



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 8.9.2009  
COM(2009) 464 definitivo

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL  
PARLAMENTO EUROPEO**

**sui progressi compiuti in merito all'attuazione della direttiva sulla sicurezza delle  
ferrovie e delle direttive riguardanti l'interoperabilità**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

{SEC(2009) 1157}

# COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO EUROPEO

## sui progressi compiuti in merito all'attuazione della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie e delle direttive riguardanti l'interoperabilità

(Testo rilevante ai fini del SEE)

### 1. INTRODUZIONE

La relazione descrive il livello attualmente raggiunto nell'attuazione della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie e nella realizzazione dell'interoperabilità del sistema ferroviario europeo dopo la prima relazione adottata dalla Commissione nel novembre 2006<sup>1</sup>. Essa risponde all'articolo 31 della direttiva relativa alla sicurezza delle ferroviarie comunitarie<sup>2</sup>, all'articolo 24 della direttiva relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario ad alta velocità<sup>3</sup> e all'articolo 28 della direttiva relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale<sup>4</sup>.

Per preparare la presente relazione, la Commissione europea ha commissionato uno studio che analizza il grado di attuazione della legislazione in materia di interoperabilità e sicurezza delle ferrovie e i progressi compiuti in questo campo<sup>5</sup> e ha proceduto ad una consultazione del pubblico. Una sintesi dei risultati di tale consultazione figura nell'allegato alla presente relazione<sup>6</sup>.

Anche per quanto riguarda la sicurezza ferroviaria, la relazione si basa sulle conclusioni della prima relazione biennale sullo sviluppo della sicurezza ferroviaria nella Comunità europea pubblicata dalla Agenzia ferroviaria europea nel 2008<sup>7</sup>.

I recenti emendamenti apportati al quadro giuridico per la sicurezza e l'interoperabilità delle ferrovie<sup>8</sup> non sono stati presi in considerazione nella presente relazione in quanto sono ancora in fase di recepimento a livello nazionale.

---

<sup>1</sup> Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo. Relazione sui progressi compiuti nel periodo 2000-2005 in merito all'attuazione delle direttive riguardanti l'interoperabilità COM(2006) 660 def.

<sup>2</sup> Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie. GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16.

<sup>3</sup> Direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità. GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6.

<sup>4</sup> Direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale. GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1.  
[http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2007\\_interoperability\\_safety.pdf](http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2007_interoperability_safety.pdf).

<sup>6</sup> Documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna la comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo. Relazione sui progressi compiuti in merito all'attuazione della direttiva sulla sicurezza ferroviaria e delle direttive riguardanti l'interoperabilità. SEC(2009) XXX.

<sup>7</sup> [http://www.era.europa.eu/core/Safety/Documents/our%20products/ERA%20biennial%20reports/Web-ERA\\_Rapport\\_final\\_2008-09-01.pdf](http://www.era.europa.eu/core/Safety/Documents/our%20products/ERA%20biennial%20reports/Web-ERA_Rapport_final_2008-09-01.pdf).

## **2. ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA SULLA SICUREZZA DEL SISTEMA FERROVIARIO**

### **2.1. Recepimento negli Stati membri**

Tutti gli Stati membri hanno notificato alla Commissione le loro misure nazionali di attuazione della direttiva sulla sicurezza del sistema ferroviario, tranne il Lussemburgo, contro il quale sono ancora aperti dei procedimenti per inadempimento. In diversi casi, tuttavia, il recepimento è stato rinviato e non è stato rispettato il termine legale stabilito nella direttiva (30 aprile 2006).

Il passo successivo consiste nel verificare che tutte le disposizioni della direttiva siano state correttamente recepite; questo comporta dei controlli di conformità e delle analisi dettagliate diretti a verificare, ad esempio, la capacità degli organismi nazionali di svolgere i compiti richiesti dalle direttive. Tali analisi sono ancora in corso ed è quindi ancora presto per trarre conclusioni definitive su questo aspetto. Sono già disponibili, tuttavia, alcuni risultati iniziali sulla notifica delle norme di sicurezza nazionali e l'istituzione di organismi nazionali.

