

Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla 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)

(2006/C 195/06)

Il Consiglio, in data 30 settembre 2005, ha deciso, conformemente al disposto degli articoli 71 e 89 del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito alla proposta di cui sopra.

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 2 maggio 2006, sulla base del progetto predisposto dal relatore BUFFETAUT e dal correlatore OTT.

Il Comitato economico e sociale europeo, in data 18 maggio 2006, nel corso della 427^a sessione plenaria, ha adottato il seguente parere con 63 voti favorevoli, 1 voti contrario e 12 astensioni.

1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1 Il Comitato economico e sociale europeo ritiene che la proposta di regolamento relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia presentata dalla Commissione rappresenti un miglioramento rispetto alle versioni precedenti per quanto riguarda la possibilità di aggiudicare direttamente, senza procedura concorsuale, i contratti di servizio pubblico.

1.2 Tuttavia, allo scopo di conseguire gli obiettivi di certezza normativa auspicati sia dalle autorità organizzatrici che dagli operatori, è opportuno che una serie di punti vengano ulteriormente chiariti:

- attuazione concreta della limitazione geografica dell'attività di trasporto pubblico e delle clausole specifiche di non distorsione della concorrenza in caso di aggiudicazione diretta dei servizi ad un operatore locale interno,
- deroga alle norme generali in caso di aggiudicazione diretta di contratti di trasporto per ferrovia, la quale sembra difficilmente giustificabile dal punto di vista giuridico e dovrebbe per lo meno essere precisata,
- ritorno allo spirito della proposta di regolamento del febbraio 2002 ⁽¹⁾ per quanto riguarda la qualità del servizio ed il rispetto delle legislazioni sociali, senza voler rimettere in causa il principio di sussidiarietà,
- precisazioni riguardo al regime di reciprocità nel corso del periodo di transizione,
- possibilità di prolungare la durata dei contratti, in via eccezionale, oltre i limiti previsti ogniqualvolta il volume degli investimenti e la durata dell'ammortamento lo richiedano,
- definizione più chiara del «trasporto regionale o a lunga distanza»,
- applicazione del regolamento a tutti i contratti che riguardano servizi pubblici di trasporto e obblighi di servizio pubblico (OSP) o che conferiscono diritti esclusivi,

— conferma della prevalenza del regolamento in esame sulla disciplina degli appalti pubblici quando l'operatore deve sopportare dei rischi.

1.3 In tale contesto il Comitato sostiene espressamente l'obbligo di contrattualizzazione nonché l'equilibrio tra le possibilità concorsuali e quelle di aggiudicare direttamente i contratti, per promuovere la trasparenza necessaria ed il miglioramento della qualità dei servizi nell'ambito di un sistema concorrenziale.

1.4 Il Comitato auspica che le disposizioni del regolamento si applichino all'insieme dei contratti dei servizi pubblici di trasporto.

1.5 Nel contesto dell'equilibrio tra le possibilità concorsuali e quelle di aggiudicare direttamente i contratti ad un operatore interno, il Comitato è favorevole alla delimitazione geografica dell'attività, per evitare distorsioni della concorrenza e salvaguardare in tal modo le possibilità di libera scelta degli enti locali e l'equità delle condizioni in un ambito di concorrenza disciplinata.

1.6 Il Comitato auspica che, in caso di aggiudicazione diretta ad un operatore interno, sia salvaguardato un margine di flessibilità, ma che questo venga definito e regolato con chiarezza nei casi in cui, per l'unificazione delle reti e per l'integrazione dei servizi di trasporto, è essenziale che questi possano estendersi ai territori limitrofi e/o adiacenti facenti capo ad autorità diverse da quella che ha aggiudicato il contratto di servizio pubblico di trasporto.

1.7 Il Comitato ritiene giustificate le deroghe previste per i contratti di modesta entità e per salvaguardare la continuità della prestazione dei servizi.

1.8 Il Comitato si interroga circa l'opportunità di aggiudicare direttamente i contratti dei servizi pubblici di trasporto nel settore delle ferrovie sia ad operatori storici che a nuovi operatori, senza che sia prevista alcuna regolamentazione specifica e senza che vi siano norme che garantiscano una concorrenza equa, come è previsto per gli operatori interni, il che provoca incertezza sul piano giuridico e permette distorsioni della concorrenza.

