e/o per integrarlo con gli elementi aggiuntivi necessari alla verifica della separazione contabile.

8 septies. All'articolo 57 è aggiunto il paragrafo seguente:

"9 bis. Se un richiedente ritiene che una decisione di un gestore dell'infrastruttura ostacoli lo sviluppo di un servizio internazionale, può sottoporre la questione alla rete degli organismi di regolamentazione per ottenerne un parere. Nel contempo l'organismo nazionale di regolamentazione interessato viene informato di tale deferimento. La rete degli organismi di regolamentazione, se necessario, chiede spiegazioni al gestore dell'infrastruttura e, in ogni caso, all'organismo nazionale di regolamentazione interessato. Essa adotta e pubblica il proprio parere e lo comunica all'organismo nazionale di regolamentazione interessato.

Inoltre presenta alla Commissione una relazione annuale di attività. La Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio.

Entro un anno dall'entrata in vigore della presente direttiva e comunque non più tardi del 31 dicembre 2019, la Commissione adotta una proposta legislativa che istituisce un organismo europeo di regolamentazione cui conferisce personalità giuridica nonché funzioni di controllo e arbitraggio e competenze a trattare problemi di natura transfrontaliera e a conoscere ricorsi avverso decisioni prese dagli organismi di regolamentazione nazionali. Questo nuovo organismo sostituisce la rete europea degli organismi di regolamentazione.";

Emendamento 81

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 9

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 63 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

1. Entro il 31 dicembre 2024 la Commissione valuta l'impatto della presente direttiva sul settore ferroviario e presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione sulla sua applicazione.

Emendamento

1. Entro il 31 dicembre 2024 la Commissione valuta l'impatto della presente direttiva sul settore ferroviario e presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione sulla sua applicazione. ***Tale valutazione tiene conto delle opinioni espresse dall'organismo europeo di regolamentazione riguardo alla persistenza o meno di pratiche discriminatorie o di altri tipi di distorsione della concorrenza e tiene conto delle opinioni espresse dalle parti sociali in seno al pertinente comitato per il dialogo sociale dell'Unione.***

Emendamento 82

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 9

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 63 – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione

Entro la medesima data ***la Commissione*** valuta se sussistono pratiche discriminatorie o altri tipi di distorsione della concorrenza ***in relazione ai gestori dell'infrastruttura inseriti in un'impresa a integrazione verticale***. Se del caso, la Commissione propone nuove misure legislative.

Emendamento

Entro la medesima data ***l'organismo di regolamentazione europeo*** valuta se sussistono pratiche discriminatorie o altri tipi di distorsione della concorrenza ***e pubblica raccomandazioni su ulteriori misure politiche***. Se del caso, la Commissione propone nuove misure legislative ***sulla base di tali raccomandazioni***.

Emendamento 83

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 9 bis (nuovo)

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 63 – paragrafo 1 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

9 bis. all'articolo 63, paragrafo 1, è aggiunto il seguente comma:

"Al più tardi 18 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, la Commissione ne valuta l'impatto sullo sviluppo del mercato del lavoro per il personale ferroviario di bordo e, se del caso, propone nuove misure legislative per la certificazione di detto personale di bordo.";

Emendamento 84

Proposta di direttiva

Articolo 1 bis (nuovo)

Regolamento (CE) n. 1371/2007

Articolo 2 – paragrafo 3

Testo in vigore

Emendamento

Articolo 1 bis

Il regolamento (CE) n. 1371/2007 è così modificato:

All'articolo 2, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

3. Al momento dell'entrata in vigore del presente regolamento, gli articoli 9, 11, 12 e 19, l'articolo 20, paragrafo 1, e l'articolo 26 si applicano a tutti i servizi ferroviari per passeggeri in tutta **la Comunità**

"3. Al momento dell'entrata in vigore del presente regolamento, gli articoli 9, **10**, 11, 12, 19, l'articolo 20, paragrafo 1, e l'articolo 26 si applicano a tutti i servizi ferroviari per passeggeri in tutta **l'Unione.**"

Motivazione

Questo emendamento al regolamento n. 1371/2007 è necessario per allineare il testo con le

nuove disposizioni sui biglietti cumulativi e sull'uso di sistemi informatici, argomenti trattati agli articoli 9 e 10 di detto regolamento. Mentre l'articolo 9 è già applicabile, gli Stati membri potrebbero concedere un'esenzione temporanea sull'applicazione dell'articolo 10. Per creare condizioni giuridiche coerenti, il suo recepimento deve essere obbligatorio.

Emendamento 85

Proposta di direttiva Articolo 3 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. La presente direttiva entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Emendamento

1. La presente direttiva entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.
Essa è messa a disposizione nella versione consolidata, unitamente alla direttiva 2012/34/UE da essa modificata, entro tre mesi dalla sua pubblicazione.

Emendamento 86

Proposta di direttiva Articolo 3 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. L'articolo 1, punti da 5 a 8, si applica a decorrere dal 1° gennaio 2018 [in tempo utile per l'orario che inizia il 14 dicembre 2019].

Emendamento

2. L'articolo 1, punti da 5 a 8, si applica a decorrere dal 1° gennaio 2018 [in tempo utile per l'orario che inizia il 14 dicembre 2019].

Fino alla data di applicazione del punto 5 e fatti salvi i servizi passeggeri internazionali, gli Stati membri non sono tenuti a concedere il diritto di accesso alle imprese ferroviarie e alle relative imprese figlie controllate direttamente o indirettamente con licenza in uno Stato membro in cui non sono concessi diritti di accesso di natura analoga.

MOTIVAZIONE

I. La proposta della Commissione

Nell'ultimo decennio l'apertura dei mercati nazionali e il miglioramento della concorrenza e dell'interoperabilità nel settore ferroviario hanno costituito l'obiettivo di tre pacchetti "ferroviari". Tuttavia, la quota modale della ferrovia nel trasporto all'interno dell'UE è rimasta modesta e continuano a sussistere molte barriere tecniche. Il quarto pacchetto ferroviario mira a rimuovere gli ostacoli che limitano l'efficienza dei mercati ferroviari al fine di migliorare le prestazioni del settore e creare uno spazio ferroviario europeo unico.

Per quanto riguarda la proposta, la Commissione afferma che gli ostacoli residui riguardano innanzitutto l'accesso al mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri, che limitano lo sviluppo del settore e creano disparità tra gli Stati membri che hanno aperto i loro mercati e quelli in cui ciò non è ancora avvenuto.

Una seconda serie di problemi concerne la governance dei gestori dell'infrastruttura. In quanto monopoli naturali, questi non sempre rispondono alle necessità del mercato e dei suoi utenti, ostacolando in tal modo le prestazioni del settore nel suo complesso. In vari Stati membri essi non sono in grado di svolgere i loro compiti perché le funzioni sono suddivise fra organismi diversi. Occorre inoltre migliorare la cooperazione transfrontaliera tra i gestori dell'infrastruttura.

A ciò si aggiunge il fatto che una serie di ostacoli all'ingresso sul mercato deriva da situazioni nelle quali la gestione dell'infrastruttura e le operazioni di trasporto fanno parte della stessa struttura integrata. In tal caso, i gestori dell'infrastruttura possono trovarsi di fronte a un conflitto di interessi, una situazione che potrebbe comportare discriminazioni per quanto riguarda l'accesso all'infrastruttura per altre imprese ferroviarie.

Infine, le strutture integrate rendono molto più difficile applicare la separazione contabile tra la gestione dell'infrastruttura e le attività di trasporto. Le autorità di regolamentazione incontrano difficoltà a tracciare i flussi finanziari tra le diverse società controllate e la società holding. I sussidi incrociati e il trasferimento di fondi pubblici assegnati al gestore dell'infrastruttura per finanziare attività concorrenziali costituiscono non solo un grande ostacolo all'ingresso sul mercato per i nuovi operatori ma anche un uso illecito degli aiuti di Stato.

II. Le osservazioni del relatore

Il relatore condivide l'obiettivo generale della Commissione per quanto concerne la creazione di uno spazio ferroviario europeo unico. Occorre incrementare la quota del trasporto ferroviario rispetto ad altre modalità di trasporto e l'UE dovrebbe avere l'ambizione di far ridiventare le ferrovie un mezzo di trasporto affidabile e attraente. Tuttavia, la liberalizzazione non dovrebbe costituire un obiettivo in sé ma andrebbe considerato come uno strumento utile per creare un settore più competitivo con servizi di elevata qualità. L'apertura del mercato deve essere accompagnata da norme rigorose sui diritti dei passeggeri in materia di

informazioni di viaggio ed emissione dei biglietti e dal rafforzamento delle norme sociali per i lavoratori del settore.

È inoltre necessario trovare il giusto equilibrio tra apertura del mercato e protezione degli obblighi di servizio pubblico di ogni Stato membro. Occorre evitare il "cherry picking" delle linee commercialmente appetibili così come la chiusura sistematica delle linee meno redditizie.

Per quanto riguarda la proposta della Commissione in esame, il relatore ritiene che sia necessario esaminare con attenzione le questioni seguenti:

1. Apertura del mercato e contratti di servizio pubblico: un "approccio più equilibrato"

Laddove non vi siano obblighi di servizio pubblico, dovrebbero essere consentiti servizi ad accesso aperto. Tuttavia, se i servizi sono prestati in esecuzione di un contratto di pubblico servizio, l'apertura del mercato dovrebbe essere più graduale rispetto a quanto previsto dalla Commissione. È importante tenere conto dell'eterogeneità delle reti in termini di dimensioni, densità e varietà delle strutture organizzative degli Stati membri. Gli Stati membri hanno diverse esperienze per quanto riguarda il processo di apertura di mercato e pertanto dovrebbero godere di una flessibilità sufficiente per organizzare la propria rete in modo da ottenere un mix ottimale di servizi ad accesso aperto e di servizi prestati in esecuzione di contratti di servizio pubblico al fine di garantire un'elevata qualità dei servizi per tutti i passeggeri. Gli Stati membri dovrebbero pertanto poter scegliere tra diverse opzioni al fine di trovare il giusto equilibrio tra accesso aperto e obbligo di servizio pubblico.

Secondo la proposta della Commissione, le imprese ferroviarie possono ora accedere alla rete ferroviaria in tutta l'UE per la fornitura di qualsiasi tipo di servizio di trasporto, di merci o di passeggeri, nazionale o internazionale. Gli Stati membri possono limitare tale accesso aperto al fine di tutelare i servizi prestati in esecuzione di un contratto di servizio pubblico quando l'equilibrio economico di tale contratto potrebbe essere compromesso dal servizio ad accesso aperto. La rispettiva prova dell'equilibrio economico viene eseguita dall'organismo di regolamentazione, che può successivamente richiedere la modifica del nuovo servizio o addirittura bloccarlo.

