

Bruxelles, 20 novembre 2014  
(OR. en)

15489/14

---

**Fascicoli interistituzionali:**  
**2013/0028 (COD)**  
**2013/0029 (COD)**

---

**TRANS 528**  
**CODEC 2240**

## NOTA

---

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
n. doc. prec.:	15739/14 TRANS 539 CODEC 2294
n. doc. Comm.:	5985/13 TRANS 36 CODEC 216 5960/13 TRANS 35 CODEC 209
Oggetto:	<b><i>Preparazione della sessione del Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" del 3 dicembre 2014</i></b> Quarto pacchetto ferroviario: 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 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 - Relazione sull'andamento dei lavori

---

## I. Introduzione

La presidenza italiana ha attribuito un elevato livello di priorità al pilastro "mercato" del quarto pacchetto ferroviario, programmando un gran numero di riunioni e dibattiti al fine di giungere a progressi decisivi su questi fascicoli. La presente relazione sull'andamento dei lavori mira a fornire una solida base per le future discussioni in sede di Consiglio.

La Commissione ha presentato le sue proposte e la relativa valutazione d'impatto al Gruppo "Trasporti terrestri" l'8 e il 15 luglio 2014; alla presentazione è seguito un primo scambio di opinioni. Ulteriori discussioni si sono svolte il 22 luglio, il 2, 9, 19, 30 settembre, il 2, 16, 24, 28 ottobre, il 4 e 6 novembre 2014.

L'approccio della presidenza italiana a questi complessi fascicoli è consistito nel documentare le discussioni e le opinioni in seno al Consiglio tramite un documento informale che rispecchia lo stato in evoluzione del dibattito. Dopo alcune tornate di discussioni approfondite nell'ambito del Gruppo, il Consiglio "Trasporti" dell'8 ottobre ha tenuto un dibattito di orientamento. Sulla base degli indirizzi di politica forniti dai ministri su tre questioni chiave emerse dal dibattito in sede di Gruppo (la concessione di diritti di libero accesso e le relative condizioni di introduzione, le misure supplementari per garantire un accesso non discriminatorio alla rete, il principio di aggiudicazione mediante gara dei contratti di servizio pubblico nel settore ferroviario e le relative condizioni di introduzione), la presidenza ha iniziato l'esame articolo per articolo della proposta di direttiva che modifica la direttiva 2012/34/UE 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 (in appresso "il progetto di direttiva sulla governance"), e della proposta di regolamento che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia (in appresso "il progetto di regolamento OSP"). Il primo esame degli articoli del progetto di direttiva sulla governance e del progetto di regolamento OSP si è concluso, rispettivamente, il 4 e il 6 novembre 2014.

## **II. Contenuto delle proposte**

Scopo delle summenzionate proposte della Commissione è migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi di trasporto ferroviario in Europa. Per raggiungere tale obiettivo, la Commissione ha proposto di:

- aprire il mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia concedendo diritti di libero accesso a tutte le imprese ferroviarie dell'UE (servizi commerciali al di fuori dei contratti di servizio pubblico);
- migliorare il quadro normativo per la governance dell'infrastruttura ferroviaria, segnatamente stabilendo norme su:
  - a) una "sfera di funzioni" coerente attribuita ai gestori dell'infrastruttura e le condizioni da soddisfare per garantire la loro imparzialità. L'obiettivo è assicurare un accesso equo e non discriminatorio alla rete dell'infrastruttura ferroviaria;

- b) la trasparenza dei flussi finanziari all'interno delle imprese a integrazione verticale, al fine di evitare il rischio di sussidi incrociati tra gestori dell'infrastruttura e imprese ferroviarie;
- c) migliori meccanismi di coordinamento per i principali operatori del mercato ferroviario;
- d) un ruolo potenziato per gli organismi nazionali di regolamentazione;
- introdurre il principio di procedure di gara concorrenziali per l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico nel trasporto ferroviario.