⁽¹⁾ COM(2000) 7 def. - 2000/0212 (COD) modificata da COM(2002) 107 def.

1.9 A parere del Comitato i principi di trasparenza, parità di trattamento degli operatori, garanzia della qualità e dell'efficienza dei trasporti pubblici per ferrovia potranno venir garantiti in maniera ottimale solamente se verranno applicate le medesime norme utilizzate per i trasporti su strada.

1.10 Il Comitato chiede si ritorni allo spirito della proposta di regolamento del 2002 per quanto riguarda la qualità del servizio ed il rispetto delle legislazioni sociali in vigore negli Stati membri.

1.11 Fatto salvo quanto precede, il Comitato auspica una rapida adozione del regolamento, necessario per assicurare la certezza normativa del settore.

2. Introduzione

2.1 La Commissione europea ha pubblicato una nuova proposta di regolamento sugli obblighi di servizio pubblico nel settore del trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia. Si tratta della terza versione di tale proposta.

2.2 Il Comitato si compiace del lavoro svolto dalla Commissione, che permette alle istituzioni europee di riaprire un dibattito che si era inceppato.

2.3 Il testo proposto intende conciliare le diverse posizioni espresse nel corso dei precedenti dibattiti alla luce dei più recenti sviluppi giurisprudenziali, ed in particolare la causa *Altmark-Trans GmbH*, per dissipare le preoccupazioni circa il rispetto dei principi di sussidiarietà e autonomia amministrativa degli enti pubblici.

2.4 Il testo differisce notevolmente dalla precedente versione, e la redazione è stata semplificata. Tuttavia, per non prolungare la procedura legislativa, il Parlamento ha deciso di considerare il testo una revisione del testo precedente, e di esaminarlo in seconda lettura. La proposta si trova dunque ora al Consiglio, il quale ne ha iniziato l'esame ed ha deciso di studiarne la correlazione con il terzo pacchetto ferroviario, soprattutto per quanto riguarda l'apertura del traffico internazionale e le possibilità di cabotaggio⁽²⁾.

2.5 A parere della Commissione il quadro legislativo attuale, che risale al 1969, è obsoleto e l'efficienza e la qualità dei servizi pubblici di trasporto vanno assolutamente migliorate per conservarne o addirittura aumentarne la quota di mercato. La Commissione desidera «disciplinare la concorrenza, anche nelle regioni e nelle città, allo scopo di garantire la trasparenza nella fase di stipulazione e nella fase di esecuzione dei contratti di servizio pubblico»⁽³⁾. Al riguardo, nel parere del 2001 sulla precedente proposta di regolamento, il Comitato aveva accolto con favore, «l'intento della Commissione di organizzare il mercato dei trasporti pubblici basandosi su una concorrenza controllata e non su un'apertura totale alla concorrenza»⁽⁴⁾.

⁽²⁾ È opportuno osservare che la proposta in esame non riguarda più la navigazione fluviale, la quale resta dunque regolata dall'articolo 73 del Trattato.

⁽³⁾ COM(2005) 319 def., Relazione introduttiva: punto 2.1.

⁽⁴⁾ GU C 221 del 7.8.2001 (par. 2.2).

2.6 Il Comitato rilevava altresì con soddisfazione che «d'ora in poi la trasparenza giuridica e contabile consentirà la realizzazione delle pari opportunità e della concorrenza fra qualsiasi tipo di impresa, indipendentemente dalla sua natura»⁽⁵⁾.

2.7 Ora che la proposta di regolamento deve venir discussa in seconda lettura al Parlamento europeo, il Comitato non può che ribadire tale auspicio di trasparenza, realizzazione delle pari opportunità e concorrenza controllata nelle procedure di gestione dei servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, nel rispetto del principio di neutralità di cui all'articolo 295 del Trattato.

2.8 In tale prospettiva i recenti contributi giurisprudenziali della Corte di giustizia hanno offerto elementi di apprezzamento, soprattutto nelle cause *Altmark-Trans* e *Stadt Halle*. Nell'ambito dell'esercizio del suo diritto di iniziativa la Commissione non è vincolata dalla giurisprudenza, dato che il sistema giuridico dell'Unione poggia anzitutto sulla legislazione e non sulle decisioni giudiziali. In pratica la proposta di regolamento, nell'articolo 4, riprende i principi dei primi tre criteri definiti nella causa *Altmark-Trans*. Alcuni elementi del quarto criterio figurano invece nel punto 7 dell'Allegato.

