



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 12.12.2006  
COM(2006)805 definitivo

2002/0212 (COD)

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO**

**ai sensi dell'articolo 251, paragrafo 2, secondo comma del trattato CE**

**concernente la**

**posizione comune definita dal Consiglio in vista dell'adozione di un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia**

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO**

**ai sensi dell'articolo 251, paragrafo 2, secondo comma del trattato CE**

**concernente la**

**posizione comune definita dal Consiglio in vista dell'adozione di un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

**1. CRONISTORIA**

Trasmissione della proposta rivista al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2005) 319 def. – 2000/0212 (COD))	22.7.2005
Parere del Comitato delle regioni	16.2.2006
Parere del Comitato economico e sociale europeo	17.5.2006
Parere del Parlamento europeo in prima lettura sulla proposta iniziale COM(2000) 7	14.11.2001
Adozione della posizione comune	11.12.2006

**2. OGGETTO DELLA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE**

La proposta mira a sostituire un regolamento adottato nel 1969, che costituisce tuttora il quadro normativo comunitario vigente nel settore dei trasporti pubblici di passeggeri su strada<sup>1</sup>. Dal 1969, il contesto economico del settore dei trasporti pubblici di passeggeri su strada ha subito profonde modifiche. Il regolamento in questione si è ormai inadeguato e costituisce una fonte di incertezza giuridica che si traduce già con un aumento delle controversie.

Muovendo dal duplice rilievo dell'inadeguatezza della normativa comunitaria e della necessità di migliorare l'efficienza e la qualità dei servizi, la Commissione ha presentato nel settembre 2000 una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>2</sup> mirante a sostituire il regolamento del 1969.

<sup>1</sup> Regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio del 26 giugno 1969 (GU L 156 del 28.6.1969, pag. 1) 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. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 1893/91 (GU L 169 del 29.6.1991, pag. 1).

<sup>2</sup> COM (2000)7 def. - 2000/0212 (COD), modificato da COM(2002)107 def.

A seguito dell'adozione nel novembre 2001 del parere del Parlamento europeo in prima lettura, la Commissione ha presentato nel febbraio 2002 una proposta modificata. Tuttavia, tenuto conto in particolare della grande disparità delle esperienze in materia di apertura dei mercati negli Stati membri, la proposta è bloccata in sede di Consiglio.

Per risolvere tali difficoltà, ravvicinare le varie posizioni espresse in merito al Parlamento europeo e al Consiglio e tenere conto della sentenza della Corte di giustizia nella causa Altmark<sup>3</sup>, nel luglio 2005 la Commissione ha adottato una proposta rivista di regolamento che sostituisce la proposta modificata del 2002.

La proposta si basa essenzialmente su una semplificazione dell'approccio legislativo, una maggiore flessibilità organizzativa dei servizi pubblici nel settore dei trasporti e una più attenta considerazione dei principi di sussidiarietà e trasparenza.

Mira a disciplinare le modalità d'intervento delle autorità competenti nel settore dei servizi pubblici di trasporti terrestri di passeggeri. A tal fine essa definisce le modalità di compensazione degli oneri di servizio pubblico e di attribuzione di diritti esclusivi nel settore. La proposta generalizza l'obbligo di stipulare contratti e l'assoluta trasparenza dei rapporti tra autorità pubbliche ed operatori nel settore dei trasporti. Conformemente a quanto richiesto dal Parlamento europeo, la proposta riconosce nel contempo, per la prima volta, la libera scelta delle autorità locali in materia di organizzazione dei trasporti pubblici. Essa definisce con chiarezza la facoltà di aprire alla concorrenza i contratti di servizio pubblico nonché di consentire alle autorità competenti di fornire esse stesse tali servizi o di affidarne la fornitura ad un operatore interno.

### 3. OSSERVAZIONI SULLA POSIZIONE COMUNE

La posizione comune, adottata a maggioranza qualificata, introduce alcuni adeguamenti che la Commissione ritiene accettabili in quanto non rimettono in causa gli obiettivi definiti nella proposta della Commissione e cioè la certezza giuridica, la trasparenza, la sussidiarietà e la flessibilità.

