



Servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia. I nuovi Orientamenti della Commissione

📅 12/07/2023

📖 DIRITTO EUROPEO E DELLA CONCORRENZA, PROPRIETÀ INTELLETTUALE, CONTENZIOSO

Marco Stillo

In data 26 giugno 2023, la Commissione ha adottato una Comunicazione¹ sugli Orientamenti interpretativi del Regolamento (CE) n. 1370/2007² relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, essenziali per il conseguimento degli obiettivi del *Green Deal* europeo³ per una mobilità sostenibile, intelligente ed inclusiva.

La nuova Comunicazione, che sostituisce quella precedente⁴, trova la sua *ratio* nella necessità di rivedere gli Orientamenti interpretativi per adeguarli ai recenti sviluppi a livello legislativo e giurisprudenziale e di assistere le autorità competenti a prepararsi alla fine del periodo di transizione durante il quale l'aggiudicazione diretta incondizionata di contratti di servizio pubblico per il trasporto di passeggeri per ferrovia resta possibile, prevista per il 24 dicembre 2023. Di conseguenza, la

¹ Comunicazione della Commissione, del 26 giugno 2023, sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, GUUE C 222 del 26.06.2023.

² Regolamento 2007/1370/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70, GUUE L 315 del 03.12.2007.

³ Per ulteriori informazioni si veda il nostro precedente contributo, disponibile al seguente [LINK](#).

⁴ Comunicazione della Commissione sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, GUUE C 92 del 29.03.2014.



Comunicazione fornisce chiarimenti agli Stati Membri in merito alle modalità con cui la Commissione interpreta le disposizioni del Regolamento 1370/2007.

Per quanto riguarda il suo ambito di applicazione, la Comunicazione distingue i contratti di servizio pubblico, disciplinati dalla normativa in materia di appalti⁵, dalle concessioni di servizi pubblici di trasporto passeggeri⁶, la cui aggiudicazione è disciplinata unicamente dal Regolamento 1370/2007 indipendentemente dalla modalità di trasporto⁷. La Comunicazione, inoltre, chiarisce che il prerequisito per l'istituzione di un servizio pubblico internazionale è l'accordo delle autorità competenti degli Stati Membri sul cui territorio i servizi sono prestati, che pur potendo assumere diverse forme non può tuttavia limitarsi ad una disposizione generale che garantisca l'accesso all'infrastruttura di trasporto. A tale proposito, nel caso in cui un'autorità competente non dia il suo consenso al servizio pubblico internazionale proposto, quest'ultimo non può essere prestato come servizio pubblico sul territorio soggetto alla giurisdizione di tale Stato Membro. Il Regolamento 1370/2007, tuttavia, non vieta la creazione di servizi

ibridi, in cui parte di un servizio transfrontaliero è prestato su base commerciale e parte come servizio pubblico, a condizione che tali servizi non falsino la concorrenza e che, in particolare, non vi siano sovvenzioni incrociate tra la tratta oggetto di compensazione e quella commerciale del viaggio. Per migliorare l'offerta di servizi di trasporto pubblico di passeggeri, infine, le autorità competenti possono integrare l'offerta di servizi di trasporto pubblico regolare a percorso fisso con servizi di trasporto pubblico su richiesta, che laddove oggetto di un diritto di esclusiva e/o di una compensazione in cambio dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico oppure di interesse economico generale e offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa rientrano nell'ambito di applicazione del Regolamento 1370/2007.

Per quanto riguarda gli obblighi di servizio pubblico⁸, la Comunicazione ha preliminarmente ricordato che spetta alle autorità competenti stabilirne le specifiche e garantire che le stesse siano coerenti con gli obiettivi indicati nei documenti sulla politica del trasporto pubblico negli Stati Membri. A tale

⁵ Direttiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sugli appalti pubblici e che abroga la direttiva 2004/18/CE, GUUE L 94 del 28.03.2014.