2.9 È opportuno sottolineare che la causa *Altmark-Trans* definisce criteri volti a garantire che sotto il profilo giuridico le compensazioni di servizio pubblico non possano essere qualificate come aiuti di Stato. La proposta di regolamento ha un respiro più ampio e tratta punti che la giurisprudenza non ha regolato, in particolare la questione della compatibilità con le norme di concorrenza delle compensazioni qualificate giuridicamente come aiuti di Stato e la questione dell'attribuzione di diritti esclusivi. Al riguardo è opportuno sottolineare che nel 1969 non esisteva un mercato dei trasporti, e che pertanto la questione dei diritti esclusivi non sussisteva.

3. Osservazioni di carattere generale

3.1 Pur compiacendosi dell'iniziativa della Commissione, il Comitato desidera elencare una serie di questioni giuridiche che è opportuno discutere e sottolinea quanto sia importante che il nuovo regolamento, per poter essere rapidamente adottato ed attuato, garantisca realmente la certezza del diritto che l'insieme del settore attende con urgenza.

3.2 Il Comitato si congratula con la Commissione europea per gli sforzi profusi per riuscire ad instaurare un nuovo equilibrio nei trasporti locali, che al tempo stesso rispetti l'autonomia amministrativa degli enti locali e possa soddisfare l'insieme delle parti in causa.

3.3 Il Comitato si compiace che agli enti locali sia data la possibilità di scelta fra avviare una procedura concorsuale, prestare direttamente i servizi di trasporto o affidarli ad un operatore interno, a condizione che siano soddisfatti una serie di criteri ben definiti atti ad evitare qualsiasi distorsione della concorrenza.

⁽⁵⁾ *Ibidem*, par. 2.4.

3.4 Il Comitato ribadisce di preferire, ad un'apertura totale alla concorrenza, il principio della «concorrenza disciplinata» che viene ripreso dalla nuova proposta di regolamento (articolo 3 e articolo 5, paragrafo 3). A parere del Comitato, infatti, tale principio può conciliare nel modo migliore le necessità del servizio pubblico con l'esigenza di definire un quadro armonizzato e sicuro di regole relative all'aggiudicazione dei contratti. Esso infatti armonizza le necessità del servizio pubblico con quelle della dimensione imprenditoriale del settore (indipendentemente dallo statuto delle imprese medesime).

3.5 Il Comitato ritiene che un sistema concorrenziale che offre la generalizzazione del principio della contrattualizzazione e la libera scelta tra la competizione e la possibilità di aggiudicazione diretta rappresenti un miglioramento della qualità e dell'efficienza dei trasporti pubblici. In effetti le autorità organizzatrici dovranno definire chiaramente, e preliminarmente, gli obblighi di servizio pubblico e le aree interessate, nonché le regole riguardanti il calcolo delle compensazioni e le modalità di suddivisione dei costi e dei ricavi. Dovranno anche garantire una sufficiente pubblicità preliminare.

3.6 Gli operatori otterranno per parte loro una chiarezza completa circa il quadro e gli obblighi della loro attività.

3.7 È inoltre previsto che tutte le autorità competenti pubblichino una volta l'anno una relazione dettagliata sugli obblighi di servizio pubblico di loro competenza, sugli operatori affidatari del servizio, sulle compensazioni e i diritti esclusivi ad essi conferiti a titolo di corrispettivo (articolo 7). Ciò permetterà ai cittadini di conoscere meglio le condizioni esatte di gestione dei servizi di trasporto che verranno loro proposti. Sarà tuttavia opportuno garantire che le relazioni previste non incrementino eccessivamente l'onere amministrativo imposto agli enti locali e, per riflesso, quello imposto agli operatori. Un'eccessiva burocrazia può infatti ostacolare una corretta informazione.

4. Osservazioni di carattere specifico

4.1 Il regolamento proposto e l'attuale disciplina degli appalti pubblici

4.1.1 Vista la presenza di una duplice normativa applicabile al settore, si è posto il problema di quale delle due debba prevalere.

