

## II

(Atti preparatori)

## COMITATO DELLE REGIONI

## 63ª SESSIONE PLENARIA DEL 16 FEBBRAIO 2006

**Parere del Comitato delle regioni in merito alla Proposta riveduta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia**

(2006/C 192/01)

IL COMITATO DELLE REGIONI,

vista la *Proposta rivista di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia* (COM(2005) 319 def. — 2000/0212 (COD)),

vista la decisione del Consiglio del 27 settembre 2005 di consultarlo in materia conformemente all'articolo 265, primo comma, del Trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la decisione del proprio Presidente, del 23 marzo 2005, di incaricare la commissione Politica di coesione territoriale di elaborare un parere sull'argomento,

visto il regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile, modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 1893/91,

vista la proposta di regolamento COM(2000) 7 def., modificata dal documento COM(2002) 107 def., 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,

visto il proprio parere (CdR 292/2000 fin) <sup>(1)</sup> in merito alla suddetta proposta di regolamento COM(2000) 7 def. — 2000/0212 (COD) 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,

viste la sentenza della Corte di giustizia, del 24 luglio 2003, nella causa C-280/00 Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg contro Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, e quella dell'11 gennaio 2005 nella causa C-26/03 Stadt Halle, RPL Recyclingpark Lochau GmbH contro Arbeitsgemeinschaft Thermische Restabfall — und Energieverwertungsanlage TREA Leuna,

visto il progetto di parere (CdR 255/2005 riv. 1) adottato il 2 dicembre 2005 dalla commissione Politica di coesione territoriale (relatore: **Bernard SOULAGE**, primo vicepresidente del consiglio regionale della regione Rodano-Alpi, FR/PSE),

**ha adottato il 16 febbraio 2006, nel corso della 63ª sessione plenaria, il seguente parere.**

<sup>(1)</sup> GU C 253 del 12.9.01, pag. 9.

## I. Osservazioni generali

Il Comitato delle regioni,

**reputa** che i trasporti pubblici saranno favoriti dall'uniformazione delle condizioni di concorrenza e dalla **diminuzione dell'incertezza giuridica**;

**ritiene** che, per garantire una maggiore **trasparenza in merito agli obblighi di servizio pubblico** e alla remunerazione delle prestazioni, sia necessario armonizzare e specificare meglio le condizioni di concorrenza per la prestazione di servizi di trasporto pubblico.

1. Per quanto riguarda la contrattualizzazione degli obblighi di servizio pubblico (OSP):

1.1 **si compiace** che sia stata riconosciuta la specificità degli aiuti di Stato alla fornitura di **servizi di interesse economico generale** e approva la definizione di contratti di servizio pubblico che stabiliscano con chiarezza i diritti e i doveri di tutte le parti coinvolte;

1.2 **si compiace** della neutralità del regolamento riguardo agli **obiettivi sociali e territoriali** perseguiti da ciascuna autorità competente;

1.3 **è in favore** della logica contrattuale, che riconosce il ruolo degli OSP nella realizzazione degli obiettivi di coesione sociale e territoriale. I **contratti di servizio pubblico** consentono di definire in modo trasparente gli OSP e i loro costi.

2. Per quanto riguarda l'organizzazione dei servizi:

2.1 **si compiace** che il progetto di regolamento, nel rispetto del **principio di sussidiarietà**, offra agli enti territoriali i margini di flessibilità necessari per far fronte nel miglior modo possibile alla peculiarità o alla complessità delle esigenze locali in termini di servizi pubblici di trasporto, in linea con gli obiettivi di coesione sociale e territoriale degli enti locali;

2.2 **ribadisce** l'importanza del **principio di autonomia amministrativa** degli enti locali, in base al quale essi hanno la facoltà di decidere liberamente come gestire i propri servizi di trasporto pubblico, come d'altronde prevede la legislazione della maggior parte degli Stati membri;

2.3 **accoglie con favore** la **libera scelta delle modalità di gestione** da parte delle autorità competenti, che permette di tenere conto della varietà delle esigenze locali e delle condizioni di produzione;