Oltre a tale opzione, dovrebbe essere possibile limitare l'accesso aperto nei casi in cui un contratto di servizio pubblico sia stato aggiudicato mediante una procedura di gara pubblica, garantendo così all'operatore che si è aggiudicato il contratto il diritto esclusivo di fornire servizi ferroviari senza la necessità di eseguire la prova dell'equilibrio economico. Tale procedura garantisce comunque una concorrenza sufficiente grazie all'organizzazione di una procedura di gara, offrendo al contempo una maggiore sicurezza di pianificazione alle autorità competenti e al prestatore del servizio pubblico una volta che questo servizio è in funzione. L'opzione di un "approccio equilibrato" consentirebbe inoltre agli Stati membri e alle autorità competenti di acquisire gradualmente familiarità con le procedure di appalto. Quando uno Stato membro sceglie di limitare il diritto di accesso aperto, ciò non deve incidere sul diritto di cabotaggio internazionale, a meno che non sia compromesso l'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico in questione.

È necessario definire più chiaramente i criteri della prova dell'equilibrio economico e

prevedere orientamenti migliori per garantire l'esecuzione uniforme di tale prova negli Stati membri.

2. Una governance migliore del settore ferroviario

In questa fase, il relatore non propone alcuna modifica significativa alle disposizioni sull'indipendenza del gestore dell'infrastruttura. In generale, un maggiore peso dell'organismo di regolamentazione corrisponde a una maggiore flessibilità delle modalità della struttura delle imprese verticalmente integrate. Le disposizioni sull'organizzazione dei sistemi informatici e sul trasferimento di personale sono eccessivamente prescrittive ed è possibile lasciare maggiore libertà alle imprese integrate di trovare le disposizioni adeguate, sotto il controllo dell'organismo di regolamentazione. Tuttavia, ciò esclude una maggiore flessibilità per quanto riguarda la trasparenza finanziaria tra le diverse entità di tale struttura integrata. Di conseguenza, il relatore desidera mantenere le relative disposizioni proposte dalla Commissione.

Si propone un ulteriore rafforzamento dell'organismo di regolamentazione, tramite il potere di approvare in via preventiva i canoni stabiliti dal gestore dell'infrastruttura, se questi fa parte di un'impresa integrata. Il relatore desidera sottolineare che tutti gli Stati membri devono assicurarsi che il proprio organismo di regolamentazione disponga della necessaria capacità organizzativa, in termini di risorse umane e materiali, di adempiere alle proprie funzioni, ai sensi dell'articolo 56 della direttiva 2012/34/UE.

Laddove esista una separazione totale tra il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie, può essere utile consentire loro di cooperare su progetti concreti che potrebbero portare a un miglioramento della gestione dell'infrastruttura e a migliori servizi per il trasporto di merci e di passeggeri. Tale cooperazione o alleanza dovrebbe essere limitata nel tempo, sotto il controllo dell'organismo di regolamentazione e senza compromettere l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura. Il suo obiettivo dovrebbe essere quello di trovare soluzioni pratiche a problemi specifici quali il miglioramento dell'organizzazione del traffico su una parte dell'infrastruttura spesso soggetta a ritardi.

3. I diritti dei passeggeri: creazione di un sistema globale di emissione dei biglietti

Le disposizioni relative ai diritti dei passeggeri del regolamento n. 1372/2007¹ costituiscono un passo nella giusta direzione, ma sono troppo deboli per avere un impatto evidente sullo sviluppo di un sistema globale di emissione dei biglietti in tutta l'UE. Il settore si sta adoperando per trovare soluzioni che però, una volta disponibili, rimarranno facoltative. Dal punto di vista dei diritti dei passeggeri, ciò non è sufficiente. Il relatore propone di rendere obbligatorio lo sviluppo di tali servizi in ogni Stato membro entro il 2020. Tale scadenza consentirebbe al settore di utilizzare il sistema volontario, attualmente elaborato sotto gli auspici dell'AFE.

Per quanto riguarda l'emissione dei biglietti tramite un sistema integrato, le soluzioni andrebbero sviluppate parallelamente, tenendo conto dell'utilità di tali sistemi in particolare

¹ REGOLAMENTO (CE) N. 1371/2007 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

per il trasporto locale e regionale.

Il relatore ritiene sia necessario mettere a disposizione di terzi i dati relativi agli orari al fine di consentire lo sviluppo di soluzioni innovative per la pianificazione degli itinerari.

4. Rafforzamento delle disposizioni sociali

La maggiore apertura del mercato e una maggiore concorrenza devono andare di pari passo con il rafforzamento delle norme sociali al fine di limitare eventuali effetti negativi per il personale del settore ferroviario. La concorrenza non deve portare al dumping sociale. Le imprese ferroviarie dovrebbero essere tenute a rispettare tutte le norme vigenti in materia di condizioni sociali e di lavoro e il loro mancato rispetto dovrebbe avere conseguenze negative per il gestore in questione. Il relatore propone di aggiungere ai requisiti per l'ottenimento di una licenza l'impegno da parte dell'impresa di rispettare i contratti collettivi rappresentativi vigenti negli Stati membri nei quali essa intende operare.

Occorre effettuare nuovi tentativi di istituire una certificazione per il personale di bordo, che è stata inizialmente proposta dalla Commissione nel 2004 ma che allora non è stata sostenuta dal Consiglio. Dal momento che si prevede un aumento del traffico internazionale, è necessario fissare requisiti minimi a livello dell'UE per il personale di bordo, analogamente a quanto concordato per i macchinisti. La Commissione dovrebbe garantire la piena e corretta applicazione da parte degli Stati membri della direttiva 2005/47/CE del Consiglio.

Infine, per garantire parità di condizioni anche nel settore delle condizioni di lavoro, occorre instaurare un dialogo sociale permanente a livello dell'UE per garantire il rispetto dei diritti sociali e un elevato livello di qualifiche professionali per il personale del settore ferroviario.

5. Chiarimento del ruolo della Rete europea di gestori dell'infrastruttura

La proposta di Rete europea di gestori dell'infrastruttura rappresenta certamente un modo utile per aumentare la cooperazione transfrontaliera dei gestori dell'infrastruttura. Tuttavia, la proposta non è sufficientemente chiara e dettagliata. Si propongono quindi alcune aggiunte e precisioni per quanto riguarda la cooperazione tra i corridori della rete TEN-T e i corridori merci ferroviari, il coinvolgimento delle autorità di sicurezza nazionali e dell'AFE, se del caso, e il ruolo della Commissione nella rete.

PARERE DI MINORANZA

a norma dell'articolo 52, paragrafo 3, del regolamento

sul progetto di parere
sulla modifica della Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del
Consiglio del 21 novembre che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico,
per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per
ferrovia
e la governance dell'infrastruttura ferroviaria

Commissione per i trasporti e il turismo
Relatore: Saïd El Khadraoui

Presentato da Jacky Hénin, Jaromír Kohlíček e Sabine Wils a nome del gruppo GUE-NGL

considerando che i primi tre pacchetti ferroviari hanno portato a un aumento dei costi per gli utenti, al drammatico calo del numero di tonnellate di merci trasportate per ferrovia, nonché al deterioramento delle condizioni dei lavoratori ferroviari;

considerando che non è stata ancora effettuata nessuna seria valutazione dei pacchetti ferroviari precedenti;

riteniamo che il quarto pacchetto ferroviario vada contro gli interessi degli utenti, in termini di costi, sicurezza e accessibilità;

riteniamo che la separazione tra i gestori dell'infrastruttura e gli operatori del trasporto porti a utilizzare le entrate per pagare i dividendi agli azionisti invece che a investire nel necessario potenziamento della rete ferroviaria;

riteniamo che limitare e, dopo il periodo di transizione, addirittura vietare l'aggiudicazione diretta dei contratti di trasporto significhi contravvenire al diritto delle autorità locali di decidere come vogliono organizzare i loro servizi di trasporto pubblico, un diritto garantito dal protocollo 26 del trattato sull'Unione europea; riteniamo che tale obbligo di procedere mediante gara d'appalto aperta causerà costi inutili alle autorità locali;

riteniamo che il quarto pacchetto ferroviario peggiorerebbe le condizioni di lavoro dei lavoratori delle ferrovie e che la pressione su lavoratori delle ferrovie costituisca un pericolo per la sicurezza di tutti;

respingiamo pertanto in toto il quarto pacchetto ferroviario, che accentua la logica distruttiva della liberalizzazione.

20.11.2013

PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'OCCUPAZIONE E GLI AFFARI SOCIALI

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria (COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

Relatore per parere: Frédéric Daerden

BREVE MOTIVAZIONE

Le diverse liberalizzazioni dei settori dei servizi operate dall'Unione europea negli ultimi decenni, ivi incluso nel settore del trasporto ferroviario, rientrano nel quadro dell'attuazione dell'articolo 26 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e sono pertanto parte integrante del suo progetto.

L'instaurazione di un mercato comune non deve costituire un fine di per sé, ma piuttosto mirare alla riduzione dei costi dei servizi per i consumatori mantenendo nel contempo un livello elevato di qualità di servizi accessibili a tutti.

A posteriori, le diverse iniziative di liberalizzazione condotte nei settori in cui i servizi sono stati storicamente assicurati da operatori pubblici mediante monopoli nazionali non sembrano essere riuscite a conseguire questo duplice obiettivo.

Anche considerando il solo settore ferroviario, non mancano gli esempi di insoddisfazione.

- Per quanto concerne il trasporto internazionale di passeggeri, aperto alla concorrenza dal 2010, l'aumento della concorrenza non si è tradotto in una riduzione significativa dei costi e ha comportato la chiusura di vecchie linee transfrontaliere che non funzionavano sul modello dell'alta velocità. Il settore non ha inoltre beneficiato della crescita prevista, e le sue quote di mercato si devono ottenere più sul piano intermodale che intramodale.
- Per quanto concerne il trasporto nazionale di passeggeri nel Regno Unito (lo Stato membro più avanzato in termini di normativa sulle liberalizzazioni), il CESE sottolinea l'insoddisfazione degli utenti britannici e la necessità ricorrente di fare

appello allo Stato per l'integrazione del settore (tariffe, distribuzione, orari, ecc.).

- Per quanto concerne il trasporto nazionale di passeggeri nella totalità dell'Unione, si registrano almeno 15 procedure di infrazione per recepimento inadeguato, a riprova del ritmo troppo sostenuto con cui è stata condotta questa liberalizzazione, la quale, per contribuire alla costruzione del progetto europeo, deve essere effettuata senza arrecare danno ai modelli nazionali che hanno fornito ai cittadini un modello di qualità per diversi decenni.

