



PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
DIPARTIMENTO POLITICHE EUROPEE
Servizio Informative parlamentari e Corte di Giustizia UE

Camera dei Deputati
Ufficio Rapporti con l'Unione Europea

Senato della Repubblica
Ufficio dei rapporti con le istituzioni
dell'Unione Europea

e,p.c. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero dell'Ambiente, della Tutela
del Territorio e del Mare
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero dello Sviluppo Economico
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero della Salute
Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero degli Affari esteri e della
Cooperazione internazionale
Nucleo di valutazione degli atti UE

Conferenza delle Regioni e delle Province
autonome

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Ufficio di Segreteria della Conferenza
Stato-Città e Autonomie Locali

OGGETTO: Trasmissione, ai sensi dell'art. 6, comma 5, della L.n. 234/2012, della relazione concernente la "Proposta di Decisione del Parlamento europeo e del Consiglio relativa a un anno europeo delle ferrovie (2021)" COM(2020) 78_ 2020/0035 COD.

Si trasmette, ai sensi dell'art. 6, comma 5, della L. n. 234/2012, la relazione redatta ai sensi del comma 4 del medesimo art. 6, accompagnata dalla tabella di corrispondenza prevista da DPCM del 17 marzo 2015, elaborata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in merito al progetto di atto legislativo dell'Unione Europea di cui all'oggetto.

Il Coordinatore del Servizio
*f.to Daria Provvidenza Petralia

Relazione ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge n. 234/2012

Oggetto dell'atto:

Proposta di **DECISIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**
relativa a un Anno europeo delle ferrovie (2021)

- **Codice della proposta:** COM(2020) del 05/03/2020
- **Codice interistituzionale:** 2020/0035(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
Direzione Generale del Trasporto e delle infrastrutture ferroviarie

Premessa: finalità e contesto

- *quadro normativo:*
 - *proposte correlate; La proposta in argomento è collegata ad altri settori strategici dell'Unione. Per la parte di competenza (trasporto ferroviario) si evidenzia che 2009 è stata avviata una revisione sostanziale che ha condotto ad un nuovo quadro legislativo, che definisce lo sviluppo della politica dei trasporti fino al 2030/2050, entrato in vigore dal 1° gennaio 2014, costituito da:*
 - *gli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (regolamento UE n. 1315/2013);*
 - *il Connecting Europe facility (CEF) (regolamento UE n. 1316/2013).*
 - *Questa nuova politica dei trasporti metterà in evidenza la dimensione europea e transfrontaliera delle ferrovie quali mezzo per trasportare merci, viaggiare, scoprire il continente e collegarlo in una maniera sostenibile e orientata al futuro.*
 - *riferimenti: strategie, "pacchetti", programmi della Presidenza, conclusioni del Consiglio europeo, ecc...; La proposta in argomento è correlata alla comunicazione dell'11 dicembre 2019 con quale la Commissione ha illustrato un Green Deal per l'Unione europea e i suoi cittadini. Tale comunicazione ribadisce l'impegno della Commissione ad affrontare i problemi legati al clima e all'ambiente con riduzione delle emissioni di gas a effetto serra. Il Green Deal europeo è parte integrante della strategia della Commissione per attuare l'Agenda 2030 e gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite. L'obiettivo di realizzare un'Unione europea a impatto climatico zero entro il 2050 è stato approvato dal Consiglio nelle sue conclusioni del 12 dicembre 2019 e dal Parlamento europeo nella sua risoluzione del 15 gennaio 2020.*
 - *regolamenti, direttive, libri, relazioni già esistenti in materia; ai Regolamenti*

UE sopra menzionati si aggiungono:

