

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. XVIII
N. 15

IX COMMISSIONE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

DOCUMENTO FINALE, A NORMA DELL'ARTICOLO 127 DEL REGOLAMENTO, SU:

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)

Approvato l'8 ottobre 2014

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

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);

considerato che:

il complesso delle misure previste dall'insieme dei documenti richiamati, che costituisce il cosiddetto IV pacchetto ferroviario, rappresenta il risultato di un apprezzabile sforzo, compiuto dalla Commissione europea, per aggiornare in una logica organica e coerente la normativa vigente nel settore al fine di eliminare le barriere che ostacolano il completamento dello spazio ferroviario europeo;

le misure vertono, per un verso, sulle modalità con le quali sono effettuati i servizi di trasporto, con particolare riferimento ai profili della sicurezza e dell'interoperabilità (il cosiddetto pilastro politico) e, per altro verso, sull'assetto del mercato e sulla *governance* dell'infrastruttura ferroviaria (il cosiddetto pilastro tecnico);

nonostante l'*iter* presso le istituzioni europee dei due pilastri non risulti allo stato pienamente allineato, è auspicabile che il pacchetto sia approvato unitariamente e contestualmente;

rispetto a tale obiettivo risulta particolarmente significativa la posizione del Governo italiano che attribuisce carattere prioritario, nell'ambito del semestre di Presidenza europea, all'approfondimento, attraverso un confronto ampio e aperto,

delle diverse problematiche connesse al pacchetto;

il superamento delle barriere e della frammentazione del quadro regolatore per il completamento di uno spazio ferroviario unico europeo costituiscono condizioni imprescindibili per lo sviluppo del trasporto ferroviario nel nostro continente;

lo sviluppo del trasporto ferroviario è a sua volta essenziale per un riequilibrio tra le diverse modalità di trasporto che consenta di ridurre la congestione del traffico su strada e il relativo impatto ambientale. La quota nella ripartizione modale del trasporto ferroviario, infatti, rimane in Europa troppo bassa, sia per quanto concerne il trasporto passeggeri, sia per quanto riguarda il trasporto merci;

negli ultimi anni sono stati realizzati ingenti investimenti, soprattutto nel settore dell'alta velocità; tali investimenti di per sé appaiono tuttavia insufficienti a favorire la crescita della quota modale del trasporto ferroviario, anche in considerazione delle prospettive a medio e lungo termine di incremento della domanda di trasporto di merci;

la realizzazione di uno spazio ferroviario europeo unico, attraverso la semplificazione delle regole e delle procedure e l'uniformità dei regimi applicati nei diversi Stati, senza pregiudicare gli *standard* di sicurezza, può assicurare condizioni più favorevoli alla realizzazione di nuovi investimenti per il potenziamento delle reti e del materiale rotabile;

con riferimento al pilastro tecnico, appaiono pertanto pienamente condivisibili gli obiettivi di semplificare drastica-

mente e rendere uniformi le procedure e di ridurre i relativi tempi e costi a carico delle imprese, in particolare attraverso il potenziamento delle funzioni assegnate all'Agenzia ferroviaria europea (ERA), cui verrebbe attribuito il compito di rilasciare i certificati di sicurezza e le autorizzazioni dei veicoli;

per quanto concerne il pilastro politico, la situazione che si riscontra nei diversi Stati membri per quanto concerne il processo di liberalizzazione del settore è assai differenziata; non è casuale che le perplessità emerse nelle sedi negoziali europee provengano dagli Stati che registrano vistosi ritardi nell'apertura dei rispettivi mercati e appaiono più restii ad accettare il superamento delle condizioni di monopolio;

sotto questo profilo, l'Italia si colloca tra gli Stati più avanzati, in termini di apertura del mercato ferroviario nazionale, e può quindi svolgere un decisivo ruolo di impulso per superare resistenze più forti e pervenire a risultati concreti per quanto concerne l'iter di approvazione del pacchetto durante il semestre di Presidenza del Consiglio dell'Unione europea;

esprime una valutazione favorevole sui contenuti della comunicazione e sulle proposte di regolamento e di direttiva in esame con le seguenti osservazioni:

1) per quanto concerne il pilastro tecnico, occorre assicurare che il rapporto tra l'Agenzia ferroviaria europea e le agenzie nazionali, con particolare riguardo a quelle competenti in materia di sicurezza, sia ispirato alla massima funzionalità e cooperazione. A tal fine, fermo restando l'obiettivo di evitare duplicazioni e aggravii di procedure a carico delle imprese, anche in considerazione della coesistenza di un numero estremamente elevato di norme nazionali tecniche di sicurezza e di specifiche tecniche di interoperabilità a livello europeo (STI), sembra necessario prevedere il coinvolgimento delle agenzie nazionali in una fase preventiva e non soltanto *ex post*;

2) per quanto concerne il pilastro politico:

a) occorre sostenere una tempestiva ed effettiva apertura del mercato dei servizi di trasporto passeggeri; in questa prospettiva appare preferibile mantenere la tempistica prevista originariamente dalla Commissione europea, che fissava al 2019 la data a partire dalla quale dovrà procedersi alla liberalizzazione delle procedure di affidamento nei servizi passeggeri attraverso gare concorrenziali, data che il Parlamento europeo ha invece proposto di posticipare al 2022;

b) appare invece condivisibile la proposta avanzata dal Parlamento europeo di inserire una clausola di reciprocità diretta ad evitare che imprese, che abbiano sede legale in uno Stato membro che non abbia proceduto al suo interno alla liberalizzazione, possano competere nei mercati di altri Stati membri che siano più aperti. La reciprocità, da non intendere come una misura difensiva, può infatti costituire un fattore di promozione della liberalizzazione in modo da evitare gravi asimmetrie all'interno del mercato e dello spazio ferroviario unico europeo;

c) si può convenire sulla proposta avanzata dal Parlamento europeo per quanto concerne la possibilità di mantenere il modello di *holding* per le imprese operanti nel settore, a condizione che si stabiliscano regole certe e vincoli chiari per quanto riguarda 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;

3) si valuti se la previsione della possibilità del ricorso, da parte della Commissione europea, ad atti delegati, nei termini prospettati, con particolare riguardo al periodo di tempo indeterminato, non risulti eccessiva e non debba quindi essere circoscritta quanto all'ambito materiale e alla durata.

€ 1,00



170180004020