



Comitato delle Regioni

COTER-V-036

103a sessione plenaria del 7, 8 e 9 ottobre 2013

**PROGETTO DI PARERE
del Comitato delle regioni**

QUARTO PACCHETTO FERROVIARIO

Relatore: **Pascal Mangin (FR/PPE)**
consigliere regionale dell'Alsazia

Termine per la presentazione degli emendamenti

entro la mezzanotte di lunedì 23 settembre 2013 (ora di Bruxelles), da trasmettere tramite l'apposito modulo online (accessibile dal Portale dei membri: <http://cor.europa.eu/members>).

Numero di firme richieste: 6

Testi di riferimento

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni sul "Quarto pacchetto ferroviario - completare lo spazio ferroviario europeo unico per favorire la competitività e la crescita europee" - COM(2013) 25 final;

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che abroga il regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie - COM(2013) 26 final;

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004 - COM(2013) 27 final;

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia - COM(2013) 28 final;

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) 29 final;

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione) - COM(2013) 30 final;

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza delle ferrovie (Rifusione) - COM(2013) 31 final;

Relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni sui progressi compiuti verso l'interoperabilità del sistema ferroviario - COM(2013) 32 final;

Relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni concernente il profilo e i compiti degli altri membri del personale viaggiante - COM(2013) 33 final;

Relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni sull'attuazione delle disposizioni della direttiva 2007/58/CE relativa alla liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario internazionale di passeggeri che accompagna la comunicazione al Consiglio e al Parlamento europeo sul quarto pacchetto ferroviario - COM(2013) 34 final.

I. RACCOMANDAZIONI POLITICHE

A. OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO

IL COMITATO DELLE REGIONI

Osservazioni generali

1. apprezza la volontà della Commissione europea di completare il quadro normativo necessario all'avvento di uno spazio ferroviario unico;
2. ritiene che la liberalizzazione non sia un'attività fine a sé stessa: l'obiettivo deve essere migliorare l'offerta e la qualità dei servizi. L'apertura alla concorrenza non può essere valutata senza considerare anche gli investimenti nelle infrastrutture, le condizioni effettive di funzionamento del mercato o ancora gli aspetti tecnici dell'interoperabilità;
3. intende adottare un approccio olistico che combini proporzionalità, sussidiarietà e controllo del mercato da parte di un'autorità di regolamentazione forte. Il Comitato delle regioni è quindi favorevole alle condizioni di proporzionalità dei servizi pubblici introdotte dalla Commissione e al controllo dell'autorità di regolamentazione sulla ripartizione fra servizi commerciali e servizi pubblici;
4. auspica che gli enti locali e regionali siano associati a pieno titolo alla preparazione e all'attuazione delle misure di politica ferroviaria che hanno un impatto diretto sugli utenti e sulle autorità competenti stesse;
5. ritiene che una maggiore efficienza del sistema ferroviario, in particolare dei contratti di servizio pubblico, rechi un beneficio alle collettività territoriali, in considerazione dei severi vincoli di bilancio e finanziari cui tali collettività sono sottoposte;
6. ricorda che il principio della libera amministrazione consente agli enti locali di scegliere come meglio organizzare i propri servizi di trasporto pubblico. In questo senso, l'articolo 5, paragrafo 2, non dovrà essere toccato, dal momento che consente di ricorrere a un operatore interno;
7. insiste sul fatto che il trasporto pubblico deve avere un prezzo ragionevole per gli utenti.

Il quadro normativo

Piani di trasporto pubblico

8. chiede che i piani di trasporto pubblico garantiscano una visibilità e una sicurezza sufficienti agli operatori e agli utenti di tutti i modi di trasporto, allo scopo di favorire l'intermodalità.

Essi dovranno tener conto delle problematiche legate alla coesione sociale e territoriale, nonché allo sviluppo sostenibile;

9. appoggia la richiesta della Commissione europea affinché i piani riguardino tutti i modi di trasporto. Tali piani devono essere facilmente adattabili dalle autorità competenti a livello locale, in quanto le circostanze che li influenzano potrebbero subire cambiamenti di vario genere. Inoltre, è opportuno incoraggiare e garantire una cooperazione transfrontaliera efficace tra le autorità competenti in particolare attraverso i GECT, perché possano coordinare il loro piano di trasporto per i diversi modi;
10. chiede che gli obblighi imposti alle autorità locali riguardo alla realizzazione dei piani di mobilità non diano luogo ad oneri organizzativi e finanziari eccessivi.

Il quadro sociale

11. si compiace per i riferimenti fatti al quadro sociale. Occorrerà però renderli più precisi, per limitare ogni rischio di dumping sociale. D'altro canto, non dovranno ostacolare una migliore competitività del settore ferroviario, e dovranno incoraggiare la polivalenza del personale.

Modi di selezione dei fornitori di servizi

12. osserva che l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico mediante procedura di gara può, a determinate condizioni, generare dei benefici in termini di efficienza e delle economie per le autorità competenti, il tutto a prestazioni equivalenti se non addirittura migliori;
13. chiede peraltro che le autorità competenti a livello locale mantengano la possibilità di scegliere se ricorrere a una procedura di gara (apertura parziale o globale del contratto di servizio pubblico) oppure a un'aggiudicazione diretta. Per evitare derive monopolistiche, l'aggiudicazione diretta deve essere regolamentata in modo più severo, in particolare tenendo conto di criteri di qualità della prestazione, e non soltanto del prezzo. La sfida consiste, per le autorità organizzatrici dei trasporti, nel raggiungere una trasparenza dei prezzi rispetto ai servizi prestati, grazie alla contestabilità dei mercati;
14. sottolinea che un approccio flessibile riguardo alla scelta dell'operatore di trasporto da parte delle autorità locali competenti, regioni comprese, dovrebbe tener conto del livello di sviluppo del mercato dei trasporti regionali nei singoli Stati membri;
15. si chiede se si tratti di una vera apertura alla concorrenza in considerazione del fatto che alcune di esse riescono a suscitare una competizione assai scarsa. Invita la Commissione a chiarire i criteri effettivi delle procedure di gara, sulla base in particolare dei costi amministrativi di risposta alle procedure stesse o della durata dei contratti proposti dalle autorità competenti;

16. insiste affinché gli operatori ferroviari che abbiano prestato un servizio pubblico siano responsabili anche dell'esattezza delle informazioni fornite nel quadro delle procedure di gara per il rinnovo o il trasferimento di un contratto, nei limiti imposti dalla confidenzialità delle attività.

Accesso al mercato del materiale rotabile

17. riconosce l'importanza dell'acquisto di materiale rotabile quale ostacolo all'ingresso sul mercato;
18. non esclude alcun metodo per garantire la copertura del valore residuo di tale materiale.

Aiuti di Stato

19. ricorda che il Parlamento e il Consiglio hanno già espresso il proprio rifiuto di abolire l'articolo 9 del regolamento in esame;
20. si associa a tali istituzioni nel respingere l'obbligo di comunicare sistematicamente tutti i contributi ai servizi pubblici di trasporto, in considerazione delle specificità del settore dei trasporti.