Il Consiglio ha pertanto esteso la possibilità di procedere all'aggiudicazione diretta dei contratti ferroviari a tutti i servizi di **trasporto per ferrovia**, ad eccezione dei servizi di metropolitana o di tram, introducendo nel contempo una limitazione in linea di massima della durata di tali contratti a 10 anni.

Come già chiesto dal Parlamento europeo, il Consiglio ha tenuto conto della situazione specifica delle PMI e ha rivalorizzato il livello delle **soglie applicabili alle sole PMI**, il che consente l'aggiudicazione diretta a tali imprese di contratti di servizi pubblici di un valore annuale non superiore a 1,7 milioni di euro o per un massimo di 500 000 km l'anno, a beneficio di società che non gestiscono più di 20 veicoli. Questo adeguamento a favore delle PMI si spiega con la struttura particolare del mercato dei trasporti locali, soggetto alle norme specifiche del capitolo "Trasporti" del trattato. La Commissione ritiene che tale adeguamento non possa essere ancora ampliato.

---

<sup>3</sup> Sentenza della Corte del 24 luglio 2003 nella causa C-280/00, Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH.

In linea con la posizione del Parlamento europeo e con la proposta della Commissione, il Consiglio ha confermato il **principio della libera scelta delle autorità locali** nel procedere all'aggiudicazione o all'affidamento dei contratti all'operatore interno, in particolare nel settore dei servizi di autobus, tram e metropolitana. Per tener conto inoltre di talune specificità ed evitare di giungere ad un testo difficilmente applicabile, il Consiglio ha definito le condizioni che consentono alle autorità di gestire esse stesse o di affidare ad un operatore interno i loro servizi pubblici di trasporto.

Il Consiglio ha inoltre deciso di rafforzare le condizioni di **trasparenza** nel caso dei contratti per i quali si è proceduto all'aggiudicazione diretta.

Il Consiglio ha altresì confermato l'introduzione di un **principio di reciprocità** auspicata dal Parlamento europeo, ma come lo proponeva la Commissione, e conformemente alla giurisprudenza della Corte di giustizia delle Comunità europee, tale clausola resta limitata nel tempo e rientra in un progressivo processo di liberalizzazione. Essa è dunque di natura rigorosamente transitoria.

Il Consiglio ha esaminato da ultimo il regime applicabile ai **contratti in corso** nonché la necessità di prolungare il **periodo di transizione** unicamente per l'applicazione delle disposizioni relative alle modalità di affidamento dei contratti. Questo periodo di transizione copre in questo caso 12 anni, dall'entrata in vigore del regolamento.

#### **4. OSSERVAZIONI PARTICOLAREGGIATE SULLA POSIZIONE COMUNE**

I riferimenti in appresso si riferiscono ai considerandi ed agli articoli della posizione comune.

##### **4.1 Emendamenti del Parlamento europeo accettati dalla Commissione ed integrati in tutto o in parte nella posizione comune**

###### *Oggetto e campo di applicazione*

Gli emendamenti 1, 5, 132, 21, 22 e 31, che precisano gli obiettivi del regolamento in particolare in termini di interesse generale (miglioramento dei trasporti in funzione di fattori sociali ed ambientali, condizioni tariffarie, protezione delle persone a mobilità ridotta, politica di sviluppo regionale....) sono fundamentalmente ripresi nei considerandi 4 e 13 bis nonché nell'articolo 1, paragrafo 1, primo comma.

Gli emendamenti 2 e 3, relativi ai principi sui quali si fonda il regolamento sono essenzialmente ripresi nei considerandi 1, 7 e 9.

L'emendamento 6 che precisa la situazione dei mercati deregolamentati è ripreso nel considerando 6 ter.

La parte dell'emendamento 23 che esclude i treni storici dal campo di applicazione del regolamento è ripresa nell'articolo 1, paragrafo 2.

###### *Definizione*

L'emendamento 25 è stato ripreso nell'articolo 2, lettera n), per quanto riguarda l'inclusione nella definizione dei servizi integrati di un servizio d'informazioni, di una biglietteria e di orari unici.

### *Connessione con il diritto in materia di appalti pubblici*

L'emendamento 8 che precisa che le direttive in materia di appalti pubblici non si applicano ai contratti che costituiscono concessioni di servizi è ripreso negli articoli 5, paragrafo 1, e 8, paragrafo 1.