### **2.2. Norme nazionali in materia di sicurezza e loro notifica**

L'articolo 8 della direttiva sulla sicurezza del sistema ferroviario prevede che gli Stati membri stabiliscano norme nazionali di sicurezza vincolanti e le notifichino alla Commissione europea. Si tratta di norme relative ai requisiti in materia di sicurezza imposti a livello di Stato membro e applicabili a varie società ferroviarie.

Sono già state notificate quasi 5 000 norme nazionali di sicurezza. Su richiesta della Commissione l'Agenzia ha esaminato queste notifiche e ha raccomandato di chiedere dei chiarimenti o una nuova notifica delle norme nazionali di sicurezza alla maggior parte degli Stati membri.

Per quanto riguarda la questione della pubblicazione delle norme nazionali di sicurezza, si prevede che nel 2009 l'Agenzia proponga delle modalità per migliorarne l'accesso.

### **2.3. Istituzione di autorità e organismi nazionali**

Il ruolo delle autorità nazionali per la sicurezza (ANS) è doppiamente critico: sia sotto il profilo del mantenimento della sicurezza che nell'operare affinché la sicurezza non divenga un ostacolo all'apertura del mercato al momento di sviluppare l'interoperabilità. La maggior parte delle ANS sono state istituite nel 2006 e nel 2007. A fine 2008 solo uno Stato membro non aveva ancora istituito la propria autorità nazionale per la sicurezza. In generale la maggior parte delle ANS dipende dal Ministero dei trasporti.

Gli Stati membri devono inoltre istituire degli organismi di indagine indipendenti incaricati di svolgere delle indagini sugli incidenti ferroviari gravi. Ad aprile 2009 solo uno Stato membro non aveva ancora istituito il proprio organismo nazionale di indagine.

---

<sup>8</sup> Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1.  
Direttiva 2008/110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie. GU L 345 del 23.12.2008, pag. 62.

L'Agenzia ha istituito delle reti per facilitare l'attività di cooperazione e lo scambio di pareri ed esperienze tra questi organismi nazionali.

#### **2.4. Sviluppo e attuazione della legislazione derivata a livello europeo**

La direttiva sulla sicurezza ferroviaria prevede una mole considerevole di legislazione derivata che dovrà essere adottata dalla Commissione e redatta dall'Agenzia sulla base di mandati emessi dalla Commissione (cfr. allegato<sup>6</sup>).

Nel 2007 è stato adottato il primo strumento: il regolamento (CE) n. 653/2007 della Commissione, del 13 giugno 2007, sull'uso di un formato europeo comune per i certificati di sicurezza e i relativi modelli di domanda conformemente all'articolo 10 della direttiva 2004/49/CE e sulla validità dei certificati di sicurezza rilasciati nell'ambito della direttiva 2001/14/CE<sup>9</sup>.

I metodi di sicurezza comuni per la valutazione dei rischi e per valutare il raggiungimento degli obiettivi di sicurezza sono stati adottati rispettivamente il 24 aprile 2009<sup>10</sup> e il 5 giugno 2009<sup>11</sup>, mentre ulteriore legislazione è in fase di preparazione.

#### **2.5. Certificazione di sicurezza**

La direttiva sulla sicurezza del sistema ferroviario ha introdotto l'obbligo per le società ferroviarie e i gestori di infrastrutture di ottenere un certificato di sicurezza o un'autorizzazione. Sia i certificati di sicurezza che le autorizzazioni consistono in due parti. La parte A conferma il riconoscimento di un sistema di gestione della sicurezza di un gestore di infrastruttura o di una società ferroviaria mentre la parte B riguarda più specificamente la rete.