### **III. Osservazioni sulle principali questioni**

Taluni Stati membri considerano prematuro il nuovo pacchetto legislativo, in quanto i testi legislativi attualmente d'applicazione, o non sono stati recepiti nel diritto nazionale<sup>1</sup> (rifusione della direttiva 2012/34/UE e relativi atti di esecuzione) o sono oggetto di un periodo transitorio in corso (articolo sull'aggiudicazione di contratti di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007)<sup>2</sup>. Molti Stati membri hanno dichiarato che, a loro parere, si dovrebbe attribuire la priorità al pilastro tecnico del pacchetto, su cui sono stati fatti progressi promettenti durante le precedenti presidenze. Tuttavia, sotto l'impulso dato dalla presidenza italiana a progredire in parallelo su entrambi i pilastri del pacchetto, gli Stati membri hanno contribuito in maniera significativa al dibattito sul pilastro "mercato", iniziato per la prima volta durante il semestre in corso.

La presidenza spera che tale dibattito proseguirà in futuro.

#### Direttiva 2012/34/UE

Alcuni Stati membri hanno accolto con favore l'idea di introdurre la pressione concorrenziale nei mercati interni aprendo alle procedure di gara i servizi ferroviari di trasporto passeggeri che possono essere forniti su base commerciale. Altri Stati membri hanno reagito cautamente al principio dell'apertura del mercato, ravvisando uno stretto collegamento tra le disposizioni della presente direttiva per i servizi commerciali e le norme proposte nel regolamento OSP per i contratti di servizio pubblico. In particolare le loro preoccupazioni vertono sul fatto che l'apertura del mercato dovrebbe essere accompagnata da forti misure di salvaguardia onde evitare di compromettere l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico. E ancora altri Stati membri sono preoccupati per le scarse prospettive riguardanti i servizi commerciali in taluni mercati.

<sup>1</sup> Il termine per il recepimento della direttiva 2012/34/UE è fissato al 16 giugno 2015.

<sup>2</sup> L'osservanza dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1370/2007 deve essere gradualmente realizzata entro il 2 dicembre 2019.

Per quanto riguarda il quadro normativo per la gestione dell'infrastruttura, molti Stati membri hanno espresso il parere che i modelli strutturali esistenti (separazione istituzionale e diverse forme di integrazione verticale con separazione funzionale, incluso un sistema di holding) dovrebbero beneficiare di pari condizioni, e che occorra lasciare agli Stati membri la possibilità di scegliere il modello che ritengono più adeguato anche in futuro.

Timori sono stati espressi per le possibili implicazioni della proposta della Commissione sugli Stati membri che considerano il loro sistema ferroviario efficiente e devono far fronte alla concorrenza da parte di imprese integrate dei paesi terzi. Taluni Stati membri hanno obiettato alla vasta gamma di funzioni attribuite ai gestori dell'infrastruttura in quanto:

- risulterebbe in una estensione delle "funzioni essenziali" dei gestori dell'infrastruttura;
- potrebbe essere interpretata come una limitazione delle prerogative degli Stati membri in termini di programmazione e finanziamento dell'infrastruttura.

Alcuni Stati membri hanno chiesto misure di salvaguardia per le soluzioni di partenariato pubblico-privato esistenti e future e la possibilità di taluni contratti di subappalto.

È stata richiesta maggiore flessibilità a tal riguardo, preservando le "funzioni essenziali" del gestore dell'infrastruttura, e per dare agli Stati membri la possibilità di esternalizzare altre funzioni se necessario. A parere di alcuni Stati membri dovrebbe restare la possibilità che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie siano controllati o posseduti dallo stesso ministero o altro ente pubblico.

Vari Stati membri hanno ritenuto eccessivamente prescrittive le misure di garanzia proposte per garantire l'imparzialità dei gestori dell'infrastruttura nelle strutture a integrazione verticale, e hanno chiesto norme sostanzialmente semplificate. Sono state richieste norme trasversali che sarebbero applicabili a modelli strutturali diversi. Secondo taluni Stati membri potrebbero essere necessarie norme speciali per modelli strutturali che non sono istituzionalmente separati, al fine di garantire condizioni di parità. Qualche Stato membro ha chiesto maggiore flessibilità per quanto riguarda alcune delle norme sulla trasparenza finanziaria. Molti Stati membri concordano sulla trasparenza come fattore chiave per evitare il rischio di sussidi incrociati.