2.4 **è favorevole** in linea di principio alla regola della **limitazione geografica** per gli operatori interni (art. 5, par. 2), che consentirà di dissipare la maggior parte dei sospetti di aiuti «incompatibili», mantenendo al medesimo tempo la possibilità di ricorrere a un operatore interno; **ritiene** che il principio

della limitazione geografica non pregiudichi la facoltà degli enti locali di assicurare la continuità di determinati servizi di trasporto al di là delle frontiere amministrative;

2.5 **ribadisce** di essere favorevole a un'apertura dei mercati nel settore dei trasporti pubblici locali, in base ai principi della «**concorrenza disciplinata**», vale a dire rispettando l'ambiente e tenendo conto delle esigenze dei cittadini più vulnerabili e di quanti sono in cerca di lavoro e vivono in zone disagiate;

2.6 **si compiace** che sia stata riconosciuta la **responsabilità delle autorità** competenti per quanto riguarda l'organizzazione contrattuale della fornitura dei servizi. Esse potranno scegliere di ricorrere a uno o più contratti per l'esercizio dei servizi di trasporto e avranno ampi margini nella ripartizione dei rischi;

2.7 **si compiace** dei margini di **flessibilità** nelle gare d'appalto: il contratto di servizio pubblico può dar luogo a negoziati tra le parti (art. 5, par. 3) o essere sostituito dall'aggiudicazione diretta in caso di interruzione del servizio (art. 5, par. 5);

2.8 **si meraviglia** che la nuova proposta di regolamento non contempra i trasporti urbani **fluviali o marittimi** e si duole che essa non sia applicabile anche ai servizi di trasporto pubblico effettuati per via navigabile, tanto più che tali servizi sono integrati nella rete dei trasporti pubblici locali.

3. Per quanto riguarda i fornitori di servizi di trasporto:

3.1 **constata** che il regolamento non ostacola l'**iniziativa privata** sui mercati dei trasporti passeggeri deregolamentati sul piano nazionale (senza diritti esclusivi e senza compensazioni);

3.2 **ritiene** che il regolamento sia tale da evitare la formazione di nuove posizioni monopolistiche nel settore dei trasporti pubblici locali e permetta di non escludere le **PMI** dal mercato;

3.3 **è soddisfatto** dell'equilibrio proposto nel **rapporto di forza** tra le autorità competenti e le grandi imprese di trasporto. Per garantire un trasporto locale valido ed efficace, è importante che gli enti regionali influiscano direttamente sulla pianificazione e sull'organizzazione dei trasporti pubblici. Il crescente fenomeno del pendolarismo richiede inoltre un elevato grado di coordinamento degli appalti pubblici a livello nazionale e regionale nel settore del trasporto pubblico;

3.4 **è favorevole** ad escludere i **trasporti ferroviari regionali** e a lunga distanza dal campo di applicazione dell'articolo 5 del regolamento;

3.5 **esprime perplessità** sull'applicazione delle regole proposte per **valutare la giusta (fair) compensazione** degli OSP. La difficoltà (se non l'impossibilità) di stabilire una compensazione equa potrebbe essere fonte di incertezza giuridica;

3.6 **constata** che non è prevista alcuna **regolamentazione dell'aggiudicazione diretta di contratti nel settore dei trasporti ferroviari regionali** o a lunga distanza. Talune imprese ricorreranno alla «aggiudicazione diretta» nel trasporto regionale e a lunga distanza e, al medesimo tempo, parteciperanno a gare d'appalto. Occorre fare attenzione alle possibili distorsioni della concorrenza.

