



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Commissione per l'occupazione e gli affari sociali

2013/0029(COD)

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

PA_Legam

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

(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.

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 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

(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

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

(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 ***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)

(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

(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, **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)

(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)

(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.

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)

Testo della Commissione

Emendamento

(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

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

(b) il punto 5 è soppresso;

Emendamento

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

Emendamento

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.

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

Emendamento

(b) designare ***il direttore generale***, membri del consiglio di vigilanza, del consiglio di amministrazione, ***del comitato direttivo*** o di organismi che rappresentano legalmente

contemporaneamente esercitare, direttamente o indirettamente, un controllo, avere un qualunque interesse finanziario o esercitare un qualsiasi diritto su un'impresa ferroviaria;

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

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. ***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

Emendamento

5. Laddove il gestore dell'infrastruttura sia inserito in un'impresa a integrazione

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.";

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

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.

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

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

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.

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 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 dei gestori 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 passeggeri 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)

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

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

"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."

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

Emendamento

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle principali disposizioni di diritto interno adottate nella

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle principali disposizioni di diritto interno adottate nella

materia disciplinata dalla presente direttiva.

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		