- *La Direttiva 2012/34/UE, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico e ha sostituito e abrogato le direttive 95/18/CE e 2001/13/CE. Essa ha riunito in un solo testo i principi relativi allo sviluppo delle ferrovie (incentrato, tra l'altro, sulla separazione tra gestione dell'infrastruttura e attività di trasporto), alle licenze delle imprese ferroviarie e alla tariffazione dell'infrastruttura. In generale, questa Direttiva promuove la concorrenza prevedendo una maggiore trasparenza delle condizioni di accesso al mercato, una separazione contabile chiara nonché l'indipendenza e il rafforzamento degli organismi nazionali di controllo. Essa definisce, inoltre, le condizioni di accesso alla rete, ai servizi e alle regole in materia di prelievo degli oneri.*
- *Il quarto pacchetto ferroviario (che si compone di tre regolamenti e tre direttive) il quale è stato concepito per completare lo spazio ferroviario unico europeo e migliorarne l'interoperabilità ed è stato adottato nell'aprile 2016 (pilastro tecnico) e nel dicembre 2016 (pilastro del mercato).*
- *I Decreti legislativi che, a livello nazionale, hanno recepito le tre Direttive (Direttiva UE 2016/2370, Direttiva UE 2016/798 e Direttiva UE 2016/797) che compongono il quarto pacchetto ferroviario, ovvero:*
 - *il decreto legislativo n. 136 del 2018, ha recepito la Direttiva UE 2016/2370 (nota anche come direttiva sulla governance), che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato nazionale dei servizi di trasporto ferroviario dei viaggiatori e la governance dell'infrastruttura ferroviaria;*
 - *il decreto legislativo n. 50 del 2019 ha recepito la Direttiva UE 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie, definendo una nuova disciplina quadro per la sicurezza ferroviaria.*
 - *il decreto legislativo n. 57 del 2019, ha recepito la Direttiva UE 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea.*
- *finalità generali; Scopo della proposta è quello di dichiarare il 2021 "Anno europeo delle ferrovie" è promuovere il trasporto ferroviario in linea con gli obiettivi fissati nella comunicazione della Commissione sul Green Deal europeo, anche per quanto concerne la mobilità sostenibile e intelligente. L'obiettivo principale è incoraggiare e sostenere l'impegno profuso dall'Unione, dagli Stati membri, dalle autorità regionali e locali e da altre organizzazioni allo scopo di incrementare la quota di passeggeri e merci trasportati su ferrovia.*
- *elementi qualificanti ed innovativi. Il 2021 è un anno importante per la politica ferroviaria dell'Unione in quanto sarà il primo anno completo di applicazione delle norme del quarto pacchetto ferroviario in tutta l'UE, in particolare per quanto concerne l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri e la riduzione di costi e oneri amministrativi per le imprese ferroviarie attive nell'UE*

A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo**1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base**

giuridica

- *La proposta rispetta il principio di attribuzione secondo il quale l'Unione europea agisce esclusivamente nei limiti delle competenze che le sono attribuite nei trattati dell'UE. Queste competenze sono definite negli articoli da 2 a 6 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).*
- *La base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 91 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). L'articolo 91 dispone infatti che, tenuto conto degli aspetti peculiari dei trasporti, il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria e previa consultazione del Comitato economico e sociale e del Comitato delle regioni, stabiliscono ogni utile disposizione ai fini dell'applicazione dell'articolo 90 TFUE. L'articolo 90 TFUE stabilisce che gli obiettivi dei trattati sono perseguiti nel quadro di una politica comune dei trasporti. Scopo principale della proposta è contribuire a incrementare la quota di passeggeri e merci trasportati su ferrovia. Tale obiettivo rientra, pertanto, nell'ambito di applicazione dell'articolo 91 TFUE.*

2. Rispetto del principio di sussidiarietà

- *La presente proposta è conforme al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del trattato sull'Unione europea (TUE). Gli obiettivi perseguiti dalla presente proposta non possono, infatti, essere realizzati in misura sufficiente esclusivamente attraverso le azioni degli Stati membri, poiché un'azione condotta esclusivamente su scala nazionale non potrebbe beneficiare della dimensione europea degli scambi di esperienze e di buone pratiche tra gli Stati membri.*

3. Rispetto del principio di proporzionalità

- *La proposta rispetta il principio di proporzionalità di cui all'articolo 5, paragrafo 4, TUE. La linea d'azione proposta si basa su programmi esistenti e modula le attività di comunicazione sulle tematiche dell'Anno europeo, senza imporre alcun vincolo di gestione eccessivo alle amministrazioni che attuano la proposta.*