4. Per quanto riguarda la forma del testo:

4.1 **si meraviglia** che la Commissione non giustifichi affatto la sua scelta a favore del più vincolante strumento di integrazione comunitaria, e cioè il regolamento;

4.2 **constata** che, dato che la situazione varia notevolmente a seconda degli Stati membri, il progetto di regolamento propone **definizioni talvolta imprecise**, ma lascia agli Stati membri la responsabilità di definirle meglio per i rispettivi territori. Questo vale in particolare per la definizione di «territorio urbano» (art. 2, lettera m)), per il quale l'area di riferimento per le esigenze di trasporto coincide solo raramente con l'area di competenza istituzionale.

## II. Raccomandazioni

### Emendamenti

#### Raccomandazione 1

##### Articolo 1, par. 2

| Testo proposto dalla Commissione   | Emendamento del CDR  |
|--|--|
| 2. Il presente regolamento si applica all'esercizio di servizi nazionali ed internazionali di trasporto pubblico di passeggeri su strada e per ferrovia ed altri modi di trasporto ferroviario, ad eccezione dei servizi di trasporto prestati prevalentemente in ragione del loro interesse storico o della loro vocazione turistica. | 2. Il presente regolamento si applica all'esercizio di servizi nazionali ed internazionali di trasporto pubblico di passeggeri <del>su strada e per ferrovia ed altri modi di trasporto ferroviario</del> , ad eccezione dei servizi di trasporto prestati prevalentemente in ragione del loro interesse storico o della loro vocazione turistica. |

#### Motivazione

Per quanto riguarda il campo di applicazione del regolamento, il Comitato si duole che la proposta della Commissione abbia un approccio modale che tende a sottovalutare l'importanza di sviluppare **l'intermodalità** nelle politiche locali integrate di mobilità. Il Comitato auspica che si tenga conto delle sfide dell'intermodalità affinché gli enti locali siano incoraggiati a contrattualizzare gli obblighi di servizio pubblico mediante sistemi multimodali (metro, tram, autobus, funicolari, vie navigabili, parcheggi, noleggio di biciclette e di automobili, stazioni multimodali, sistemi d'informazione ecc.).

#### Raccomandazione 2

##### Articolo 2, lettera j) (Definizioni)

| Testo proposto dalla Commissione   | Emendamento del CDR   |
|--|---|
| j) «operatore interno»: un soggetto giuridicamente distinto dall'autorità competente, sulla quale quest'ultima esercita un controllo completo e analogo a quello che essa esercita sui propri servizi. Al fine di determinare l'esistenza di tale controllo, devono essere presi in considerazione elementi come il livello della sua presenza in seno agli organi di amministrazione, di direzione o vigilanza, le relative disposizioni negli statuti, l'assetto proprietario, l'influenza e il controllo effettivi sulle decisioni strategiche e sulle singole decisioni di gestione. | j) «operatore interno»: un soggetto giuridicamente distinto dall'autorità competente, sulla quale quest'ultima esercita un controllo <del>completo</del> e analogo a quello che essa esercita sui propri servizi. Al fine di determinare l'esistenza di tale controllo, devono essere presi in considerazione elementi come il livello della sua presenza in seno agli organi di amministrazione, di direzione o vigilanza, le relative disposizioni negli statuti, l'assetto proprietario, l'influenza e il controllo effettivi sulle decisioni strategiche e sulle singole decisioni di gestione. <u>La qualità di «operatore interno» esclude qualsiasi partecipazione di un'impresa privata al capitale sociale del prestatore di servizi che sia superiore al 33%; l'aggiudicazione diretta all'operatore interno è anche possibile se, in deroga all'articolo 2, lettera j), l'operatore interno avvia per un'opera di ristrutturazione una collaborazione con un operatore esterno sul quale l'autorità competente non esercita alcun controllo. Una volta portato a termine il contratto che si è aggiudicato in via diretta, l'operatore interno non potrà più fruire di questa forma di aggiudicazione.</u> |

## Motivazione

Per quanto riguarda la definizione di «operatore interno», il Comitato chiede una più precisa definizione di tale concetto e delle norme che disciplinano il controllo pubblico degli operatori interni.