In considerazione di quanto sopra, il relatore ritiene che la necessità di liberalizzare ulteriormente il settore del trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia non sia stata dimostrata; con i suoi emendamenti, egli intende attenuare il rischio di conseguenze negative per i cittadini e, in particolare, per i lavoratori del settore, concentrandosi su diversi punti:

- una governance con il maggior grado di integrazione possibile: sebbene la rigida separazione tra gestori delle infrastrutture e operatori dei servizi di trasporto sia fondata sul piano concorrenziale, i timori che essa suscita tra le associazioni di utenti, i sindacati del settore o gli operatori "tradizionali" inducono il relatore ad evitare un approccio manicheo. Molto probabilmente, tale separazione determinerà una minore mutualizzazione delle risorse per gli investimenti materiali e un aumento della burocrazia, con effetti nefasti sulla qualità del servizio e sulla sicurezza degli utenti. Il relatore ha quindi scelto di concedere all'autorità di regolamentazione nazionale la più ampia libertà in materia, conformemente alla sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea del 28 febbraio 2013;
- la possibilità per gli Stati membri di scegliere con la massima libertà se ricorrere a una gara d'appalto o all'aggiudicazione diretta delle concessioni di servizi pubblici, aumentando in maniera considerevole i massimali;
- l'introduzione di disposizioni a tutela degli utenti, dei lavoratori e dell'ambiente nei piani nazionali per un trasporto pubblico sostenibile dal punto di vista sociale e ambientale, in modo che tali criteri qualitativi, sociali e ambientali possano essere integrati più agevolmente nei bandi di gara;
- una maggiore tutela dei lavoratori tramite vaste possibilità di trasferimento del personale all'interno della nuova impresa concessionaria di un servizio pubblico, l'intensificazione del dialogo sociale nelle strutture, la precisazione delle disposizioni in materia sociale applicabili al personale di bordo (in particolare tramite la certificazione di tale personale) e la definizione, da parte degli Stati membri, di una responsabilità sociale e solidale dell'offerente e dei suoi subcontraenti per evitare il dumping sociale;
- la necessaria reciprocità quanto all'apertura dei mercati tra Stati membri;
- un periodo transitorio più lungo (fino al 2029) per la trasposizione da parte degli Stati membri, in modo da lasciare ai decisori politici dell'Unione il tempo di riflessione e analisi sufficiente prima di progredire nella liberalizzazione.

EMENDAMENTI

La commissione per l'occupazione e gli affari sociali invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

Emendamento 1

Proposta di direttiva Considerando 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 bis) Diversi studi e questionari dimostrano che negli Stati membri che hanno aperto i propri mercati di trasporto nazionale dei passeggeri, come la Svezia e il Regno Unito, il mercato ferroviario è cresciuto, anche per quanto riguarda una maggiore soddisfazione dei passeggeri e del personale.

Emendamento 2

Proposta di direttiva Considerando 3

Testo della Commissione

Emendamento

(3) La direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, crea tale spazio con regole comuni sulla governance delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura, sul finanziamento dell'infrastruttura e sull'imposizione di canoni per il suo utilizzo, sulle condizioni di accesso all'infrastruttura e ai servizi ferroviari e sulla vigilanza regolamentare sul mercato ferroviario. Essendo ormai presenti tutti questi elementi, è ora possibile completare l'apertura del mercato ferroviario dell'Unione e riformare la

(3) La direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, crea tale spazio con regole comuni sulla governance delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura, sul finanziamento dell'infrastruttura e sull'imposizione di canoni per il suo utilizzo, sulle condizioni di accesso all'infrastruttura e ai servizi ferroviari e sulla vigilanza regolamentare sul mercato ferroviario. Essendo ormai presenti tutti questi elementi, è ora possibile completare l'apertura del mercato ferroviario dell'Unione e riformare la

governance dei gestori dell'infrastruttura con l'obiettivo di assicurare la parità di accesso all'infrastruttura.

governance dei gestori dell'infrastruttura, con l'obiettivo di assicurare la parità di accesso all'infrastruttura *al fine di migliorare la qualità dei servizi ferroviari a livello europeo tutelando nel contempo le norme sociali e le condizioni di occupazione.*

Emendamento 3

Proposta di direttiva Considerando 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(4 bis) Gli Stati membri sono responsabili dell'organizzazione dei propri mercati del lavoro per il personale ferroviario. Dovranno tuttavia assicurarsi che il modo in cui il mercato del lavoro è organizzato non pregiudichi la qualità del servizio. Il diritto europeo prevede già un quadro chiaro per la tutela dei lavoratori del settore ferroviario.

Emendamento 4

Proposta di direttiva Considerando 5

Testo della Commissione

Emendamento

(5) È necessario assicurare un miglior coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie attraverso l'istituzione di un comitato di coordinamento, allo scopo di ottenere una gestione ed un utilizzo dell'infrastruttura efficienti.

soppresso

Motivazione

Il considerando non apporta alcun valore aggiunto alla versione finale del testo. Esso serve solo a ricordare la clausola di revisione a tempo della direttiva di rifusione che ha portato

all'attuale proposta della Commissione.

Emendamento 5

Proposta di direttiva Considerando 7

Testo della Commissione

(7) È opportuno che le questioni transfrontaliere siano affrontate in modo efficiente tra i gestori dell'infrastruttura dei diversi Stati membri attraverso l'istituzione di una rete europea dei gestori dell'infrastruttura.

Emendamento

(7) È necessario migliorare e rafforzare la cooperazione transfrontaliera tra i gestori dell'infrastruttura. È opportuno che le questioni transfrontaliere siano affrontate in modo efficiente tra i gestori dell'infrastruttura dei diversi Stati membri attraverso l'istituzione di una rete europea dei gestori dell'infrastruttura.

Emendamento 6

Proposta di direttiva Considerando 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(9 bis) Le imprese a integrazione verticale non possono mai disporre dell'indipendenza necessaria tra il gestore dell'infrastruttura e la società ferroviaria. La struttura può infatti dar luogo alla prassi dei sussidi incrociati, che pregiudica la parità di condizioni e porta a distorsioni della concorrenza.

Emendamento 7

Proposta di direttiva Considerando 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(12 bis) Occorre tenere in seria considerazione il miglioramento della sicurezza ferroviaria nel processo di

apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia, in particolare in relazione alla riforma delle attuali strutture integrate, nell'ottica di evitare l'introduzione di nuovi ostacoli amministrativi che possano compromettere il mantenimento e il miglioramento della sicurezza.

Emendamento 8

Proposta di direttiva Considerando 13 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(13 bis) Tenendo conto dell'eterogeneità delle reti in termini di dimensioni e densità e della varietà delle strutture organizzative delle autorità nazionali e locali o regionali e delle rispettive esperienze del processo di apertura del mercato, ogni Stato membro deve godere di una flessibilità sufficiente per organizzare la propria rete in modo da ottenere un mix ottimale di servizi ad accesso aperto e di servizi prestati in esecuzione di contratti di servizio pubblico, al fine di garantire un'elevata qualità dei servizi per tutti i passeggeri.

Emendamento 9

Proposta di direttiva Considerando 14

Testo della Commissione

Emendamento

(14) La concessione alle imprese ferroviarie dell'Unione del diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria in tutti gli Stati membri ai fini dell'esercizio di servizi di trasporto nazionale di passeggeri può avere implicazioni per l'organizzazione

(14) La concessione alle imprese ferroviarie dell'Unione del diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria in tutti gli Stati membri ai fini dell'esercizio di servizi di trasporto nazionale di passeggeri può avere implicazioni per l'organizzazione

e il finanziamento dei servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia prestati nell'ambito di un contratto di servizio pubblico. Gli Stati membri dovrebbero quindi avere la possibilità di limitare detto diritto di accesso laddove esso comprometta l'equilibrio economico di tali contratti di servizio pubblico, ferma restando l'approvazione del pertinente organismo di regolamentazione.

e il finanziamento dei servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia prestati nell'ambito di un contratto di servizio pubblico. Gli Stati membri dovrebbero quindi avere la possibilità di limitare detto diritto di accesso laddove esso comprometta **la qualità del servizio e la sua fruibilità anche in aree remote o** l'equilibrio economico di tali contratti di servizio pubblico, ferma restando l'approvazione del pertinente organismo di regolamentazione.

Emendamento 10

Proposta di direttiva Considerando 18 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(18 bis) Per stabilire se la qualità di un servizio fornito nel quadro di un contratto di servizio pubblico sarebbe compromessa da un servizio ad accesso libero sulla stessa rete, gli organismi di controllo dovrebbero considerare gli effetti sulla rete, il rispetto delle coincidenze, la puntualità, la disponibilità e l'accessibilità dei servizi erogati nel quadro del contratto di servizio pubblico.

Emendamento 11

Proposta di direttiva Considerando 19

Testo della Commissione

Emendamento

(19) Allo scopo di rendere i servizi ferroviari più interessanti per i passeggeri, è opportuno che gli Stati membri **siano in grado di imporre** alle imprese ferroviarie che esercitano servizi di trasporto nazionale di passeggeri di partecipare ad

(19) Allo scopo di rendere i servizi ferroviari più interessanti per i passeggeri, è opportuno che gli Stati membri **impongano** alle imprese ferroviarie che esercitano servizi di trasporto nazionale di passeggeri di partecipare ad un sistema

un sistema comune d'informazione e a un servizio integrato di emissione dei biglietti per l'offerta di biglietti, biglietti cumulativi e prenotazioni. ***In caso di adozione di un sistema di questo tipo, è necessario assicurare che esso non dia adito a distorsioni di mercato o a discriminazioni tra imprese ferroviarie.***

comune d'informazione e a un servizio integrato di emissione dei biglietti per l'offerta di biglietti, biglietti cumulativi e prenotazioni, ***incluse tutte le considerazioni sociali. Il servizio di emissione biglietti non dovrebbe creare ostacoli per le persone disabili, gli anziani, le famiglie o le persone che hanno bisogno di un sostegno particolare.***

Emendamento 12

**Proposta di direttiva
Considerando 19 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(19 bis) In vista del completamento dello spazio ferroviario europeo unico, e data la concorrenza nel settore, la Commissione sostiene e incoraggia attivamente il dialogo sociale a livello di Unione, al fine di garantire che i lavoratori del settore ferroviario godano sul lungo termine di maggiore protezione dagli effetti indesiderati dell'apertura del mercato e di prevenire il deteriorarsi delle condizioni di lavoro nel settore nonché di sviluppare risposte comuni alle sfide derivanti dall'attuazione del quarto pacchetto ferroviario. In tale contesto è opportuno prestare particolare attenzione all'impatto della pressione psicologica e sociale esercitata dal cambiamento sul personale interessato. Occorre a tal fine realizzare condizioni tese all'apertura dei mercati che prevedano in particolare l'applicazione, da parte degli Stati membri, delle condizioni collettive vigenti sul loro territorio nazionale.

Emendamento 13

**Proposta di direttiva
Considerando 19 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(19 ter) La Commissione garantisce la piena e corretta applicazione da parte degli Stati membri delle disposizioni della direttiva 2005/47/CE del Consiglio, del 18 luglio 2005, concernente l'accordo tra la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario¹, in particolare per quanto concerne la loro sicurezza.

¹ *GU L 195 del 27.7.2005, pag. 15.*

Emendamento 14

**Proposta di direttiva
Considerando 19 quater (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(19 quater) Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura devono creare nell'ambito della loro cultura della sicurezza una "cultura equa" al fine di incoraggiare attivamente il personale a comunicare incidenti, inconvenienti e "quasi incidenti" correlati alla sicurezza senza essere soggetti ad alcuna pena o discriminazione. Una cultura equa consente al settore ferroviario di trarre insegnamenti da incidenti, inconvenienti e "quasi incidenti", migliorando pertanto la sicurezza ferroviaria per i lavoratori e i passeggeri in viaggio.