⁶ Direttiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, GUUE L 94 del 28.03.2014. L'articolo 5 della Direttiva, intitolato "Definizioni", al numero 1) lettera b) dispone: "... Ai fini della presente direttiva si applicano le definizioni seguenti: 1) «concessioni»: le concessioni di lavori o di servizi di cui alle lettere a) e b):

(...)

b) «concessione di servizi» si intende un contratto a titolo oneroso stipulato per iscritto in virtù del quale una o più amministrazioni aggiudicatrici o uno o più enti aggiudicatori affidano la fornitura e la gestione di servizi diversi dall'esecuzione di lavori di cui alla lettera a) ad uno o più operatori economici, ove il corrispettivo consista unicamente nel diritto di gestire i servizi oggetto del contratto o in tale diritto accompagnato da un prezzo...".

⁷ L'articolo 10 della Direttiva 2014/23/UE, intitolato "Esclusioni riguardanti le concessioni aggiudicate da amministrazioni aggiudicatrici e da enti aggiudicatori", al paragrafo 3 dispone: "... La presente direttiva non si applica alle concessioni di servizi di trasporto aereo sulla base di una licenza di gestione a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio o alle concessioni di servizi di trasporto pubblico di passeggeri ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007...".

⁸ L'articolo 2 del Regolamento 1370/2007, intitolato "Definizioni", alla lettera e) dispone: "... Ai fini del presente regolamento si intende per:

(...)

e) «obbligo di servizio pubblico»: l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso...".

riguardo, prima di stabilire le specifiche per gli obblighi di servizio pubblico, l'autorità competente dovrebbe valutare se esiste un bisogno effettivo dei servizi di trasporto pubblico previsti, ovvero i) se esiste una domanda da parte degli utenti, ii) se la stessa non possa essere soddisfatta, anche solo in parte, dagli operatori di mercato in assenza di obblighi di servizio pubblico, e iii) dare la precedenza all'approccio meno restrittivo per le libertà fondamentali e meno dannoso per il corretto funzionamento del mercato interno al fine di soddisfare il bisogno così individuato⁹. Più particolarmente, nel valutare la domanda di trasporto le autorità competenti possono prendere in considerazione non solo la domanda esistente e futura degli utenti, e bensì anche quella prevista che può ragionevolmente derivare dal perseguimento di obiettivi politici quali la promozione del trasporto sostenibile, della connettività regionale, della salute pubblica o della coesione sociale. Nel valutare se gli obblighi di servizio pubblico stabiliti in un contratto di servizio pubblico siano i meno restrittivi per le libertà fondamentali e i meno dannosi per il corretto funzionamento del mercato interno, inoltre, l'autorità competente può prendere in considerazione misure alternative in linea con il diritto dell'Unione.

Per quanto riguarda i contenuti generali dei contratti di servizio pubblico¹⁰, questi

ultimi devono essere stipulati laddove un'autorità competente decida di concedere ad un operatore un diritto di esclusiva¹¹ e/o una compensazione a fronte dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico. Sebbene l'esecuzione di tali contratti possa essere preceduta da una "fase di mobilitazione", durante la quale l'operatore del servizio pubblico si prepara per l'inizio delle operazioni, il periodo di mobilitazione tra il momento in cui entrano in vigore gli obblighi contrattuali, che di solito coincide con la firma del contratto, e l'inizio delle operazioni di trasporto non è compreso nella durata del contratto, e dovrebbe sempre essere commisurato alle esigenze comprovate dell'operatore di prepararsi per le operazioni nonché essere coerente con la prassi consolidata nello Stato Membro interessato. La durata del contratto di servizio pubblico, che deve essere determinata con riferimento all'inizio delle operazioni di trasporto, inoltre, può essere prorogata fino al 50% se il relativo operatore fornisce beni il cui periodo di ammortamento sia eccezionalmente lungo, di entità significativa in rapporto al valore dell'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto di passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico, e destinati prevalentemente ai servizi di trasporto di passeggeri ivi previsti¹². Poiché, infine, le autorità competenti devono mettere a disposizione di tutti gli *stakeholders* le

⁹ Tribunale 01.03.2017, Causa T-366/13, *Repubblica francese/Commissione europea*, punto 105.