4.1.2 In occasione della prima lettura, nel 2001, il Parlamento europeo aveva adottato un emendamento nel quale si chiedeva che il futuro regolamento prevalesse sulla disciplina degli appalti pubblici, allo scopo di ottenere un quadro giuridico chiaro e coerente. La soluzione proposta dalla Commissione fa dipendere il criterio di applicazione del diritto dalla scelta operata dall'ente pubblico organizzatore:

— se vi è obbligo di servizio pubblico e l'operatore si fa carico di parte dei rischi, viene applicato il regolamento,

— se vi è un semplice «appalto pubblico», si applica invece la direttiva sugli appalti pubblici per la procedura concorsuale relativa ai contratti.

4.1.3 In merito a tale punto il Comitato ritiene che le disposizioni del regolamento debbano essere applicate all'insieme dei contratti dei servizi pubblici di trasporto, nel rispetto dei principi di trasparenza e della parità di trattamento. Tale soluzione sarebbe senz'altro la più semplice e la più chiara, e non rimetterebbe in causa l'autonomia contrattuale delle autorità competenti.

4.2 Possibilità di aggiudicazione diretta

4.2.1 Contrariamente alle due versioni precedenti, la proposta include per la prima volta la possibilità di aggiudicare direttamente un contratto di servizio pubblico ad un operatore interno senza una preliminare procedura concorsuale (articolo 5, paragrafo 2). Si tratta di un'innovazione che risponde alle richieste espresse nel corso delle discussioni sulla necessità di salvaguardare l'autonomia organizzativa degli enti locali.

4.2.2 Questa possibilità dipende da numerose condizioni:

— i servizi in concessione devono essere locali,

— l'operatore interno non deve partecipare a procedure concorsuali organizzate fuori del territorio dell'autorità competente e deve esercitare integralmente le propria attività all'interno del territorio di tale autorità. Le disposizioni ricalcano l'auspicio di reciprocità concorrenziale espresso in prima lettura dal Parlamento europeo (emendamento numero 61), purché conforme ai principi del Trattato. La disposizione è al tempo stesso logica ed equa, dato che sarebbe oltremodo scorretto se un operatore locale controllato da un ente pubblico che beneficia di una protezione contro la concorrenza sul proprio territorio potesse entrare a sua volta in concorrenza con altri operatori in aree aperte alla concorrenza,

— l'aggiudicazione diretta può essere effettuata solo a favore di un operatore interno sul quale l'autorità competente esercita un controllo paragonabile a quello che esercita sui servizi da essa stessa prestati. Tuttavia la Commissione non ha tenuto completamente conto della giurisprudenza della Corte di giustizia delle Comunità europee (causa Teckal del 18.11.1999, causa Stadt Halle dell'11.1.2005 e causa Parking Brixen del 13.10.2005).

4.2.3 In prima lettura il Parlamento europeo aveva preso chiaramente posizione a favore del mantenimento della possibilità di aggiudicazione diretta ad un operatore locale controllato dall'autorità competente, accanto alla possibilità di una procedura concorsuale. Le discussioni in ambito di Consiglio hanno seguito tale falsariga, dato che i rappresentanti degli Stati membri si sono in gran parte mostrati favorevoli a salvaguardare la libertà delle autorità competenti di scegliere se prestare esse stesse i servizi locali, mediante le proprie imprese, o ricorrere ad una procedura concorsuale per aggiudicarli.

4.2.4 La Commissione ha cercato di tener conto di tali posizioni sforzandosi di trovare un equilibrio tra la concorrenza disciplinata e la possibilità di aggiudicazione diretta, un orientamento che il Comitato approva dato che tutela l'autonomia amministrativa degli enti pubblici organizzatori tenendo conto dei principi indicati dalla Corte di giustizia.

4.2.5 È opportuno sottolineare che nella definizione di operatore interno la Commissione introduce un criterio di limitazione geografica, per poter tener conto — seppure in una formulazione conforme al Trattato — del principio di reciprocità concorrenziale che il Parlamento desidera applicare ai servizi locali gestiti in amministrazione interna. L'applicazione di tale criterio solleva due quesiti:

— il criterio riguarda tutti i servizi di trasporto degli operatori interni ed anche i servizi prestati da subappaltatori?