Al 31 marzo 2009 la banca dati pubblica dei certificati di sicurezza gestita dall'Agenzia conteneva 277 certificati validi di tipo A. La maggior parte di essi erano stati emessi nel 2007 e nel 2008.

Nel 2010, sulla base di una valutazione delle procedure di certificazione di sicurezza negli Stati membri, l'Agenzia presenterà ulteriori informazioni sulla situazione della certificazione di sicurezza e proporrà una strategia per il passaggio ad un certificato di sicurezza comunitario unico.

#### **2.6. Comunicazioni in materia di sicurezza**

Conformemente all'articolo 18 della direttiva sulla sicurezza del sistema ferroviario, le ANS devono pubblicare delle relazioni annuali che informino sulla situazione in materia di sicurezza ferroviaria. L'Agenzia utilizza queste relazioni per monitorare senza interruzioni lo sviluppo della sicurezza del sistema ferroviario nell'UE (cfr. relazione biennale dell'AFE<sup>7</sup>).

Nel complesso, i primi dati confermano che le ferrovie sono molto sicure per gli utenti, con meno di 100 vittime all'anno rispetto alle circa 40 000 vittime registrate sulle strade dell'UE. Inoltre, lo sviluppo della sicurezza ferroviaria negli Stati membri UE può essere considerato

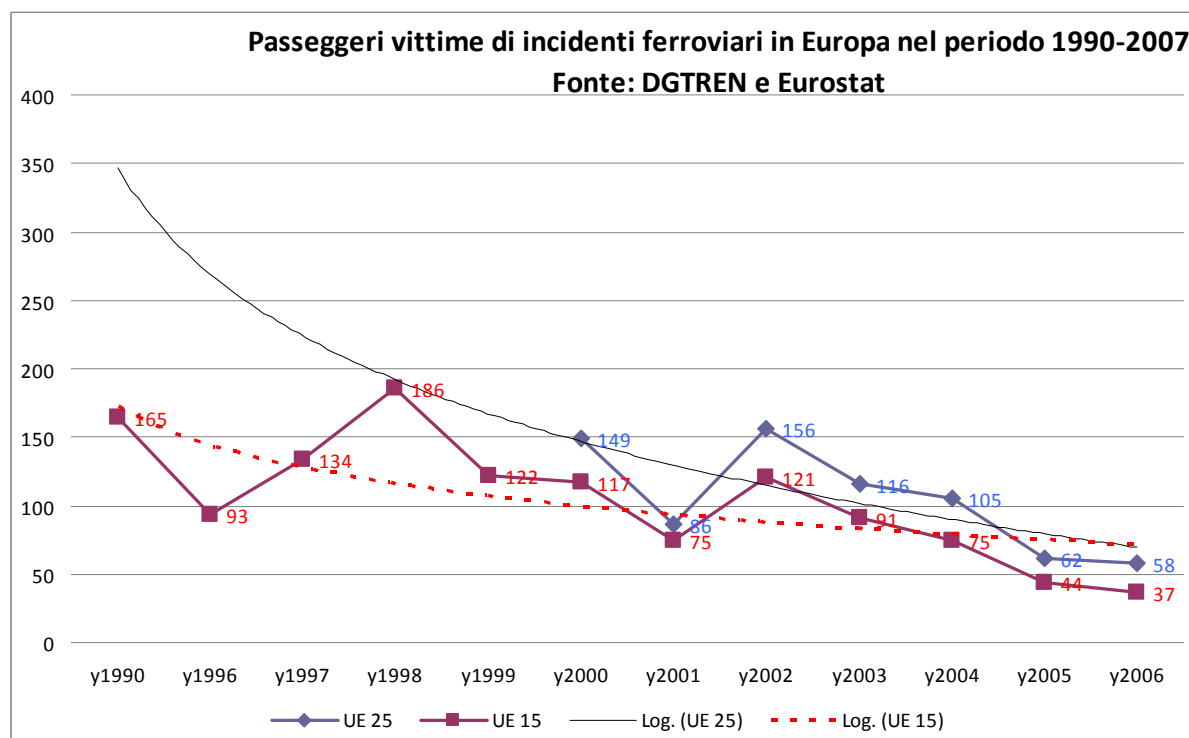
---

<sup>9</sup> GU L 153 del 14.6.2007, pag. 9.

