

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 final).

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 final).

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 final).

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 final).

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

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

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni sul «Quarto pacchetto ferroviario – completare lo spazio ferroviario europeo unico per favorire la competitività e la crescita europee» (COM(2013)25 final).

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea),

esaminate congiuntamente la comunicazione (COM(2013)25), le proposte di regolamento (COM(2013)26), (COM(2013)27), (COM(2013)28) e le proposte di direttiva (COM(2013)29), (COM(2013)30) e (COM(2013)31), che costituiscono il cosiddetto quarto pacchetto ferroviario;

tenuto conto della relazione tecnica sulla proposta di regolamento relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei Pag. 135 conti delle aziende ferroviarie e sulla proposta di direttiva COM(2013)31 riguardante la sicurezza delle ferrovie, predisposta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale del Trasporto Ferroviario e trasmessa alla Camere, ai sensi dell'articolo 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234;

considerate le risoluzioni legislative sulle proposte sopra richiamate, approvate dal Parlamento europeo in prima lettura nella seduta del 26 febbraio 2014;

considerato altresì che il Consiglio dell'Unione ha adottato nello scorso giugno orientamenti generali sulle proposte che compongono il cosiddetto pilastro tecnico, mentre non si è espresso su quelle incluse nel «pilastro politico»;

preso atto che l'approvazione del pacchetto rientra tra le priorità, del semestre italiano di Presidenza del Consiglio dell'UE espressamente indicate dal Governo;

premessi che: le basi giuridiche delle proposte legislative contenute nel pacchetto sono costituite dagli artt. 91, 109, 170 e 171 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) ed appaiono appropriate alla luce del contenuto e delle finalità dei provvedimenti in esame;

le proposte risultano pienamente conformi al principio di sussidiarietà in quanto recano misure necessarie per il superamento delle barriere e della frammentazione del mercato dei servizi di trasporto ferroviario. Ciò vale sia per il «pilastro politico» del pacchetto, costituito dalle proposte normative relative alla gestione della rete ferroviaria, alla prestazione dei servizi e alla struttura delle imprese che vi operano, sia per il «pilastro tecnico», consistente nelle proposte intese a promuovere il completamento di specifici aspetti del mercato ferroviario europeo. Gli Stati membri, agendo da soli e in assenza di un quadro armonizzato a livello europeo, non possono assicurare il perseguimento di tali obiettivi;

con specifico riguardo alla proposta di regolamento COM(2013)27 relativa all'Agenzia ferroviaria europea, il conferimento alla medesima Agenzia del potere di rilasciare i certificati di sicurezza e le autorizzazioni dei veicoli risulta pienamente giustificato dall'esigenza di superare la frammentazione derivante dalla coesistenza di 28 autorità nazionali, assicurando dell'omogeneità e della coerenza delle decisioni adottate;

per quanto concerne la proposta di direttiva COM(2013)30, relativa alla interoperatività del sistema ferroviario, essa risulta giustificata dalla necessità di operare una più intensa armonizzazione delle oltre 11 mila regole tecniche vigenti in materia di sicurezza e interoperatività (STI), che determinano costi elevatissimi per ottenere un certificato di sicurezza e procedure di autorizzazione e certificazione assai differenziate;

alla stessa logica di armonizzazione e semplificazione risponde la proposta di direttiva COM(2013)31 sulla sicurezza delle ferrovie, con particolare riferimento alla previsione del rilascio di un certificato di sicurezza unico e alla definizione di principi anche in materia di indagini sugli incidenti ferroviari;

evidente è la coerenza con il principio di sussidiarietà della proposta di regolamento COM(2013)26, recante norme per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie, in quanto essa interviene su una materia già oggetto di una disciplina europea risalente al 1969, al fine di accrescere la trasparenza delle compensazioni riconosciute a vario titolo dalle autorità pubbliche alle imprese ferroviarie e assicurare in tal modo la tutela della concorrenza;

con riguardo alla proposta di regolamento COM(2013)28 che rende obbligatorie le procedure di gara e individua il contenuto proprio degli obblighi del servizio pubblico, essa è necessaria per superare l'attuale frammentazione del quadro normativo europeo in materia di aggiudicazione dei contratti di trasporto passeggeri Pag. 136 che ostacola la piena realizzazione di uno Spazio ferroviario europeo e limita la concorrenza. Si sottolinea al riguardo che l'ordinamento italiano è tra i più avanzati;

per quanto concerne infine la proposta di direttiva COM(2013)29, volta a promuovere la concorrenza nel mercato di trasporto di passeggeri e a modificare la *governance* dei gestori dell'infrastruttura, essa reca norme che, pur richiedendo un approfondimento nel merito, appaiono

motivate dall'esigenza di limitare i conflitti di interesse derivanti dalla presenza di strutture integrate che includano la gestione delle infrastrutture e le attività di trasporto;