### *Durata dei contratti*

Gli emendamenti 15 e 54 mirano a prolungare la durata massima dei contratti a 8 anni (per i trasporti su strada) e a 15 anni (per le ferrovie). Nella sua proposta rivista, la Commissione ha ripreso nel considerando 12 e nell'articolo 4, paragrafo 5, le durate proposte dal Parlamento europeo e ha integrato nell'articolo 4, paragrafo 6, la facoltà di concludere in talune circostanze, contratti di più lunga durata. La posizione comune ha portato la durata massima dei contratti per i trasporti su strada, in linea di massima, da otto a dieci anni e ha esteso la facoltà di stipulare contratti di più lunga durata. L'articolo 5, paragrafo 6, limita inoltre in linea di massima a dieci anni la durata dei contratti per i trasporti ferroviari per i quali si è proceduto all'aggiudicazione diretta.

### *Modalità di affidamento dei contratti di servizio pubblico*

L'emendamento 61, che costituisce certamente l'elemento centrale della posizione adottata dal Parlamento europeo in prima lettura, dà facoltà all'autorità competente:

- di aprire alla concorrenza la gara pubblica per l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico o
- di fornire essa stessa direttamente servizi di trasporto pubblico, o di affidarne la fornitura ad un operatore interno all'impresa, a condizione in particolare di non partecipare all'aggiudicazione di altri contratti di servizio pubblico.

Questo emendamento che stabilisce dunque **il principio della libera scelta dell'autorità competente**, nonché gli emendamenti 12, 14, 29, sono essenzialmente ripresi nel considerando 15 e nell'articolo 5, paragrafo 2.

Il Consiglio ha fornito talune precisazioni sulle condizioni alle quali le autorità competenti forniscono esse stesse i servizi di trasporto pubblico o ne affidano la fornitura ad un operatore interno:

- all'articolo 5, paragrafo 2, primo comma, e alla lettera d) del medesimo articolo, la posizione comune introduce la nozione di autorità competente a livello locale per autorizzare i raggruppamenti di enti e tenere conto delle situazioni in cui non esiste un'autorità competente a livello locale in materia di trasporti;
- all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), la posizione comune apporta una modifica alla nozione di controllo, rendendo meno rigoroso il criterio relativo alla proprietà del capitale detenuto dall'autorità competente. Talune società a capitale misto (o PPPI partenariati pubblico-privato istituzionalizzati) potrebbero di conseguenza essere considerate come operatori interni e beneficiare così dell'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico di trasporto. Il regolamento dispone tuttavia che l'operatore interno deve circoscrivere comunque le sue attività ad una zona geografica determinata. La Commissione ritiene che questo approccio specifico ai trasporti possa essere giustificato

sulla base del capitolo "Trasporti" del trattato, dalle esigenze specifiche dei trasporti pubblici e non pregiudichi assolutamente l'approccio che potrebbe essere adottato in altri settori di attività. La Commissione ritiene inoltre che, anche in questo caso specifico, la soluzione non potrebbe divergere ulteriormente dall'interpretazione della giurisprudenza comunitaria in vigore sulle disposizioni del trattato in materia di diritto di stabilimento (articolo 43 CE) e di libera circolazione dei servizi (articolo 49 CE). In particolare, il regolamento mantiene la norma generale di fondo, secondo la quale l'autorità competente deve esercitare sull'operatore interno un controllo analogo a quello che essa esercita sui propri servizi, essendo tale controllo per i trasporti pubblici valutato a fronte dei criteri di cui al regolamento. Il regolamento ricorda inoltre che l'eventuale ricorso di un operatore interno al subappalto deve essere disciplinato dalle norme del trattato.

- All'articolo 5, paragrafo 2, lettera b), la posizione comune tempera il principio di zona geografica circoscritta, cui l'operatore interno deve attenersi, per permettere al medesimo di gestire talune linee organizzate fuori del territorio di competenza.
- All'articolo 5, paragrafo 2, lettera c), il Consiglio definisce un regime che consente agli operatori interni di partecipare a procedure di appalto, poco prima che il loro mercato nazionale sia definitivamente aperto alla concorrenza.

L'emendamento 7, che modera la valutazione positiva sul ricorso alla procedura di aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico, è essenzialmente ripreso nel considerando 6 bis con la formula "ove siano istituite clausole di salvaguardia adeguate".