Emendamento 15

Proposta di direttiva Considerando 19 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 quinquies) Il rispetto delle norme relative ai periodi di lavoro, di guida e di riposo dei macchinisti è essenziale ai fini della sicurezza ferroviaria e della concorrenza leale. In un mercato ferroviario europeo aperto caratterizzato da un numero crescente di operazioni transfrontaliere è necessario garantire che la conformità ai periodi di lavoro, di guida e di riposo sia controllata e fatta rispettare. Le autorità di sicurezza nazionali dovrebbero essere incaricate di vigilare su tali norme e assicurarne il rispetto; la Commissione dovrebbe proporre norme e controlli periodici obbligatori. A tal fine è tuttavia indispensabile un dispositivo elettronico di bordo che registri i periodi di guida e di riposo dei macchinisti.

Emendamento 16

Proposta di direttiva Considerando 19 sexies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 sexies) Alla luce dello sviluppo dello spazio ferroviario europeo unico e dell'apertura del mercato del trasporto ferroviario, gli Stati membri dovrebbero avvalersi di contratti collettivi rappresentativi conclusi con le parti sociali, fatti salvi il diritto nazionale e i contratti collettivi già in vigore, al fine di evitare il dumping sociale e la concorrenza sleale.

Emendamento 17

Proposta di direttiva
Considerando 19 septies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 septies) Il personale di bordo costituisce una categoria professionale del settore ferroviario che svolge compiti rilevanti ai fini della sicurezza. Tradizionalmente è incaricato di compiti operativi legati alla sicurezza nell'ambito del sistema ferroviario, oltre ad essere responsabile del comfort e della sicurezza dei passeggeri a bordo dei treni. Una certificazione simile a quella rilasciata ai macchinisti è utile per garantire un elevato livello di qualifiche e competenze, riconoscere l'importanza di questa categoria professionale per la sicurezza dei servizi ferroviari e agevolare la mobilità dei lavoratori.

Emendamento 18

Proposta di direttiva
Considerando 19 octies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 octies) La Commissione dovrebbe valutare l'impatto della presente direttiva sullo sviluppo del mercato del lavoro per il personale ferroviario e, se del caso, proporre misure sulla certificazione del personale ferroviario di bordo.

Emendamento 19

Proposta di direttiva
Considerando 19 nonies (nuovo)

(19 nonies) L'organismo nazionale di regolamentazione dovrebbe approvare o richiedere le modifiche delle disposizioni relative al trasferimento del personale. Ciò può comprendere l'esercizio del diritto di rinuncia per il personale da trasferire. Nel prendere la decisione, l'organismo di regolamentazione deve mirare a evitare il trasferimento di informazioni sensibili dal gestore dell'infrastruttura a un'altra entità nell'ambito dell'impresa integrata.

Emendamento 20

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1 – lettera a

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 3 – punto 2

Testo della Commissione

"(2) «gestore dell'infrastruttura», qualsiasi organismo o impresa che assicura lo sviluppo, l'esercizio e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria su una rete; lo sviluppo comprende la programmazione di rete, la programmazione finanziaria e degli investimenti, nonché la costruzione e i miglioramenti dell'infrastruttura; l'esercizio dell'infrastruttura comprende tutti gli elementi della procedura di assegnazione delle tracce ferroviarie, incluse la definizione e la valutazione della disponibilità e l'assegnazione di tracce individuali, la gestione del traffico e l'imposizione di canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, incluse le relative determinazione e riscossione; la manutenzione **comprende** le attività di rinnovo dell'infrastruttura e le altre attività di gestione del patrimonio;"

Emendamento

"(2) «gestore dell'infrastruttura», qualsiasi organismo o impresa che assicura **in particolare** lo sviluppo, l'esercizio e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria su una rete; lo sviluppo comprende la programmazione di rete, la programmazione finanziaria e degli investimenti, nonché la costruzione e i miglioramenti dell'infrastruttura; l'esercizio dell'infrastruttura comprende tutti gli elementi della procedura di assegnazione delle tracce ferroviarie, incluse la definizione e la valutazione della disponibilità e l'assegnazione di tracce individuali, la gestione del traffico e l'imposizione di canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, incluse le relative determinazione e riscossione; la manutenzione **deve comprendere** le attività di rinnovo dell'infrastruttura e le altre attività di gestione del patrimonio;"

Motivazione

La nuova formulazione della definizione di "gestore dell'infrastruttura" fornisce un chiarimento degli obblighi dei gestori, per esempio per quanto riguarda i termini "in particolare" dalla definizione attuale. In tal modo il nuovo elenco delle funzioni dei gestori diventerebbe un elenco chiuso.

Emendamento 21

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 1 – lettera b
Direttiva 2012/34/UE
Articolo 3 – punto 5

Testo della Commissione

Emendamento

(b) il punto 5 è soppresso;

soppresso

Motivazione

La soppressione del punto relativo alla definizione dei servizi di trasporto internazionale crea difficoltà agli Stati membri che hanno una frontiera ferroviaria esterna con un paese terzo. Si profila il rischio di un vuoto giuridico.

Emendamento 22

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 2
Direttiva 2012/34/UE
Articolo 6 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

*2. all'articolo 6, il paragrafo 2 è
soppresso;*

soppresso

Motivazione

La soppressione della disposizione che consente l'organizzazione dei servizi di gestione e dei servizi di trasporto nell'ambito di un'unica impresa – benché siano separati a fini contabili – appare eccessiva. La soppressione di tale disposizione avrebbe effetti negativi di ampia portata (amministrativi, finanziari, legali e sociali) per molte imprese ferroviarie che operano in modo efficiente ed efficace sul mercato europeo.

Emendamento 23

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

Gli Stati membri **assicurano** che il gestore dell'infrastruttura svolga tutte le funzioni indicate all'articolo 3, punto 2, e che sia indipendente da qualsiasi impresa ferroviaria.

Emendamento

Gli Stati membri **possono decidere liberamente quali mezzi utilizzare per assicurare** che il gestore dell'infrastruttura svolga tutte le funzioni indicate all'articolo 3, punto 2, e che sia indipendente da qualsiasi impresa ferroviaria.

Emendamento 24

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione

Per garantire l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura, gli Stati membri provvedono affinché i gestori dell'infrastruttura siano organizzati in un'entità giuridicamente distinta da qualsiasi impresa ferroviaria.

Emendamento

Per garantire l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura, gli Stati membri provvedono affinché i gestori dell'infrastruttura siano organizzati in un'entità giuridicamente distinta da qualsiasi impresa ferroviaria, **nei limiti necessari per evitare la burocrazia tra entità e facilitare gli investimenti nella rete, nell'ottica di garantire la realizzazione di un servizio di qualità senza aumentare i costi di funzionamento.**

Emendamento 25

Proposta di direttiva

Articolo 1 – paragrafo 3 – punto 2

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 – paragrafo 2 – parte introduttiva

Testo della Commissione

2. Gli Stati membri assicurano inoltre che la stessa o le stesse persone fisiche o giuridiche non possano:

Emendamento

2. Gli Stati membri assicurano inoltre che la stessa o le stesse persone fisiche o giuridiche non possano, ***direttamente o indirettamente***:

Emendamento 26

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 – paragrafo 2 – lettera b

Testo della Commissione

(b) designare membri del consiglio di vigilanza, del consiglio di amministrazione o di organismi che rappresentano legalmente il gestore dell'infrastruttura e contemporaneamente esercitare, direttamente o indirettamente, un controllo, avere un qualunque interesse finanziario o esercitare un qualsiasi diritto su un'impresa ferroviaria;

Emendamento

(b) designare ***il direttore generale***, membri del consiglio di vigilanza, del consiglio di amministrazione, ***del comitato direttivo*** o di organismi che rappresentano legalmente il gestore dell'infrastruttura e contemporaneamente esercitare, direttamente o indirettamente, un controllo, avere un qualunque interesse finanziario o esercitare un qualsiasi diritto su un'impresa ferroviaria;

Emendamento 27

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. A condizione che non sorgano conflitti di interesse e che sia garantita la riservatezza delle informazioni sensibili sotto il profilo commerciale, il gestore dell'infrastruttura può subappaltare lavori specifici di sviluppo, rinnovo e manutenzione, mantenendo il potere

Emendamento

4. A condizione che non sorgano conflitti di interesse e che sia garantita la riservatezza delle informazioni sensibili sotto il profilo commerciale, il gestore dell'infrastruttura può subappaltare lavori specifici di sviluppo, rinnovo e manutenzione, mantenendo il potere

decisionale al riguardo, a un'impresa ferroviaria o a qualsiasi altro organismo che opera sotto la sua supervisione.

decisionale al riguardo, a un'impresa ferroviaria o a qualsiasi altro organismo che opera sotto la sua supervisione. ***Tali contratti di subappalto sono coerenti con le norme che disciplinano le gare d'appalto concorrenziali e, se del caso, gli appalti pubblici. Il gestore dell'infrastruttura mantiene la responsabilità dei lavori subappaltati.***

Emendamento 28

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 3

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Laddove, ***alla data di entrata in vigore della presente direttiva***, il gestore dell'infrastruttura sia inserito in un'impresa a integrazione verticale, lo Stato membro interessato può decidere di non applicare i paragrafi da 2 a 4. In tal caso lo Stato membro assicura che il gestore dell'infrastruttura svolga tutte le funzioni indicate all'articolo 3, punto 2, e che goda di effettiva indipendenza organizzativa e decisionale rispetto a qualsiasi impresa ferroviaria conformemente agli articoli da 7 bis a 7 quater.";

Emendamento

5. Laddove il gestore dell'infrastruttura sia inserito in un'impresa a integrazione verticale, lo Stato membro interessato può decidere di non applicare i paragrafi da 2 a 4. In tal caso lo Stato membro assicura che il gestore dell'infrastruttura svolga tutte le funzioni indicate all'articolo 3, punto 2, e che goda di effettiva indipendenza organizzativa e decisionale rispetto a qualsiasi impresa ferroviaria conformemente agli articoli da 7 bis a 7 quater.";

Motivazione

Gli Stati membri dovrebbero poter scegliere anche in futuro tra una separazione del gestore dell'infrastruttura dalle imprese ferroviarie e una struttura integrata.

Emendamento 29

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 ter – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Il gestore dell'infrastruttura ha personale proprio e ha sede in locali separati dalle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale. L'accesso ai sistemi informatici è protetto per garantire l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura. ***Il regolamento interno o i contratti del personale limitano chiaramente i contatti con le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale alle comunicazioni ufficiali connesse all'esercizio delle funzioni del gestore dell'infrastruttura che sono esercitate anche in relazione ad altre imprese ferroviarie esterne all'impresa a integrazione verticale. I*** trasferimenti di personale diversi da quelli indicati ***alla lettera c)*** tra il gestore dell'infrastruttura e le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale sono consentiti solo se è possibile garantire che non avvenga nessuna comunicazione di informazioni sensibili.