B. APERTURA DEI MERCATI E GOVERNANCE DEL SETTORE

21. esprime soddisfazione per il rafforzamento del ruolo del gestore dell'infrastruttura nell'ottica di una razionalizzazione del sistema ferroviario. Il gestore dell'infrastruttura deve offrire uno sportello unico per l'accesso alla rete, in particolare alle autorità organizzatrici. Occorre quindi che al suo consiglio direttivo o di vigilanza partecipi un collegio di rappresentanti delle autorità regionali organizzatrici;
22. accoglie con favore l'insediamento di comitati di coordinamento che sorveglieranno le attività del gestore delle infrastrutture così rafforzato e vigileranno sull'efficacia dell'intero sistema. Le autorità locali dovranno essere associate sistematicamente a queste attività, e non soltanto "all'occasione";
23. chiede che siano designati degli interlocutori interni al gestore dell'infrastruttura che si occupino delle relazioni con gli enti locali e regionali;
24. ricorda l'obbligo di applicare i principi di proporzionalità e sussidiarietà, in particolare quando la Commissione prevede di attribuirsi nuovi poteri decisionali;
25. incoraggia l'introduzione rapida di una rete europea dei gestori dell'infrastruttura, che risulta indispensabile al funzionamento di uno spazio ferroviario europeo unico e al coordinamento transfrontaliero;

- 26. insiste sulla necessità di responsabilizzare i gestori delle stazioni nei confronti degli enti locali e regionali. Le stazioni sono infatti elementi molto importanti per determinare l'attrattiva di un territorio;
- 27. ricorda che la liberalizzazione non è fine a sé stessa: l'obiettivo deve essere infatti migliorare l'offerta e la qualità dei servizi. Tuttavia, le esperienze di apertura alla concorrenza dei mercati ferroviari interurbani di trasporto passeggeri sono ancora troppo limitate in Europa. È opportuno incoraggiare tali esperienze, preservando allo stesso tempo i servizi pubblici e inquadrandoli in base alla nozione di rischio per l'equilibrio economico di tali servizi;
- 28. sottolinea l'opportunità di mantenere le norme vigenti che consentono alle imprese che svolgono il ruolo di gestori di infrastrutture e di operatori prestando servizi di carattere locale su specifiche infrastrutture ferroviarie di piccole dimensioni, di proseguire le loro attività alle condizioni attuali; le infrastrutture locali di questo tipo non devono superare i 150 km;
- 29. si compiace per i riferimenti fatti al quadro sociale. Occorrerà però renderli più precisi, per limitare ogni rischio di dumping sociale. D'altro canto, non dovranno ostacolare una migliore competitività del settore ferroviario, e dovranno incoraggiare la polivalenza del personale;
- 30. sostiene il rafforzamento degli organismi di controllo e ne incoraggia la cooperazione a livello europeo, in particolare per quanto riguarda la valutazione dei rischi per l'equilibrio economico di un servizio. Inoltre, gli enti locali e regionali dovranno beneficiare di termini ragionevoli per rivolgersi agli organismi di controllo in caso di dubbi circa il mantenimento di tale equilibrio;
- 31. ricorda che l'emissione dei biglietti è parte integrante dell'apertura dei mercati: in questo settore s'impone un migliore coordinamento tra le imprese ferroviarie e fra queste e gli enti locali e regionali competenti;
- 32. ritiene che la partecipazione delle imprese che gestiscono servizi nazionali a un sistema d'informazione nazionale sull'offerta e l'emissione di biglietti (intermodali) dovrebbe essere resa obbligatoria, dal momento che lo sviluppo dei servizi associati è un fattore di primaria importanza per migliorare l'attrattiva del trasporto collettivo, in particolare di quello ferroviario.

C. PILASTRO TECNICO

- 33. condivide la diagnosi della Commissione sui principali problemi e limiti del quadro legislativo europeo vigente per le questioni tecniche;
- 34. è favorevole a rafforzare il ruolo dell'Agenzia ferroviaria europea sita a Valenciennes (il cui obiettivo consiste in particolare nel sostenere l'interoperabilità tecnica e l'armonizzazione delle procedure di sicurezza), nonché ad accelerare l'introduzione di un'autorizzazione unica alla messa in servizio dei veicoli e a rafforzare i poteri dell'Agenzia per evitare i gravi

problemi creati dalle divergenze fra 25 autorità nazionali. I veicoli destinati ad essere utilizzati solo sul territorio nazionale possono continuare ad essere autorizzati dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza;

35. chiede peraltro che sia previsto un periodo di transizione prima che l'Agenzia divenga pienamente operativa per poter svolgere i propri nuovi compiti;
36. sostiene l'obiettivo fissato dalla Commissione di ridurre il numero delle norme nazionali sopprimendo quelle ridondanti e quelle contrarie al diritto dell'UE e alle specifiche tecniche in materia di interoperabilità;
37. accoglie con favore alcune proposte della Commissione europea sul ruolo dell'Agenzia e sulla creazione al suo interno di un organo di ricorso. Infatti, la Commissione propone di rafforzare il ruolo dell'Agenzia e di farne lo sportello unico decisionale per i veicoli e i certificati di sicurezza per le imprese ferroviarie. È quindi necessario rafforzare e chiarire i poteri dell'Agenzia, le sue risorse (finanziarie e umane) e la sua responsabilità. Lo stesso vale per la commissione di ricorso;
38. chiede di essere associato all'elaborazione dei programmi dell'Agenzia;
39. esorta a non trascurare le analisi costi/benefici delle misure relative all'interoperabilità, in particolare il loro impatto sugli enti locali e regionali.

II. PROPOSTE DI EMENDAMENTO

Emendamento 1

COM(2013) 28 final

Nuovo considerando dopo il considerando 9

<i>Progetto di parere</i>	<i>Emendamento</i>
	<u>Il principio di reciprocità è un modo importante per evitare le distorsioni della concorrenza: tale principio dovrebbe essere applicato alle imprese dei paesi terzi che desiderino partecipare alle procedure di gara interne all'Unione.</u>

Motivazione

Non bisogna dare agli operatori dei paesi terzi la possibilità di partecipare a una procedura di gara negli Stati membri dell'UE se i paesi terzi interessati non hanno ancora aperto i propri mercati agli operatori degli Stati membri dell'UE.

Emendamento 2
COM(2013) 28 final
Considerando 15

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento</i>
Prepararsi all'obbligatorietà delle procedure di gara per i contratti di servizio pubblico implica per le imprese ferroviarie disporre di un lasso di tempo in cui le imprese che, in passato, godevano dell'aggiudicazione diretta di tali contratti possano procedere ad una ristrutturazione interna efficace e sostenibile. È pertanto necessario prevedere misure transitorie per i contratti aggiudicati direttamente nel periodo compreso tra l'entrata in vigore del presente regolamento e il 3 dicembre 2019.	Prepararsi all' obbligatorietà delle procedure di gara per i contratti di servizio pubblico implica per le imprese ferroviarie disporre di un lasso di tempo in cui le imprese che, in passato, godevano dell'aggiudicazione diretta di tali contratti possano procedere ad una ristrutturazione interna efficace e sostenibile. È pertanto necessario prevedere misure transitorie per i contratti aggiudicati direttamente nel periodo compreso tra l'entrata in vigore del presente regolamento e il 3 dicembre 2019.

Emendamento 3
COM(2013) 28 final
Considerando 18

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento del CdR</i>
Nel contesto delle modifiche del regolamento (CE) n. 994/98 (regolamento di abilitazione), la Commissione introduce, tra l'altro, una modifica nel regolamento (CE) n. 1370/2007. Al fine di armonizzare l'approccio riguardo ai regolamenti di esenzione per categoria in materia di aiuti di Stato, e secondo le procedure di cui all'articolo 108, paragrafo 4, e all'articolo 109 del trattato, gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio, di cui all'articolo 93 del trattato, dovrebbero rientrare nell'ambito di applicazione del regolamento di abilitazione.	Nel contesto delle modifiche del regolamento (CE) n. 994/98 (regolamento di abilitazione), la Commissione introduce, tra l'altro, una modifica nel regolamento (CE) n. 1370/2007. Al fine di armonizzare l'approccio riguardo ai regolamenti di esenzione per categoria in materia di aiuti di Stato, e secondo le procedure di cui all'articolo 108, paragrafo 4, e all'articolo 109 del trattato, gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio, di cui all'articolo 93 del trattato, dovrebbero rientrare nell'ambito di applicazione del regolamento di abilitazione.