Quanto alla procedura di verifica della conformità proposta, molti Stati membri l'hanno ritenuta sproporzionata e ne hanno chiesto la soppressione. Comunque alcuni Stati membri hanno fatto presente la necessità di discutere la semplificazione della procedura. Sono state sollevate preoccupazioni anche sull'applicazione dell'articolo 61 della direttiva 2012/34/UE, e sulla necessità di valutarne le implicazioni. Gli Stati membri hanno convenuto sull'importanza degli organismi di regolamentazione nel controllo dell'accesso equo e non discriminatorio al mercato ferroviario.

Riguardo ai comitati di coordinamento proposti, concepiti per agevolare la cooperazione tra i principali attori ferroviari, taluni Stati membri hanno messo in dubbio l'efficacia della composizione proposta per i comitati, hanno messo in guardia sulla possibile duplicazione di strutture esistenti, e hanno sottolineato la necessità di evitare oneri amministrativi superflui.

Per quanto riguarda la rete dei gestori dell'infrastruttura proposta, molti Stati membri hanno espresso apprezzamento per la rete informale esistente (PRIME). Taluni Stati membri hanno manifestato dubbi riguardo al valore aggiunto di una rete formale, all'elenco delle funzioni attribuito a tale forum, considerato eccessivamente ampio, e al ruolo attribuito alla Commissione. Alcuni Stati membri sono aperti all'istituzione di una rete formale che coinvolga tutti i gestori dell'infrastruttura con una serie di funzioni minore e mirata allo scambio delle migliori prassi.

Vari Stati membri sono apparsi cauti riguardo alle disposizioni concernenti i servizi integrati di emissione dei biglietti, e hanno respinto qualsiasi disposizione obbligatoria.

Una maggioranza di Stati membri ha chiesto un termine di recepimento più lungo (da 36 a 48 mesi) e un periodo transitorio più esteso che permetterebbe agli Stati membri di aprire gradualmente i loro mercati.

#### Regolamento (CE) n. 1370/2007

Molti Stati membri potrebbero accettare l'introduzione del principio generale di aggiudicazione mediante gara dei contratti di servizio pubblico nel settore ferroviario, fatte salve opportune eccezioni. Altri sono dell'opinione che la possibilità di aggiudicazione diretta come regola generale vada mantenuta, tenendo conto delle specifiche caratteristiche dei mercati nazionali, inclusi gli aspetti di efficienza e qualità. In particolare, alcuni Stati membri sono dell'opinione che l'aggiudicazione diretta e l'aggiudicazione mediante gara dovrebbero beneficiare di pari condizioni.

Riguardo alla possibilità di aggiudicazione diretta, come eccezione al principio di aggiudicazione mediante gara, molti Stati membri vorrebbero preservare maggiore flessibilità per quanto riguarda le condizioni per l'aggiudicazione diretta di un contratto agli operatori interni e pertanto ritengono troppo restrittiva la definizione di autorità competente a livello locale proposta dalla Commissione. Inoltre qualche Stato membro chiede chiarezza sull'ambito dei contratti di servizio pubblico che dovrebbe includere i servizi nazionali. Taluni Stati membri hanno chiesto soglie *de minimis* più elevate per l'aggiudicazione diretta dei contratti ferroviari. Altre deroghe specifiche sono state discusse da alcuni Stati membri, come le reti con caratteristiche specifiche (piccole, isolate o complesse).

Riguardo ai piani di trasporto, vari Stati membri hanno rifiutato qualsiasi disposizione che possa limitare l'ambito dei servizi pubblici, che non dovrebbe essere soggetto ad alcuna previa approvazione o controllo ex-ante.