La raccomandazione iniziale implica, nei fatti, un allineamento sulla giurisprudenza sancita dalla sentenza Stadt Halle dell'11 gennaio 2005 (Causa C-26/03), che al punto 49 dispone quanto segue: «(...) la partecipazione, anche minoritaria, di un'impresa privata al capitale di una società alla quale partecipi anche l'amministrazione aggiudicatrice in questione esclude in ogni caso che tale amministrazione possa esercitare sulla detta società un controllo analogo a quello che essa esercita sui propri servizi.»

Nella sentenza in questione si afferma chiaramente che la partecipazione di un qualunque operatore privato, indipendentemente dall'entità di tale partecipazione, ad un'impresa pubblica locale o regionale è soggetta alle norme comunitarie in materia di appalti pubblici, le cui procedure amministrative sono estremamente complesse. Nei fatti, viene rimesso in discussione il principio di neutralità rispetto alla proprietà, sancito dall'articolo 265 del TCE, e viene applicata una restrizione al margine di manovra dei partenariati pubblico-privato (PPP). La sentenza pone quindi alle società di economia mista più problemi di quanti ne risolve.

Pertanto il CdR invita il legislatore europeo a non accettare che la legislazione comunitaria venga dettata dalla giurisprudenza comunitaria e a proporre un valore massimo al di sotto del quale si possa ritenere che l'autorità competente eserciti un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi. In questo caso l'autorità competente sarebbe esonerata dall'indire una gara d'appalto.

La proposta di regolamento contribuisce alla creazione nell'Unione europea di un mercato della concorrenza regolamentato. Ciò presuppone l'esistenza di aziende — pubbliche o private che siano — che funzionino bene. Le regole sugli aiuti di Stato contenute nel Trattato CE dovrebbero impedire alle autorità statali di provocare distorsioni della concorrenza destinando risorse pubbliche a determinate aziende, ma non dovrebbero nemmeno servire ad allontanare dal mercato le aziende pubbliche. Per preparare le aziende pubbliche di trasporto all'apertura del mercato sono necessarie disposizioni transitorie, in mancanza delle quali tali aziende risulteranno svantaggiate rispetto a quelle private a motivo degli «oneri» connessi in passato all'aggiudicazione di appalti pubblici (quali tariffe sindacali, servizi garantiti anche in periodi caratterizzati da una domanda debole e destinati a determinate fasce della popolazione, ecc.). Alle aziende pubbliche dovrebbe pertanto esser accordato un periodo di transizione ben delimitato per poter raggiungere un buon livello di competitività grazie all'apporto di capitale privato senza che — in tale periodo — scatti automaticamente l'obbligo di gara d'appalto. Altrimenti alle aziende pubbliche verrebbe imposta la privatizzazione o la rinuncia alla possibilità di dotarsi di strutture più efficienti.

## Raccomandazione 3

## Articolo 2, lettera m) (Definizioni)

| Testo proposto dalla Commissione  | Emendamento del CdR   |
|---|---|
| <p>...</p> <p>m) «trasporto regionale o a lunga distanza»: il servizio di trasporto che non risponde alle esigenze di trasporto di una regione, di un centro urbano o di un'agglomerazione o dei trasporti tra un'agglomerazione e le sue zone periferiche.</p> | <p>...</p> <p>m) «trasporto regionale o a lunga distanza»: il servizio di trasporto <del>che non risponde alle esigenze di trasporto di una regione, di un centro urbano o di un'agglomerazione o dei trasporti tra un'agglomerazione e le sue zone periferiche</del> <u>non specificamente urbano o suburbano.</u></p> |