<sup>10</sup> GU L 108 del 29.4. 2009, pag. 4.

<sup>11</sup> GU L 150 del 13.6. 2009, pag. 11.

molto positivamente, in quanto il numero di vittime tra i passeggeri è sceso da circa 400 nel 1970 a solo 58 nel 2006.



Queste cifre assieme ad ulteriori analisi effettuate per paese dimostrano che è possibile realizzare l'apertura del mercato e la separazione delle funzioni senza conseguenze negative per la sicurezza.

Le cifre indicano, tuttavia, una elevata percentuale di terzi coinvolti negli incidenti ferroviari mortali. Si tratta nella maggior parte di persone non autorizzate (trasgressori) e utilizzatori di passaggi a livello (complessivamente circa 1 500 vittime all'anno). I casi di suicidio costituiscono un altro aspetto particolare degli incidenti ferroviari: questi casi non vengono considerati incidenti e raramente vengono riportati dagli organi di stampa. Nel 2006 vi sono stati 2 300 di questi casi, vale a dire più del 60% di tutte le vittime.

### 3. I PROGRESSI VERSO L'INTEROPERABILITÀ

#### 3.1. Attuazione delle direttive sull'interoperabilità

Tutti gli Stati membri hanno notificato misure nazionali di attuazione delle direttive sull'interoperabilità 96/48/CE (Alta velocità), 2001/16/CE (Sistema ferroviario convenzionale) e 2004/50/CE (Allineamento delle direttive sull'alta velocità e sul sistema ferroviario convenzionale e ampliamento del campo di applicazione).

Le direttive sull'interoperabilità ferroviaria prevedono una mole considerevole di legislazione derivata. Oltre alle specifiche tecniche di operabilità (STI, cfr. punto 3.2), la Commissione ha adottato la decisione 2007/756/CE su una specifica comune per il registro di immatricolazione

nazionale<sup>12</sup>. Altri registri sono specificati dalle direttive (vale a dire il registro delle infrastrutture, il registro del materiale rotabile) e sono attualmente in fase di elaborazione da parte dell'Agenzia.

### **3.2. Le specifiche tecniche di interoperabilità (STI): quadro della situazione**

Le STI sono specifiche tecniche che soddisfano i requisiti essenziali definiti dalle direttive sull'interoperabilità a livello di sottosistema e di costituente di interoperabilità.

Per il sistema ferroviario ad alta velocità dal 2002 è stata adottata una serie di STI che abbraccia tutti i sottosistemi pertinenti seguita, nel 2008, da una revisione di diverse STI. Nell'allegato<sup>6</sup> figura un elenco di tutte le STI e delle decisioni di emendamento di STI.

La Commissione ha adottato inoltre diverse STI per il sistema ferroviario convenzionale che comprendono le applicazioni telematiche per il trasporto di merci (TAF), le emissioni sonore, i sistemi di controllo-comando e segnalamento (CCS), i vagoni merci e l'esercizio e la gestione del traffico (OPE). Inoltre, due STI trasversali, applicabili al sistema ferroviario ad alta velocità e convenzionale, si occupano della sicurezza nelle gallerie ferroviarie e delle persone a mobilità ridotta. Tutte queste STI sono state elaborate dalla Associazione europea per l'interoperabilità ferroviaria (AEIF) destinata a fungere da organismo rappresentativo comune istituito a norma della direttiva 96/48/CE.