Emendamento

5. Il gestore dell'infrastruttura ha personale proprio e ha sede in locali separati dalle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale. L'accesso ai sistemi informatici è protetto per garantire l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura. I trasferimenti di personale diversi da quelli indicati ***al paragrafo 4*** tra il gestore dell'infrastruttura e le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale sono consentiti solo se è possibile garantire che non avvenga nessuna comunicazione di informazioni sensibili.

Il gestore dell'infrastruttura può cooperare con altre entità dell'impresa a integrazione verticale per quanto riguarda lo sviluppo dei loro sistemi informatici, purché sia garantita protezione adeguata delle informazioni sensibili in possesso del gestore dell'infrastruttura.

L'organismo di regolamentazione approva o richiede modifiche delle modalità di attuazione del primo e del secondo comma del presente paragrafo, con l'obiettivo di garantire l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura. L'organismo di regolamentazione può chiedere all'impresa integrata di fornirgli tutte le informazioni che possano rendersi necessarie.

Motivazione

La proposta della Commissione è eccessivamente prescrittiva. L'organismo di

regolamentazione deve garantire che, per quanto riguarda i locali, i sistemi informatici e il personale diverso dagli alti livelli dirigenziali, le modalità siano tali da garantire l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura. Tali modalità possono variare da uno Stato membro all'altro.

Emendamento 30

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 quinquies – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Gli Stati membri assicurano che i gestori dell'infrastruttura istituiscano e organizzino comitati di coordinamento per ciascuna rete. Possono far parte del suddetto comitato almeno il gestore dell'infrastruttura, i richiedenti noti ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3, e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, le loro organizzazioni rappresentative, i rappresentanti degli utenti dei servizi di trasporto di passeggeri e di merci per ferrovia e, se del caso, le autorità locali e regionali. I rappresentanti dello Stato membro e l'organismo di regolamentazione interessato sono invitati alle riunioni del comitato di coordinamento in qualità di osservatori.

Emendamento

1. Gli Stati membri assicurano che i gestori dell'infrastruttura istituiscano e organizzino comitati di coordinamento per ciascuna rete. Possono far parte del suddetto comitato almeno il gestore dell'infrastruttura, i richiedenti noti ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3, e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, le loro organizzazioni rappresentative (***compresi rappresentanti dei loro dipendenti***), i rappresentanti degli utenti dei servizi di trasporto di passeggeri e di merci per ferrovia e ***dei lavoratori del settore ferroviario*** e, se del caso, le autorità locali e regionali ***e altre potenziali parti interessate***. I rappresentanti dello Stato membro e l'organismo di regolamentazione interessato sono invitati alle riunioni del comitato di coordinamento in qualità di osservatori.

Emendamento 31

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 sexies – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. La rete partecipa alle attività di monitoraggio del mercato di cui all'articolo 15 e valuta l'efficienza dei gestori

Emendamento

2. La rete partecipa alle attività di monitoraggio del mercato di cui all'articolo 15 e valuta l'efficienza dei gestori

dell'infrastruttura sulla base di indicatori comuni e di criteri di qualità, quali affidabilità, capacità, disponibilità, puntualità e sicurezza delle reti, qualità e utilizzo del patrimonio, manutenzione, rinnovi, miglioramenti, investimenti e efficienza finanziaria.

dell'infrastruttura sulla base di indicatori comuni e di criteri di qualità, quali affidabilità, capacità, disponibilità, **accessibilità**, puntualità e sicurezza delle reti, qualità e utilizzo del patrimonio, manutenzione, rinnovi, miglioramenti, **cooperazione transfrontaliera per superare le strozzature**, investimenti e efficienza finanziaria.

Emendamento 32

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6 – lettera a bis (nuova)

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 11 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(a bis) è inserito il paragrafo seguente:

"1 bis. Gli Stati membri possono limitare il diritto di creare servizi passeggeri nuovi o di modificare quelli esistenti ai sensi di contratti di servizio pubblico se tali contratti compromettono l'equilibrio economico dei servizi esistenti forniti dalle imprese ferroviarie cui è stato concesso l'accesso all'infrastruttura ferroviaria a norma dell'articolo 10, paragrafo 2;"

Motivazione

Gli Stati membri possono limitare il diritto di creare un contratto di servizio pubblico nuovo o modificato se l'organismo di regolamentazione dimostra l'impatto economico potenziale di tali contratti su un servizio fornito da un operatore in regime di libero accesso.

Emendamento 33

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 6 – lettera b

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 11 – paragrafo 2 – comma 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Per stabilire se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico *sia compromesso*, l'organismo o gli organismi di regolamentazione pertinenti di cui all'articolo 55 procedono ad un'analisi economica oggettiva e basano la decisione su criteri prestabiliti. *Essi procedono in tal senso in seguito ad una richiesta proveniente da uno dei seguenti soggetti, presentata entro un mese dall'informazione sul previsto servizio di trasporto di passeggeri, di cui all'articolo 38, paragrafo 4:*

Emendamento

Per stabilire se l'equilibrio economico, *la disponibilità e la qualità* di un contratto di servizio pubblico *siano compromessi*, l'organismo o gli organismi di regolamentazione pertinenti di cui all'articolo 55 procedono ad un'analisi economica, *sociale e ambientale* oggettiva, *inclusa un'analisi della situazione e delle condizioni di occupazione*, e basano la decisione su criteri prestabiliti.

Per valutare se l'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico sia stato compromesso, si applicano criteri prestabiliti quali l'effetto sulla redditività di tutti i servizi coperti da tale contratto incluse le conseguenti ripercussioni sul costo netto per le competenti autorità pubbliche che hanno aggiudicato il contratto, la domanda dei passeggeri, la formazione dei prezzi dei biglietti, le modalità di emissione dei biglietti, l'ubicazione e il numero delle fermate e l'orario e frequenza del nuovo servizio proposto, che sono stabiliti dall'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 nel rispetto delle misure di attuazione di cui al paragrafo 4 del presente articolo. La valutazione dimostra se la redditività dei servizi gestiti in base al contratto di servizio pubblico possa essere influenzata. L'equilibrio si considera compromesso quando si può dimostrare che verrebbe pregiudicata la fattibilità economica della gestione di tali servizi pubblici, che assicurano un ragionevole livello di qualità.

In conformità a questa valutazione e alla decisione dell'organismo di regolamentazione competente, gli Stati membri possono autorizzare, modificare o negare il diritto di accesso al servizio

passengeri richiesto, in linea con l'analisi economica e conformemente al diritto dell'Unione e ai principi di uguaglianza e non discriminazione. L'organismo o gli organismi di regolamentazione procedono in tal senso in seguito ad una richiesta proveniente da uno dei seguenti soggetti, presentata entro un mese dall'informazione sul previsto servizio di trasporto di passeggeri, di cui all'articolo 38, paragrafo 4:

Motivazione

I criteri che definiscono l'equilibrio economico vanno specificati in modo più dettagliato. Il testo si ispira al considerando 21 della direttiva 2012/34/UE e agli orientamenti interpretativi del 2010 della Commissione.

Emendamento 34

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 13 bis – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Fermi restando il regolamento (CE) n. 1371/2007 e la direttiva 2010/40/UE, gli Stati membri **possono imporre** alle imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto nazionale di passeggeri di partecipare ad un servizio comune d'informazione e a un sistema integrato di emissione dei biglietti ai fini dell'offerta di biglietti, biglietti cumulativi e prenotazioni oppure decidere d'incaricare le autorità competenti di istituirlo. Se tale sistema è istituito, gli Stati membri assicurano che esso non crei distorsioni di mercato o discriminazioni tra imprese ferroviarie e che sia gestito da un'entità giuridica pubblica o privata o da un'associazione di tutte le imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto di passeggeri.

Emendamento

1. Fermi restando il regolamento (CE) n. 1371/2007 e la direttiva 2010/40/UE, gli Stati membri **impongono** alle imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto nazionale di passeggeri di partecipare ad un servizio comune d'informazione e a un sistema integrato di emissione dei biglietti ai fini dell'offerta di biglietti, biglietti cumulativi e prenotazioni oppure decidere d'incaricare le autorità competenti di istituirlo. Se tale sistema è istituito, gli Stati membri assicurano che esso non crei distorsioni di mercato o discriminazioni tra imprese ferroviarie e che sia gestito da un'entità giuridica pubblica o privata o da un'associazione di tutte le imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto di passeggeri.

Emendamento 35

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7 bis (nuovo)

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 15 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

7 bis. all'articolo 15, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

1. "La Commissione adotta le disposizioni necessarie per monitorare le condizioni tecniche, economiche e di lavoro e gli sviluppi di mercato del trasporto ferroviario dell'Unione."

Emendamento 36

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7 ter (nuovo)

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 19

Testo della Commissione

Emendamento

7 bis. L'articolo 19 è così modificato:

a) la lettera d) è sostituita dalla seguente:

"d) non siano stati condannati per violazioni gravi o ripetute degli obblighi derivanti dal diritto previdenziale o dal diritto del lavoro, tra cui gli obblighi derivanti dalla legislazione in materia di salute e di sicurezza sul luogo di lavoro, i contratti collettivi e gli obblighi in materia di legislazione doganale qualora una società intendesse effettuare trasporti transfrontalieri di merci soggette a procedure doganali."

b) è aggiunta la seguente lettera:

"e) si siano impegnati ad applicare i contratti collettivi di validità generale o abituali in un settore specifico secondo le prassi consuetudinarie invalse negli Stati

membri in cui l'impresa intende operare."

Emendamento 37

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 8

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 38 – paragrafo 4

Testo della Commissione

"4. Il richiedente che intende chiedere capacità di infrastruttura, al fine di effettuare un servizio di trasporto di passeggeri, ne informa i gestori dell'infrastruttura e gli organismi di regolamentazione interessati almeno 18 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario al quale la richiesta di capacità si riferisce. Per poter valutare il potenziale impatto economico sui vigenti contratti di servizio pubblico, gli organismi di regolamentazione provvedono a che siano informate, senza indugio e comunque entro cinque giorni, l'autorità competente che ha aggiudicato sul percorso in questione un servizio di trasporto ferroviario di passeggeri definito in un contratto di servizio pubblico, qualsiasi altra autorità competente interessata che goda del diritto di limitare l'accesso a norma dell'articolo 11 e le imprese ferroviarie che adempiono al contratto di servizio pubblico sul percorso di tale servizio di trasporto di passeggeri."