## Motivazione

Per quanto riguarda la deroga di cui all'articolo 5, paragrafo 6, sarebbe spiacevole che in questo settore si creasse un'incertezza giuridica a causa di interpretazioni divergenti. Per migliorare la definizione di servizi di «trasporto regionale o a lunga distanza», il Comitato propone o di precisare, nel testo, che gli Stati membri saranno tenuti a definire essi stessi i servizi a cui si applica l'articolo 2, lettera m), oppure di scegliere una definizione che riprenda concetti giuridicamente consolidati. In questo caso, il Comitato

propone di sostituire la definizione basata sulle esigenze di una determinata area geografica (agglomerazione, centro urbano, zone periferiche) con una definizione improntata ai servizi, che sia coerente in particolare con i pacchetti ferroviari. A questo proposito nelle direttive 2001/13/CE (art. 1, par. 2, lettera b)) e 2001/14/CE (art. 1, par. 3, lettera b)) si parla di servizi passeggeri urbani e suburbani. Va notato che dal 1991 anche nel regolamento n. 1191/69 (art. 1, par. 1, modificato dal reg. n. 1893/91) la classificazione è basata sui servizi.

#### Raccomandazione 4

**Per quanto riguarda i progetti ai quali si applicano le direttive sugli appalti pubblici, il Comitato delle regioni:**

- **chiede** una chiara regola di prevalenza delle disposizioni della proposta di regolamento rispetto alle norme delle direttive generali sugli appalti pubblici in conformità del principio della *lex specialis*,
- **auspica** che per i contratti di **concessione** nel presente regolamento siano previste disposizioni precise che chiariscano il loro regime rispetto alle direttive sugli «appalti pubblici» (93/37/CE e 2004/18/CE),
- **chiede** che il caso dei contratti «BOT» (*Built Operate and Transfer*) venga trattato in modo più esplicito di quanto non avvenga all'articolo 5, paragrafo 1, e all'articolo 8, paragrafo 1. Il regolamento deve assolutamente chiarire le condizioni legali applicabili qualora un diritto esclusivo (e/o una compensazione) sia associato alla realizzazione di infrastrutture pesanti.

#### Raccomandazione 5

##### Articolo 4.6

| Testo proposto dalla Commissione  | Emendamento del CdR  |
|---|--|
| 6. Se necessario, tenuto conto delle modalità di ammortamento dei cespiti, la durata del contratto può essere prorogata, al massimo, di un periodo pari alla metà della durata contrattuale a condizione che l'operatore fornisca cespiti di entità significativa in rapporto all'insieme dei cespiti necessari per la fornitura dei servizi oggetto del contratto di pubblico servizio e che essi siano esclusivamente finalizzati ai servizi di trasporto previsti dal contratto. | 6. Se necessario, tenuto conto delle modalità di ammortamento dei cespiti, la durata del contratto può essere prorogata, al massimo, di un periodo pari alla metà della durata contrattuale a condizione che l'operatore fornisca cespiti di entità significativa in rapporto all'insieme dei cespiti necessari per la fornitura dei servizi oggetto del contratto di pubblico servizio e che essi siano esclusivamente finalizzati ai servizi di trasporto previsti dal contratto. <u>Gli investimenti materiali o immateriali non possono giustificare una proroga della durata del contratto se esiste un mercato secondario o se il loro valore residuo al termine del contratto non pone difficoltà di valutazione.</u> |

#### Motivazione

La deroga di cui all'articolo 4, paragrafo 6, sull'ammortamento dei cespiti non deve essere tale da frenare la dinamica concorrenziale estendendo la durata dei contratti senza giustificazioni economicamente fondate.

#### Raccomandazione 6

##### Articolo 4 (inserire un nuovo paragrafo)

| Emendamento del CdR   |
|---|
| <u>4.8 I paragrafi 5 e 6 del presente articolo non vengono applicati qualora siano applicabili le direttive sull'aggiudicazione degli appalti pubblici. In tal caso la durata massima del contratto di servizio pubblico è fissata a 30 anni a partire dalla data effettiva dell'inizio dei lavori.</u> |

#### Motivazione

Il Comitato delle regioni propone che il caso delle concessioni di lavori e di fornitura di servizi formi oggetto di un paragrafo specifico in quanto la durata del periodo di fornitura del servizio è un parametro fondamentale dell'equilibrio economico del progetto. In questo caso va prevista una deroga alla durata massima di 22,5 anni prevista dalla proposta di regolamento.