Dal 2006 l'Agenzia ferroviaria europea sta preparando il residuo gruppo di STI del sistema ferroviario convenzionale che comprendono infrastrutture, energia, materiale rotabile (locomotive, unità multiple, carrozze passeggeri) e le applicazioni telematiche per passeggeri (TAP). L'adozione di queste STI è prevista entro il 2010.

Tuttavia, questo quadro giuridico deve essere ulteriormente sviluppato, ad esempio per correggere errori e definire i punti ancora aperti nelle STI e per ampliarne la portata geografica (cfr. punto 3.5).

Per questo motivo l'Agenzia sta attualmente lavorando sulle revisioni delle seguenti STI del sistema ferroviario convenzionale: vagoni merci, OPE e CCS. L'adozione di queste STI rivedute è prevista nel 2010. Per le altre STI, è in corso una procedura di gestione del cambiamento.

### **3.3. Analisi delle deroghe**

Le deroghe consentono delle eccezioni all'applicazione di STI in determinate condizioni stabilite dalle direttive sull'interoperabilità. Tra l'adozione della prima STI nel 2002 e l'entrata in vigore della direttiva 2008/57/CE il 19 luglio 2008, la Commissione ha ricevuto 43 deroghe da 9 Stati membri. L'elenco completo delle deroghe figura nell'allegato<sup>6</sup>.

Queste deroghe si riferiscono a quasi tutte le STI in vigore. Le deroghe più numerose sono quelle che riguardano le STI sul rumore (18 deroghe), i vagoni merci (11), l'energia (alta velocità, 6), il CCS (alta velocità, 5) e le infrastrutture (alta velocità, 5).

La maggioranza delle deroghe (34) si basa sull'articolo 7 bis di entrambe le direttive che prevede deroghe all'applicazione di STI per sottosistemi nuovi, rinnovati o aggiornati in fase

---

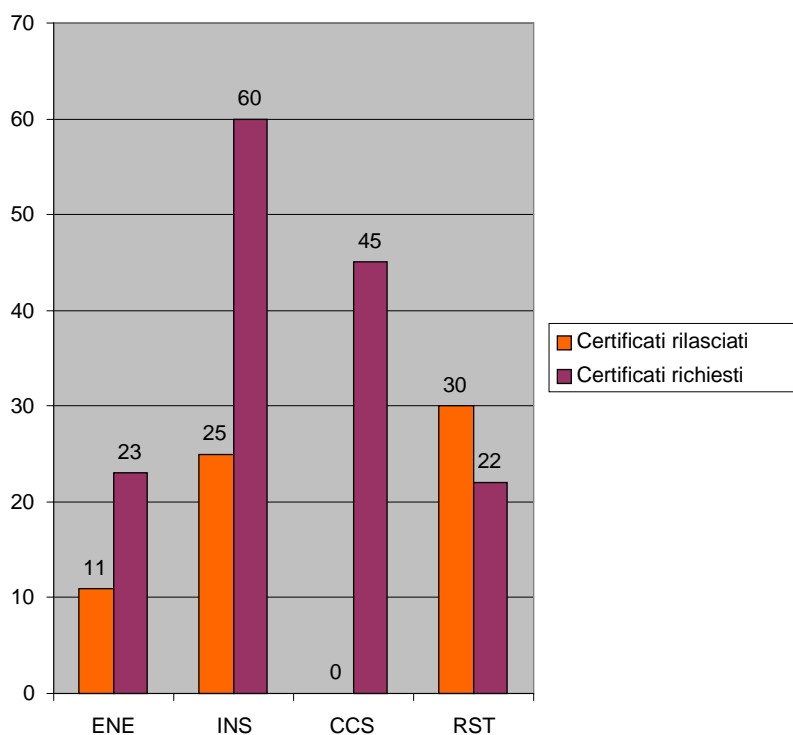
<sup>12</sup> GU L 305 del 23.11.2007, pag. 30.

avanzata di sviluppo al momento della pubblicazione di una STI. A causa della natura specifica di questo tipo di deroga esse possono essere concesse solo poco tempo dopo la pubblicazione della STI e si può prevedere che il numero di nuove deroghe diminuisca notevolmente nei prossimi anni una volta che tutte le STI saranno state adottate.

