

Proposte di modifica dei provvedimenti legislativi che formano il IV° pacchetto Ferroviario

Lo scorso 30 gennaio la Commissione Europea ha pubblicato 6 proposte legislative (3 direttive e 3 regolamenti ed altri rapporti che non hanno valore legislativo) che compongono il corpo legislativo del cosiddetto IV pacchetto Ferroviario. L'iter legislativo è iniziato con la nomina dei relatori dei vari provvedimenti.

Per familiarizzare con le sigle dei provvedimenti riportiamo il titolo e un breve sunto dei principali contenuti delle proposte di modifica.

COM(2013) 27 del 30.1.2013 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.

Partendo dalla considerazione che dal 2004 si sono registrati vari sviluppi riguardanti le ferrovie europee e la stessa Agenzia, sono stati acquisiti riscontri crescenti sul funzionamento del mercato ferroviario interno dell'UE, anche in relazione agli aspetti legati all'interoperabilità e alla sicurezza. Sono stati emanati nuovi atti giuridici che hanno modificato il regolamento sull'Agenzia o hanno ampliato i compiti dell'Agenzia senza modificare il relativo regolamento (ad es. decisione 2011/155/UE).

La Commissione ritiene che servano una serie di misure che conferiscano nuovi poteri all'Agenzia oltre alla razionalizzazione dei processi esistenti.

Tali cambiamenti dovrebbero riguardare in particolare miglioramenti della struttura interna, della *governance* e dei processi decisionali dell'Agenzia, nonché i suoi rapporti con le parti interessate.

Sulla base di tali ipotesi la Commissione intende proporre un nuovo regolamento sull'Agenzia in sostituzione del regolamento (CE) n. 881/2004 originario. Introducendo dei cambiamenti che si possono raggruppare nelle seguenti categorie:

➤ *Nuove disposizioni:* nuovi compiti dell'Agenzia (rilascio di autorizzazioni all'immissione sul mercato di veicoli, autorizzazioni alla messa in servizio di sottosistemi controllo-comando e segnalamento di terra e certificati di sicurezza), rafforzamento del controllo sulle autorità nazionali, maggiori poteri in relazione alle norme nazionali, nuova fonte di entrate per il bilancio dell'Agenzia (diritti e corrispettivi), commissione di ricorso. Alcune nuove disposizioni – in particolare nella parte dedicata all'organizzazione interna – traggono origine dall'orientamento comune sulle agenzie dell'Unione europea.

➤ *Chiarimento/semplificazione delle disposizioni esistenti* specialmente in relazione a metodi di lavoro, ERTMS, personale ferroviario, registri, altri compiti.

➤ *Aggiornamenti* in risposta all'evoluzione del quadro legislativo e politico: disposizioni riguardanti la struttura interna e il funzionamento, nonché riferimenti alle procedure di comitato e agli atti delegati.

➤ *Modifiche redazionali* rispetto al regolamento originario.

COM(2013) 28 del 30.1.2013 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.

Gli obiettivi specifici che la Commissione Europea si pone con la proposta di modifica di questo regolamento sono:

- avere delle norme comuni in materia di aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico nel trasporto di passeggeri per ferrovia (per noi significa anche il trasporto regionale su ferro) sia misure di accompagnamento atte a migliorare l'esito delle procedure di gara;
- rendere definitiva l'obbligatorietà dell'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico mediante gara per intensificare la pressione concorrenziale sui mercati ferroviari nazionali al fine di aumentare la quantità e migliorare la qualità dei servizi di trasporto passeggeri.

Secondo la Commissione l'aggiudicazione mediante gara dei contratti di trasporto ferroviario consentirebbe di assicurare un'utilizzazione migliore del denaro speso per i servizi di trasporto pubblico. L'adozione di norme comuni in materia di procedure di aggiudicazione concorrerebbe a instaurare condizioni operative più omogenee per le imprese ferroviarie.

COM(2013) 29 del 30.1.2013 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.

Questa direttiva nota sotto il nome di recast del primo pacchetto ferroviario varata appena nello scorso mese di dicembre del 2012 è già sottoposta a rivisitazione. Le finalità delle modifiche che la Commissione intende apportare sono quelle del miglioramento della qualità e dell'efficienza dei servizi ferroviari rimuovendo ogni residuo ostacolo di tipo giuridico, istituzionale e tecnico, promuovendo le prestazioni del settore ferroviario e la sua competitività, allo scopo di sviluppare ulteriormente lo spazio ferroviario europeo unico.

Gli obiettivi specifici sono:

apertura dei mercati dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia, con l'obiettivo di intensificare la pressione concorrenziale sui mercati ferroviari allo scopo di aumentare la quantità di servizi e migliorare la qualità dei servizi di trasporto passeggeri. Le proposte devono essere considerate alla luce delle modifiche proposte nel regolamento CE n.1370/2007.

Il miglioramento della governance del gestore dell'infrastruttura, con l'obiettivo di assicurare parità di accesso all'infrastruttura. Ciò dovrebbe essere ottenuto attraverso l'eliminazione dei conflitti di interesse che influenzano le decisioni dei gestori dell'infrastruttura sull'accesso al mercato e l'eliminazione delle possibilità di sussidi incrociati che si offrono nelle strutture integrate. La proposta intende assicurare che tutte le funzioni del gestore dell'infrastruttura siano gestite in modo coerente. Altro obiettivo è il rafforzamento del coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura e gli operatori ferroviari, per migliorare la risposta alle necessità del mercato, e a intensificare la cooperazione transfrontaliera.