¹⁰ L'articolo 2 del Regolamento 2007/1370 alla lettera i) dispone: "... «contratto di servizio pubblico»: uno o più atti giuridicamente vincolanti che formalizzano l'accordo tra un'autorità competente e un operatore di servizio pubblico mediante il quale all'operatore stesso è affidata la gestione e la fornitura dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri soggetti agli obblighi di servizio pubblico; il contratto può, altresì, secondo l'ordinamento giuridico degli Stati membri, consistere in una decisione adottata dall'autorità competente: -che assume la forma di un atto individuale di natura legislativa o regolamentare, oppure - che specifica le condizioni alle quali l'autorità competente fornisce essa stessa i servizi o ne affida la fornitura a un operatore interno...".

¹¹ L'articolo 2 del Regolamento 2007/1370/CE alla lettera f) dispone: "... «diritto di esclusiva»: il diritto in virtù del quale un operatore di servizio pubblico presta determinati servizi di trasporto pubblico di passeggeri su una linea o rete o in una zona determinata, con esclusione di qualsiasi altro operatore di servizio pubblico...".

¹² L'articolo 4 del Regolamento 1370/2007, intitolato "Contenuto obbligatorio dei contratti di servizio pubblico e delle norme generali", al paragrafo 4 dispone: "... Se necessario, tenuto conto delle modalità di ammortamento dei beni, la durata del contratto di servizio pubblico può essere prorogata, al massimo, del 50% se l'operatore del servizio pubblico fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto di passeggeri oggetto del

informazioni necessarie per la predisposizione dell'offerta nelle procedure di gara, i contratti di servizio pubblico devono prevedere l'obbligo per l'operatore di fornire loro tutte le informazioni necessarie per l'aggiudicazione dell'eventuale contratto successivo¹³.

Nel caso in cui la fine di un contratto comporti il cambiamento dell'operatore di servizio pubblico, per quanto riguarda la tutela del personale possono verificarsi 3 scenari. In primo luogo, quando sono soddisfatte le condizioni per l'applicazione della Direttiva 2001/23¹⁴, la protezione dei diritti dei lavoratori, che comprende in particolare la continuità dei contratti di lavoro, deriva direttamente da quest'ultima. In assenza di un trasferimento ai sensi della Direttiva 2001/23, invece, le autorità competenti possono comunque decidere di richiedere il trasferimento del

personale precedentemente assunto per fornire i servizi alle condizioni cui avrebbe avuto diritto se fosse stata applicata tale direttiva. Le autorità competenti, infine, possono decidere di prescrivere all'operatore di trasporto pubblico il rispetto di determinati *standard* sociali per tutti i lavoratori che operano nella fornitura di servizi di trasporto pubblico, di modo da garantire condizioni di concorrenza trasparenti e comparabili tra operatori evitando così il rischio di *dumping* sociale¹⁵.

Il Regolamento 1370/2007 consente alle autorità competenti a livello locale di fornire esse stesse servizi di trasporto pubblico di passeggeri, su strada o per ferrovia, o di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico ad un operatore interno nel rispetto delle condizioni previste

contratto di servizio pubblico e prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto di passeggeri previsti dal contratto.

Se i costi derivanti dalla particolare situazione geografica lo giustificano, la durata dei contratti di servizio pubblico di cui al paragrafo 3 nelle regioni ultraperiferiche può essere prorogata al massimo del 50%.

Se l'ammortamento del capitale in relazione all'investimento eccezionale in infrastrutture, materiale rotabile o veicoli lo giustifica e se il contratto di servizio pubblico è aggiudicato mediante una procedura di gara equa, un contratto di servizio pubblico può essere concluso per una durata superiore. Per garantire la trasparenza in questo caso, l'autorità competente trasmette alla Commissione, entro un anno dalla stipula del contratto, il contratto di servizio pubblico e gli elementi che ne giustificano la durata superiore...".