B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali**1. Valutazione del progetto e urgenza**

- *La valutazione delle finalità generali del progetto è complessivamente positiva in quanto l'iniziativa promossa dalla Commissione UE è volta a sostenere il treno come mezzo di trasporto innovativo, sostenibile, e sicuro. Ferrovie e treni sono infatti la sola modalità di trasporto che ha progressivamente ridotto le emissioni di CO2 dal 1990 a oggi, continuando a fornire un contributo decisivo per raggiungere l'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050. Motivo ulteriore per cui l'Anno europeo delle Ferrovie dovrà accelerare la modernizzazione del settore per rendere i treni un'alternativa sempre più popolare agli spostamenti meno sostenibili.*
- *L'iniziativa potrebbe, inoltre, rafforzare il contributo offerto dalle ferrovie all'economia e all'industria apportando un beneficio generale in un momento molto difficile di crisi economica generalizzata e di perdita di fiducia nelle relazioni tra l'Unione e i suoi Stati Membri.*

2. Conformità del progetto all'interesse nazionale
<ul style="list-style-type: none"> Le disposizioni contenute nel progetto possono ritenersi conformi all'interesse nazionale, in quanto nel promuovere l'uso della ferrovia sempre più su larga scala, si dà una forte spinta agli investimenti infrastrutturali del Paese e alle opere strategiche per la qualità della vita delle persone e per la crescita dell'economia nazionale, soprattutto in un momento particolarmente impegnativo che l'Italia sta attraversando per l'emergenza sanitaria da COVID-19.
3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune
<ul style="list-style-type: none"> Non si rinvergono elementi di criticità e non si ritiene di dover apportare modifiche né per quanto riguarda il testo, né per quanto riguarda il merito.

C. Valutazione d'impatto

1. Impatto finanziario
<ul style="list-style-type: none"> <i>Incidenza sul bilancio UE: La dotazione finanziaria necessaria per l'attuazione della decisione per il periodo 2020-2021 è stimata a 8 000 000 EUR. Ai fini dell'attuazione dell'Anno europeo sono previsti finanziamenti adeguati da determinarsi nel contesto delle procedure di bilancio per il 2020 e il 2021 in conformità al quadro finanziario pluriennale 2021-2027.</i> <i>Incidenza sul bilancio nazionale: l'art 4 della Decisione in argomento prevede che l'organizzazione della partecipazione all'anno europeo a livello nazionale è di competenza degli Stati membri. A tal fine, questi ultimi nominano coordinatori nazionali. I coordinatori nazionali garantiscono il coordinamento delle attività pertinenti a livello nazionale. Questa disposizione implica, pertanto, a carico del bilancio nazionale un costo, per il momento non quantificabile, dovuto alle partecipazioni alle iniziative elencate all'art. 3 della Decisione in argomento.</i>
2. Effetti sull'ordinamento nazionale
<ul style="list-style-type: none"> <i>Con l'anno europeo della ferrovia, si intende migliorare e ampliare i servizi, rendere più attrattivi i viaggi in treno così da incentivarne l'utilizzo. La sfida europea è rivolta soprattutto a quei Paesi, come l'Italia, dove l'indice di gradimento del treno è meno positivo. Per il nostro paese questa sfida potrebbe essere una opportunità per rilanciare il trasporto passeggeri e merci. Gli obiettivi delineati dalla Commissione coincidono, infatti, con il l'impegno intrapreso dal MIT per incentivare il trasporto ferroviario e la sostenibilità ambientale favorendo lo shift modale dalla gomma al treno e la mobilità collettiva.</i>
3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali
<ul style="list-style-type: none"> <i>La norma non incide sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto la relazione non dovrà essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2 della legge n. 234/2012).</i>

4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione

- *Come già espresso precedentemente in ambito di incidenza sul bilancio nazionale si sottolinea che l'art 4 della Decisione in argomento prevede che "l'organizzazione della partecipazione all'anno europeo a livello nazionale è di competenza degli Stati membri. A tal fine, questi ultimi nominano coordinatori nazionali. I coordinatori nazionali garantiscono il coordinamento delle attività pertinenti a livello nazionale" Questa disposizione implica, pertanto, a carico della pubblica amministrazione oltre alla nomina dei coordinatori nazionali anche l'organizzazione della partecipazione alle varie attività previste all'art. 3 della Decisione in argomento.*