— Che succede allorché una linea oltrepassa i limiti del territorio di competenza dell'autorità organizzatrice competente? Sarà necessario interromperla oppure applicare delle regole specifiche? Il Comitato ritiene che in tali casi occorra rendere più flessibile il criterio di competenza territoriale. In effetti, i servizi in questione possono interessare territori sottoposti ad autorità competenti diverse se ciò è necessario per garantire l'unificazione della rete e l'integrazione dei servizi di trasporto e se i territori sono limitrofi e/o adiacenti a quello dell'autorità che aggiudica il contratto di servizio pubblico di trasporto.

4.2.6 Sarebbe pertanto opportuno prevedere che, quando siano operati direttamente dall'autorità organizzatrice o mediante un operatore interno, i servizi interessati possano riguardare anche i territori di altre autorità competenti, se ciò risulta essenziale per garantire l'unificazione della rete e l'integrazione dei servizi di trasporto e se i territori in questione sono limitrofi e/o adiacenti a quello dell'autorità organizzatrice che aggiudica il contratto di servizio pubblico di trasporto. Per evitare che una tale possibilità possa servire ad aggirare il principio di non distorsione della concorrenza, sarebbe necessario prevedere che i servizi forniti al di fuori dell'area di competenza territoriale dell'autorità organizzatrice non possano superare una determinata percentuale del valore del contratto principale.

4.2.7 Bisognerebbe inoltre permettere agli operatori interni di entità territoriali diverse di cooperare tra di loro, soprattutto in materia di ricerca e sviluppo, per evitare che divengano strutturalmente meno efficaci dei loro potenziali concorrenti non soggetti alle stesse limitazioni.

4.2.8 Sarà opportuno chiarire questi punti sia sul piano della certezza normativa sia sul piano dell'organizzazione pratica dei servizi. Si può osservare che, tutto sommato, i criteri indicati nella giurisprudenza della Corte di giustizia (causa Stadt Halle dell'11.1.2005) per definire la natura di un operatore interno lasciano persistere un margine d'imprecisione, soprattutto riguardo all'espressione «... elementi come ...» che implica un elenco non esaustivo. Ad ogni modo, la più recente giurisprudenza (causa Parking Brixen del 13.10.2005) ribadisce ancora una volta il carattere fondamentale del criterio del controllo

paragonabile a quello esercitato dall'autorità competente sui servizi che fornisce direttamente.

4.2.9 Sorprende infine che vengano applicate condizioni rigorosamente definite al caso generale dell'aggiudicazione diretta ad un operatore interno, mentre la deroga specifica a favore del settore ferroviario, riguardante la possibilità di aggiudicare direttamente i contratti ad un operatore, non viene sottoposta ad alcuna condizione, il tutto senza che la relazione del documento fornisca alcuna giustificazione al proposito.

4.3 Procedura concorsuale e ricorso ai bandi di gara

4.3.1 Accanto all'aggiudicazione ad un operatore interno, la proposta prevede la possibilità di ricorrere a gare pubbliche. Il principio del ricorso alla gara pubblica prevede tre possibili eccezioni:

— per i contratti di valore limitato,

— per rispondere alla necessità di assicurare la continuità del servizio pubblico in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione,

— per i contratti di servizio pubblico di trasporto su lunga distanza nel settore ferroviario.

4.3.2 Il Comitato ritiene che, in linea di principio, le prime due eccezioni siano giustificate, anche se si potrebbero discutere i criteri utilizzati per definire i servizi di minore entità. La terza eccezione solleva invece tutta una serie di questioni. Anzitutto per l'importanza del settore (con una cifra d'affari di circa 50 miliardi di euro l'anno), poi perché le condizioni di aggiudicazione sembrano assai poco vincolanti, contrariamente a quelle che riguardano l'aggiudicazione ad un operatore interno, anche se l'articolo 7 prevede alcune utili misure di pubblicità, ed infine perché le ferrovie non sono un settore che per sua natura dovrebbe essere escluso definitivamente dalla concorrenza, a meno che non sia sottoposto ad un dispositivo analogo a quello previsto all'articolo 5, paragrafo 2, della proposta in esame.

4.3.3 È lecito pensare che una procedura concorsuale disciplinata garantirebbe meglio la trasparenza, la parità di trattamento e gli interessi dei clienti e degli operatori. La soluzione prescelta, senza dubbio per ragioni di compromesso politico, squilibra in parte il testo sul piano della coerenza giuridica.