Alcuni Stati membri hanno messo in discussione il valore aggiunto dei piani di trasporto chiedendo di sopprimere le disposizioni o di renderle non vincolanti. Una maggioranza di Stati membri teme che stabilire un collegamento eccessivamente stretto tra gli obiettivi in materia di politica dei trasporti nei piani di trasporto pubblico e la definizione del campo di applicazione dell'OSP potrebbe condurre a richieste di riesami giuridici a seguito di procedure di aggiudicazione, mettendo pertanto in pericolo la certezza del diritto. Altri hanno ritenuto troppo dettagliate le disposizioni proposte concernenti i contenuti dei piani di trasporto. Alcuni Stati membri sono preoccupati dal fatto che le disposizioni proposte sulle dimensioni massime dei contratti potrebbero portare alla frammentazione territoriale, amministrativa e della rete. Altri Stati membri hanno fatto riferimento alle difficoltà pratiche nel collegamento degli obblighi del servizio pubblico ferroviario ai piani di trasporto, come previsto nel progetto di regolamento OSP. Taluni Stati membri hanno dichiarato che deve essere evitato, o almeno minimizzato, qualsiasi impatto sulle altre modalità di trasporto, specialmente sul settore stradale.

La mancanza di un accesso equo e non discriminatorio a materiale rotabile idoneo è ampiamente riconosciuta dagli Stati membri quale ostacolo importante all'ingresso sul mercato, causa di uno scarso numero di offerte presentate dalle imprese ferroviarie nelle procedure di aggiudicazione mediante gara per contratti di servizio pubblico. Comunque, molti Stati membri hanno osservato che le specifiche situazioni dei mercati nazionali differiscono e che la proposta della Commissione non lascerebbe un sufficiente margine di manovra per scegliere le misure idonee ad affrontare gli ostacoli relativi all'ingresso, controllandone le implicazioni amministrative e di bilancio.

La maggioranza degli Stati membri ha respinto la proposta volta a prescrivere che tutti i contratti di servizio pubblico per modalità non ferroviarie siano aggiudicati mediante gara entro la fine del periodo transitorio, il 2 dicembre 2019. Vari Stati membri hanno chiesto un periodo transitorio più lungo per l'aggiudicazione diretta dei contratti ferroviari. A una maggioranza di Stati membri preme che i contratti di aggiudicazione diretta in vigore proseguano fino alla loro scadenza. Taluni Stati membri hanno chiesto una graduale apertura del mercato a livello nazionale durante il periodo transitorio, mentre altri hanno mantenuto la proposta di misure aggiuntive (come l'uso del criterio di reciprocità durante tale periodo, mentre altri si sono dichiarati contrari).

La presidenza ha lavorato alacremente per conciliare le opinioni delle delegazioni. Data la complessità delle questioni, il tempo a disposizione e le richieste di una struttura significativamente modificata delle disposizioni sulla governance, non è stato possibile concordare soluzioni concrete. In ogni caso le delegazioni si sono compiaciute dei progressi finora compiuti. La presidenza desidera riassumere in appresso una serie di principi generali e vie da percorrere che, a suo parere, riflette le preoccupazioni formulate dalla maggior parte delle delegazioni e potrebbe pertanto costituire un minimo comune denominatore per sviluppi futuri.

#### **IV. Suggerimenti per i negoziati futuri**

L'elenco di punti che segue è un'indicazione dei settori per ulteriori discussioni. Non è un elenco esaustivo e non preclude l'esame di altri settori in futuro. D'altro canto nulla nel presente documento pregiudica la posizione negoziale degli Stati membri nelle discussioni future.

##### a) Direttiva 2012/34/UE

##### Funzioni del gestore dell'infrastruttura

Soltanto le attuali "funzioni essenziali" dovrebbero continuare ad essere oggetto del massimo grado di separazione. Occorre prevedere una maggiore flessibilità per quanto riguarda l'esternalizzazione di funzioni ad altre entità, fatte salve opportune misure di salvaguardia. Va chiarito che le funzioni relative alla programmazione finanziaria e degli investimenti non pregiudicano le prerogative degli Stati membri in questi settori, come sancito nella legislazione nazionale.

### Partenariati pubblico-privato

I partenariati pubblico-privato sono uno strumento importante per l'attuazione delle politiche di trasporto e possono necessitare di disposizioni specifiche.