5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

- *Si ritiene che la Decisione in argomento possa avere un impatto positivo sui cittadini e sulle imprese. L'iniziativa riconosce, infatti, il ruolo del sistema ferroviario nell'avvicinare persone e luoghi in tutta Europa azzerando le distanze e favorendo connessioni sostenibili e sicure. Digitalizzazione e nuove tecnologie, che sono tra gli obiettivi da raggiungere nel breve periodo, porteranno enormi benefici in termini di risparmio di tempo e semplificazione delle procedure. Senza contare che il trasporto ferroviario per l'Italia ha enormi potenzialità anche nel settore turistico.*

Altro

Nulla da segnalare

LOGO
Amministrazione
con competenza
prevalente

**Tabella di corrispondenza
ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge n. 234/2012**

(D.P.C.M. 17marzo 2015)

**Oggetto dell'atto: Proposta di DECISIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
relativa a un Anno europeo delle ferrovie (2021)**

- **Codice della proposta: COM(2020) del 05/03/2020**
- **Codice interistituzionale: 2020/0035(COD)**
- **Amministrazione con competenza prevalente: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.**

Direzione Generale del Trasporto e delle infrastrutture ferroviarie

Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea (articolo e paragrafo)	Norma nazionale vigente (norma primaria e secondaria)	Commento (natura primaria o secondaria della norma, competenza ai sensi dell'art. 117 della Costituzione, eventuali oneri finanziari, impatto sull'ordinamento nazionale, oneri amministrativi aggiuntivi, amministrazioni coinvolte, eventuale necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria)
Articolo 1 Oggetto L'anno 2021 è designato "Anno europeo delle ferrovie" (in appresso "l'Anno europeo").		
Articolo 2 Obiettivi L'obiettivo dell'Anno europeo è incoraggiare e sostenere l'impegno profuso dall'Unione, dagli Stati membri, dalle autorità regionali e locali e da altre organizzazioni allo scopo di incrementare la quota di passeggeri e merci trasportati su ferrovia. In particolare l'Anno europeo: a) promuove le ferrovie quale modo di trasporto sostenibile, innovativo e sicuro, in particolare mettendone in risalto il ruolo quale fattore di svolta per contribuire a conseguire l'obiettivo dell'Unione della neutralità climatica entro il 2050 e rivolgendosi al grande pubblico, soprattutto ai giovani; b) sottolinea la dimensione europea e transfrontaliera delle ferrovie, che avvicinano i cittadini, consentono loro di scoprire l'Unione in tutta la sua diversità, promuovono la coesione e contribuiscono a integrare il mercato interno dell'Unione; c) rafforza il contributo delle ferrovie all'economia, all'industria e alla società dell'Unione, curando in particolare aspetti legati allo sviluppo regionale, alla competitività industriale, al turismo sostenibile, all'innovazione, all'occupazione, all'istruzione, alla gioventù e alla cultura e migliorando l'accessibilità per le persone con disabilità; d) contribuisce a promuovere le ferrovie come un elemento importante delle relazioni tra l'Unione e i paesi vicini, in particolare nei Balcani occidentali, basandosi sull'interesse e sulle esigenze dei paesi partner e sulle competenze dell'Unione in materia di trasporto ferroviario.		
Articolo 3 Contenuto delle misure 1. Le misure da adottare per conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 2		