¹³ L'articolo 4 del Regolamento 1370/2007 al paragrafo 8 dispone: "... I contratti di servizio pubblico impongono all'operatore di fornire all'autorità competente le informazioni essenziali per l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico, garantendo nel contempo la legittima protezione delle informazioni commerciali riservate. Le autorità competenti mettono a disposizione di tutte le parti interessate le informazioni pertinenti per la predisposizione dell'offerta in una procedura di gara, garantendo nel contempo la legittima protezione delle informazioni commerciali riservate. Affinché le parti interessate siano in grado di elaborare piani d'attività con cognizione di causa, le informazioni indicano la domanda di passeggeri, le tariffe, i costi e ricavi inerenti al trasporto pubblico di passeggeri oggetto della gara e i dettagli delle specifiche d'infrastruttura pertinenti e necessari all'esercizio dei veicoli o del materiale rotabile. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria sostengono le autorità competenti nella messa a disposizione di tutte le pertinenti specifiche dell'infrastruttura. L'inosservanza delle disposizioni del presente paragrafo è soggetta alla verifica giuridica di cui all'articolo 5, paragrafo 7...".

¹⁴ Direttiva 2001/23/CE del Consiglio, del 12 marzo 2001, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di imprese, di stabilimenti o di parti di imprese o di stabilimenti, GUUE L 82 del 22.03.2001.

¹⁵ L'articolo 4 del Regolamento 2007/1370 al paragrafo 5 dispone: "... Fatta salva la legislazione nazionale e comunitaria, compresi i contratti collettivi tra le parti sociali, le autorità competenti possono imporre all'operatore del servizio pubblico prescelto di garantire al personale precedentemente assunto per fornire i servizi i diritti di cui avrebbe beneficiato se avesse avuto luogo un trasferimento ai sensi della direttiva 2001/23/CE. Qualora le autorità competenti impongano a un operatore di servizio pubblico di conformarsi a taluni standard sociali, i documenti di gara e i contratti di servizio pubblico individuano il personale interessato e ne precisano in modo trasparente i diritti contrattuali e le condizioni alle quali si ritiene che i dipendenti siano vincolati ai servizi...".

dall'articolo 5, paragrafo 2¹⁶. Più particolarmente, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente nuovi contratti di servizio pubblico per il trasporto ferroviario qualora ritengano che l'aggiudicazione diretta sia giustificata da circostanze eccezionali, quali i) l'esistenza di alcune gare pubbliche già gestite dall'autorità competente o da altre autorità competenti che potrebbero influenzare il numero e la qualità delle offerte che

saranno probabilmente ricevute se il contratto è aggiudicato mediante procedura di gara, oppure ii) la necessità di effettuare modifiche dell'ambito di applicazione di uno o più contratti di servizio pubblico per ottimizzarne la prestazione. L'autorità competente, inoltre, può aggiudicare direttamente un contratto di servizio pubblico nel caso di un volume contrattuale di entità ridotta o di operatori di piccole e medie dimensioni¹⁷. I contratti inerenti a servizi

¹⁶ L'articolo 5 del Regolamento 1370/2007, intitolato "Aggiudicazione di contratti di servizio pubblico", al paragrafo 2 dispone: "... A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti a livello locale, si tratti o meno di un'autorità singola o di un gruppo di autorità che forniscono servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri, hanno facoltà di fornire esse stesse servizi di trasporto pubblico di passeggeri o di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico a un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità competente a livello locale, o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi.

In caso di servizio pubblico ferroviario di passeggeri, il gruppo di autorità di cui al primo comma può essere composto soltanto da autorità competenti a livello locale la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale. Il servizio di trasporto pubblico di passeggeri o il contratto di servizio pubblico di cui al primo comma possono coprire soltanto le esigenze di trasporto di agglomerati urbani o di zone rurali o di entrambi.