Nel complesso, il numero limitato e il tipo di deroghe indicano che l'applicazione delle STI può essere considerato un successo.

### 3.4. L'interoperabilità in questo settore

Per analizzare i progressi compiuti verso l'interoperabilità del sistema ferroviario europeo, il numero di certificati di conformità rilasciati da organismi notificati per sottosistemi può fornire un'indicazione su come le STI vengono applicate. Dato che le STI per il sistema ferroviario convenzionale non sono ancora complete, vengono fornite le cifre per quello ad alta velocità. Il grafico che segue indica il numero di certificati rilasciati e richiesti fino a luglio 2007 (fonte: ON ferroviari):



Queste cifre indicano una notevole attività nella certificazione di sottosistemi, ognuno dei quali contribuisce all'interoperabilità del sistema ferroviario europeo.

L'introduzione dell'ERTMS sulla rete interoperabile europea è un ulteriore indicatore importante dei progressi compiuti verso l'interoperabilità. A fine 2008 nei diversi paesi europei erano utilizzati a fini commerciali circa 2 000 km di linee equipaggiate con ERTMS, in particolare linee ad alta velocità.

Le difficoltà connesse alla definizione di un'unica norma tecnica comune e compatibile sono state superate nel 2008, con la firma di un Memorandum di intesa tra la Commissione europea e il settore ferroviario.

I contratti firmati recentemente e i piani di utilizzo nazionale presentati dagli Stati membri indicano che nei prossimi anni assisteremo ad un incremento esponenziale. A fine 2012 saranno in servizio 11 500 km e 23 000 a fine 2015.

Il 22 luglio 2009 è stato adottato un Piano europeo di sviluppo vincolante<sup>13</sup>, finalizzato ad un impiego rapido e coordinato del sistema. Più precisamente, esso mira a equipaggiare un primo progetto di rete entro il 2015 (includendo collegamenti fondamentali come Rotterdam-Genova, Monaco-Verona, Anversa-Basilea, Valencia-Lione-Budapest, Dresda-Budapest-Constanta o Berlino-Terespol). Entro il 2020, i principali hub merci europei saranno collegati via ERTMS offrendo così nuove possibilità commerciali per gli operatori di noli ferroviari.

Entrambe le analisi indicano che l'interoperabilità del sistema ferroviario europeo è in costante crescita.

### **3.5. Ostacoli all'interoperabilità**

Per più di un secolo lo sviluppo del sistema ferroviario è stato gestito a livello nazionale sulla base di norme nazionali piuttosto che attraverso un'impostazione comune europea. La conseguenza è che il trasporto ferroviario internazionale in Europa è ancora complesso e costoso. Questa segmentazione costituisce ancora un ostacolo per arrivare ad uno spazio ferroviario europeo anche se sono state investite notevoli risorse finanziarie, politiche e umane nell'integrazione dei sistemi ferroviari.

La durata di vita dei beni ferroviari è lunga, dai 30-40 anni del materiale rotabile ad un secolo delle infrastrutture. Pertanto affinché l'armonizzazione tecnica sia realizzabile, il passaggio verso un sistema ferroviario interoperabile comporta principalmente l'applicazione di requisiti di interoperabilità a sottosistemi nuovi, rinnovati o aggiornati. Questo richiede del tempo e di conseguenza i progressi si possono registrare solo nel medio e lungo termine. In determinati casi, come l'ERTMS, è possibile raccogliere il beneficio dell'interoperabilità quando il sistema è diffuso in modo coordinato lungo un intero corridoio. In questi casi, è necessario aggiornare i tratti esistenti prima della fine di vita del sottosistema.