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

<p>comprendono le seguenti attività a livello di Unione, nazionale, regionale o locale in relazione agli obiettivi dell'Anno europeo:</p> <p>a) iniziative e manifestazioni per promuovere il dibattito e la sensibilizzazione e per agevolare il coinvolgimento di cittadini, imprese e autorità pubbliche per fare in modo che una quota maggiore di persone e merci siano trasportate su ferrovia quale modo per contrastare i cambiamenti climatici, tramite molteplici canali e strumenti, comprese manifestazioni negli Stati membri;</p> <p>b) informazioni, esposizioni, ispirazione, istruzione e campagne di sensibilizzazione per incoraggiare passeggeri, consumatori e imprese a cambiare il loro comportamento e per stimolare il pubblico a fornire un contributo attivo in vista del conseguimento degli obiettivi di un trasporto più sostenibile;</p> <p>c) condivisione delle esperienze e delle buone pratiche delle autorità nazionali, regionali e locali, della società civile, delle imprese e delle scuole in merito alla promozione dell'uso delle ferrovie e alle modalità per modificare i comportamenti a tutti i livelli;</p> <p>d) svolgimento di studi e di attività innovative e diffusione dei relativi risultati su scala nazionale o europea;</p> <p>e) promozione di progetti e reti relativi all'Anno europeo, anche tramite i media, i social network e altre comunità online.</p> <p>2. Le istituzioni e gli organismi dell'Unione così come gli Stati membri, rispettivamente a livello di Unione e nazionale, possono far riferimento all'Anno europeo e utilizzarne l'identità visiva nella promozione delle attività di cui al paragrafo 1.</p>		
<p>Articolo 4</p> <p>Coordinamento a livello di Stati membri</p> <p>L'organizzazione della partecipazione all'Anno europeo a livello nazionale è di competenza degli Stati membri. A tal fine, questi ultimi nominano coordinatori nazionali. I coordinatori nazionali garantiscono il coordinamento delle attività pertinenti a livello nazionale.</p>		<p><u>Incidenza sul bilancio nazionale:</u> l'art 4 della Decisione prevede che l'organizzazione della partecipazione all'anno europeo a livello nazionale è di competenza degli Stati membri. A tal fine, questi ultimi nominano coordinatori nazionali. I coordinatori nazionali garantiscono il coordinamento delle attività pertinenti a livello nazionale. Questa disposizione implica a carico del bilancio nazionale un costo, per il momento non quantificabile, dovuto alle partecipazioni alle iniziative elencate all'art. 3 della Decisione.</p> <p><u>Effetti sull'organizzazione della PA:</u> questa disposizione implica, a carico della pubblica amministrazione oltre alla nomina dei coordinatori nazionali anche l'organizzazione della partecipazione alle varie attività previste all'art. 3 della Decisione.</p>
<p>Articolo 5</p> <p>Coordinamento a livello di Unione</p>		

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

<p>1. La Commissione convoca periodicamente riunioni dei coordinatori nazionali per coordinare lo svolgimento dell'Anno europeo. Tali riunioni servono altresì come opportunità per scambiare informazioni sull'attuazione dell'Anno europeo a livello nazionale e di Unione; i rappresentanti del Parlamento europeo possono partecipare a tali riunioni in veste di osservatori.</p> <p>2. Il coordinamento dell'Anno europeo a livello di Unione deve avere un approccio trasversale onde creare sinergie tra i vari programmi e iniziative dell'Unione che finanziano progetti nel settore del trasporto ferroviario o che interessano le ferrovie.</p> <p>3. La Commissione convoca riunioni periodiche dei portatori di interessi e dei rappresentanti delle organizzazioni o degli organismi operanti nel settore del trasporto ferroviario, fra cui le reti culturali transnazionali esistenti e le ONG pertinenti nonché le organizzazioni e le comunità giovanili, per assisterla in sede di attuazione dell'Anno europeo a livello di Unione. La Commissione può, se il bilancio lo permette, organizzare inviti a presentare proposte e progetti che possono ricevere sostegno per il loro contributo straordinario agli obiettivi dell'Anno europeo.</p>		
<p>Articolo 6</p> <p>Cooperazione internazionale</p> <p>Ai fini dell'Anno europeo la Commissione coopera, ove necessario, con le pertinenti organizzazioni internazionali, garantendo nel contempo la visibilità della partecipazione dell'Unione.</p>		
<p>Articolo 7</p> <p>Monitoraggio e valutazione</p> <p>Entro il 31 dicembre 2022 la Commissione trasmette al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione sull'attuazione, sui risultati e sulla valutazione generale delle iniziative previste dalla presente decisione.</p>		