Per quanto riguarda le modalità della procedura di aggiudicazione, l'emendamento 80 che prevede negoziati tra l'autorità competente e gli offerenti è essenzialmente ripreso nel considerando 17 e nell'articolo 5, paragrafo 3. L'emendamento 81 che impone all'autorità competente di procedere ad una pubblicità adeguata è ripreso nel considerando 23 e nell'articolo 7, paragrafo 2.

#### *Trasparenza*

Gli emendamenti 82 e 83 che rafforzano l'obbligo per gli Stati membri e le autorità competenti di presentare periodicamente relazioni sull'attuazione del regolamento sono essenzialmente coperti dal considerando 24 e dagli articoli 7, paragrafo 1, e 8, paragrafo 2.

Conformemente inoltre alla richiesta del Parlamento europeo, di cui all'emendamento 95, l'articolo 11 prevede la pubblicazione di una relazione da parte della Commissione, volta a valutare in particolare l'evoluzione della qualità dei servizi pubblici di trasporto, dopo la scadenza del periodo di transizione.

#### *Distorsione della concorrenza*

Gli emendamenti 67, 68, 91 e 94 che mirano a prevenire le distorsioni di concorrenza, di cui potrebbero beneficiare gli operatori, per i quali si è proceduto all'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico, sono essenzialmente ripresi nell'articolo 5, paragrafo 2, lettera b), nonché nell'articolo 8, paragrafo 6, che introduce il principio di reciprocità nel periodo di transizione.

### *Provvedimenti di emergenza*

Gli emendamenti 70, 78, 85 e 86 del Parlamento permettono alle autorità competenti di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti in casi di emergenza, ad esempio, in caso di fallimento dell'operatore. L'articolo 5, paragrafo 5, traduce tale preoccupazione.

### *Clausole di salvaguardia*

La Commissione e il Consiglio hanno seguito il Parlamento europeo, i cui emendamenti 71 e 72 eliminano le disposizioni volte ad obbligare gli operatori a subappaltare una parte dei servizi o a scartare taluni operatori dominanti dalle procedure d'appalto.

### *Norme generali in materia tariffaria*

Gli emendamenti 130, 76, 77 e 124 relativi al regime applicabile alle norme generali volte a definire tariffe massimali sono essenzialmente ripresi nel considerando 5 e nell'articolo 3, paragrafo 2. Per i servizi che non beneficiano di compensazioni finanziarie in cambio di obblighi tariffari, la posizione comune prevede nell'articolo 3, paragrafo 3, la possibilità di derogare al regolamento e di applicare la normativa del trattato in materia di aiuti di Stato, il che implica pertanto l'obbligo di notificare tali versamenti.

### *Compensazioni degli oneri di servizio pubblico*

L'emendamento 13 riguardante l'indennizzo degli operatori è essenzialmente ripreso nell'articolo 1, paragrafo 1, secondo comma, e al punto 2 dell'allegato.

L'emendamento 19 che mira a permettere agli operatori di destinare i crediti ottenuti sui mercati liberalizzati alla prestazione di servizi di trasporti pubblici, è ripreso. In effetti, il divieto di trasferimenti di ricavi, di cui al punto 5 dell'allegato, si applica unicamente ai ricavi ottenuti su mercati non liberalizzati.

Gli emendamenti 89 e 96 relativi alle modalità di compensazione nell'ambito di un'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico, senza ricorso a procedura concorsuale, sono essenzialmente ripresi nell'articolo 4, paragrafo 2, e nell'articolo 6 nonché nell'allegato.

### *Transizione*

Gli emendamenti 90, 92 e 93 che mirano a prolungare il periodo di transizione e ad alleggerire il regime applicabile ai contratti in corso sono essenzialmente ripresi negli articoli 8, paragrafi 2 e 5, e 10, paragrafo 1. L'articolo 12 stabilisce che il regolamento entra in vigore tre anni dopo la pubblicazione nella Gazzetta ufficiale. Alla scadenza del periodo di entrata in vigore inizia un periodo di transizione di 12 anni destinato all'applicazione delle disposizioni in materia di aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico. Queste disposizioni introducono una certa flessibilità anche nel regime applicabile ai contratti in corso, per permettere un adeguamento progressivo dell'organizzazione dei trasporti pubblici nell'insieme degli Stati membri.