### Modelli strutturali

Il testo dell'articolo 7 dovrebbe essere rimaneggiato affinché le strutture a integrazione verticale godano di condizioni pari alle strutture separate. Gli Stati membri dovrebbero poter scegliere il modello strutturale che ritengono più opportuno in qualsiasi momento. Dovrebbe esserci un nucleo di norme comuni sulla governance, tale da garantire l'effettiva imparzialità dei gestori dell'infrastruttura e la trasparenza dei flussi finanziari, applicabile indipendentemente dalla struttura. Secondo taluni Stati membri, al fine di garantire condizioni di parità, potrebbero essere necessarie norme speciali per le strutture che non sono separate. L'accento dovrebbe essere posto su norme efficaci piuttosto che su specifici modelli strutturali. Si rendono necessari ulteriori lavori sulle definizioni.

### Verifica di conformità

La vigilanza regolamentare dell'assetto della governance negli Stati membri non dovrebbe essere affidata ex ante alla Commissione. Taluni Stati membri hanno sottolineato la necessità di discutere adeguate misure di salvaguardia e di valutare le implicazioni dell'articolo 61 della direttiva 2012/34/UE.

### Strutture di coordinamento (comitati di coordinamento, rete dei gestori dell'infrastruttura)

Le strutture che già esistono negli Stati membri e a livello dell'UE, non dovrebbero essere duplicate e le eventuali nuove strutture di coordinamento dovrebbero restare proporzionate per evitare oneri amministrativi indebiti.

Dovrebbero essere soppresse le disposizioni sugli atti di esecuzione.

### Apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri / servizi commerciali

Dato lo stretto collegamento tra l'apertura del mercato dei servizi commerciali e dei servizi forniti in base agli obblighi di servizio pubblico, dovrebbero essere previste adeguate misure di salvaguardia per preservare, da una parte, l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico, e, dall'altra, i servizi commerciali di libero accesso. Tali misure di salvaguardia meritano ulteriori lavori.



Occorre porre in essere misure di salvaguardia adeguate per evitare che si scelga l'alternativa migliore (pratica del "cherry picking"): nello stabilire l'ambito dei contratti di servizio pubblico, gli Stati membri dovrebbero poter raggruppare in un pacchetto linee sia redditizie che non redditizie.

#### Organismi di regolamentazione

Gli Stati membri hanno concordato sull'importanza del ruolo svolto dagli organismi di regolamentazione ai sensi della direttiva 2012/34/UE nel garantire condizioni di parità. Tuttavia taluni Stati membri hanno messo in discussione la necessità di rafforzare ulteriormente tale ruolo.

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

L'istituzione di tali sistemi dovrebbe rimanere su base volontaria.

#### Recepimento ed entrata in vigore delle disposizioni sull'accesso al mercato

Il termine per il recepimento dovrebbe essere più lungo tenuto conto della lunghezza delle procedure legislative nazionali degli Stati membri. Per quanto riguarda l'entrata in vigore delle disposizioni sull'apertura del mercato l'approccio dovrebbe essere graduale.

#### b) Regolamento (CE) n. 1370/2007

#### Aggiudicazione mediante gara ed aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico nel settore ferroviario

In risposta alle preoccupazioni degli Stati membri, la presidenza desidera ricordare che la legislazione in vigore prevede per le autorità competenti un notevole margine di manovra procedurale affinché organizzino un'aggiudicazione mediante gara nella maniera più opportuna per ciascuno Stato membro (ad esempio, attraverso un invito a manifestare interesse ed una conseguente procedura di negoziato adatta in caso di volumi di mercato ridotti, di contratti particolarmente complessi o in caso di isolamento tecnico o fisico della rete ferroviaria) pur rispettando principi generali del trattato come la trasparenza e la non discriminazione.

Ciononostante alcuni Stati membri hanno ribadito il timore che i costi delle riforme proposte per creare le condizioni per l'apertura del mercato e l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico mediante gara possano superare i vantaggi in taluni mercati, anche usando procedure di gara più limitate.