Emendamento

"4. Il richiedente che intende chiedere capacità di infrastruttura, al fine di effettuare un servizio di trasporto di passeggeri, ne informa i gestori dell'infrastruttura e gli organismi di regolamentazione interessati almeno 18 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario al quale la richiesta di capacità si riferisce. Per poter valutare il potenziale impatto economico, *sociale e ambientale* sui vigenti contratti di servizio pubblico, gli organismi di regolamentazione provvedono a che siano informate, senza indugio e comunque entro cinque giorni, l'autorità competente che ha aggiudicato sul percorso in questione un servizio di trasporto ferroviario di passeggeri definito in un contratto di servizio pubblico, qualsiasi altra autorità competente interessata che goda del diritto di limitare l'accesso a norma dell'articolo 11 e le imprese ferroviarie che adempiono al contratto di servizio pubblico sul percorso di tale servizio di trasporto di passeggeri."

Emendamento 38

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 9

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 63 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

Entro il 31 dicembre 2024 la Commissione valuta l'impatto della presente direttiva sul settore ferroviario e presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione sulla sua applicazione.

Emendamento

Entro il 31 dicembre 2024 la Commissione valuta l'impatto della presente direttiva sul settore ferroviario e presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione sulla sua applicazione. ***Tale valutazione tiene conto dei pareri espressi dalle parti sociali in seno alla commissione dell'Unione competente per il dialogo sociale.***

Emendamento 39

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 9

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 63 – paragrafo 1 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Entro il 2020 la Commissione deve altresì verificare se l'organizzazione del mercato del lavoro nazionale ostacola l'ulteriore apertura del mercato, l'integrazione e la qualità dei servizi erogati ai clienti. Se del caso, la Commissione propone nuove misure legislative per garantire norme uniformi per tutte le imprese ferroviarie.

Emendamento 40

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 9

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 63 – paragrafo 1 – comma 2 ter (nuovo)

Testo in vigore

Emendamento

La Commissione valuta, entro ... *, il suo impatto sullo sviluppo del mercato del lavoro per il personale del settore ferroviario. La Commissione dovrebbe, se

del caso, proporre misure concernenti la certificazione del personale ferroviario di bordo.

** GU: inserire data: 18 mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva."*

Emendamento 41

Proposta di direttiva Articolo 2 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle principali disposizioni di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

Emendamento

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle principali disposizioni di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva. ***La Commissione elabora una sintesi annuale di tali comunicazioni e la trasmette, in tutte le lingue di lavoro, al Parlamento europeo e al Consiglio.***

Emendamento 42

Proposta di direttiva Articolo 3 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. La presente direttiva entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Emendamento

1. La presente direttiva entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. ***La direttiva sarà consolidata con la direttiva da essa modificata entro tre mesi dalla data della sua entrata in vigore.***

PROCEDURA

Titolo	Modifica della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria		
Riferimenti	COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD)		
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 7.2.2013		
Parere espresso da Annuncio in Aula	EMPL 7.2.2013		
Relatore per parere Nomina	Frédéric Daerden 25.3.2013		
Esame in commissione	18.9.2013	17.10.2013	14.11.2013
Approvazione	18.11.2013		
Esito della votazione finale	+: -: 0:	32 7 3	
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Regina Bastos, Edit Bauer, Jean-Luc Bennahmias, Phil Bennion, Pervenche Berès, Vilija Blinkevičiūtė, Philippe Boulland, David Casa, Alejandro Cercas, Ole Christensen, Minodora Cliveti, Marije Cornelissen, Emer Costello, Frédéric Daerden, Karima Delli, Sari Essayah, Thomas Händel, Marian Harkin, Nadja Hirsch, Stephen Hughes, Ádám Kósa, Jean Lambert, Patrick Le Hyaric, Verónica Lope Fontagné, Thomas Mann, Elisabeth Morin-Chartier, Csaba Öry, Konstantinos Poupakis, Sylvana Rapti, Licia Ronzulli, Nicole Sinclair, Gabriele Stauner, Ruža Tomašić, Andrea Zaroni, Inês Cristina Zuber		
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Claudette Abela Baldacchino, Georges Bach, Jelko Kacin, Ria Oomen-Ruijten, Antigoni Papadopoulou, Evelyn Regner		
Supplenti (art. 187, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Marita Ulvskog		

28.10.2013

PARERE DELLA COMMISSIONE PER LO SVILUPPO REGIONALE

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria (COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

Relatore per parere: Joachim Zeller

BREVE MOTIVAZIONE

Il relatore plaude alle proposte avanzate dalla Commissione, intese a migliorare la qualità e l'efficienza del trasporto ferroviario in Europa snellendo la burocrazia e agevolando l'accesso al mercato e, quindi, a contribuire alla creazione di un mercato interno ferroviario. Nel quadro dell'ampia consultazione condotta, tuttavia, gli interessati a livello regionale, come le associazioni regionali dei trasporti, hanno a più riprese mosso la critica per cui le frequenti modifiche, o rifusioni, di carattere sostanziale cui sono sottoposti gli atti legislativi non contribuiscono a creare un quadro normativo stabile e affidabile.

La proposta della Commissione relativa alla rigorosa separazione tra l'infrastruttura e il servizio di trasporto trascura la situazione particolare in cui si trovano le numerose infrastrutture ferroviarie di piccole e medie dimensioni (ferrovie di interesse locale, ferrovie storiche, ferrovie a scartamento ridotto, ferrovie portuali o di miniera, ecc.), che nella maggior parte dei casi sono effettivamente organizzate in modo integrato, ma non rivestono un'importanza strategica per il funzionamento del mercato europeo del trasporto ferroviario. In tali imprese, che per la maggior parte contano meno di 50 collaboratori, una separazione rigorosa imporrebbe, già solo per la duplicazione del personale che si renderebbe necessaria, un onere ulteriore considerevole a livello organizzativo e aziendale. Considerata la situazione economica, spesso precaria, in cui versano le infrastrutture ferroviarie regionali, un simile obbligo ne metterebbe a repentaglio la stessa sopravvivenza.

Il relatore accoglie, invece, con favore il rafforzamento del ruolo del gestore dell'infrastruttura, così come l'istituzione dei Comitati di coordinamento volti a vigilare sulle attività svolte da quest'ultimo nel quadro del suo ruolo rafforzato. In tale contesto, però, occorre assicurare che le autorità locali siano coinvolte sistematicamente, e non solo "se del

caso". Un simile rafforzamento del ruolo del gestore dell'infrastruttura deve anche comportare che quest'ultimo nomini al suo interno un interlocutore competente preposto alle relazioni con le autorità locali e regionali.

Il relatore appoggia anche la proposta della Commissione che istituisce una Rete europea per la collaborazione tra i gestori dell'infrastruttura, volta a realizzare quella rete di trasporto transeuropea che è imprescindibile per risolvere i problemi riscontrati nei trasporti transfrontalieri.

Il relatore condivide, inoltre, il rafforzamento delle competenze attribuite alle autorità di regolamentazione. Le autorità locali e regionali, tuttavia, necessitano di un termine adeguato relativamente alla richiesta di verifica della valutazione dei rischi posti per l'equilibrio economico di un servizio.

Il relatore plaude, poi, alla proposta per cui le entrate del gestore dell'infrastruttura possono essere destinate esclusivamente al finanziamento delle sue attività. Se continua a essere consentito il pagamento degli utili, occorre allora disciplinarne l'ammontare. Una distribuzione dei dividendi che equivalga a un trasferimento degli utili non dovrebbe essere consentita. Non pare proporzionato, inoltre, che il solo sospetto di una violazione delle norme si traduca in una sanzione e in una limitazione dei diritti di accesso al mercato. L'esclusione immediata sulla base di un mero sospetto costituirebbe una sanzione preventiva imposta all'impresa e danneggerebbe, in definitiva, la concorrenza. Il divieto, per il gestore dell'infrastruttura e per l'operatore dei trasporti inserito nell'impresa, di scambiarsi il personale dirigente rappresenta una limitazione per l'impresa e per il suo personale anche in questo caso sproporzionata. Un simile divieto pare inopportuno anche sotto il profilo pratico, dal momento che in tal modo andrebbero sprecati un know how e un'esperienza professionale pluriennale molto preziosi.

Le regioni denunciano spesso difficoltà nel coordinamento dei sistemi di emissione dei biglietti tra le imprese ferroviarie e le autorità locali competenti, soprattutto nelle stazioni gestite dall'impresa ferroviaria storica. Un sistema di emissione dei biglietti armonizzato in un mercato orientato alla concorrenza contribuisce all'apertura del mercato. L'obbligo di partecipare a un sistema d'informazione nazionale può contribuire a rendere il trasporto pubblico più allettante. Le autorità locali e regionali, comunque, devono essere coinvolte in tale sistema.

EMENDAMENTI

La commissione per lo sviluppo regionale invita la commissione per il trasporto e il turismo, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

Emendamento 1

Proposta di direttiva Considerando 14

Testo della Commissione

(14) La concessione alle imprese ferroviarie dell'Unione del diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria in tutti gli Stati membri ai fini dell'esercizio di servizi di trasporto nazionale di passeggeri può avere implicazioni per l'organizzazione e il finanziamento dei servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia prestati nell'ambito di un contratto di servizio pubblico. Gli Stati membri dovrebbero quindi avere la possibilità di limitare detto diritto di accesso laddove esso comprometta l'equilibrio economico di tali contratti di servizio pubblico, ferma restando l'approvazione del pertinente organismo di regolamentazione.

Emendamento

(14) La concessione alle imprese ferroviarie dell'Unione del diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria in tutti gli Stati membri ai fini dell'esercizio di servizi di trasporto nazionale di passeggeri può avere implicazioni per l'organizzazione e il finanziamento dei servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia prestati nell'ambito di un contratto di servizio pubblico. Gli Stati membri dovrebbero quindi avere la possibilità di limitare detto diritto di accesso laddove esso comprometta l'equilibrio economico di tali contratti di servizio pubblico ***o la qualità dei servizi prestati***, ferma restando l'approvazione del pertinente organismo di regolamentazione.

Emendamento 2

**Proposta di direttiva
Considerando 18 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(18 bis) Per determinare se la qualità del servizio prestato nell'ambito di un contratto di servizio pubblico sia influenzata da un servizio prestato sulla stessa rete in regime di libero accesso, gli organismi di regolamentazione dovrebbero tener conto in particolare degli effetti di rete, del rispetto delle coincidenze e della puntualità.

Emendamento 3

**Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 3
Direttiva 2012/34/UE
Articolo 7 – paragrafo 1 bis (nuovo)**

1 bis. Le imprese a integrazione verticale che conducono progetti d'investimento specifici ai sensi dell'articolo 32, paragrafo 3, della presente direttiva e per cui tali servizi sono in concorrenza diretta con altre modalità di trasporto non sono soggette alle disposizioni di cui all'articolo 7 e agli articoli da 7 bis a 7 quater.

Motivazione

I "progetti d'investimento specifici", redditizi solo sul lunghissimo periodo, vanno esclusi dal campo di applicazione dell'articolo 7 e degli articoli da 7 bis a 7 quater.