## **4.2 Emendamenti del Parlamento europeo respinti dalla Commissione e non integrati nella posizione comune**

### *Campo di applicazione*

L'emendamento 23 circoscrive il campo di applicazione del regolamento ai trasporti locali. Questa posizione porterebbe a mantenere in vigore il regolamento del 1969 e la conseguente incertezza giuridica, per una parte dei trasporti terrestri. Il campo di applicazione considerato è pertanto quello dei "Trasporti pubblici di viaggiatori per ferrovia e su strada".

### *Modalità di affidamento dei contratti di servizio pubblico*

Gli emendamenti 9, 62, 63, 65 e 120 si riferiscono alle condizioni specifiche di apertura alla concorrenza di una determinata tipologia di servizi di trasporto: i trasporti integrati, i trasporti per metropolitana o per metropolitana leggera o ancora le nuove linee create su iniziativa degli operatori. Tali emendamenti non sono più ripresi in quanto la posizione comune tiene conto della libera scelta delle autorità competenti. Questo principio copre nel contempo i servizi di trasporti integrati, i servizi di metropolitana o di metropolitana leggera o ancora le nuove linee. Non è più necessario prevedere deroghe specifiche per tali situazioni. Questi emendamenti non sono dunque stati ripresi.

L'emendamento 64 sopprime l'obbligo per l'autorità competente di comunicare con un anno di anticipo l'intenzione di aprire il mercato alla concorrenza o di procedere all'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico di trasporto. Considerando che il principio della libera scelta presuppone una trasparenza adeguata, la Commissione e il Consiglio hanno ritenuto necessario mantenere l'obbligo di pubblicità nel considerando 23 e nell'articolo 7, paragrafo 2.

L'emendamento 69, relativo alla cosiddetta procedura di "confronto della qualità", non è stato ripreso né nella proposta rivista della Commissione né nella posizione comune.

### *Connessione con il diritto in materia di appalti pubblici*

L'emendamento 24 del Parlamento europeo concede la priorità alle disposizioni di cui al regolamento sull'applicazione delle direttive in materia di "appalti pubblici". Questa priorità andrebbe contro gli impegni adottati dalla Comunità a norma dell'Accordo relativo agli appalti pubblici dell'Organizzazione mondiale del commercio. La posizione comune non riprende quest'idea di prevalenza del regolamento sulle direttive in materia di "appalti pubblici". Tuttavia, allo scopo di chiarire la situazione, l'articolo 1, paragrafo 3, introdotto dal Consiglio, precisa che il regolamento non si applica alle concessioni di lavori pubblici.

### *Definizioni*

Gli emendamenti 107 e 119 integrano la definizione di diritti esclusivi. Essi non sono di fatto connessi con la definizione in questione e non sono stati quindi ripresi.

Poiché tale settore esula del campo di applicazione del regolamento, l'emendamento 26 relativo alla definizione delle vie navigabili non è più ripreso. Il considerando 8 e l'articolo 1, paragrafo 2, traducono l'esclusione del trasporto per via navigabile dal campo di applicazione del regolamento, che si giustifica per i suoi volumi modesti, e precisano il regime applicabile al settore.



L'emendamento 27 costituisce una modifica redazionale della definizione di operatore e non è stato ripreso.

L'emendamento 28 relativo alla definizione di trasporti pubblici a breve distanza non è più ripreso poiché tale nozione non figura nella posizione comune.

L'emendamento 30 introduce una definizione specifica delle persone a mobilità ridotta, che non è ripresa nella posizione comune.

#### *Contratti di servizio pubblico*

Gli emendamenti 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 116, 127 e 131 modificano ed integrano l'elenco dei criteri che le autorità devono soddisfare in materia di aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico.

Gli emendamenti non sono più ripresi poiché né la Commissione né il Consiglio hanno tenuto conto dell'approccio che prevedeva la compilazione di un elenco di criteri di affidamento obbligatorio. Un elenco siffatto potrebbe rapidamente rivelarsi inadeguato o addirittura controproducente.

