***OSSERVAZIONI E PROPOSTE DELLA 14a COMMISSIONE PERMANENTE***

***(Politiche dell’Unione europea)***

Ai sensi dell’articolo 144, comma 1, del Regolamento

(Estensore: Emilio FLORIS)

Roma, 18 dicembre 2013

Osservazioni sugli atti:

**Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che abroga il regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie (COM(2013) 26);**

**Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004 (COM(2013) 27);**

**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 (COM(2013) 28);**

**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 (COM(2013) 29);**

**Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (COM(2013) 30);**

**Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza delle ferrovie (COM(2013) 31).**

 La 14a Commissione permanente, esaminati gli atti in titolo,

considerato che dagli anni Novanta a oggi il mercato ferroviario dell'Unione europea ha subìto numerose modifiche, introdotte da "tre pacchetti ferroviari" di norme legislative, e i relativi atti di accompagnamento, con l'intento di aprire i mercati nazionali e rendere le ferrovie più concorrenziali e interoperabili, mantenendo al contempo un elevato livello di sicurezza;

considerato il Libro bianco sui trasporti, "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (COM(2011) 144), adottato il 28 marzo 2011, in cui la Commissione europea ha stabilito l'approccio per garantire la competitività dei trasporti dell'Unione europea a lungo termine, illustrando lo scenario per l'istituzione di uno spazio ferroviario europeo unico;

valutato che la quota modale del 6% del trasporto su rotaia nell'Unione europea è rimasta pressoché invariata dal 2000 e che, come evidenziato nel sondaggio 2012 di Eurobarometro, solo il 46% degli europei è soddisfatto del proprio sistema ferroviario nazionale e regionale;

considerate le diversità dei requisiti in materia di interoperabilità e sicurezza derivanti dalle barriere amministrative e tecniche che ancora persistono nel mercato ferroviario dell'Unione europea;

considerate, infine, le conclusioni del Consiglio europeo di gennaio 2012, in cui è stata evidenziata l’importanza di liberare il potenziale di creazione di crescita di un mercato unico pienamente integrato, nonché la comunicazione della Commissione europea "Azione per la stabilità, la crescita e l’occupazione" (COM(2012) 299), adottata il 30 maggio 2012, che ha posto l’accento sull’esigenza di ridurre ulteriormente l’onere normativo e gli ostacoli all’ingresso nel settore ferroviario e ha formulato raccomandazioni specifiche per paese, e la comunicazione della Commissione europea "Una governance migliore per il mercato unico" (COM(2012) 259), adottata il 6 giugno 2012;

tenuto conto delle consultazioni e delle valutazioni d'impatto effettuate dai Servizi della Commissione in merito agli sviluppi dello spazio ferroviario europeo unico;

preso atto della Relazione sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che abroga il regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie (COM(2013) 26), trasmessa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234;

preso atto della Relazione sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza delle ferrovie (COM(2013) 31), trasmessa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234;

tenuto infine conto che sono ancora pendenti i lavori sia in seno al Consiglio che al Parlamento europeo e che la Commissione europea, nel suo programma di lavoro per il 2014, ha inserito il quarto pacchetto ferroviario tra gli atti prioritari per l'adozione da parte del legislatore,

formula, per quanto di competenza, osservazioni favorevoli, con i seguenti rilievi:

La base giuridica è correttamente individuata negli articoli 91, 109, 170 e 171 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Gli atti sono conformi al principio di sussidiarietà. Le proposte in oggetto mirano, infatti, a garantire un'attuazione coerente dell'*acquis* dell'Unione nel settore ferroviario per arrivare alla creazione di uno spazio ferroviario unico, obiettivo che gli interventi dei singoli Stati membri, da soli, non possono assicurare.

Le proposte sono inoltre conformi al principio di proporzionalità poiché si limitano a quanto necessario per il conseguimento degli obiettivi prefissati.

Si esprime ampio sostegno alle iniziative della Commissione europea, in merito alle quali si condividono impianto e obiettivi.

Si ritiene adeguata la previsione di un approccio integrato, finalizzato alla creazione di condizioni che agevolino la crescita del traffico ferroviario complessivo e consentano al settore ferroviario di sfruttare al meglio le proprie potenzialità migliorando i servizi e risultando in tal modo più affidabile ed efficiente.