Motivazione

Il rinvio verso un altro testo del principio di esenzione dall'obbligo di notifica delle compensazioni cambierebbe l'intera economia del regolamento sugli obblighi di servizio pubblico e farebbe pesare un grave rischio d'incertezza del diritto sui servizi pubblici di trasporto dei passeggeri.

Emendamento 4
COM(2013) 28 final
Articolo 2, lettera c)

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento del CdR</i>
c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale e cui fanno capo le esigenze di trasporto di un agglomerato urbano o di un bacino rurale;	c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale <u>e copre l'intero territorio di uno Stato membro o</u> cui fanno capo le esigenze di trasporto di una regione o di un agglomerato urbano o di un bacino rurale, <u>anche a livello transfrontaliero</u> ;

Motivazione

La formulazione "non è estesa al territorio nazionale" può avere due significati: o la zona di competenza geografica non copre l'intero territorio di uno Stato membro oppure si tratta di un'autorità competente a livello locale il cui territorio fa parte di due o più Stati membri. La definizione deve essere chiarita, per tener conto della comparsa di autorità organizzatrici dotate di competenze transfrontaliere.

Inoltre, le regioni devono essere coperte dal regolamento in oggetto senza ambiguità di sorta.

Emendamento 5
COM(2013) 28 final
Articolo 2, lettera e)

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento del CdR</i>
e) Esulano dall'ambito di applicazione degli obblighi di servizio pubblico tutti i servizi di trasporto pubblico che vanno oltre quanto necessario per sfruttare gli effetti di rete locali, regionali o subnazionali.	e) Esulano dall'ambito di applicazione degli obblighi di servizio pubblico tutti i servizi di trasporto pubblico che vanno oltre quanto necessario per sfruttare gli effetti di rete locali, regionali o subnazionali. <u>Rientrano nell'ambito di applicazione degli obblighi di servizio pubblico tutti i servizi di trasporto pubblico che fanno emergere effetti di rete locali, regionali o subnazionali che possono derivare dalla combinazione di linee redditizie e non redditizie.</u>

Motivazione

Se una linea di trasporto regionale è in equilibrio finanziario o in attivo, deve poter essere inserita in un contratto di servizio pubblico con altre linee deficitarie, in modo che l'attivo della prima contribuisca al finanziamento delle seconde e che, se del caso, si possano ottimizzare i mezzi tecnici necessari al funzionamento del servizio.

Emendamento 6
COM(2013) 28 final
Articolo 2 bis, paragrafo 1

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento del CdR</i>
1. L'autorità competente stende e periodicamente aggiorna un piano di trasporto pubblico di passeggeri relativo a tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che le fa capo. Il piano di trasporto pubblico stabilisce gli obiettivi della politica del trasporto pubblico e i relativi mezzi di conseguimento per tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che fa capo all'autorità. Esso riporta almeno: (a) la struttura della rete o dei tragitti; (b) requisiti di base che l'offerta di trasporto pubblico deve soddisfare, come accessibilità, connettività territoriale, sicurezza, interconnessioni modali e intermodali nei nodi principali, caratteristiche dell'offerta quali orario di circolazione, frequenza del servizio e grado minimo di utilizzazione della capacità; (c) norme di qualità per voci quali attrezzature di fermate e materiale rotabile, puntualità e affidabilità, pulizia, servizio e informazioni alla clientela, gestione dei reclami e risarcimento, monitoraggio della qualità del servizio; (d) principi di politica tariffaria; (e) requisiti operativi quali trasporto di biciclette, gestione del traffico, piano di emergenza in caso di perturbazioni. Nella stesura del piano di trasporto pubblico l'autorità competente tiene presenti, in particolare, le norme applicabili in materia di diritti dei passeggeri, protezione sociale, occupazione e tutela dell'ambiente.	1. L'autorità competente stende e periodicamente aggiorna un piano di trasporto pubblico di passeggeri relativo a tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che le fa capo. <u>Questo obbligo si applica soltanto agli agglomerati di oltre 100 000 abitanti.</u> Il piano di trasporto pubblico stabilisce gli obiettivi della politica del trasporto pubblico e i relativi mezzi di conseguimento per tutti i pertinenti modi di trasporto nel territorio che fa capo all'autorità. Esso riporta almeno: (a) la struttura della rete o dei tragitti; (b) requisiti di base che l'offerta di trasporto pubblico deve soddisfare, come accessibilità, connettività territoriale, sicurezza, interconnessioni modali e intermodali nei nodi principali, caratteristiche dell'offerta quali <u>i principi orari—orario di circolazione, e la frequenza del servizio—e grado minimo di utilizzazione della capacità;</u> (c) norme di qualità per voci quali attrezzature di fermate e materiale rotabile, puntualità e affidabilità, pulizia, servizio e informazioni alla clientela, gestione dei reclami e risarcimento, monitoraggio della qualità del servizio; (d) principi di politica tariffaria; (e) requisiti operativi quali trasporto di biciclette, gestione del traffico, piano di emergenza in caso di perturbazioni; (f) <u>i requisiti di coesione sociale e territoriale.</u> Nella stesura del piano di trasporto pubblico l'autorità competente tiene presenti, in particolare, le norme applicabili in materia di diritti dei passeggeri, protezione sociale, occupazione e tutela dell'ambiente, <u>per prevenire ogni tipo di dumping in questi diversi settori.</u> <u>I piani di trasporto pubblico devono essere presentati all'organismo di controllo, per semplice parere, un mese prima della loro pubblicazione.</u>

L'autorità competente adotta il piano di trasporto pubblico previa consultazione dei pertinenti portatori d'interesse e lo pubblica. Ai fini del presente regolamento i pertinenti portatori d'interesse da considerare comprendono perlomeno gli operatori di trasporto, laddove appropriato i gestori dell'infrastruttura, e le associazioni di passeggeri e di dipendenti rappresentative.	<u>Le autorità competenti collaborano fra loro per coordinare le informazioni contenute nei rispettivi piani di trasporto e redigono dei piani di trasporto comuni per i servizi di trasporto regionale transfrontaliero.</u> L'autorità competente adotta il piano di trasporto pubblico previa consultazione dei pertinenti portatori d'interesse e lo pubblica. Ai fini del presente regolamento i pertinenti portatori d'interesse da considerare comprendono perlomeno gli operatori di trasporto, laddove appropriato i gestori dell'infrastruttura, e le associazioni di passeggeri e di dipendenti rappresentative. <u>I fornitori dei servizi pubblici precedenti o esistenti sono tenuti a fornire all'autorità competente i dati necessari entro il termine di un mese dalla domanda formulata dall'autorità stessa, anche nei casi in cui si tratti dell'autorità di uno Stato membro vicino.</u>
--	--

Motivazione

I piani di trasporto pubblico di passeggeri possono rappresentare un pesante onere aggiuntivo, ma non hanno effetto sulle linee ferroviarie di grande comunicazione che rientrano nell'ambito di convenzioni per la pianificazione del territorio. L'emendamento suggerisce di limitarne l'obbligatorietà ai soli agglomerati di una certa dimensione.

Tenuto conto della complessità e della volatilità (che non dipendono dalle autorità competenti) dell'orario di circolazione, appare più realistico indicare in un piano di trasporto i principi che informano l'orario.

Sulle linee poco frequentate, l'impegno di garantire un grado minimo di utilizzazione delle capacità rischia di avere effetti negativi sul servizio pubblico interessato, risultando così contrario agli interessi dell'autorità competente.

Occorre incoraggiare l'intermodalità e il coordinamento transfrontaliero.

I piani di trasporto pubblico hanno bisogno di dati precisi sull'evoluzione dei mercati dei diversi modi di trasporto. I soggetti del mercato sono in possesso delle principali fonti d'informazione e devono quindi condividerle con le autorità pubbliche.