COM(2013) del 30.1.2013 Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione). Modifica direttiva 2008/57/CE.

Sulla base degli insegnamenti tratti dal lavoro svolto in merito allo sviluppo delle STI, dall'applicazione delle direttive sull'interoperabilità a progetti specifici, dall'operato del Comitato istituito a norma dell'articolo 29 della direttiva 2008/57/CE e dal riscontro fornito dai soggetti interessati, la Commissione Europea ritiene giunto il momento di un aggiornamento della legislazione in materia di interoperabilità. L'obiettivo è quello di eliminare le rimanenti barriere amministrative e tecniche, in particolare introducendo un approccio comune in materia di norme di sicurezza e di interoperabilità, al fine di accrescere le economie di scala per le imprese ferroviarie attive nell'UE, ridurre i costi amministrativi e accelerare le procedure amministrative, nonché evitare le discriminazioni dissimulate.

Le modifiche che si intendono apportare alla direttiva 2008/57/CE si possono riunire in tre categorie:

- nuove disposizioni: una serie di nuove definizioni, il concetto di autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato e alcune disposizioni relative ai registri;
- chiarimento delle disposizioni esistenti: ambito di applicazione della direttiva, applicazione delle STI ai sistemi esistenti, deroghe alle STI, carenze delle STI e applicabilità delle norme nazionali;
- aggiornamenti legati all'evoluzione del quadro legislativo: disposizioni in materia di valutazione della conformità e di organismi per la valutazione della conformità, nonché riferimenti alle procedure di funzionamento dei comitati e agli atti delegati.

COM(2013) 31 del 30.1.2013 Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sulla sicurezza delle ferrovie.

La Commissione vuole modificare la direttiva 2004/49/CE in quanto ritiene che l'attuale quadro normativo sia sufficientemente evoluto da consentire il passaggio graduale ad un "certificato di sicurezza unico". In tale ottica vuole riesaminare il ruolo delle autorità nazionali preposte alla sicurezza e riattribuire le responsabilità ripartite tra queste ultime e l'Agenzia.

La revisione della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie rappresenterebbe anche l'opportunità per adeguare il testo al fine di tener conto dell'evoluzione del mercato ferroviario, in cui sono emersi nuovi soggetti o attori professionali. I gravi incidenti ferroviari dimostrano che questi attori possono assumere importanti responsabilità in materia di sicurezza. In passato le imprese ferroviarie integrate verticalmente erano in grado di controllare internamente la qualità di tutti i processi, come ad esempio la manutenzione del materiale rotabile o le operazioni di carico. La tendenza attuale ad esternalizzare determinate attività o servizi comporta l'emergenza di nuovi attori soggetti a una crescente pressione economica e finanziaria e, in parallelo, la riduzione del controllo interno. Questa situazione può avere ripercussioni negative sulla sicurezza, a meno che sia introdotta una nuova modalità di monitoraggio, mediante accordi contrattuali o di altro tipo, tale da garantire che le misure di controllo del rischio siano debitamente poste in essere da tutti gli attori interessati.

Un altro motivo importante per cui la Commissione vuole modificare la direttiva riguarda le norme nazionali in materia di sicurezza. A tale riguardo è stata costituita una *task force* le cui conclusioni sono state prese in considerazione nella presente proposta.

Altre modifiche del testo riguardano:

- il chiarimento di disposizioni vigenti e l'introduzione di nuove definizioni allo scopo di migliorare la coerenza con disposizioni analoghe utilizzate nella direttiva relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (ex 2008/57/CE);
- aggiornamenti legati all'evoluzione del quadro normativo: disposizioni concernenti norme nazionali nonché riferimenti alle procedure di comitato e agli atti delegati;
- modifiche redazionali: consolidamento di modifiche precedenti del testo della direttiva, rinumerazione degli articoli e degli allegati, soppressione di disposizioni obsolete e aggiunta di riferimenti ad altri elementi del quarto pacchetto ferroviario.

COM(2013) 26 del 30.1.2013 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.

La data di promulgazione del regolamento CE 1192 è tra le principali cause per cui la Commissione ne chiede l'abrogazione. Nel 1969 quando i bilanci delle ferrovie erano inseriti nei bilanci statali lo Stato doveva garantire compensazioni/integrazioni agli accantonamenti pensionistici o assicurativi se non integrazioni agli assegni familiari oppure doveva corrispondere 'compensazioni' per gli oneri dovuti al presenziamento dei passaggi a livello o in alternativa partecipare ai costi di sottopassi o altre opere che compensassero "costi esterni" sopportati in modo improprio dalle ferrovie. Il regolamento, in questi 44 anni, ha fornito un quadro uniforme armonizzato autorizzando queste compensazioni a tutte le reti sottraendole all'eventuale accusa di essere un aiuto di stato "illegittimo". Considerato che le compensazioni per tali capitoli di spesa non sono più richiesti o esigibili dalle casse del bilancio statale, la Commissione propone di abrogarlo.