

SCHEMA DI VALUTAZIONE N. 36/2010
dei progetti di atti legislativi trasmessi ai sensi del protocollo
sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e proporzionalità

TITOLO:	Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione)		
NUMERO ATTO	COM (2010) 475 def.		
NUMERO PROCEDURA	2010/0253 (COD)		
AUTORE	Commissione europea		
DATA DELL'ATTO	17/09/2010		
DATA DI TRASMISSIONE	20/09/2010		
SCADENZA OTTO SETTIMANE	16/11/2010		
ASSEGNATO IL	21/09/2010		
COMM.NE DI MERITO	8 ^a	Parere motivato entro	04/11/2010
COMM.NI CONSULTATE	3 ^a ; 14 ^a	Oss.ni e proposte entro	28/10/2010
OGGETTO	La presente proposta di direttiva raccoglie, coordina ed aggiorna la normativa comunitaria relativa allo spazio ferroviario unico europeo.		
BASE GIURIDICA	Art. 90 del TFUE, ai sensi del quale "gli obiettivi dei trattati sono perseguiti (...) nel quadro di una politica comune dei trasporti". In particolare l'art. 91 conferisce al Parlamento europeo ed al Consiglio un mandato ampio, potendo essi stabilire, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria, non solo norme comuni applicabili ai trasporti internazionali, le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali in uno Stato membro e le misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti, ma anche "ogni altra utile disposizione".		
PRINCIPIO DI SUSSIDIARIETÀ	CONFORME: si condivide la valutazione della Commissione per cui i problemi che affliggono il settore ferroviario, e che a partire dagli anni '70 ne hanno determinato la progressiva crisi, comportano aspetti transnazionali che possono essere affrontati adeguatamente al livello dell'Unione europea.		
PRINCIPIO DI PROPORZIONALITÀ	CONFORME: le novità introdotte dalla proposta di direttiva appaiono congrue agli obiettivi che si intende perseguire.		

ANNOTAZIONI

Tra le novità significative introdotte dall'atto in titolo si citano l'obbligo, per gli Stati membri, di pubblicare una strategia di sviluppo quinquennale dell'infrastruttura ferroviaria (art. 8, c. 1) e l'accentuazione del carattere di indipendenza dell'organismo di regolamentazione nazionale unico per il settore ferroviario (artt. 55 e segg.). Ulteriori modifiche riguardano: la separazione contabile (art. 6), l'indipendenza delle funzioni essenziali (art. 7), i servizi ferroviari (art. 13), gli accordi transfrontalieri (art. 14), il prospetto informativo della rete (art. 27 e Allegato VI), le informazioni sui sistemi di imposizione dei diritti (art. 29), i contratti fra le autorità competenti ed i gestori dell'infrastruttura (art. 30, Allegato VII), i principi di imposizione dei diritti (art. 31, Allegato VIII) e le relative deroghe (art. 32) e la cooperazione tra i gestori dell'infrastruttura (art. 37).

Si segnala che, ai fini di permettere alla Commissione un adeguato monitoraggio del mercato ferroviario, gli Stati membri avranno l'obbligo di trasmettere annualmente una quantità significativa di dati ed informazioni (art. 15), elencati nell'Allegato IV.

L'art. 60 contiene una delega alla Commissione per l'adozione di atti in grado di modificare virtualmente tutti gli allegati (con l'unica eccezione degli Allegati I, XI e XII) "alla luce dell'esperienza acquisita". Secondo un modello ormai consueto, la delega è conferita a tempo indeterminato salvo revoca (art. 61) o obiezione (art. 62) da parte del Parlamento europeo o del Consiglio. L'indeterminatezza della delega (sia temporale che nella portata, non essendo stabilito *a priori* come l'esperienza potrà guidare la Commissione nella revisione) appare in contrasto con il disposto dell'art. 290 del TFUE, ai sensi del quale "Gli atti legislativi determinano esplicitamente gli obiettivi, il contenuto, la portata e la durata della delega di potere". Come già evidenziato dalla 14^a Commissione permanente del Senato della Repubblica in calce al parere espresso sull'atto comunitario COM 2010(393): "l'indeterminatezza della delega impedisce ai parlamenti nazionali di poter svolgere un controllo, ad una determinata scadenza, sia sull'operato della Commissione europea, sia sull'opportunità di rinnovare i medesimi principi e criteri di delega, o di rinnovare la delega stessa". A fronte di questi rilievi la Commissione ha confermato la propria preferenza per l'impostazione attuale.

Si osserva, poi, che l'Allegato II contiene l'elencazione delle "Funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura". Rimane da valutare l'opportunità del suo inserimento tra le deleghe in relazione all'art. 290 del TFUE ("gli elementi essenziali di un settore sono riservati all'atto legislativo e non possono essere oggetto di delega di potere").

Gli artt. 63 e 64 stabiliscono, infine, in dettaglio la procedura a cui ricorrere per assicurare misure di attuazione adeguate, uniformi in tutta l'Unione.