Un altro ostacolo all'interoperabilità è la prosecuzione di pratiche nazionali diverse anche dove è già iniziata l'armonizzazione europea. Ciò può essere dovuto a un quadro giuridico europeo incompleto o a lacune che consentono differenze di interpretazione. Mentre il quadro giuridico per il sistema ferroviario ad alta velocità è già completo, quello per il sistema ferroviario convenzionale è ancora in fase di sviluppo, in quanto le STI per i sottosistemi delle infrastrutture e dell'energia e per le unità di trazione e i vagoni passeggeri non sono ancora state completate e adottate. Questo ostacolo verrà superato entro il 2010.

In questo contesto, l'esistenza di cosiddetti "punti aperti" nelle STI può portare a lacune nell'interoperabilità, in quanto vengono applicate le norme nazionali con differenti soluzioni di interfaccia. A fine 2008 vi erano più di 100 diversi punti aperti nelle STI in vigore. Una possibile soluzione a questo problema potrebbe consistere nel risolvere i punti aperti al momento della revisione delle STI.

Inoltre, le STI esistenti coprono solo parti del sistema ferroviario, in quanto il campo di applicazione delle due direttive sull'interoperabilità è limitato alle reti ferroviarie transeuropee

---

<sup>13</sup> GU L 194 del 25 luglio 2009.



definite nella decisione 1692/96/CE<sup>14</sup>. La direttiva 2004/50/CE prevede che il campo di applicazione venga esteso gradualmente all'intera rete e a tutti i veicoli man mano che le nuove STI vengono adottate o quelle già in vigore vengono rivedute. Per attuare questa disposizione in modo proporzionato, nel 2007 la Commissione ha dato mandato all'Agenzia di analizzare la possibilità di estendere il campo d'applicazione geografico delle STI di recente revisione. L'analisi dovrebbe essere conclusa nel 2009.

Un altro ostacolo potenziale è connesso all'integrazione di un sottosistema nel sistema ferroviario al momento dell'immissione in servizio secondo la procedura specificata nelle direttive di interoperabilità. Prima che una ASN possa autorizzare l'immissione in servizio, è necessario dimostrare la compatibilità del sottosistema con l'intero sistema ferroviario. Le STI non possono fornire tutti i requisiti necessari per questa valutazione. Vi è il rischio che vengano introdotte delle procedure operative specifiche che portino ad un'interoperabilità ridotta. Questo aspetto dell'"integrazione" è stato migliorato nella nuova direttiva sull'interoperabilità e verrà inoltre trattato dal regolamento della Commissione sui metodi comuni di sicurezza sull'analisi di rischio che dovrebbe essere adottato nella prima metà del 2009.

#### **4. CONCLUSIONI**

I progressi compiuti grazie al quadro normativo comunitario per la sicurezza e l'interoperabilità ferroviaria dovrebbero promuovere un ulteriore sviluppo del mercato interno, favorendo il nascere di nuove imprese, la riduzione dei costi di ingresso e, infine, la competitività del trasporto ferroviario rispetto ad altri modi di trasporto.

L'analisi svolta nella presente relazione evidenzia per il momento risultati di vario tipo.

Per quanto riguarda la sicurezza, le statistiche indicano che il sistema ferroviario della Comunità è sicuro e che le modifiche sul piano organizzativo derivanti dal quadro comunitario non solo non hanno avuto alcun impatto negativo sulla sicurezza, ma si prevede che innalzeranno i livelli di sicurezza nel breve e nel medio periodo.

Dal punto di vista del mercato, le norme di sicurezza costituiscono ancora notevoli ostacoli all'ingresso. Questi riguardano principalmente il costo e la durata delle procedure necessarie a livello nazionale, la loro disparità attraverso l'Europa e la mancanza di trasparenza/prevedibilità. In questo settore si dovrebbero compiere notevoli progressi, in parte dovuti all'armonizzazione dei certificati di sicurezza per le società ferroviarie e all'introduzione di metodi di sicurezza comuni e in parte al riconoscimento incrociato delle norme nazionali al momento dell'autorizzazione dell'immissione in servizio di materiale rotabile.