Emendamento 4

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 bis – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Le entrate del gestore dell'infrastruttura non possono essere usate per finanziare un'altra entità giuridica inserita nell'impresa a integrazione verticale, ma soltanto per finanziare l'attività del gestore dell'infrastruttura e per pagare dividendi al proprietario finale dell'impresa a integrazione verticale. Il gestore dell'infrastruttura non può concedere prestiti alle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale né queste possono concedere prestiti al gestore dell'infrastruttura. I servizi prestati dalle altre entità giuridiche al gestore dell'infrastruttura si basano su contratti e sono remunerati ai prezzi di mercato. I debiti attribuiti al gestore dell'infrastruttura sono nettamente separati dai debiti attribuiti alle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale e sono onorati separatamente. La contabilità del

Emendamento

3. Le entrate del gestore dell'infrastruttura non possono essere usate per finanziare un'altra entità giuridica inserita nell'impresa a integrazione verticale, ma soltanto per finanziare l'attività del gestore dell'infrastruttura e per pagare dividendi ***appropriati*** al proprietario finale dell'impresa a integrazione verticale. ***Il trasferimento degli utili non è consentito.*** Il gestore dell'infrastruttura non può concedere prestiti alle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale né queste possono concedere prestiti al gestore dell'infrastruttura. I servizi prestati dalle altre entità giuridiche al gestore dell'infrastruttura si basano su contratti e sono remunerati ai prezzi di mercato. I debiti attribuiti al gestore dell'infrastruttura sono nettamente separati dai debiti attribuiti alle altre entità giuridiche inserite

gestore dell'infrastruttura e quella delle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale sono tenute in modo da rispettare le presenti disposizioni e permettere di avere circuiti finanziari separati per il gestore dell'infrastruttura e per le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale.

nell'impresa a integrazione verticale e sono onorati separatamente. La contabilità del gestore dell'infrastruttura e quella delle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale sono tenute in modo da rispettare le presenti disposizioni e permettere di avere circuiti finanziari separati per il gestore dell'infrastruttura e per le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale.

Motivazione

Il divieto di trasferire gli utili dovrebbe essere formulato in modo ancor più chiaro nel testo. Se continua a essere consentito il pagamento degli utili, occorre allora disciplinarne l'ammontare. Una distribuzione dei dividendi che equivalga a un trasferimento degli utili non dovrebbe essere consentita.

Emendamento 5

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 ter – paragrafo 3 – primo comma

Testo della Commissione

3. Il gestore dell'infrastruttura dispone di un consiglio di vigilanza composto di rappresentanti dei proprietari finali dell'impresa a integrazione verticale.

Emendamento

3. Il gestore dell'infrastruttura dispone di un consiglio di vigilanza composto di rappresentanti dei proprietari finali dell'impresa a integrazione verticale **e di rappresentanti delle autorità locali e regionali competenti, se non già rappresentate.**

Motivazione

Le autorità locali e regionali rappresentano degli attori fondamentali nel sistema ferroviario. Per tale ragione, occorre che siano coinvolte negli organi decisionali e di vigilanza del gestore dell'infrastruttura, che gode di un monopolio naturale. Le autorità locali e regionali, infatti, rappresentano l'anello di congiunzione tra i gestori e gli utenti finali, di cui conoscono bene le esigenze.

Emendamento 6

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 ter – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Il gestore dell'infrastruttura ha personale proprio e ha sede in locali separati dalle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale. L'accesso ai sistemi informatici è protetto per garantire l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura. Il regolamento interno o i contratti del personale limitano chiaramente i contatti con le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale alle comunicazioni ufficiali connesse all'esercizio delle funzioni del gestore dell'infrastruttura che sono esercitate anche in relazione ad altre imprese ferroviarie esterne all'impresa a integrazione verticale. I trasferimenti di personale diversi da quelli indicati alla lettera c) tra il gestore dell'infrastruttura e le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale sono consentiti ***solo se è possibile garantire che non avvenga nessuna comunicazione di informazioni sensibili.***

Emendamento

5. Il gestore dell'infrastruttura ha personale proprio e ha sede in locali separati dalle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale. L'accesso ai sistemi informatici è protetto per garantire l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura. Il regolamento interno o i contratti del personale limitano chiaramente i contatti con le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale alle comunicazioni ufficiali connesse all'esercizio delle funzioni del gestore dell'infrastruttura che sono esercitate anche in relazione ad altre imprese ferroviarie esterne all'impresa a integrazione verticale. I trasferimenti di personale diversi da quelli indicati alla lettera c) tra il gestore dell'infrastruttura e le altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale sono consentiti. ***Il personale interessato, tuttavia, è tenuto, secondo le consuetudini del diritto commerciale, a mantenere il segreto aziendale rispetto alle attività precedentemente svolte.***

Motivazione

Limitare a tal punto la mobilità interna del personale di una società è sproporzionato, oltre a suscitare perplessità sotto il profilo costituzionale. L'imposizione di un periodo di attesa e di altre limitazioni rispetto alla comunicazione d'informazioni è sufficiente per evitare che siano trasmesse informazioni sensibili tra le controllate, circostanza che il legislatore intende evitare. In caso contrario andrebbero sprecati un know how e un'esperienza professionale pluriennale molto preziosi.

Emendamento 7

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 ter – paragrafo 7

Testo della Commissione

7. I membri del consiglio di vigilanza o del consiglio di amministrazione e l'alta dirigenza del gestore dell'infrastruttura non hanno interessi nelle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale né ottengono da esse, direttamente o indirettamente, benefici finanziari. Le voci della retribuzione collegate alle prestazioni non dipendono dai risultati d'impresa delle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale o di altre entità giuridiche da essa controllate, ma esclusivamente dai risultati del gestore dell'infrastruttura.

Emendamento

7. I membri del consiglio di vigilanza o del consiglio di amministrazione e l'alta dirigenza del gestore dell'infrastruttura ***nonché il suo personale avente accesso a informazioni riservate*** non hanno interessi nelle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale né ottengono da esse, direttamente o indirettamente, benefici finanziari. Le voci della retribuzione collegate alle prestazioni non dipendono dai risultati d'impresa delle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale o di altre entità giuridiche da essa controllate, ma esclusivamente dai risultati del gestore dell'infrastruttura.

Emendamento 8

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 quater – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. La Commissione ha diritto di ottenere, entro tempi ragionevoli, tutte le informazioni necessarie dallo Stato membro in cui è stabilita l'impresa a integrazione verticale. La Commissione consulta l'organismo o gli organismi di regolamentazione interessati e, se del caso, la rete degli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 57.

Emendamento

2. La Commissione ha diritto di ottenere, entro tempi ragionevoli, tutte le informazioni necessarie dallo Stato membro in cui è stabilita l'impresa a integrazione verticale. La Commissione consulta l'organismo o gli organismi di regolamentazione interessati, ***le autorità competenti*** e, se del caso, la rete degli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 57.

Motivazione

In considerazione del principio di sussidiarietà e della situazione effettiva del sistema ferroviario, occorre coinvolgere gli enti territoriali.

Emendamento 9

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 quater – paragrafo 3

Testo della Commissione

Emendamento

3. Gli Stati membri possono limitare i diritti di accesso previsti dall'articolo 10 per le imprese ferroviarie inserite nell'impresa a integrazione verticale cui appartiene il gestore dell'infrastruttura in questione se la Commissione li informa che non è stata presentata alcuna richiesta ai sensi del paragrafo 1 o se la richiesta è ancora all'esame della Commissione oppure se questa decide, secondo la procedura di cui all'articolo 62, paragrafo 2, che si è verificata una delle situazioni seguenti:

soppresso

a) non sono pervenute risposte soddisfacenti alle richieste d'informazioni da essa inoltrate a norma del paragrafo 2;

b) il gestore dell'infrastruttura in questione non soddisfa i requisiti di cui agli articoli 7 bis e 7 ter;

c) i requisiti di cui agli articoli 7 bis e 7 ter non sono applicati in modo atto ad assicurare pari condizioni di concorrenza per tutte le imprese ferroviarie e l'assenza di distorsioni della concorrenza nello Stato membro in cui è stabilito il gestore dell'infrastruttura in questione.

Motivazione

Nel caso in cui non sia stata presentata una richiesta di verifica dell'indipendenza, ovvero la Commissione non abbia ancora preso una decisione in merito, non dovrebbe ancora intervenire alcuna sanzione, così come consuetudine nei rapporti giuridici. Non è

proporzionato che il mero sospetto che sia stata violata una norma sia già sufficiente per comminare una sanzione. Se le informazioni fornite sono lacunose, bastano gli strumenti a disposizione nel quadro delle procedure di infrazione. L'esclusione immediata sulla base di un mero sospetto costituirebbe una sanzione preventiva imposta all'impresa e danneggerebbe, in definitiva, la concorrenza.

Emendamento 10

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 quinquies – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Gli Stati membri assicurano che i gestori dell'infrastruttura istituiscano e organizzino comitati di coordinamento per ciascuna rete. Possono far parte del suddetto comitato almeno il gestore dell'infrastruttura, i richiedenti noti ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3, e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, le loro organizzazioni rappresentative, i rappresentanti degli utenti dei servizi di trasporto di passeggeri e di merci per ferrovia e, *se del caso*, le autorità locali e regionali. I rappresentanti dello Stato membro e l'organismo di regolamentazione interessato sono invitati alle riunioni del comitato di coordinamento in qualità di osservatori.

Emendamento

1. Gli Stati membri assicurano che i gestori dell'infrastruttura istituiscano e organizzino comitati di coordinamento per ciascuna rete. Possono far parte del suddetto comitato almeno il gestore dell'infrastruttura, i richiedenti noti ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 3, e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, le loro organizzazioni rappresentative, i rappresentanti degli utenti dei servizi di trasporto di passeggeri e di merci per ferrovia, *i rappresentanti dei lavoratori del settore ferroviario e le pertinenti* autorità locali e regionali. I rappresentanti dello Stato membro e l'organismo di regolamentazione interessato sono invitati alle riunioni del comitato di coordinamento in qualità di osservatori.

Motivazione

Le autorità locali e regionali rappresentano degli attori importanti nel quadro della politica dei trasporti e, in quanto tali, devono essere coinvolte sistematicamente, e non solo "se del caso". Le autorità interessate devono, pertanto, far parte del comitato di coordinamento.

Emendamento 11

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Testo della Commissione

3. Il comitato di coordinamento redige il regolamento interno nel quale sono precisate, in particolare, le norme sulla partecipazione alle riunioni e la relativa frequenza, che è almeno trimestrale. Una relazione sulle deliberazioni del comitato di coordinamento è trasmessa annualmente al gestore dell'infrastruttura, allo Stato membro, all'organismo di regolamentazione interessato e alla Commissione, con indicazione delle rispettive posizioni assunte dai membri del comitato.

Emendamento

3. Il comitato di coordinamento redige il regolamento interno nel quale sono precisate, in particolare, le norme sulla partecipazione alle riunioni e la relativa frequenza, che è almeno trimestrale, ***nonché le norme sulla regolare consultazione dei rappresentanti degli utenti dei servizi di trasporto merci e passeggeri, che deve svolgersi almeno una volta l'anno.*** Una relazione sulle deliberazioni del comitato di coordinamento è trasmessa annualmente al gestore dell'infrastruttura, allo Stato membro, all'organismo di regolamentazione interessato e alla Commissione, con indicazione delle rispettive posizioni assunte dai membri del comitato.