Emendamento 7
COM(2013) 28 final
Articolo 2 *bis*, paragrafo 4

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento</i>
Le specifiche degli obblighi di servizio pubblico e la collegata compensazione dell'effetto finanziario netto degli obblighi di servizio pubblico assicurano: a) il conseguimento degli obiettivi del piano di trasporto pubblico con la massima efficienza in termini di costi;	Le specifiche degli obblighi di servizio pubblico e la collegata compensazione dell'effetto finanziario netto degli obblighi di servizio pubblico assicurano: a) il conseguimento degli obiettivi del piano di trasporto pubblico con la massima efficienza in termini di costi ;

Emendamento 8
COM(2013) 28 final
Articolo 4, paragrafo 8

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento del CdR</i>
Le autorità competenti mettono a disposizione di tutte le parti interessate le informazioni pertinenti alla predisposizione dell'offerta in una procedura di gara. Affinché dette parti siano in grado di elaborare piani d'attività con cognizione di causa, le informazioni indicano la domanda di passeggeri, le tariffe, i costi e ricavi inerenti al trasporto pubblico di passeggeri oggetto della gara e i dettagli delle specifiche d'infrastruttura pertinenti all'esercizio dei veicoli o del materiale rotabile necessari. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria collaborano con le autorità competenti mettendo a disposizione tutte le pertinenti specifiche d'infrastruttura. L'inosservanza delle disposizioni del presente paragrafo è soggetta alla verifica giuridica di cui all'articolo 5, paragrafo 7.	Le autorità competenti mettono a disposizione di tutte le parti interessate le informazioni pertinenti alla predisposizione dell'offerta in una procedura di gara. <u>I gestori delle infrastrutture ferroviarie e le imprese ferroviarie che detengono o hanno detenuto il contratto di servizio pubblico devono aiutare le autorità competenti a fornire tutti i dati pertinenti e sono responsabili dell'esattezza dei dati forniti alle autorità stesse.</u> Affinché dette parti siano in grado di elaborare piani d'attività con cognizione di causa, le informazioni indicano la domanda di passeggeri, le tariffe, i costi e ricavi inerenti al trasporto pubblico di passeggeri oggetto della gara e i dettagli delle specifiche d'infrastruttura pertinenti all'esercizio dei veicoli o del materiale rotabile necessari. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria collaborano con le autorità competenti mettendo a disposizione tutte le pertinenti specifiche d'infrastruttura. L'inosservanza delle disposizioni del presente paragrafo è soggetta alla verifica giuridica di cui all'articolo 5, paragrafo 7. <u>L'operatore attuale di una linea o di una rete sottoposta a procedura di gara deve fornire all'autorità competente i dati necessari alla preparazione dell'offerta in modo gratuito, completo e preciso, in particolare per quanto riguarda la domanda di trasporto e gli utili ottenuti dal trasporto di passeggeri, nei limiti della confidenzialità delle attività.</u> <u>L'operatore precedente e il gestore dell'infrastruttura devono risarcire gli altri operatori per qualunque perdita causata da offerte presentate in base a dati erronei o mancanti.</u>

Motivazione

I dati del gestore dell'infrastruttura non sono sufficienti, dal momento che non contengono le informazioni commerciali dell'operatore ferroviario. I fornitori precedenti e/o attuali, in particolare gli operatori storici, devono fornire dati al fine di garantire un accesso non discriminatorio alle informazioni. Questa formulazione più coerente è indispensabile per evitare di far pesare sulle autorità competenti obblighi che non potrebbero rispettare.

Emendamento 9
COM(2013) 28 final
Articolo 5, paragrafo 1

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento del CdR</i>
<i>L'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1370/2007 per il quale non è proposta alcuna modifica, recita:</i> I contratti di servizio pubblico sono aggiudicati conformemente alle norme previste nel presente regolamento. Tuttavia, i contratti di servizio o i contratti di servizio pubblico di cui alle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE per la fornitura di servizi di trasporto di passeggeri con autobus o tram sono aggiudicati secondo le procedure di cui a dette direttive, qualora tali contratti non assumano la forma di contratti di concessione di servizi quali definiti in dette direttive. Se i contratti devono essere aggiudicati a norma delle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE, le disposizioni dei paragrafi da 2 a 6 del presente articolo non si applicano.	I contratti di servizio pubblico sono aggiudicati conformemente alle norme previste nel presente regolamento. Tuttavia, i contratti di servizio o i contratti di servizio pubblico di cui alle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE per la fornitura di servizi di trasporto di passeggeri con autobus e tram sono aggiudicati secondo le procedure di cui a dette direttive, qualora tali contratti non assumano la forma di contratti di concessione di servizi quali definiti in dette direttive. Se i contratti devono essere aggiudicati a norma delle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE, le disposizioni dei paragrafi da 2 a 6 del presente articolo non si applicano.

Motivazione

Anche i tram devono essere aperti alla concorrenza.

Emendamento 10
COM(2013) 28 final
Articolo 5, nuovo paragrafo dopo il paragrafo 3

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento</i>
	<u>L'autorità competente può escludere gli operatori dei paesi terzi dalle procedure di gara qualora tali paesi terzi non prevedano procedure di gara aperte alle imprese degli Stati membri dell'UE.</u>

Motivazione

Non è opportuno offrire ai paesi terzi la possibilità di partecipare alle procedure di gara negli Stati membri dell'UE quando tali paesi non hanno aperto il loro mercato nazionale agli Stati membri.

Emendamento 11
COM(2013) 28 final
Articolo 5, paragrafo 4

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento del CdR</i>
4. A meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico (a) il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1 000 000 EUR o inferiore a 5 000 000 EUR per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia, oppure (b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno o inferiore a 150 000 chilometri l'anno per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia.	4. A meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico (a) il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1 000 000 EUR o inferiore a 5 000 000 EUR per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia, oppure (b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno o inferiore a 150 000 500 000 chilometri l'anno per il contratto di servizio pubblico che include il trasporto pubblico per ferrovia.

Motivazione

La soglia proposta dalla Commissione di 150 000 chilometri l'anno per il trasporto pubblico per ferrovia esclude di fatto ogni linea ferroviaria in cui questo modo di trasporto risulterebbe pertinente. La soglia di 500 000 chilometri permette di limitare i casi che fanno eccezione alla regola delle procedure di gara alle sole linee uniche di una lunghezza pertinente per il modo di trasporto ferroviario e con un livello di servizio sostenibile per tale modo.

Emendamento 12
COM(2013) 28 final
Articolo 5, nuovo paragrafo dopo il paragrafo 4

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento del CdR</i>
	<u>La decisione di aggiudicare direttamente i servizi è trasmessa per parere conforme, entro un termine di due mesi, all'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/CE.</u>

Motivazione

Questo nuovo paragrafo consente di operare delle eccezioni alla regola secondo cui i contratti di servizio pubblico devono essere aggiudicati in base a una procedura di gara, ma disciplina tali eccezioni in modo da limitare le situazioni di oligopolio.

Emendamento 13

COM(2013) 28 final

Articolo 5, nuovo paragrafo dopo il paragrafo 6

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento del CdR</i>
	<u>A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, fatta eccezione per altri modi di trasporto su rotaia quali metropolitana o tram. In deroga all'articolo 4, paragrafo 3, la durata di tali contratti non è superiore a dieci anni, salvo nei casi in cui si applica l'articolo 4, paragrafo 4.</u> <u>Tuttavia, se il contratto è già stato oggetto di aggiudicazione diretta e se gli indicatori di qualità dei servizi si degradano in media oltre il 10 % per l'intera durata del contratto per motivi imputabili all'operatore che fornisce i servizi pubblici, quest'ultimo sarà sottoposto a procedura di gara al momento della sua scadenza. Sei mesi dopo l'adozione del presente regolamento, la Commissione europea definirà la qualità mediante atti delegati, in funzione di una serie d'indicatori di rendimento che comprendono la puntualità.</u>

Motivazione

È necessario ristabilire la possibilità di ricorrere all'aggiudicazione diretta, ma disciplinandone la durata: se il suo funzionamento non risulta soddisfacente, l'autorità dovrà procedere automaticamente a una procedura di gara.