Il successo di queste attività dipenderà da due condizioni:

- La piena istituzione degli organismi di recente creazione, in particolare le autorità nazionali di sicurezza, operanti a livelli simili di competenza ed efficienza. Ciò è necessario per creare fiducia reciproca tra le autorità di sicurezza. Pertanto la Commissione continuerà a verificare che la legislazione comunitaria sia stata correttamente recepita per quanto riguarda le nuove strutture e i nuovi strumenti.

---

<sup>14</sup> GUL 228 del 9.9.1996, pag. 1.

- Il ruolo guida dell'Agenzia ferroviaria europea nell'armonizzazione graduale delle norme e delle procedure di sicurezza e nella loro graduale sostituzione con metodi comuni. Questo ruolo può ulteriormente evolversi in futuro nell'integrare o completare le attività delle ANS nelle procedure di certificazione e autorizzazione.

La legislazione derivata sull'interoperabilità dovrebbe essere completata nel 2010 per quanto riguarda la rete TEN-T. Ciò costituisce indubbiamente una priorità per la Commissione, in quanto una interoperabilità reale non può essere raggiunta senza STI per tutti i sottosistemi. Un'altra priorità per la Commissione consiste nel gestire la transizione dal vecchio regime (con gli *International Wagon Regulations (RIV)* che costituivano l'accordo principale dell'industria sulle norme per il traffico internazionale e nazionale) al nuovo regime creato dalle STI e dai registri di infrastrutture e materiale rotabile.

Il crescente numero di certificati di conformità rilasciati per i sottosistemi e il numero limitato di deroghe indicano che complessivamente le STI esistenti vengono applicate con successo. Ciò sottolinea anche l'importanza degli organismi notificati e il loro ruolo nel rafforzare la competenza e la fiducia reciproca. Tuttavia, i residui punti aperti nelle STI e il limitato campo di applicazione delle STI possono rendere difficile la futura integrazione del sistema ferroviario europeo in quanto costituiscono degli ostacoli all'interoperabilità. Sarà pertanto essenziale definire i punti aperti e ampliare il campo di applicazione delle STI in un periodo di tempo ragionevolmente breve.

Il progresso verso l'interoperabilità costituisce un processo lento. A causa della lunga durata di vita delle infrastrutture ferroviarie e del materiale rotabile e la necessità di mantenere i costi di investimento per il settore ad un livello accettabile, non sono possibili modifiche radicali a favore di soluzioni armonizzate. Per questo motivo la Commissione intende concentrare gli sforzi sull'applicazione di quelle specifiche tecniche che porteranno a notevoli vantaggi nel breve e nel medio termine, cioè le STI CCS, TAF, TAP e OPE.

Sarà inoltre necessario per le future revisioni delle STI dedicare maggiore attenzione ai principi sviluppati secondo la strategia per semplificare il contesto normativo e assicurare la pertinenza, l'efficienza e la proporzionalità della legislazione ferroviaria. Ad esempio, verrà preso in considerazione un maggiore utilizzo delle norme volontarie europee. La presente relazione ha dato alla Commissione l'opportunità di evidenziare questi aspetti. Essa continuerà a verificare l'attuazione pratica del quadro normativo per la sicurezza e l'interoperabilità ferroviaria, garantendo l'introduzione di tutta la legislazione derivata (principalmente le STI per il sistema ferroviario convenzionale e i metodi di sicurezza comuni) e che le nuove direttive vengano recepite. La Commissione intende poi preparare una comunicazione che riassume le sue politiche in materia di interoperabilità e sicurezza del sistema ferroviario della Comunità.