Emendamento 12

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 quinquies – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Il gestore dell'infrastruttura nomina al suo interno un rappresentante preposto alle relazioni con le autorità locali e regionali. Tale rappresentante deve poter rispondere a nome del gestore dell'infrastruttura alle domande poste dalle autorità locali o regionali entro cinque giorni.

Motivazione

Il rafforzamento delle competenze dei gestori dell'infrastruttura deve essere accompagnato anche da un rafforzamento delle loro responsabilità, non solo a livello internazionale attraverso la Rete dei gestori dell'infrastruttura, ma anche a livello locale. Come una sorta di

sportello unico, l'interlocutore delle autorità locali e regionali deve essere in grado di rispondere alle loro domande celermente.

Emendamento 13

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 sexies – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Gli Stati membri **assicurano** che i gestori dell'infrastruttura partecipino e cooperino in una rete al fine di sviluppare l'infrastruttura ferroviaria dell'Unione, in particolare per assicurare l'attuazione tempestiva ed efficiente della rete transeuropea di trasporto, inclusi i corridoi della rete centrale, i corridoi merci ferroviari a norma del regolamento (UE) n. 913/2010 e il piano di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) previsto dalla decisione 2012/88/UE.

Emendamento

1. Gli Stati membri **esigono entro due anni dal recepimento della presente direttiva** che i gestori dell'infrastruttura partecipino e cooperino in una rete al fine di sviluppare l'infrastruttura ferroviaria dell'Unione, in particolare per assicurare l'attuazione tempestiva ed efficiente della rete transeuropea di trasporto, inclusi i corridoi della rete centrale, i corridoi merci ferroviari a norma del regolamento (UE) n. 913/2010 e il piano di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) previsto dalla decisione 2012/88/UE, **nonché per assicurare una collaborazione regionale transfrontaliera efficiente nel trasporto ferroviario.**

Motivazione

La Rete europea dei gestori dell'infrastruttura consente di affrontare i problemi relativi al trasporto transfrontaliero al giusto livello. In tale contesto, occorre coinvolgere le autorità locali.

Emendamento 14

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 4

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 7 sexies – paragrafo 3

Testo della Commissione

La Commissione può *adottare misure che fissano i principi e le pratiche comuni della rete, in particolare per assicurare la coerenza dei parametri di valutazione, e le procedure da seguire per la cooperazione nella rete. Tali misure sono adottate mediante atto di esecuzione secondo la procedura di cui all'articolo 62, paragrafo 3.*";

Emendamento

La Commissione può, *se del caso, formulare proposte legislative volte a migliorare la cooperazione tra i gestori dell'infrastruttura membri della rete.*

Emendamento 15

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 6 – lettera a
Direttiva 2012/34/UE
Articolo 11 – paragrafo 1

Testo della Commissione

"1. Gli Stati membri possono limitare il diritto di accesso di cui all'articolo 10, paragrafo 2, per i servizi di trasporto passeggeri tra un dato punto di partenza e una data destinazione quando uno o più contratti di servizio pubblico coprono lo stesso percorso o un percorso alternativo, se l'esercizio di tale diritto compromette l'equilibrio economico del contratto o dei contratti di servizio pubblico in questione.";

Emendamento

"1. Gli Stati membri possono limitare il diritto di accesso di cui all'articolo 10, paragrafo 2, per i servizi di trasporto passeggeri tra un dato punto di partenza e una data destinazione quando uno o più contratti di servizio pubblico coprono lo stesso percorso o un percorso alternativo, se l'esercizio di tale diritto compromette l'equilibrio economico del contratto o dei contratti di servizio pubblico in questione *o se comporta un deterioramento della qualità del servizio.*";

Emendamento 16

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 6 – lettera b
Direttiva 2012/34/UE
Articolo 11 – paragrafo 2 – comma 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

"Per stabilire se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico sia compromesso, l'organismo o gli organismi di regolamentazione pertinenti di cui all'articolo 55 procedono ad un'analisi economica oggettiva e basano la decisione su criteri prestabiliti. Essi procedono in tal senso in seguito ad una richiesta proveniente da uno dei seguenti soggetti, presentata entro **un mese** dall'informazione sul previsto servizio di trasporto di passeggeri, di cui all'articolo 38, paragrafo 4:

Emendamento

"Per stabilire se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico sia compromesso, l'organismo o gli organismi di regolamentazione pertinenti di cui all'articolo 55 procedono ad un'analisi economica oggettiva e basano la decisione su criteri prestabiliti, **tenendo conto dell'effetto cumulato dei servizi prestati in regime di libero accesso**. Essi procedono in tal senso in seguito ad una richiesta proveniente da uno dei seguenti soggetti, presentata entro **due mesi** dall'informazione sul previsto servizio di trasporto di passeggeri, di cui all'articolo 38, paragrafo 4:

Emendamento 17

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 7

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 13 bis – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Fermi restando il regolamento (CE) n. 1371/2007 e la direttiva 2010/40/UE, gli Stati membri **possono imporre** alle imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto nazionale di passeggeri di partecipare ad un servizio comune d'informazione e a un sistema integrato di emissione dei biglietti ai fini dell'offerta di biglietti, biglietti cumulativi e prenotazioni oppure decidere d'incaricare le autorità competenti di istituirlo. **Se** tale sistema è **istituito**, gli Stati membri assicurano che esso non crei distorsioni di mercato o discriminazioni tra imprese ferroviarie e che sia gestito da un'entità giuridica pubblica o privata o da un'associazione di tutte le imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto di passeggeri.

Emendamento

1. Fermi restando il regolamento (CE) n. 1371/2007 e la direttiva 2010/40/UE, gli Stati membri **impongono** alle imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto nazionale di passeggeri di partecipare ad un servizio comune d'informazione e a un sistema integrato di emissione dei biglietti ai fini dell'offerta di biglietti, biglietti cumulativi e prenotazioni oppure decidere d'incaricare le autorità competenti di istituirlo. **Nell'istituire** tale sistema, gli Stati membri assicurano che esso non crei distorsioni di mercato o discriminazioni tra imprese ferroviarie e che sia gestito da un'entità giuridica pubblica o privata o da un'associazione di tutte le imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto di passeggeri. **I rappresentanti delle autorità locali e**

regionali fanno parte di tale entità giuridica o associazione e partecipano appieno al processo decisionale.

Motivazione

Le regioni denunciano spesso difficoltà con i sistemi di emissione dei biglietti nelle stazioni gestite dall'impresa ferroviaria storica. L'obiettivo delle regioni è quello di armonizzare il sistema di emissione dei biglietti in un mercato orientato alla concorrenza. L'obbligo di partecipare a un sistema d'informazione nazionale può contribuire a rendere il trasporto pubblico più allettante. In tale contesto occorre che le autorità locali e regionali siano coinvolte negli organi amministrativi del sistema.

Emendamento 18

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 8

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 38 – paragrafo 4

Testo della Commissione

"4. Il richiedente che intende chiedere capacità di infrastruttura, al fine di effettuare un servizio di trasporto di passeggeri, ne informa i gestori dell'infrastruttura e gli organismi di regolamentazione interessati almeno **18** mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario al quale la richiesta di capacità si riferisce. Per poter valutare il potenziale impatto economico sui vigenti contratti di servizio pubblico, gli organismi di regolamentazione provvedono a che siano informate, senza indugio e comunque entro cinque giorni, l'autorità competente che ha aggiudicato sul percorso in questione un servizio di trasporto ferroviario di passeggeri definito in un contratto di servizio pubblico, qualsiasi altra autorità competente interessata che goda del diritto di limitare l'accesso a norma dell'articolo 11 e le imprese ferroviarie che adempiono al contratto di servizio pubblico sul percorso di tale servizio di trasporto di passeggeri.";

Emendamento

"4. Il richiedente che intende chiedere capacità di infrastruttura, al fine di effettuare un servizio di trasporto di passeggeri, ne informa i gestori dell'infrastruttura e gli organismi di regolamentazione interessati almeno **12** mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario al quale la richiesta di capacità si riferisce. Per poter valutare il potenziale impatto economico sui vigenti contratti di servizio pubblico, gli organismi di regolamentazione provvedono a che siano informate, senza indugio e comunque entro cinque giorni, l'autorità competente che ha aggiudicato sul percorso in questione un servizio di trasporto ferroviario di passeggeri definito in un contratto di servizio pubblico, qualsiasi altra autorità competente interessata che goda del diritto di limitare l'accesso a norma dell'articolo 11 e le imprese ferroviarie che adempiono al contratto di servizio pubblico sul percorso di tale servizio di trasporto di passeggeri.";

Emendamento 19

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 8 bis (nuovo)

Direttiva 2012/34/UE

Articolo 56 – paragrafo 1 – lettere h e i (nuove)

Testo della Commissione

Emendamento

8 bis. All'articolo 56, paragrafo 1, sono aggiunte le seguenti lettere:

"h) lavori di manutenzione previsti;

i) lavori di manutenzione non previsti;"

PROCEDURA

Titolo	Modifica della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria
Riferimenti	COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD)
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 7.2.2013
Parere espresso da Annuncio in Aula	REGI 7.2.2013
Relatore per parere Nomina	Joachim Zeller 19.2.2013
Approvazione	14.10.2013
Esito della votazione finale	+: 29 -: 0 0: 3
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Luís Paulo Alves, Francesca Barracciu, Victor Boștinaru, Nikos Chrysogelos, Danuta Maria Hübner, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva Kekuš, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Iosif Matula, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Georgios Stavrakakis, Nuno Teixeira, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Andrea Cozzolino, Cornelia Ernst, Catherine Grèze, Karin Kadenbach, Maurice Ponga, Elisabeth Schroedter, Richard Seeber, Patrice Tirolien, Giommara Uggias, Derek Vaughan
Supplenti (art. 187, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Edvard Kožušník, Ivana Maletić

PROCEDURA

Titolo	Modifica della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria			
Riferimenti	COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD)			
Presentazione della proposta al PE	30.1.2013			
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 7.2.2013			
Commissione(i) competente(i) per parere Annuncio in Aula	EMPL 7.2.2013	ENVI 7.2.2013	ITRE 7.2.2013	IMCO 7.2.2013
	REGI 7.2.2013			
Pareri non espressi Decisione	ENVI 19.2.2013	ITRE 20.2.2013	IMCO 20.2.2013	
Relatore(i) Nomina	Saïd El Khadraoui 5.3.2013			
Esame in commissione	8.7.2013	14.10.2013		
Approvazione	17.12.2013			
Esito della votazione finale	+: -: 0:	27 12 6		
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Roberts Zīle			
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Jean-Jacob Bicep, Michel Dantin, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Alfreds Rubiks, Sabine Wils, Karim Zérìbi			
Supplenti (art. 187, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Ivo Strejček			
Deposito	21.1.2014			