Emendamento 14
COM(2013) 28 final
Articolo 5 bis, paragrafo 2

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento del CdR</i>
L'autorità competente può assolvere l'obbligo sancito al primo comma in uno dei modi seguenti: a) acquistando essa stessa il materiale rotabile necessario per l'esecuzione del contratto di servizio pubblico, al fine di metterlo a disposizione dell'operatore di servizio pubblico selezionato al prezzo di mercato ovvero nel quadro del contratto di servizio pubblico a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), dell'articolo 6 e, se applicabile, dell'allegato; b) prestando una garanzia per il finanziamento del materiale rotabile necessario per l'esecuzione del contratto di servizio pubblico, al prezzo di mercato ovvero nel quadro del contratto di servizio pubblico a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), dell'articolo 6 e, se applicabile, dell'allegato. La garanzia può coprire il rischio sul valore residuo, sempre nel rispetto, ove applicabili, delle pertinenti norme sugli aiuti di Stato; c) impegnandosi, nel contratto di servizio pubblico, ad acquisire il materiale rotabile al prezzo di mercato alla scadenza del contratto.	L'autorità competente può assolvere l'obbligo sancito al primo comma in uno dei modi seguenti <u>secondo modalità diverse che favoriscono le economie di scala, ad esempio:</u> a) acquistando essa stessa il materiale rotabile necessario per l'esecuzione del contratto di servizio pubblico, al fine di metterlo a disposizione dell'operatore di servizio pubblico selezionato al prezzo di mercato ovvero nel quadro del contratto di servizio pubblico a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), dell'articolo 6 e, se applicabile, dell'allegato; b) prestando una garanzia per il finanziamento del materiale rotabile necessario per l'esecuzione del contratto di servizio pubblico, al prezzo di mercato ovvero nel quadro del contratto di servizio pubblico a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), dell'articolo 6 e, se applicabile, dell'allegato. La garanzia può coprire il rischio sul valore residuo, sempre nel rispetto, ove applicabili, delle pertinenti norme sugli aiuti di Stato; c) impegnandosi, nel contratto di servizio pubblico, ad acquisire il materiale rotabile al prezzo di mercato alla scadenza del contratto; <u>d) stringendo rapporti di collaborazione con gli enti locali vicini al fine di disporre di una dotazione più consistente di materiale rotabile;</u> <u>e) sollecitando un contributo da parte del proprio Stato membro come accompagnamento a una delle modalità di copertura del valore residuo del materiale rotabile.</u>

Motivazione

Non va escluso nessun metodo di finanziamento locale (garanzia, ritiro, acquisto diretto, ecc.). Gli Stati non devono però scaricare le loro responsabilità, trasferendo indebitamente i loro oneri sugli enti locali. Il quadro legislativo e regolamentare dev'essere tale da stimolare il mercato del materiale rotabile favorendo in particolare le economie di scala e i meccanismi finanziari appropriati.

Emendamento 15
COM(2013) 28 final
Articolo 8, paragrafo 2 bis

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento</i>
I contratti di servizio pubblico inerenti al trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia aggiudicati direttamente tra il 1° gennaio 2013 e il 2 dicembre 2019 possono restare in vigore fino alla data di scadenza. Tuttavia, essi non vanno in nessun caso oltre il 31 dicembre 2022.	I contratti di servizio pubblico inerenti al trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia aggiudicati direttamente tra <u>la data d'entrata in vigore del presente regolamento</u> il 1° gennaio 2013 e il 2 dicembre 2019 possono restare in vigore fino alla data di scadenza. Tuttavia, essi non vanno in nessun caso oltre il 31 dicembre 2022. <u>La presente disposizione non si applica ai contratti conclusi prima dell'entrata in vigore del presente regolamento.</u>

Motivazione

La data d'entrata in vigore del regolamento riveduto dovrebbe corrispondere alla data di entrata in vigore delle modifiche proposte. Tale disposizione non deve in essere applicata ai contratti conclusi anteriormente.

Emendamento 16
COM(2013) 29 final
Considerando 10

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento</i>
I vigenti requisiti della direttiva 2012/34/UE riguardano solo l'indipendenza giuridica, organizzativa e decisionale. Ciò non esclude del tutto la possibilità di mantenere un'impresa integrata a condizione che siano garantiti questi tre livelli di indipendenza. Per quanto riguarda l'indipendenza decisionale, occorre garantire che adeguate misure di salvaguardia escludano il controllo dell'impresa integrata sul processo decisionale del gestore dell'infrastruttura. Tuttavia, anche la piena applicazione di tali salvaguardie non esclude completamente tutte le possibilità di comportamenti discriminatori nei confronti dei concorrenti che si presentano nell'ambito di un'impresa a integrazione verticale. In particolare, nelle strutture integrate esiste sempre la possibilità di sussidi incrociati o è comunque molto difficile per gli organismi di regolamentazione controllare e applicare le salvaguardie stabilite per impedire tale fenomeno. La misura più efficace per risolvere tali problemi è la separazione istituzionale fra gestione dell'infrastruttura e attività di trasporto.	I vigenti requisiti della direttiva 2012/34/UE riguardano solo l'indipendenza giuridica, organizzativa e decisionale. Ciò non esclude del tutto la possibilità di mantenere un'impresa integrata a condizione che siano garantiti questi tre livelli di indipendenza <u>sia garantita l'indipendenza dei gestori dagli operatori, per quanto riguarda le funzioni essenziali, vale a dire le decisioni relative all'assegnazione della traccia ferroviaria e quelle relative all'imposizione di canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, alle stazioni, agli investimenti e alla manutenzione.</u> Per quanto riguarda l'indipendenza decisionale, occorre garantire che adeguate misure di salvaguardia escludano il controllo dell'impresa integrata sul processo decisionale del gestore dell'infrastruttura. Tuttavia, anche la piena applicazione di tali salvaguardie non esclude completamente tutte le possibilità di comportamenti discriminatori nei confronti dei concorrenti che si presentano nell'ambito di un'impresa a integrazione verticale. In particolare, nelle strutture integrate esiste sempre

	la possibilità di sussidi incrociati o è comunque molto difficile per gli organismi di regolamentazione controllare e applicare le salvaguardie stabilite per impedire tale fenomeno. La misura più efficace per risolvere tali problemi è la separazione istituzionale fra gestione dell'infrastruttura e attività di trasporto.
--	--

Motivazione

La Commissione parte dal postulato ideologico che la separazione totale delle attività sia la soluzione migliore. Ma si tratta appunto solo di un postulato ideologico incompatibile con la proposta di direttiva, che deve mantenere una posizione neutrale al riguardo.

Emendamento 17

COM(2013) 29 final

Articolo 6, paragrafo 2

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento</i>
<i>La Commissione propone di sopprimere l'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE.</i>	<i>Modificare come segue l'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE:</i> <u>6.2. Onde evitare costi di transazione esageratamente elevati, gli Stati membri possono inoltre prevedere che la detta separazione comporti sezioni organiche distinte all'interno di una stessa impresa, a condizione che quest'ultima impieghi meno di 3000 lavoratori e svolga attività limitate al trasporto locale su un'infrastruttura di meno di 150 km o che la gestione dell'infrastruttura e dei servizi di trasporto sia esercitata da enti distinti.</u>

Motivazione

Nel quadro della separazione istituzionale tra gestori dell'infrastruttura e attività di trasporto, nel caso delle imprese la cui attività si limita esclusivamente alla prestazione di servizi di trasporto a copertura regionale si raccomanda di mantenere le disposizioni attualmente in vigore. Si richiama l'attenzione sul fatto che, nel caso di piccoli operatori che effettuano servizi su infrastrutture proprie, questa separazione istituzionale potrebbe tradursi in una significativa frammentazione delle imprese e in un aumento dei loro costi di funzionamento, e, conseguentemente, delle compensazioni concesse dai fondi pubblici.