le proposte contenute nel pilastro tecnico e in quello politico sono parte di un intervento normativo organico ed unitario essendo tutte necessarie per rimuovere le barriere giuridiche e tecniche che frammentano il mercato ferroviario e assicurarne l'apertura alla concorrenza all'interno di tutto il territorio dell'Unione europea. Lo sviluppo del trasporto ferroviario è cruciale per il perseguimento degli obiettivi di numerose politiche dell'Unione, quali quelle relative al mercato interno, alla coesione economica, sociale e territoriale, all'ambiente e al cambiamento climatico;

le misure prospettate nel pacchetto risultano necessarie per utilizzare pienamente le potenzialità del trasporto ferroviario, che attualmente rappresenta una quota assai contenuta delle modalità di trasporto nell'UE: la parte modale della ferrovia nell'Unione si attesta intorno al 6 per cento a fronte del 75 per cento coperta dagli autoveicoli privati; mentre il trasporto ferroviario costituisce poco oltre il 10 per cento del trasporto di merci;

la creazione di un autentico Spazio ferroviario è necessario e urgente alla luce del forte incremento della domanda di trasporto entro il 2030, e conseguentemente del traffico, stimata dalla Commissione nell'ordine del 40 per cento per il trasporto di merci e del 35 per cento circa per il trasporto passeggeri. Tale incremento, ove non soddisfatto per una percentuale significativa dal trasporto su ferrovia, comporterà un aggravamento dei problemi che già affliggono molti paesi europei, quali la congestione delle reti stradali e l'aumento delle emissioni inquinanti derivanti dagli autoveicoli e aumento dei consumi di combustibili;

gli investimenti nel trasporto ferroviario presentano un elevato valore aggiunto in termini di crescita e occupazione e possono dunque concorrere al rilancio dell'intera economia europea;

i vincoli di bilancio stabiliti a livello europeo hanno tuttavia impedito a numerosi Paesi membri di realizzare investimenti, in primo luogo per infrastrutture, che sarebbero necessari per adeguare le ferrovie alla crescita della domanda complessiva di trasporto;

l'approvazione del pacchetto potrebbe pertanto, favorendo gli investimenti nel settore, apportare un significativo contributo al rilancio della crescita e dell'occupazione nell'UE;

l'Italia, collocandosi tra i paesi più avanzati, in termini di apertura del mercato ferroviario nazionale, può contribuire in modo decisivo, soprattutto nel corso del semestre di Presidenza del Consiglio, a promuovere l'approvazione del pacchetto senza accettare compromessi al ribasso, soprattutto in relazione al pilastro politico;

il Governo ha espresso forti riserve nella richiamata relazione tecnica in merito all'attribuzione, in gran parte delle proposte in esame, di un ampio potere di delega a tempo indeterminato alla Commissione europea. Al riguardo va tuttavia sottolineato che il ricorso alla delega appare giustificato dalla complessità tecnica delle materie da disciplinare e che i meccanismi previsti dalle clausole di delega sembrano assicurare, in coerenza con l'articolo 290 del TFUE, un adeguato controllo al Legislatore europeo (Parlamento europeo e Consiglio) sull'esercizio del potere conferito alla Commissione;

rilevata l'esigenza che il presente parere sia trasmesso, unitamente al documento finale della Commissione di merito, al Parlamento europeo, al Consiglio e alla Commissione europea nell'ambito del dialogo politico,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) è necessario assicurare l'approvazione contemporanea dei due pilastri, tecnico e politico, che costituiscono parti complementari di un unico intervento di armonizzazione e semplificazione dell'assetto vigente;

2) con specifico riguardo alla proposta di regolamento COM(2013)27, relativa all'Agenzia ferroviaria europea, occorre:

meglio precisare la ripartizione dei compiti tra la medesima Agenzia e le Agenzie nazionali, assicurandone la cooperazione soprattutto nella fase che precede il rilascio del certificato unico di sicurezza; verificare in modo approfondito se l'assetto organizzativo previsto nella proposta e le risorse umane e finanziarie di cui si prospetta l'attribuzione all'Agenzia siano adeguate e proporzionate alle nuove funzioni ad essa attribuite; 3) in relazione alla proposta di regolamento COM(2013)28, va evidenziata l'esigenza di mantenere, nel corso del negoziato, al 2019 la scadenza del periodo transitorio per l'entrata in vigore dell'obbligo di aggiudicazione mediante gara dei contratti di servizio pubblico, ferme restando alcune deroghe specificamente individuate nella proposta con riferimento a parametri di tipo quantitativo ovvero ai casi di esercizio di trasporto locale *in house* ovvero mediante impresa controllata dall'ente locale;

e con la seguente osservazione:

a) con riguardo alle proposta di direttiva COM(2013)29 il Governo valuti, nel corso del negoziato, l'opportunità di convergere sulla proposta, avanzata dal Parlamento europeo nel corso della prima lettura, di consentire alle imprese del settore di mantenere il modello di *holding*, a condizione che si stabiliscano regole certe per la trasparenza dei rapporti finanziari tra le diverse società che esercitano, rispettivamente, il servizio di trasporto e la gestione della infrastruttura ferroviaria e che sia garantita una piena ed equa concorrenza tra diverse imprese per l'accesso alla rete.