In particolare, si condivide l'approccio intersettoriale adottato dalla Commissione europea per quanto concerne la proposta di regolamento sull'Agenzia ferroviaria europea, la proposta di rifusione della direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie e la proposta di rifusione della direttiva 2008/57/CE (interoperabilità), che costituiscono la parte più strettamente tecnica del quarto pacchetto ferroviario, finalizzata a rimuovere i rimanenti ostacoli tecnici e amministrativi favorendo il varo di norme più armonizzate.

Si esprime apprezzamento per l'obiettivo perseguito dalla Commissione europea di pervenire alla definizione di un'unica certificazione relativa alla sicurezza e all'immissione sul mercato di veicoli, sottosistemi controllo-comando e segnalamento di terra, nonché al rafforzamento del ruolo dell'Agenzia ferrovia europea, cui dovrebbero essere attribuite le competenze in merito al rilascio di tali autorizzazioni.

Tuttavia, con riguardo alle prospettive negoziali delle succitate proposte, rilevata allo stato attuale la persistenza di un'estrema eterogeneità di sistemi tecnologici e norme nazionali, e pur essendo gli obiettivi conformi agli impegni assunti dall'Unione europea, si ritiene auspicabile prevedere un maggiore coinvolgimento delle autorità nazionali di sicurezza. Si ritiene pertanto preferibile un regime duale per le certificazioni, in cui l'Agenzia ferroviaria europea assumerebbe il ruolo di unico punto di riferimento per i servizi di trasporto ferroviario transnazionali, in cooperazione con le autorità nazionali, e alle imprese ferroviarie che intendono operare in un unico Stato membro venga lasciata la possibilità di scegliere se ottenere il certificato di sicurezza e l'autorizzazione per i veicoli dall'Agenzia oppure dalle competenti autorità nazionali per la sicurezza.

Si sottolineano, infine, alcune criticità, sulle quali si invita a una maggiore riflessione in sede di negoziato:

* con riferimento alla "Commissione di ricorso", di cui agli artt. 51-57 della proposta di regolamento relativo all'Agenzia ferroviaria europea, la cui previsione è necessaria per dirimere le eventuali controversie derivanti dall'ampliamento delle competenze dell'Agenzia ferroviaria europea (per il rilascio di autorizzazioni all'autorizzazione sul mercato di veicoli e certificati di sicurezza), si ritiene fondamentale specificare, nella sua definizione, che tale commissione venga a costituire un organo di ricorso indipendente esterno all'Agenzia. Si ritiene altresì necessario insistere per la fissazione di criteri trasparenti per la selezione dei membri;
* con riferimento all’estensione dei compiti di supervisione affidati alle autorità nazionali preposte alla sicurezza, previsti nella proposta di direttiva sulla sicurezza al fine di tener conto del nuovo ruolo di tali autorità nell'ambito del passaggio a un certificato di sicurezza unico, si ritiene necessario che le imprese ferroviarie siano responsabili della supervisione delle prestazioni di sicurezza dei soggetti con i quali esse intrattengono rapporti commerciali. La definizione contenuta all'art. 16 della proposta dovrebbe pertanto meglio precisare i profili di responsabilità che fanno capo alle imprese ferroviarie e ai gestori di infrastrutture per quanto riguarda il controllo sugli altri attori del sistema;
* le finalità della proposta di direttiva sulla sicurezza appaiono rivolte verso un più ampio accesso al mercato dei trasporti favorendo la creazione di uno spazio unico europeo, attraverso l'armonizzazione e il controllo della certificazione di sicurezza, piuttosto che a regolamentare il settore con riguardo alla sicurezza stessa, in merito alla quale si invitano pertanto i legislatori a soffermarsi, precisando compiti, responsabilità e relazioni, anche con riguardo ai gestori dell'infrastruttura, alle imprese ferroviarie e ai nuovi attori che operano in ambito ferroviario.

Si esprimono, infine, perplessità con riguardo al ricorso del conferimento alla Commissione europea del potere di adottare atti delegati con particolare riferimento alle previsioni contenute all'art. 26 della proposta di direttiva sulla sicurezza. Si ritiene pertinente sottolineare anche la criticità dell'attribuzione della delega alla Commissione anche con riferimento alle nuove specifiche tecniche di interoperabilità (STI), che potranno stabilire le modalità in termini di tempi e livelli di adeguamento alle nuove specifiche dei sottosistemi ferroviari esistenti, contrariamente all'impostazione consolidata che le nuove STI erano applicabili solo per il nuovo, il ristrutturato o il rinnovato. Si osserva inoltre che tale circostanza potrebbe determinare costi al momento non valutabili.