Emendamento 18
COM(2013) 29 final
Articolo 7, paragrafo 1

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento</i>
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. 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.	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, <u>per quanto riguarda le funzioni essenziali, vale a dire le decisioni relative all'assegnazione della traccia ferroviaria e quelle relative all'imposizione di canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, alle stazioni, agli investimenti e alla manutenzione.</u> 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 <u>possono organizzarsi come ritengono più opportuno, nel rispetto del principio di sussidiarietà.</u>

Emendamento 19
COM(2013) 29 final
Articolo 7, paragrafo 5

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento</i>
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.";	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 <u>Gli Stati membri possono</u> 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

Consente di tornare a un modello integrato, indipendentemente dalla situazione presente al momento dell'entrata in vigore della direttiva.

Emendamento 20
COM(2013) 29 final
Articolo 7 *ter*, paragrafo 3

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento del CdR</i>
Il gestore dell'infrastruttura dispone di un consiglio di vigilanza composto di rappresentanti dei proprietari finali dell'impresa a integrazione verticale.	Il gestore dell'infrastruttura dispone di un consiglio di vigilanza composto di rappresentanti dei proprietari finali dell'impresa a integrazione verticale <u>e di rappresentanti degli enti locali e regionali competenti qualora questi non figurino già nel consiglio d'amministrazione del gestore dell'infrastruttura.</u>

Motivazione

Gli enti locali e regionali sono operatori a pieno titolo del sistema ferroviario. Essi devono pertanto essere coinvolti negli organismi di decisione o di controllo del gestore dell'infrastruttura che beneficia di un monopolio naturale. Tali enti costituiscono il nesso tra gli operatori e gli utenti finali dei quali conoscono le esigenze.

Emendamento 21
COM(2013) 29 final
Articolo 7 *ter*, paragrafo 5

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento del CdR</i>
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.	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. <u>Il personale interessato dovrà tuttavia mantenere il segreto professionale riguardo alle proprie attività precedenti secondo le consuetudini del diritto commerciale solo se è possibile garantire che non avvenga nessuna comunicazione di informazioni sensibili.</u>

Motivazione

Applicazione del principio di proporzionalità: il concetto di informazione sensibile è troppo vago per impedire la mobilità all'interno dei gruppi ferroviari. I periodi di carenza ed altre muraglie cinesi basteranno a impedire il diffondersi di informazioni "sensibili" tra le diverse filiali di uno stesso gruppo ferroviario. Com'è consuetudine nel diritto commerciale, il personale dev'essere però tenuto al segreto professionale.

Emendamento 22

COM(2013) 29 final

Articolo 7 *ter*, nuovo paragrafo dopo il paragrafo 7

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento del CdR</i>
	<u>La Commissione europea deve introdurre entro il 1° gennaio 2019 disposizioni precise riguardo ai lavoratori mobili per impedire la pratica del dumping e della concorrenza salariale, prevedendo una procedura di certificazione specifica per il personale viaggiante.</u>

Motivazione

Occorre evitare il diffondersi, nel settore ferroviario, di pratiche come il dumping e la concorrenza salariale, che già interessano il trasporto su strada e quello marittimo.

Emendamento 23

COM(2013) 29 final

Articolo 7 *quater*, paragrafo 2

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento del CdR</i>
Procedura di verifica della conformità (...) 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.	Procedura di verifica della conformità (...) 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, <u>le autorità competenti in materia</u> e, se del caso, la rete degli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 57.

Motivazione

Il principio di sussidiarietà impone di coinvolgere il livello locale, vista la realtà del sistema ferroviario. La rete degli organismi di regolamentazione, poi, va coinvolta in ogni caso.

Emendamento 24
COM(2013) 29 final
Articolo 7 *quater*, paragrafi 3 e 4

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento del CdR</i>
Procedura di verifica della conformità (...) 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 <i>bis</i> e 7 <i>ter</i>; c) i requisiti di cui agli articoli 7 <i>bis</i> e 7 <i>ter</i> 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, paragrafo 2. La Commissione decide entro tempi ragionevoli.	Procedura di verifica della conformità (...) 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 <i>bis</i> e 7 <i>ter</i>; c) i requisiti di cui agli articoli 7 <i>bis</i> e 7 <i>ter</i> 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 <u>30 giorni lavorativi</u>. 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 <u>30 giorni lavorativi</u>.

Motivazione

Come qualunque organismo di regolamentazione, la Commissione deve essere tenuta a rispettare delle scadenze precise allo scopo di rafforzare la sicurezza giuridica per l'insieme dei soggetti coinvolti.

Emendamento 25
COM(2013) 29 final
Articolo 7 *quinquies*, paragrafo 1

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento del CdR</i>
Comitato di coordinamento 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.	Comitato di coordinamento 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 <u>interessate</u> . I rappresentanti dello Stato membro e l'organismo di regolamentazione interessato sono invitati alle riunioni del comitato di coordinamento in qualità di osservatori.

Motivazione

Essendo tra i principali responsabili della politica dei trasporti, gli enti regionali e locali devono necessariamente far parte del comitato di coordinamento.

Emendamento 26
COM(2013) 29 final
Articolo 7 *sexies*, paragrafo 1

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento del CdR</i>
Rete europea dei gestori dell'infrastruttura 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. <i>La Commissione è membro della rete. Coordina e sostiene il lavoro della rete, cui presenta, se del caso, raccomandazioni. Assicura la fattiva cooperazione dei gestori dell'infrastruttura appropriati.</i>	Rete europea dei gestori dell'infrastruttura 1. <u>Nei due anni successivi all'attuazione della presente direttiva gli</u> Gli Stati membri assicurano che impongono ai gestori dell'infrastruttura di partecipare partecipino e cooperino cooperare 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, <u>nonché l'efficacia della cooperazione regionale ferroviaria a livello transfrontaliero.</u> <i>La Commissione è membro della rete. Coordina e sostiene il lavoro della rete, cui presenta, se del caso, raccomandazioni. Assicura la fattiva cooperazione dei gestori dell'infrastruttura appropriati. <u>Riferisce, infine, in merito ai progressi compiuti dalla suddetta rete al Comitato delle regioni e alla rete degli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 57 almeno ogni due anni.</u></i>

Motivazione

La rete europea dei gestori dell'infrastruttura costituisce un'occasione per affrontare al buon livello i problemi operativi transfrontalieri ed è per questo che gli enti locali devono potervi aderire. La rete degli organismi di regolamentazione va da parte sua tenuta informata in merito ai progressi registrati dalla rete dei gestori.

Emendamento 27

COM(2013) 29 final

Nuovo articolo dopo articolo 7 *sexies*

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento del CdR</i>
	<u>Il gestore dell'infrastruttura designa al suo interno un rappresentante incaricato delle relazioni con gli enti locali o regionali. Detto rappresentante dev'essere in grado di rispondere entro cinque giorni, a nome del gestore dell'infrastruttura, alle domande poste da un ente locale o regionale.</u>

Motivazione

Il rafforzamento delle competenze dei gestori dell'infrastruttura deve associarsi a una loro maggiore responsabilizzazione a livello internazionale grazie alla rete dei gestori dell'infrastruttura, ma anche a livello locale. In quanto vero e proprio sportello unico, l'interlocutore degli enti locali o regionali dev'essere in grado di rispondere rapidamente alle domande che gli sono poste.