Eccezioni al principio di aggiudicazione mediante gara dei contratti di servizio pubblico nel settore ferroviario

Se il principio di aggiudicazione mediante gara sarà accettato, gli Stati membri hanno concordato che le seguenti eccezioni potrebbero formare un punto di partenza per le discussioni future:

- nel caso di un operatore interno controllato da un'autorità competente a livello locale - la definizione di autorità competente "a livello locale" proposta dalla Commissione dovrebbe essere o estesa, per riflettere meglio le specificità dei mercati nazionali e le strutture amministrative degli Stati membri, o soppressa per mantenere la definizione in vigore al momento;
- nel caso di contratti di piccola entità - si propone di aumentare la soglia *de minimis* proposta dalla Commissione per equilibrare adeguatamente i vantaggi previsti dell'aggiudicazione mediante gare e il costo dell'organizzazione delle procedure per tale aggiudicazione;
- nelle situazioni di emergenza - si propone di adattare l'ambito delle situazioni di emergenza per includere le situazioni in cui le autorità competenti devono riprogrammare le date d'inizio delle procedure di aggiudicazione mediante gara per ottenere un tasso di risposte da parte degli offerenti più elevato.

Si potrebbe valutare se occorra prevedere altre eccezioni alla regola, ad esempio per trattare questioni relative a talune parti delle reti degli Stati membri che mostrano caratteristiche specifiche, purché siano chiaramente definite e giustificate. Taluni Stati membri desiderano analizzare ulteriormente la possibilità di eccezioni collegate all'efficienza e alla qualità dei servizi ferroviari misurate attraverso indicatori di prestazione.

Definizione di OSP e relativo campo di applicazione & piani di trasporto pubblico

Per quanto riguarda i piani di trasporto, gli Stati membri desiderano basarsi quanto più possibile sugli esistenti documenti di ordine pubblico e mantenere il campo di applicazione e il livello di dettaglio proporzionato per evitare indebiti oneri amministrativi. Inoltre occorre promuovere una riflessione sulla natura dei piani di trasporto e del collegamento tra gli obiettivi stabiliti in tali documenti di ordine pubblico e il campo di applicazione degli obblighi di servizio pubblico previsti nei contratti allo scopo di evitare il rischio di controversie. Va inoltre accertato se gli Stati membri possano considerare ed accettare il controllo *ex ante* della procedura codificata per definire gli obblighi di servizio pubblico e il relativo campo di applicazione.

### Entità massima dei contratti di servizio pubblico

Riguardo alla disposizione sull'entità massima di un contratto di servizio pubblico nel settore ferroviario, la presidenza propone di riflettere se si possano incaricare le autorità competenti di determinare il volume economicamente ottimale dei contratti, al fine di raggiungere gli obiettivi della politica di trasporto con un buon rapporto costo/benefici.

### Accesso non discriminatorio al materiale rotabile ferroviario

Gli Stati membri concordano sull'importanza di un accesso non discriminatorio al materiale rotabile ferroviario. Tuttavia le delegazioni hanno indicato che gli Stati membri e le loro autorità competenti dovrebbero poter scegliere la misura adeguata per garantire l'accesso non discriminatorio a detto materiale da un "pacchetto" di opzioni uguali, compatibili con le norme dell'UE sugli aiuti di Stato.

Gli Stati membri e le autorità competenti sarebbero così liberi di scegliere un approccio efficiente in termini di costi che mantenga ad un livello minimo le conseguenze sul bilancio. Taluni Stati membri sono preoccupati riguardo alle potenziali conseguenze di bilancio / finanziarie dell'opportunità di accesso al materiale rotabile e si sono pronunciati a favore di un approccio volontario non vincolante.

Il testo di regolamento modificato dovrebbe essere sufficientemente preciso in modo da non richiedere un atto di esecuzione.

### Disposizioni transitorie

La presidenza propone di non modificare le disposizioni transitorie per i modi non su rotaia. Per il settore ferroviario occorre maggiore flessibilità per quanto riguarda la data di introduzione del principio di aggiudicazione mediante gara dei contratti di servizio pubblico rispetto a quella proposta dalla Commissione (a partire dal 3 dicembre 2019) e i contratti in vigore dovrebbero poter continuare fino alla scadenza. Le disposizioni riguardanti la durata massima dei contratti che saranno stati aggiudicati direttamente durante il periodo transitorio dovrebbero essere fissate in maniera da garantire la certezza del diritto ed evitare la costosa rinegoziazione dei contratti. È stata richiesta una graduale apertura del mercato a livello nazionale durante il periodo transitorio. È stato anche richiesto di discutere l'introduzione di eventuali misure aggiuntive.