**Raccomandazione 7**

Articolo 5, par. 4

| Testo proposto dalla Commissione   | Emendamento del CdR  |
|--|--|
| 4. Le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1 milione di euro oppure che riguardano la fornitura di servizi di trasporto per meno di 300 000 chilometri all'anno. | 4. Le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico il cui valore annuo medio stimato <u>per ogni impresa è inferiore a 1 milione e mezzo di euro</u> oppure che riguardano la fornitura di servizi di trasporto per meno di <del>300 000</del> <u>500 000</u> chilometri all'anno. |

## Motivazione

Il Comitato delle regioni propone di vietare esplicitamente l'aggiudicazione diretta, da parte di un'autorità competente, di più contratti con un unico prestatore di servizi qualora il valore complessivo dei contratti oltrepassi la soglia fissata all'articolo 5, paragrafo 4. Il presente articolo non va utilizzato per aggirare l'obbligo di indire una gara d'appalto, bensì per evitare i costi di transazione di una gara pubblica qualora il servizio delegato sia di «piccola entità» o quando l'autorità competente sostituisce la competizione tra i concorrenti della gara con un raffronto tra i diversi «piccoli operatori» che prestano servizio sul suo territorio. Il Comitato propone inoltre che le soglie vengano fissate da ciascuno Stato membro in base alle condizioni economiche nazionali.

**Raccomandazione 8**

Articolo 8, paragrafi 2 e 3

| Testo proposto dalla Commissione   | Emendamento del CdR   |
|--|---|
| 2. Ciascuna autorità competente provvede affinché:<br>a) almeno la metà del valore dei suoi contratti di servizio pubblico di trasporto con autobus venga aggiudicata in conformità delle disposizioni del presente regolamento entro quattro anni dall'entrata in vigore del regolamento medesimo; nonché<br>b) la totalità dei suoi contratti di servizio pubblico di trasporto con autobus venga aggiudicata in conformità delle disposizioni del presente regolamento entro otto anni dall'entrata in vigore del regolamento medesimo.   | 2. Ciascuna autorità competente provvede affinché:<br>a) <del>almeno la metà del valore dei</del> i suoi contratti di servizio pubblico di trasporto con autobus <del>venga aggiudicata in conformità delle disposizioni</del> <u>siano conformi all'articolo 4 del presente regolamento</u> entro quattro anni dall'entrata in vigore del regolamento medesimo; nonché<br>b) la totalità dei suoi contratti di servizio pubblico di trasporto con autobus venga aggiudicata in conformità delle disposizioni <u>dell'articolo 5</u> del presente regolamento entro otto anni dall'entrata in vigore del regolamento medesimo.    |
| 3. Ciascuna autorità competente provvede affinché:<br>a) almeno la metà del valore dei suoi contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia venga aggiudicata in conformità delle disposizioni del presente regolamento entro cinque anni dall'entrata in vigore del regolamento medesimo; nonché<br>b) la totalità dei suoi contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia venga aggiudicata in conformità delle disposizioni del presente regolamento entro dieci anni dall'entrata in vigore del regolamento medesimo. | 3. Ciascuna autorità competente provvede affinché:<br>a) <del>almeno la metà del valore dei</del> i suoi contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia <del>venga aggiudicata in conformità delle disposizioni</del> <u>siano conformi all'articolo 4 del presente regolamento</u> entro quattro anni dall'entrata in vigore del regolamento medesimo; nonché<br>b) la totalità dei suoi contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia venga aggiudicata in conformità delle disposizioni <u>dell'articolo 5</u> del presente regolamento entro dieci anni dall'entrata in vigore del regolamento medesimo. |

## Motivazione

Nella versione proposta dalla Commissione i due paragrafi creerebbero grandi difficoltà alle autorità competenti che desiderano che la loro rete venga sfruttata da un solo operatore. In meno di 4 o 5 anni si vedrebbero costrette a stipulare contratti di servizio pubblico e ad indire gare d'appalto.