Emendamento 28

COM(2013) 29 final

Articolo 10, nuovo paragrafo dopo il paragrafo 2

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento del CdR</i>
	<u>Per garantire un l'accesso non discriminatorio alle stazioni, i gestori delle stazioni e dei relativi binari mettono a disposizione degli operatori e di qualunque richiedente un modulo per i ricorsi, disponibile online. Gli organismi di regolamentazione e le autorità competenti ricevono una relazione annuale su detti ricorsi.</u>

Motivazione

L'accesso non discriminatorio deve poter essere valutato a intervalli regolari, soprattutto dagli enti locali e regionali, per i quali è importante che gli utenti beneficino di un'offerta di trasporto di qualità.

Emendamento 29
COM(2013) 29 final
Articolo 11, paragrafo 2

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento del CdR</i>
"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: 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.";	"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 <u>due</u> mesi dall'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 contratto di servizio pubblico.";

Motivazione

Il termine di un mese è troppo breve per poter sollevare obiezioni nei confronti di un nuovo servizio di trasporto tale da compromettere l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico.

Emendamento 30
COM(2013) 29 final
Articolo 13 bis, paragrafo 1

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento del CdR</i>
Servizio comune d'informazione e sistema integrato di emissione dei biglietti 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.	Servizio comune d'informazione e sistema integrato di emissione dei biglietti 1. Fermi restando il regolamento (CE) n. 1371/2007 e la direttiva 2010/40/UE, gli Stati membri possono imporre <u>impongono</u> 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 <u>Quando</u> 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. <u>Un collegio di rappresentanti degli enti locali e regionali figura all'interno dell'entità giuridica o dell'associazione di cui sopra e partecipa a pieno titolo alle loro decisioni.</u>

Motivazione

L'articolo in oggetto costituisce la base giuridica dell'obiettivo perseguito dalle regioni di armonizzare il sistema di emissione dei biglietti in un mercato competitivo. Esso consente loro di affrontare i problemi di varia natura sorti con i diversi sistemi di emissione nelle stazioni gestite dagli operatori storici.

La partecipazione delle imprese che gestiscono servizi nazionali a un sistema d'informazione nazionale dovrebbe essere resa obbligatoria, dal momento che lo sviluppo dei servizi associati è un fattore di primaria importanza per migliorare l'attrattiva dei modi di trasporto collettivo, in particolare di quello ferroviario. Gli enti locali dovranno pertanto essere coinvolti negli organismi di *governance* del sistema.

Emendamento 31

COM(2013) 29 final

Articolo 59, nuovo paragrafo dopo il paragrafo 3

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento del CdR</i>
	<u>Alle imprese a integrazione verticale che gestiscono infrastrutture di estensione inferiore a 150 km o che forniscono esclusivamente servizi ferroviari di prossimità non si applicano gli articoli 7 e da 7 bis a 7 quater quando questi servizi rientrano nella gestione ausiliaria di infrastrutture portuali marittime e interne, fermo restando l'articolo 13, paragrafo 3, della presente direttiva e senza arrecare pregiudizio al trasporto di merci tramite operazioni ferroviarie di prossimità (<i>short-liner</i>).</u>

Motivazione

Con il presente emendamento si intende escludere dal campo di applicazione degli articoli 7 e da 7 bis a 7 quater le piccole reti ferroviarie e le attività di prossimità che consentono di soddisfare esigenze locali e scarsamente sviluppate. Si ribadisce anche l'accesso non discriminatorio alle strutture dei servizi.

Emendamento 32

COM(2013) 29 final

Articolo 59, nuovo paragrafo dopo il paragrafo 3

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento del CdR</i>
	<u>Alle imprese a integrazione verticale che gestiscono i progetti di investimento specifici di cui all'articolo 32, paragrafo 3, della presente direttiva soggetti alla concorrenza diretta ad opera di altri modi di trasporto non si applicano gli articoli 7 e da 7 bis a 7 quater.</u>

Motivazione

Il presente emendamento, in armonia con altre disposizioni della direttiva 2012/34/UE, è volto ad escludere dal campo di applicazione degli articoli 7 e da 7 bis a 7 quater i casi particolari dei "progetti di investimento specifici", la cui redditività non è garantita sul lungo periodo.

Emendamento 33
COM(2013) 27 final
Considerando 29

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento del CdR</i>
Per garantire un efficace adempimento delle funzioni dell'Agenzia, gli Stati membri e la Commissione dovrebbero essere rappresentati in un consiglio direttivo dotato dei poteri necessari, tra cui il potere di predisporre il bilancio e il potere di approvare i programmi di lavoro annuali e pluriennali.	Per garantire un efficace adempimento delle funzioni dell'Agenzia, gli Stati membri e la Commissione dovrebbero essere rappresentati in un consiglio direttivo dotato dei poteri necessari, tra cui il potere di predisporre il bilancio e il potere di approvare i programmi di lavoro annuali e pluriennali, <u>temi, questi, sui quali il Comitato delle regioni e gli organismi rappresentativi devono essere consultati.</u>

Motivazione

La rete di organismi rappresentativi del settore ferroviario e il Comitato delle regioni dovrebbero essere consultati nell'ambito del programma di lavoro annuale e pluriennale dell'Agenzia ferroviaria europea dal momento che sono interessati dai risultati e dalle priorità di lavoro dell'Agenzia.

Emendamento 34
COM(2013) 27 final
Articolo 48, paragrafo 5

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento del CdR</i>
Il consiglio direttivo adotta e aggiorna, entro il 30 novembre di ogni anno, un programma di lavoro strategico pluriennale, tenendo conto del parere della Commissione e previa consultazione del Parlamento europeo e delle reti di cui all'articolo 34 in merito al progetto di programma. Il programma di lavoro pluriennale adottato è trasmesso agli Stati membri, al Parlamento europeo, al Consiglio, alla Commissione e alle reti di cui all'articolo 34.	Il consiglio direttivo adotta e aggiorna, entro il 30 novembre di ogni anno, un programma di lavoro strategico pluriennale, tenendo conto del parere della Commissione e previa consultazione del Parlamento europeo, <u>del Comitato delle regioni</u> e delle reti di cui all'articolo 34 in merito al progetto di programma. Il programma di lavoro pluriennale adottato è trasmesso agli Stati membri, al Parlamento europeo, al Consiglio, alla Commissione, <u>al Comitato delle regioni</u> e alle reti di cui all'articolo 34.

Motivazione

Anche il Comitato delle regioni dovrebbe essere consultato in merito al programma di lavoro pluriennale dell'Agenzia, dal momento che gli enti locali e regionali partecipano al finanziamento del materiale rotabile e sono direttamente interessati al miglioramento dell'interoperabilità e della sicurezza.

Emendamento 35
COM(2013) 27 final
Articolo 54, paragrafo 1

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento del CdR</i>
Si può presentare ricorso presso la commissione di ricorso avverso le decisioni prese dall'Agenzia ai sensi degli articoli 12, 16, 17 e 18.	Si può presentare ricorso presso la commissione di ricorso avverso le decisioni prese dall'Agenzia ai sensi degli articoli 12, 16, 17 e 18 <u>o la sua mancata reazione nei termini fissati.</u>

Motivazione

Nel caso in cui l'Agenzia non intraprenda un'azione o non si pronunci nei termini fissati, dev'essere possibile presentare un ricorso.

