

Senato della Repubblica

Il Presidente

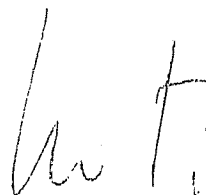
Roma, - 4 NOV. 2010
Prot. n. 376/uc

Signor Presidente,

mi è gradito inviarLe il testo della risoluzione approvata dalla Commissione Lavori pubblici, comunicazioni del Senato della Repubblica italiana a conclusione dell'esame della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione)(COM (2010) 475 definitivo).

Tale risoluzione reca osservazioni in merito alla conformità dell'atto ai principi di sussidiarietà e proporzionalità.

Con i migliori saluti.



Allegato: 1

Signor José Manuel Barroso
Presidente della Commissione europea

1049 BRUXELLES

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVI LEGISLATURA

Doc. XVIII
n. 60

RISOLUZIONE DELLA 8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

(Estensore BORNACIN)

approvata nella seduta pomeridiana del 26 ottobre 2010

SULLA

**PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E
DEL CONSIGLIO CHE ISTITUISCE UNO SPAZIO FERROVIARIO
EUROPEO UNICO (RIFUSIONE) (COM (2010) 475 definitivo)**

ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento

Comunicata alla Presidenza il 28 ottobre 2010

INDICE

Testo della risoluzione	<i>Pag.</i>	3
Parere della 14 ^a Commissione permanente	»	5

La Commissione,

esaminata ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento, la Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione),

- considerato che la proposta di direttiva rappresenta la rifusione delle direttive facenti parte del cosiddetto «Primo pacchetto ferroviario» ossia: della direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie; della direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 95/18/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1995, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie; della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;

- considerato che l'obiettivo principale della politica dei trasporti dell'Unione europea consiste nel promuovere la creazione di un autentico mercato interno, mediante la formulazione di politiche comuni volte a favorire lo sviluppo armonioso, equilibrato e sostenibile delle attività economiche;

- considerato che la proposta di rifusione del «Primo pacchetto ferroviario» ha lo scopo di completare e rafforzare le misure vigenti adottate a livello dell'Unione europea (UE) nel settore del trasporto ferroviario, promuovendo uno sviluppo equilibrato del settore;

- considerato che la concorrenza fra le imprese ferroviarie dei Paesi della UE è spesso alterata da gradi e tempi differenti di attuazione delle norme comunitarie di settore, che determinano condizioni di squilibrio tra i diversi mercati nazionali,

esprime una valutazione positiva per quanto attiene la conformità del provvedimento ai principi di proporzionalità e di sussidiarietà sanciti dal protocollo n. 2 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, formulando i seguenti rilievi:

- è opportuno correggere l'articolo 60, laddove viene conferita alla Commissione europea una delega per l'adozione di atti modificativi degli allegati alla direttiva «alla luce dell'esperienza acquisita». Infatti, secondo un modello ormai consueto, la delega è conferita a tempo indeterminato, salvo revoca (articolo 61) o obiezione (articolo 62) da parte del Parlamento europeo e del Consiglio: tuttavia tale indeterminatezza - sia temporale che nella portata, non essendo stabilito *a priori* come l'esperienza po-

trà guidare la Commissione europea alla revisione – appare in contrasto con il disposto dell'articolo 290 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, ai sensi del quale «gli atti legislativi determinano esplicitamente gli obiettivi, il contenuto, la portata e la durata della delega di potere». Peraltro, 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;

– si sollecita il Governo a promuovere, anche presso le istituzioni europee, la creazione di un'autorità indipendente di controllo e regolamentazione nel settore dei trasporti, apparendo insufficiente il mero ricorso all'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, alla quale sono attribuiti i soli compiti strettamente attinenti alla tutela delle condizioni di sicurezza;

– infine, andrebbe esaminata la possibilità di includere nel provvedimento disposizioni finalizzate ad aprire alla concorrenza anche il trasporto ferroviario di passeggeri, con l'obiettivo di allineare la legislazione europea di settore a quella degli ordinamenti nazionali più evoluti, prevedendo altresì, per il periodo intercorrente tra l'approvazione della direttiva e la sua attuazione negli ordinamenti di tutti i Paesi dell'Unione europea, la facoltà per ciascuno di essi di vincolare il libero svolgimento dei servizi, da parte delle imprese stabilite in un altro Paese europeo, a condizioni di reciprocità.

PARERE DELLA 14^a COMMISSIONE PERMANENTE
(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

(Estensore: MAURO MARIA MARINO)

14 ottobre 2010

La Commissione, esaminato l'atto COM (2010) 475 definitivo,

considerato che la proposta di direttiva risponde alla necessità di procedere a una rifusione delle direttive del «primo pacchetto ferroviario», più volte modificate, nonché di aggiornarne la disciplina per rafforzare il mercato interno ferroviario,

considerato che tra le novità previste dalla proposta di direttiva vi è l'introduzione della separazione (*unbundling*) tra il fornitore di servizi sulla linea (biglietterie, depositi, eccetera) e il fornitore di servizi di trasporto ferroviario, sotto il profilo giuridico, organizzativo e decisionale, formula, per quanto di competenza, osservazioni favorevoli con i seguenti rilievi:

la proposta appare conforme al principio di sussidiarietà, in quanto, come evidenziato dalla stessa Commissione europea, i problemi che affliggono il settore ferroviario, e che a partire dagli anni Settanta ne hanno determinato la progressiva crisi, comportano aspetti transnazionali che possono essere affrontati adeguatamente al livello dell'Unione europea;

per quanto concerne il principio di proporzionalità, la proposta appare conforme, in quanto le novità normative previste risultano congrue rispetto agli obiettivi che si intende perseguire;

per quanto concerne il merito:

a) in relazione all'articolo 15, si accoglie con favore l'iniziativa di avviare la raccolta puntuale e sistematica di informazioni e dati che permettano di monitorare e, auspicabilmente, razionalizzare il mercato ferroviario. A tale riguardo, si invita il Governo a predisporre per tempo le strutture necessarie per collaborare in questo senso con la Commissione europea;

b) l'articolo 60 conferisce alla Commissione una delega per l'adozione di atti in grado di modificare gran parte degli allegati «alla luce dell'esperienza acquisita». Secondo un modello ormai consueto, la delega è conferita a tempo indeterminato salvo revoca (articolo 61) o obiezione (articolo 62) da parte del Parlamento europeo o del Consiglio. Si sottolinea che tale indeterminatezza – sia temporale che nella portata, non es-

sendo stabilito *a priori* come l'esperienza potrà guidare la Commissione europea nella revisione – appare in contrasto con il disposto dell'articolo 290 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), ai sensi del quale «gli atti legislativi determinano esplicitamente gli obiettivi, il contenuto, la portata e la durata della delega di potere». A tale riguardo si ribadisce quanto già affermato in calce al parere espresso dalla 14^a Commissione del Senato sull'atto COM(2010) 393 (*Doc. XVIII-bis*, n. 18), ovvero che 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;

c) si valuti, infine, l'opportunità di escludere l'*Allegato II* (recante «Funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura») dalla delega di potere di cui all'articolo 60, alla luce del citato articolo 290 del TFUE, secondo cui «gli elementi essenziali di un settore sono riservati all'atto legislativo e non possono essere oggetto di delega di potere».