Se un'autorità competente a livello locale adotta una tale decisione, si applicano le disposizioni seguenti:

a) al fine di determinare se l'autorità competente a livello locale esercita tale controllo, sono presi in considerazione elementi come il livello della sua rappresentanza 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. Conformemente al diritto comunitario, la proprietà al 100 % da parte dell'autorità pubblica competente, in particolare in caso di partenariato pubblico-privato, non è un requisito obbligatorio per stabilire il controllo ai sensi del presente paragrafo, a condizione che vi sia un'influenza pubblica dominante e che il controllo possa essere stabilito in base ad altri criteri;

b) il presente paragrafo si applica a condizione che l'operatore interno e qualsiasi soggetto sul quale detto operatore eserciti un'influenza anche minima esercitino le loro attività di trasporto pubblico di passeggeri all'interno del territorio dell'autorità competente a livello locale, pur con eventuali linee in uscita o altri elementi secondari di tali attività che entrano nel territorio di autorità competenti a livello locale vicine, e non partecipino a procedure di gara per la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri organizzate fuori del territorio dell'autorità competente a livello locale;

c) in deroga alla lettera b), un operatore interno può partecipare a una procedura di gara equa da due anni prima che termini il proprio contratto di servizio pubblico ad aggiudicazione diretta, a condizione che sia stata adottata la decisione definitiva di sottoporre a procedura di gara equa i servizi di trasporto di passeggeri coperti dal contratto dell'operatore interno e che questi non abbia concluso nessun altro contratto di servizio pubblico ad aggiudicazione diretta;

d) in mancanza di un'autorità competente a livello locale, le lettere a), b) e c) si applicano a un'autorità nazionale per una zona geografica non nazionale, a condizione che l'operatore interno non partecipi a gare pubbliche indette per la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri al di fuori della zona per la quale è stato aggiudicato il contratto di servizio pubblico;

e) in caso di subappalto ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 7, l'operatore interno è obbligato a prestare egli stesso la maggior parte dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri in questione...".

¹⁷ L'articolo 5 del Regolamento 1370/2007 al paragrafo 4 dispone: "... A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, l'autorità competente ha facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico:

a) il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1 000 000 EUR o, nel caso di contratto di servizio pubblico che include servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri, inferiore a 7 500 000 EUR; oppure

di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri, infine, possono essere aggiudicati direttamente a condizione che i) l'aggiudicazione diretta sia giustificata dalle caratteristiche strutturali e geografiche del mercato e della rete in questione, e ii) il contratto si traduca in un miglioramento della qualità dei servizi o dell'efficienza, o di entrambi, dal punto di vista dei costi rispetto a quello aggiudicato in precedenza¹⁸.

A condizione che siano erogate in conformità al Regolamento 1370/2007, infine, le compensazioni per servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia e su strada sono ritenute compatibili con il mercato interno e non sono soggette all'obbligo di notifica preventiva di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE)¹⁹. A tale riguardo, i contratti di servizio pubblico e le norme generali debbono stabilire in anticipo, in modo obiettivo e trasparente, i parametri in

base ai quali deve essere calcolata l'eventuale compensazione e la natura e la portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi, di modo da impedire una compensazione eccessiva²⁰. Il Regolamento 1370/2007, tuttavia, non impone condizioni specifiche sul modo in cui debba essere concepita la compensazione di servizio pubblico quando il relativo contratto è aggiudicato sulla base di una procedura di gara. Quando, invece, un contratto di servizio pubblico è aggiudicato direttamente, o un'autorità competente impone norme generali, il livello della compensazione non è il risultato di forze di mercato competitive, quanto piuttosto di una negoziazione diretta o imposta direttamente dall'autorità competente, di talché è necessario applicare la metodologia di calcolo dell'importo massimo di compensazione indicata nell'Allegato del Regolamento 1370/2007 per evitare una compensazione eccessiva. In ogni caso, la compensazione messa a disposizione

b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno o, nel caso di contratto di servizio pubblico che include servizi di trasporto pubblico di passeggeri ferroviario, inferiore a 500 000 chilometri l'anno.