L'approccio considerato, che tiene maggiormente conto del principio di sussidiarietà, consente alle autorità competenti di scegliere liberamente tutti i parametri da considerare per l'affidamento del contratto, e di determinare in tal modo le priorità in materia di trasporto pubblico. Il considerando 13 bis precisa tuttavia che le autorità possono definire norme di qualità, per esempio, per quanto riguarda le condizioni di lavoro, i diritti dei viaggiatori, la protezione dell'ambiente o le necessità delle persone a mobilità ridotta.

Gli emendamenti 108, 55, 56, 57, 58 e 59 impongono che nei contratti di servizio pubblico figurino talune disposizioni in materia di rescissione del contratto, obbligo di presentazione di una relazione annuale di attività, manutenzione dei beni, regime delle sanzioni e delle clausole aggiuntive. Questi emendamenti non sono stati ripresi, poiché disposizioni siffatte rientrano nel quadro del principio di sussidiarietà e della stabilità del contratto, da determinare tra le parti.

Gli emendamenti 133 e 134 che impongono all'operatore prescelto di garantire i diritti dei lavoratori subordinati, non sono stati ripresi né dalla Commissione né dal Consiglio, per le medesime ragioni. In materia di protezione dei lavoratori, il considerando 13 e l'articolo 4, paragrafo 7, prevedono nondimeno esplicitamente che, nel quadro di una procedura di bando di gara, le autorità possano imporre agli operatori candidati l'obbligo di garantire taluni diritti al personale precedentemente assunto.

#### *Procedure di ricorso*

Gli emendamenti 8, 84, 85, 86 e 87, relativi alle procedure di ricorso contro decisioni adottate dall'autorità competente, non sono più ripresi poiché la posizione comune non definisce più procedure specifiche in materia.

#### *Operatori dei paesi terzi*

Gli emendamenti 4, 20, 74 e 125, relativi alle condizioni di accesso e alle norme in materia di stabilimento applicabili agli operatori dei paesi terzi, non sono più ripresi in quanto tale

aspetto non è trattato in maniera specifica né dalla proposta della Commissione né dalla posizione comune del Consiglio. Questi emendamenti non sono stati pertanto ripresi.

#### **4.3 Emendamenti del Parlamento europeo respinti dalla Commissione e integrati in tutto o in parte nella posizione comune**

##### *Piccole e medie imprese*

Gli emendamenti 17 e 79 mirano a garantire che gli interessi specifici delle PMI sul mercato dei trasporti locali siano tenuti in debito conto. Questi emendamenti non sono stati ripresi nella proposta della Commissione, ma sono chiaramente evidenziati nell'articolo 5, paragrafo 4, della posizione comune che introduce una soglia specifica, di livello più elevato, applicabile ai soli contratti aggiudicati alle PMI (definite, nel medesimo articolo, come società che non gestiscono più di 20 veicoli). Occorre ricordare che tale disposizione tiene conto della struttura del tutto specifica del mercato dei trasporti locali, in cui le PMI svolgono talvolta un ruolo determinante. Il settore dei trasporti è inoltre soggetto alle norme specifiche del capitolo "Trasporti" del trattato.

#### **4.4 Nuovi elementi**

##### *Campo di applicazione*

I considerandi 8 bis, 29 e l'articolo 1, paragrafo 2, riguardano i servizi pubblici di trasporto di merci, che non rientrano più nel campo di applicazione del regolamento, e definiscono il regime applicabile a tale settore.

##### *Trasparenza*

L'articolo 7, paragrafo 3, impone all'autorità competente di pubblicare talune informazioni in caso di procedura di aggiudicazione diretta di servizi pubblici di trasporto per ferrovia.

L'articolo 7, paragrafo 4, impone all'autorità competente di trasmettere, su richiesta di qualsiasi parte interessata, la sua decisione motivata relativa all'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico.

##### *Compatibilità con il trattato*

L'articolo 9, paragrafo 2, precisa il regime applicabile agli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio, diverse da quelle indicate nel regolamento. L'articolo 10, paragrafo 2, prevede pertanto l'abrogazione del regolamento 1107/70 del Consiglio del 4 giugno 1970 relativo agli aiuti concessi nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile.

## **5. CONCLUSIONI**

La Commissione ritiene che la posizione comune, adottata a maggioranza qualificata l'11.12.2006, non influisca sugli obiettivi o l'approccio della sua proposta rivista e può pertanto approvarla.