



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 26 febbraio 2013 (28.02)  
(OR. en)**

**6627/13**

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2013/0015 (COD)**

---

**TRANS 69  
CODEC 374**

## **RELAZIONE**

---

del: Segretariato generale del Consiglio

al: Coreper/Consiglio

---

n. prop. Comm.: 6013/13 TRANS 39 CODEC 226

---

Oggetto: ***Preparazione della sessione del Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" dell'11 marzo 2013***

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione)

- *Dibattito orientativo*

---

### **I. Introduzione**

1. Il 30 gennaio 2013 la Commissione ha presentato il quarto pacchetto ferroviario, che consiste di sei proposte legislative intese a eliminare le barriere che ancora si frappongono al completamento dello spazio ferroviario europeo unico. Il pacchetto contiene tre gruppi di misure, intese a:
  - rinnovare le norme sulla struttura di governance in relazione alla gestione dell'infrastruttura e alle operazioni di trasporto (pilastro governance);
  - assicurare l'ulteriore apertura del mercato per i servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia (pilastro apertura del mercato) e
  - rafforzare l'armonizzazione dei requisiti di interoperabilità e sicurezza (pilastro tecnico).

2. La presidenza irlandese intende avviare i lavori sul cosiddetto pilastro tecnico del quarto pacchetto che comprende una rifusione della direttiva 2008/57/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea, una rifusione della direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie e un nuovo regolamento sull'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (regolamento sull'agenzia). L'obiettivo del pilastro tecnico è potenziare la qualità e l'efficienza dei servizi ferroviari eliminando gli ostacoli che ancora sussistono sul mercato e assicurare un maggiore livello di armonizzazione della rete ferroviaria dell'UE.
3. Più specificamente, la proposta rifusione della direttiva 2008/57 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'UE si concentra sull'eliminazione delle barriere amministrative e tecniche al fine di rafforzare l'integrazione del settore ferroviario europeo. Il suo obiettivo è introdurre un approccio comune alle norme di interoperabilità allo scopo di accrescere le economie di scala per le imprese ferroviarie attive in tutta l'UE, accelerare le procedure amministrative e ridurre in tal modo i costi amministrativi. La presidenza irlandese ritiene che si tratti di vantaggi immediati e concreti per il settore ferroviario e ha pertanto deciso di incentrare i suoi lavori su questo elemento del pilastro tecnico.

## **II. Lavori a livello di Consiglio**

4. A seguito di una presentazione generale da parte della Commissione del quarto pacchetto ferroviario al Gruppo "Trasporti terrestri" del 1° febbraio 2013, il 12 febbraio 2013 lo stesso gruppo ha tenuto un primo dibattito sui tre pilastri principali del pacchetto. In linea con l'approccio interistituzionale sulle valutazioni d'impatto, il 12 febbraio 2013 il gruppo ha altresì discusso e valutato le tre valutazioni d'impatto che accompagnano questo pacchetto legislativo. L'esame dettagliato della proposta relativa all'interoperabilità è iniziato il 26 febbraio 2013 e dovrebbe proseguire il 1° marzo 2013.
5. Le delegazioni sono in generale favorevoli all'obiettivo della proposta relativa all'interoperabilità, ma hanno espresso varie preoccupazioni riguardo al trasferimento di competenze dalle autorità nazionali all'Agenzia ferroviaria europea e alle conseguenze pratiche di un tale trasferimento, in particolare in termini di costi, durata delle procedure, sicurezza della rete ferroviaria dell'UE, aspetti legati alla responsabilità, regime linguistico e procedure di ricorso.

6. Più specificamente, alcune delegazioni hanno riconosciuto che occorre riflettere ulteriormente sulla distribuzione ottimale delle competenze e delle responsabilità tra le autorità nazionali e l'Agenzia ferroviaria europea allo scopo di accelerare l'integrazione dell'intera rete ferroviaria europea, tenendo conto al tempo stesso dei principi di efficienza, proporzionalità e sussidiarietà. Varie delegazioni si sono altresì interrogate sulla necessità di un regime di certificazione centralizzato per i paesi piccoli o per i paesi con un traffico esterno nullo o limitato.

Tutte le delegazioni mantengono una riserva generale di esame e DK, NL, SI e UK hanno precisato che sollevato una riserva di esame parlamentare.

### **III. Quesiti per il dibattito orientativo**

7. Per consentire agli organi preparatori del Consiglio di portare avanti i lavori sulla proposta relativa all'interoperabilità, la presidenza ha deciso di chiedere orientamenti ai ministri procedendo a un dibattito orientativo e ha sottoposto due quesiti sulle questioni summenzionate. I quesiti sono stati leggermente modificati e concordati nella riunione del Gruppo "Trasporti terrestri" del 26 febbraio 2013.

I ministri saranno pertanto invitati a prendere in esame i quesiti di seguito indicati in vista del dibattito orientativo ministeriale dell'11 marzo 2013.

*La proposta direttiva relativa all'interoperabilità mira ad accelerare l'integrazione dell'intera rete ferroviaria europea eliminando le barriere amministrative e tecniche esistenti.*

*L'obiettivo è inoltre di garantire un livello elevato di sicurezza sfruttando al tempo stesso pienamente il potenziale del mercato unico. La semplificazione delle procedure per l'armonizzazione delle norme e la messa in servizio dei veicoli e degli impianti fissi è cruciale per la realizzazione di questi obiettivi.*

- 1) *A tale riguardo, qual è la distribuzione ottimale ultima delle competenze e delle responsabilità tra autorità nazionali di sicurezza e Agenzia ferroviaria europea, in particolare per l'autorizzazione dei veicoli? Come si dovrebbe portare avanti in modo efficiente una migrazione agevole verso questo sistema ottimale?*

- 2) *Per ottenere il giusto equilibrio tra gli obiettivi della direttiva e i principi di sussidiarietà, proporzionalità ed efficienza, si potrebbe prendere in considerazione, in circostanze specifiche, l'eventualità di procedure adattate per le autorizzazioni a norma della direttiva, come nel caso di reti distintamente regionali o locali. In questo contesto, che tipo di cooperazione si potrebbe prevedere tra le autorità nazionali di sicurezza e l'Agenzia ferroviaria europea?*

#### **IV. Conclusion**

8. Si invita il Comitato dei Rappresentanti permanenti ad approvare i quesiti di cui alla sezione III e si invitano i ministri a concentrare i loro interventi durante il Consiglio TTE dell'11 marzo 2013 sui due suddetti quesiti.

---