Qualora un contratto di servizio pubblico sia aggiudicato direttamente a una piccola o media impresa che ha in esercizio non più di 23 veicoli stradali, dette soglie possono essere aumentate a un valore annuo medio stimato inferiore a 2 000 000 EUR oppure alla prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 600 000 chilometri l'anno...".

¹⁸ L'articolo 5 del Regolamento 1370/2007 al paragrafo 4 bis dispone: "... A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, l'autorità competente ha facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico inerenti a servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri:

a) qualora consideri l'aggiudicazione diretta giustificata dalle pertinenti caratteristiche strutturali e geografiche del mercato e della rete interessati, e in particolare la loro dimensione, le caratteristiche della domanda, la complessità della rete, l'isolamento dal punto di vista tecnico e geografico e i servizi che rientrano nel contratto; e

b) qualora tale contratto si traduca in un miglioramento della qualità dei servizi o dell'efficienza, o di entrambi, in termini di costi rispetto al contratto di servizio pubblico aggiudicato in precedenza...".

¹⁹ L'articolo 9 del Regolamento 1370/2007, intitolato "Compatibilità con il trattato", al paragrafo 1 dispone: "... Le compensazioni di servizio pubblico per l'esercizio di servizi di trasporto pubblico di passeggeri o per rispettare gli obblighi tariffari stabiliti da norme generali, erogate a norma del presente regolamento, sono compatibili con il mercato comune. Tali compensazioni sono dispensate dall'obbligo di notifica preventiva di cui all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato...".

²⁰ L'articolo 4 del Regolamento 1370/2007 al paragrafo 1 lettera b) dispone: "... I contratti di servizio pubblico e le norme generali:

(...)

b) stabiliscono in anticipo, in modo obiettivo e trasparente:

i) i parametri in base ai quali deve essere calcolata l'eventuale compensazione; e

ii) la natura e la portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi, in modo da impedire una compensazione eccessiva.

Nel caso di contratti di servizio pubblico non aggiudicati a norma dell'articolo 5, paragrafi 1, 3 o 3 ter tali parametri sono determinati in modo tale che la compensazione corrisposta non possa superare l'importo necessario per coprire l'effetto finanziario netto sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi ricavi trattenuti dall'operatore di servizio pubblico, nonché di un profitto ragionevole...".



dalle autorità competenti dovrebbe consentire agli operatori di fornire servizi di alta qualità su una base finanziariamente sostenibile, in quanto

una carenza di finanziamenti comporterebbe un peggioramento della qualità del servizio²¹.

²¹ L'articolo 2 bis del Regolamento 1370/2007, intitolato "Specifiche degli obblighi di servizio pubblico", al paragrafo 2 dispone: "... Le specifiche degli obblighi di servizio pubblico e la collegata compensazione dell'effetto finanziario netto degli obblighi di servizio pubblico devono:
a) conseguire gli obiettivi della politica del trasporto pubblico in modo efficiente in termini di costi; e
b) sostenere finanziariamente, a lungo termine, della prestazione del trasporto pubblico di passeggeri secondo i requisiti stabiliti nella politica del trasporto pubblico...".



Marco Stillo

ASSOCIATE

 m.stillo@dejalex.com

 +32 (0)26455670

 Chaussée de La Hulpe 187
1170 - Bruxelles

MILANO

Via San Paolo, 7 · 20121 Milano, Italia
T. +39 02 72554.1 · F. +39 02 72554.400
milan@dejalex.com

ROMA

Via Vincenzo Bellini, 24 · 00198 Roma, Italia
T. +39 06 809154.1 · F. +39 06 809154.44
rome@dejalex.com

BRUXELLES

Chaussée de La Hulpe 187 · 1170 Bruxelles, Belgique
T. +32 (0)26455670 · F. +32 (0)27420138
brussels@dejalex.com

MOSCOW

Ulitsa Sadovaya-Chernogryazskaya 8, build. 8 · 107078, Moscow, Russia
T. +7 495 792 54 92 · F. +7 495 792 54 93
moscow@dejalex.com