Emendamento 36
COM(2013) 27 final
Articolo 56, paragrafo 1

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento del CdR</i>
Nell'esaminare il ricorso, la commissione di ricorso agisce rapidamente. Ogniqualvolta sia necessario, essa invita le parti a presentare, entro un termine determinato, le osservazioni sulle sue notificazioni o sulle comunicazioni provenienti dalle altre parti del procedimento di ricorso. Dette parti possono presentare osservazioni orali.	Nell'esaminare il ricorso, la commissione di ricorso agisce rapidamente. Ogniqualvolta sia necessario, essa invita le parti a presentare, entro un termine determinato, le osservazioni sulle sue notificazioni o sulle comunicazioni provenienti dalle altre parti del procedimento di ricorso. Dette parti possono presentare osservazioni orali. <u>La commissione esamina tutti i ricorsi e, se del caso, chiede le informazioni pertinenti ed avvia le consultazioni con le parti interessate entro un mese dalla ricezione del ricorso. Essa è tenuta a pronunciarsi in merito a tutti i ricorsi e adotta le misure necessarie per risolvere la situazione, nonché informa le parti interessate riguardo alla propria decisione motivata entro un termine ragionevole fissato preventivamente e, comunque, entro un periodo massimo di due mesi dalla ricezione di tutte le informazioni pertinenti. In mancanza di reazioni da parte dell'Agenzia nei termini fissati, la commissione di ricorso può emettere un'ingiunzione, se necessario accompagnata da una sanzione pecuniaria.</u>

Motivazione

È importante specificare le procedure e i termini applicati dalla commissione nell'esame dei ricorsi che le sono indirizzati (ad esempio, sarebbe opportuno definire il momento in cui la richiesta si considera ricevuta per poter calcolare il termine una volta avviata la procedura).

Alla commissione di ricorso andrebbero attribuiti poteri specifici per permettere l'applicazione delle sue decisioni, come l'ingiunzione o le sanzioni (penalità di mora) soprattutto in assenza di un'azione nei termini previsti.

Emendamento 37

COM(2013) 27 final

Nuovo articolo dopo l'articolo 77

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento del CdR</i>
	1. <u>L'Agenzia prende le decisioni in conformità degli articoli 12, 16, 17 e 18 con decorrenza entro due anni dall'entrata in vigore del presente regolamento]. Sino a tale data gli Stati membri continuano ad attuare le disposizioni legislative e regolamentari applicabili.</u> 2. <u>Durante un ulteriore periodo transitorio di 42 mesi successivi alla data di cui al paragrafo 1, gli Stati membri continuano a rilasciare i certificati e le certificazioni in deroga agli articoli 12, 16, 17 e 18 alle condizioni specificate dalla Commissione nelle regole adottate per la loro applicazione in conformità dell'articolo 75. Prima di pronunciarsi, l'Agenzia deve valutare se:</u> <u>– ciò possa ridurre il livello di sicurezza ferroviaria e/o</u> <u>– possa costituire una discriminazione arbitraria o una restrizione eccessiva a un servizio di trasporto ferroviario.</u> <u>L'Agenzia può chiedere alle autorità nazionali preposte alla sicurezza di modificare la decisione, di sospenderne l'applicazione o di revocarla. Se l'autorità nazionale preposta alla sicurezza si rifiuta di intraprendere un'azione, l'Agenzia può sottoporre la questione alla Commissione e al comitato di cui all'articolo 75.</u>

Motivazione

Prendendo come modello la fase di transizione dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea per quanto riguarda la responsabilità per l'omologazione dei velivoli, anche nel caso dell'Agenzia ferroviaria europea si dovrebbe introdurre un meccanismo che consenta di assumere gradualmente personale supplementare e di formarlo alle nuove mansioni.

Emendamento 38
COM(2013) 30 final
Allegato I, punto 4.2

<i>Testo proposto dalla Commissione</i>	<i>Emendamento del CdR</i>
	<u>3. CONTROLLO DEI COSTI</u> <u>Ai fini dell'analisi costi-benefici delle misure proposte si terrà conto, in particolare, di quanto segue:</u> – <u>costo della misura proposta,</u> – <u>benefici per l'interoperabilità derivanti dall'estensione dell'ambito di applicazione a particolari sottocategorie di reti e veicoli,</u> – <u>riduzione degli oneri e dei costi di capitale dovuta alle economie di scala e a un migliore impiego dei veicoli,</u> – <u>riduzione dei costi d'investimento e di manutenzione/esercizio dovuta a una maggiore concorrenza tra fabbricanti e imprese di manutenzione,</u> – <u>benefici per l'ambiente dovuti a miglioramenti tecnici del sistema ferroviario,</u> – <u>maggiore sicurezza dell'esercizio.</u> <u>Inoltre, tale valutazione indicherà l'impatto previsto per tutti gli operatori e gli agenti economici interessati, tra cui gli enti locali e regionali.</u>

Motivazione

Si dovrebbe reintrodurre questo brano della direttiva attuale (Allegato I, punto 4.2) per poter valutare i costi e i benefici stimati di tutte le soluzioni tecniche previste per ciascuna specifica tecnica di interoperabilità, allo scopo di adottare le soluzioni più efficaci soprattutto a vantaggio degli enti locali e regionali

Bruxelles, ...

III. PROCEDURA

Titolo	Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni sul "Quarto pacchetto ferroviario - completare lo spazio ferroviario europeo unico per favorire la competitività e la crescita europee" Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che abroga il regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004 Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia 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 <i>governance</i> dell'infrastruttura ferroviaria Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione) Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza delle ferrovie (Rifusione) Relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni sui progressi compiuti verso l'interoperabilità del sistema ferroviario Relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni concernente il profilo e i compiti degli altri membri del personale viaggiante Relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni sull'attuazione delle disposizioni della direttiva 2007/58/CE relativa alla liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario internazionale di passeggeri che accompagna la comunicazione al Consiglio e al Parlamento europeo sul quarto pacchetto ferroviario
Riferimenti	COM(2013) 25 final, COM(2013) 26 final, COM(2013) 27 final, COM(2013) 28 final, COM(2013) 29 final, COM(2013) 30 final, COM(2013) 31 final, COM(2013) 32 final, COM(2013) 33 final, COM(2013) 34 final.
Base giuridica	Art. 91 TFUE (consultazione obbligatoria)
Base regolamentare	Art. 39, lettera a) del Regolamento interno

Data della consultazione da parte del Consiglio/Data della lettera della Commissione europea	21 e 22 febbraio 2013
Data della decisione del Presidente/dell'Ufficio di presidenza	6 febbraio 2013
Commissione competente	Commissione Politica di coesione territoriale (COTER)
Relatore	Pascal Mangin (FR/PPE) Consigliere regionale dell'Alsazia
Nota di analisi	18 aprile 2013
Esame in commissione	26 febbraio 2013 e 7 maggio 2013
Data dell'adozione in commissione	11 luglio 2013
Esito del voto in commissione	Maggioranza
Data dell'adozione in sessione plenaria	Prevista per il 7, 8 e 9 ottobre 2013
Precedenti pareri del Comitato	Parere del CdR in merito alla <i>Proposta di direttiva del Consiglio che modifica la direttiva 95/18/CEE relativa alle licenze delle imprese ferroviarie</i> - CdR 58/99 fin¹ Parere del CdR in merito alla <i>Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'azione degli Stati membri in tema di obblighi di servizio pubblico e di aggiudicazione di contratti di servizio pubblico nel settore del trasporto di passeggeri per ferrovia, su strada e per via navigabile interna</i> - CdR 292/2000 fin² Parere del CdR in merito alla Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo <i>Verso uno spazio ferroviario europeo integrato</i> - CdR 97/2002 fin³ Parere del CdR in merito alla Comunicazione della Commissione <i>Il futuro dell'integrazione del sistema ferroviario europeo: il terzo pacchetto ferroviario</i> - CdR 161/2004 fin⁴ Parere del CdR in merito alla <i>Proposta riveduta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia</i> - CdR 255/2005 fin⁵ Parere del CdR <i>Spazio unico ferroviario europeo</i> – CdR 297/2010 fin⁶

1 [GU C 57 del 29.2.2000, pag. 40-45.](#)

2 [GU C 253 dell'12.9.2001, pag. 9-11.](#)

3 [GU C 66 del 19.3.2003, pag. 5-10.](#)

4 [GU C 71 del 22.3.2005, pag. 26-29.](#)

5 [GU C 192 del 16.8.2006, pag. 1-7.](#)

6 [GU C 104 del 2.4.2011, pag. 53-61.](#)