4.4 Le compensazioni di servizio pubblico

4.4.1 L'articolo 6 della proposta di regolamento rimanda all'articolo 4, che si ispira a sua volta in parte ai criteri della causa Altmark-Trans. Tutte le compensazioni, indipendentemente dalle modalità di aggiudicazione, devono essere conformi a tali disposizioni. Le compensazioni per i contratti aggiudicati direttamente devono inoltre conformarsi alle disposizioni dell'allegato, le quali stabiliscono che l'ammontare della compensazione va calcolato mettendo a confronto la situazione di prestazione diretta del servizio con la situazione che sarebbe esistita qualora l'obbligo non fosse stato assolto e il servizio fosse stato prestato «alle condizioni di mercato».

4.4.2 Il testo in esame distingue dunque due situazioni:

- se si è seguita una procedura concorsuale, la compensazione dei prestatori di servizi è conforme alle prime tre condizioni definite dalla causa Altmark-Trans,
- se c'è stata un'aggiudicazione diretta, senza procedura concorsuale, la compensazione dei prestatori di servizi è solo in parte conforme ai criteri elencati nella causa Altmark-Trans, e bisogna inoltre procedere ad uno studio comparativo della gestione economica del servizio senza tener conto degli obblighi di servizio pubblico.

4.4.3 Tale sistema crea una certa complessità giuridica, che necessita una formulazione più chiara per garantire la trasparenza e la buona gestione nei confronti dei clienti e dei contribuenti.

4.5 *Qualità dei servizi e legislazione sociale*

4.5.1 La Commissione insiste sul fatto che l'obiettivo della proposta di regolamento è di disciplinare gli obblighi di servizio pubblico nel settore dei trasporti e le relative compensazioni, e non già di intervenire nella definizione degli aspetti riguardanti la qualità dei servizi, la legislazione sociale e la tutela dei consumatori. Pertanto, solo il paragrafo 7 dell'articolo 4 affronta, in maniera flessibile, la questione dei diritti sociali.

Si tratta in effetti di un settore di competenza nazionale e non comunitaria.

4.5.2 Tuttavia, la proposta riveduta del 2002 era più precisa circa la definizione del livello adeguato di qualità dei trasporti pubblici, l'informazione per i viaggiatori e la legislazione sociale (ex articoli 4, 4bis e 4ter).

4.5.3 Il Comitato deplora che la nuova formulazione sia eccessivamente discreta circa la qualità dei servizi, l'informazione destinata ai viaggiatori e le garanzie offerte dalle legislazioni sociali nazionali. Il Comitato chiede con insistenza che la Commissione si rifaccia allo spirito della proposta del 2002 e completi il testo, pur nel rispetto dei principi di sussidiarietà e dell'autonomia amministrativa degli enti locali. Si tratta di ambiti per i quali sarebbe opportuno almeno elencare alcuni requisiti minimi, senza che perciò sia necessario definire anche un elenco esaustivo dei criteri di sicurezza e qualità dell'informazione per i viaggiatori.

4.6 *Transizione tra l'attuale situazione e la nuova legislazione*

4.6.1 Il paragrafo 6 dell'articolo 8 risulta abbastanza impreciso: esso regola la situazione concorrenziale per la seconda metà dei periodi transitori, ma la lascia del tutto incerta per la prima metà e non prende in considerazione i casi di aggiudicazione diretta.

Bruxelles, 18 maggio 2006

La Presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Anne-Marie SIGMUND

ALLEGATO

al parere del Comitato economico e sociale europeo

Qui di seguito si riportano gli emendamenti che, pur essendo stati respinti durante il dibattito, hanno ottenuto un numero di voti favorevoli pari ad almeno un quarto dei voti espressi (articolo 54, paragrafo 3, del Regolamento interno):

Punto 4.6

Aggiungere un nuovo capoverso al punto 4.6:

Nell'Unione europea, i mercati dei trasporti pubblici via terra presentano vari livelli di apertura o liberalizzazione, da quelli chiusi a quelli a concorrenza disciplinata, fino a quelli totalmente liberalizzati. E per tale motivo che è necessario fissare un periodo di transizione, affinché i mercati possano adeguarsi alle disposizioni del regolamento e risultare paragonabili, evitando disparità tra gli Stati membri.

Motivazione

Sarà presentata oralmente.

Esito della votazione

Voti favorevoli: 22

Voti contrari: 43

Astensioni: 3
