

Quarto Pacchetto Ferroviario

A che punto siamo in Europa?

Il Quarto Pacchetto Ferroviario è un insieme di Direttive e Regolamenti che riordinano e integrano le norme comunitarie in materia ferroviaria.

Il 19 aprile 2016 è stato trovato un accordo tra Parlamento e Consiglio propedeutico all'adozione finale delle nuove norme, prevista per la fine del 2016. Rispetto alla proposta iniziale della Commissione di gennaio 2013, il cosiddetto **pilastro di mercato** non prevede più lo scorporo del gestore dell'infrastruttura dai gruppi integrati e rinvia l'obbligo di gara per i servizi pubblici di trasporto su ferro dal 2019 al 2023, mentre i nuovi testi del **pilastro tecnico** non sono lontani dalla proposta iniziale della Commissione.

- **Quali sono le nuove norme sulla liberalizzazione dei servizi passeggeri?**

Si apre il mercato dei servizi ferroviari commerciali in tutti gli Stati Membri a partire dal 14.12.2020. Se un nuovo servizio a mercato insisterà su un bacino dove un operatore esercita già un servizio pubblico, le autorità competenti effettueranno un test sull'equilibrio economico del contratto di servizio al fine di limitare/bloccare i nuovi servizi a mercato. Solo i servizi ad alta velocità fra stazioni che distano almeno 200 km potranno essere liberalizzati anche in caso di presenza di contratti di servizio pubblico, ma anche in questo caso il Regolatore nazionale potrà proporre modifiche se i servizi AV creano squilibri ai servizi pubblici.

- **In caso di Gruppi integrati come FS, quali sono le regole principali che garantiscono l'indipendenza dei gestori dell'infrastruttura?**

Vengono identificate le funzioni essenziali del gestore infrastruttura, in particolare, le persone incaricate di funzioni legate all'assegnazione delle tracce e al pedaggio, se operano all'interno di un Gruppo integrato, dovranno godere di particolare indipendenza. Contestualmente sono definite clausole stringenti su flussi finanziari all'interno dei Gruppi integrati con nuove norme sui prestiti infra-gruppo e divieto di prestiti tra gestore dell'infrastruttura e impresa ferroviaria.

- **Saranno obbligatorie le gare di appalto dei contratti di servizio pubblico (regionale e a lunga percorrenza)?**

Dopo un periodo transitorio di 6 anni, nel 2023 entrerà in vigore l'obbligo di gara per l'assegnazione dei contratti di servizio pubblico. Fino ad allora sarà possibile affidare i contratti tramite assegnazione diretta con durata fino a 10 anni. Dopo il 2023 le gare di appalto diventeranno obbligatorie per l'affidamento del servizio, tuttavia saranno previste deroghe per i piccoli Stati e la possibilità di assegnare i contratti direttamente se giustificato da ragioni di qualità/efficienza del servizio e il rispetto di specifici criteri di performance.

- **Quali sono le tutele per il personale in caso di cambio operatore nella gestione di un contratto di servizio pubblico?**

Le norme prevedono il mantenimento degli obblighi previsti dalla Direttiva 2001/23 sui diritti dei lavoratori in caso si realizzi un trasferimento di impresa, mentre gli Stati Membri e le autorità competenti (committenti) possono adottare misure aggiuntive di protezione del personale, ad esempio, inserendo clausole sociali specifiche nel bando di gara, nel rispetto delle norme europee... quindi, ad oggi, non sono state accolte le richieste del Sindacato europeo di dare maggiori protezioni ai lavoratori in caso di cambio operatore, attraverso l'imposizione di obblighi più vincolanti alle imprese.

Viene inserito il divieto di "forum shopping", ovvero la scelta opportunistica delle imprese di stabilire la propria residenza in un paese dove le norme sul lavoro sono per loro più favorevoli. Quindi è fatto obbligo ai nuovi operatori di applicare il diritto del lavoro e le tutele sociali dello Stato in cui ottengono l'assegnazione della gestione di un contratto di servizio pubblico.

- **Esisterà un obbligo di trasferimento del materiale rotabile fra l'operatore uscente e il subentrante?**

In caso di cambio operatore, le Autorità competenti dovranno valutare se sono necessarie misure per l'accesso al materiale rotabile. Le misure per rendere disponibile il materiale possono comprendere l'acquisto diretto, garanzie finanziarie all'operatore, il riacquisto del materiale a fine contratto.

- **Quali sono gli ambiti del pilastro tecnico?**

Il pilastro tecnico (Direttiva interoperabilità, Direttiva sicurezza e Regolamento ERA) vuole semplificare e centralizzare, attraverso il rafforzamento del ruolo dell'Agenzia europea per la sicurezza ferroviaria, il rilascio del certificato unico di sicurezza alle imprese, le autorizzazioni alla messa sul mercato dei veicoli e le autorizzazioni ai sottosistemi energia, infrastruttura e comando-controllo.

- **Quali saranno le competenze dell'agenzia europea per la sicurezza?**

L'ERA rilascerà le autorizzazioni per i veicoli circolanti in più Stati Membri e, se richiesto dal richiedente, anche per quelli circolanti in un solo Stato membro, rilascerà un unico certificato di sicurezza in caso di Imprese operanti su più Stati Membri, sarà di supporto all'Agenzia e agli organi investigativi nazionali, valuterà il rispetto delle specifiche europee per ogni bando di gara per le forniture a terra di ERTMS, provvederà all'armonizzazione degli Standard tecnici su interoperabilità.

- **Dove posso trovare i testi dei documenti ?**

Sul sito <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

Roma, 14 giugno 2016