**Raccomandazione 9**

Articolo 8, paragrafo 5

| Testo proposto dalla Commissione  | Emendamento del CdR   |
|---|---|
| 5. Ai fini dell'applicazione dei paragrafi 2, 3 e 4 non si tiene conto dei contratti di servizio pubblico aggiudicati prima dell'entrata in vigore del presente regolamento in esito a procedure concorsuali eque, purché essi abbiano una durata limitata comparabile a quelle indicate all'articolo 4, paragrafo 5, del presente regolamento. Questi contratti restano in vigore fino alla loro scadenza. | 5. Ai fini dell'applicazione dei paragrafi 2, 3 e 4 non si tiene conto dei contratti di servizio pubblico aggiudicati prima dell'entrata in vigore del presente regolamento <del>in esito a procedure concorsuali eque,</del> purché essi abbiano una durata limitata comparabile a quelle indicate all'articolo 4, <del>paragrafo 5,</del> del presente regolamento. Questi contratti restano in vigore fino alla loro scadenza. |

## Motivazione

Per quanto riguarda il periodo transitorio, i contratti stipulati prima dell'entrata in vigore del regolamento e che scadono prima della fine del periodo di validità del regolamento stesso dovrebbero restare in vigore fino alla loro scadenza onde evitare procedimenti legali per compensare il pregiudizio subito.

**Raccomandazione 10**

Articolo 8, paragrafo 6 (sopprimere)

| Testo proposto dalla Commissione   | Emendamento del CdR   |
|--|---|
| <p>Durante la seconda metà dei periodi transitori di cui ai paragrafi 2 e 3 le autorità competenti hanno facoltà di escludere dalla partecipazione all'aggiudicazione dei contratti mediante gara pubblica gli operatori che non possono fornire la prova che il valore dei servizi di trasporto pubblico per i quali beneficiano di una compensazione o di un diritto esclusivo conferiti conformemente al presente regolamento rappresenta almeno la metà del valore di tutti i servizi di trasporto pubblico per i quali beneficiano di una compensazione o di un diritto esclusivo. Nell'applicare tale disposizione non si tiene conto dei contratti aggiudicati in via di urgenza ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5.</p> <p>Nell'avvalersi di tale facoltà le autorità competenti evitano ogni discriminazione, escludono tutti i potenziali operatori che soddisfano tale criterio e informano i potenziali operatori della propria decisione all'inizio del procedimento di aggiudicazione del contratto di servizio pubblico.</p> <p>Le autorità competenti informano la Commissione della loro intenzione di applicare tale disposizione come minimo due mesi prima della pubblicazione del bando di gara.</p> | <p><del>Durante la seconda metà dei periodi transitori di cui ai paragrafi 2 e 3 le autorità competenti hanno facoltà di escludere dalla partecipazione all'aggiudicazione dei contratti mediante gara pubblica gli operatori che non possono fornire la prova che il valore dei servizi di trasporto pubblico per i quali beneficiano di una compensazione o di un diritto esclusivo conferiti conformemente al presente regolamento rappresenta almeno la metà del valore di tutti i servizi di trasporto pubblico per i quali beneficiano di una compensazione o di un diritto esclusivo. Nell'applicare tale disposizione non si tiene conto dei contratti aggiudicati in via di urgenza ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5.</del></p> <p><del>Nell'avvalersi di tale facoltà le autorità competenti evitano ogni discriminazione, escludono tutti i potenziali operatori che soddisfano tale criterio e informano i potenziali operatori della propria decisione all'inizio del procedimento di aggiudicazione del contratto di servizio pubblico.</del></p> <p><del>Le autorità competenti informano la Commissione della loro intenzione di applicare tale disposizione come minimo due mesi prima della pubblicazione del bando di gara.</del></p> |

## Motivazione

Il presente articolo è particolarmente ambiguo e può comportare rischi di discriminazioni e di contenziosi.

Bruxelles, 16 febbraio 2006

Il Presidente  
del Comitato delle regioni  
Michel DELEBARRE