



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 19 novembre 2010 (26.11)
(OR. en)**

16308/10

**Fascicolo interistituzionale:
2010/0253 (COD)**

**TRANS 332
CODEC 1264**

RELAZIONE SULLO STATO DEI LAVORI

del: Segretariato generale del Consiglio

al: COREPER/Consiglio

n. doc. prec.: 16201/10 TRANS 325 CODEC 1250

n. prop. Comm.: 13789/10 TRANS 238 CODEC 862

Oggetto: ***Preparazione della sessione del Consiglio "Trasporti, Telecomunicazione e Energia" del 2 e 3 dicembre 2010***

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione)

- *Relazione sullo stato dei lavori e dibattito orientativo*

Introduzione

1. Il 20 settembre 2010 la Commissione ha presentato la proposta in oggetto al Parlamento europeo e al Consiglio con l'obiettivo di rifondere il primo pacchetto ferroviario al fine di semplificare, chiarire e modernizzare il quadro normativo nel settore ferroviario europeo e di progredire nel contempo nella realizzazione della strategia Europa 2020.
2. L'iniziativa di rifusione mira alla semplificazione giuridica attraverso il consolidamento e il chiarimento della normativa sull'accesso al mercato ferroviario, il che agevolerebbe il corretto recepimento e l'efficace attuazione della normativa UE in tutti gli Stati membri. Inoltre, l'obiettivo è quello di aggiornare la normativa eliminando le disposizioni sorpassate e introducendo nuove disposizioni più consone all'attuale funzionamento del mercato ferroviario.

3. La proposta di rifusione del primo pacchetto ferroviario comprende i seguenti aspetti principali:
- a) l'adeguato finanziamento e l'imposizione di diritti per l'infrastruttura ferroviaria;
 - b) le condizioni di accesso e di concorrenza sul mercato ferroviario e
 - c) l'adeguato controllo regolamentare del mercato.

Discussione in seno agli organi del Consiglio

4. Il Gruppo del Consiglio "Trasporti terrestri" (in prosieguo "il Gruppo") ha avviato l'esame della proposta in oggetto nel settembre 2010, sotto la presidenza belga. Data l'entità e la complessità della rifusione proposta, la presidenza ha deciso di articolare l'esame attorno ai tre temi seguenti:
- tema 1 - Finanziamento e imposizione di diritti per l'infrastruttura ferroviaria;
 - tema 2 - Miglioramento dell'accesso al mercato;
 - tema 3 - Controllo e supervisione del mercato ferroviario.
5. Il Gruppo ha avviato l'esame delle disposizioni riguardanti il tema 1. Poiché la discussione è ancora in una fase preliminare e tenuto conto dell'importanza delle disposizioni proposte in materia di finanziamento e di imposizione di diritti per l'infrastruttura ferroviaria nonché dell'impatto che tali disposizioni avrebbero per gli Stati membri, la presidenza ha deciso di presentare una relazione sullo stato dei lavori al Consiglio TTE del 2 dicembre 2010 affinché esso proceda in tale occasione a un dibattito orientativo sui tre aspetti indicati in appresso, al fine di fornire un orientamento politico agli organi preparatori del Consiglio per il loro futuro esame di questo fascicolo.

Aspetti da discutere a livello di Consiglio TTE

- **Pubblicazione della strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria**
6. Ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1 della proposta di rifusione della Commissione, gli Stati membri sviluppano l'infrastruttura ferroviaria nazionale tenendo conto eventualmente delle esigenze generali dell'Unione europea. A tale scopo essi pubblicano, entro due anni dall'entrata in vigore della direttiva proposta, una "strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria" al fine di soddisfare le esigenze future in materia di mobilità sulla base di un finanziamento sano e sostenibile del sistema ferroviario. Tale strategia comprende un periodo di almeno cinque anni e può essere rinnovata.
 7. In sede di Gruppo varie delegazioni hanno sostenuto che, poiché il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria è di responsabilità degli Stati membri, la pubblicazione della strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria potrebbe intervenire in settori di competenza nazionale. Inoltre, alcune delegazioni hanno dichiarato che il periodo di tempo di almeno cinque anni richiesto è eccessivo e che dovrebbero essere definite le condizioni per il rinnovo della strategia. Le delegazioni hanno altresì espresso dubbi circa il possibile impatto di una strategia quinquennale sul "principio di annualità del bilancio" applicato dalla maggioranza degli Stati membri. A tale riguardo la Commissione ha sostenuto che pubblicare una strategia quinquennale sarebbe importante per indicare le prospettive del sistema ferroviario e garantirebbe la necessaria trasparenza per l'industria. Secondo la Commissione, ciò non vincolerebbe le decisioni annuali di bilancio sul finanziamento dell'infrastruttura, ma creerebbe piuttosto un quadro pluriennale per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria analogo a quello elaborato di norma dagli Stati membri per i rispettivi sistemi dei trasporti attraverso i piani di mobilità pluriennali.

- **Differenziazione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura in funzione del livello di emissioni sonore**
8. Ai sensi dell'articolo 31, paragrafo 5 della proposta di rifusione della Commissione, quando la legislazione dell'Unione consentirà l'imposizione di diritti per il costo degli effetti acustici al trasporto stradale di merci, i diritti imposti per l'utilizzo dell'infrastruttura saranno modificati, in conformità alle disposizioni dell'allegato della proposta, per tener conto del costo degli effetti acustici causati dal funzionamento del treno.
 9. Nel corso delle discussioni in sede di Gruppo varie delegazioni hanno sottolineato la necessità di garantire parità di trattamento per il trasporto ferroviario e stradale. Alcune delegazioni hanno suggerito che la differenziazione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura in funzione del livello di emissioni sonore per i servizi ferroviari sia applicata su base volontaria e in linea con le disposizioni della direttiva "Eurobollo". Altre delegazioni hanno dichiarato che tale differenziazione dovrebbe essere introdotta soltanto nei settori in cui il rumore del traffico ferroviario è stato riconosciuto come un problema in base alle mappature del rumore realizzate conformemente alla direttiva (2002/49/CE) relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale. La Commissione ha risposto spiegando che, sulla base di un'ampia valutazione dell'impatto e degli studi realizzati dagli esperti, è stato possibile dimostrare che la differenziazione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura in funzione del livello di emissioni sonore è la misura più efficace ed efficiente per ridurre le emissioni sonore dei trasporti ferroviari alla fonte a che dovrebbe essere applicata su larga scala per fornire il necessario incentivo all'adeguamento delle carrozze rumorose.
- **Riduzione temporanea dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura per i treni dotati di ETCS**
10. Conformemente all'articolo 32, paragrafo 3 della proposta di rifusione della Commissione, i treni dotati del sistema europeo di controllo dei treni (ETCS) che circolano su linee attrezzate con sistemi nazionali di controllo-comando e di segnalazione beneficiano di una riduzione temporanea dei diritti imposti per l'utilizzo dell'infrastruttura in base ai criteri specificati nell'allegato della proposta.

11. Durante il dibattito tenutosi in sede di gruppo, varie delegazioni hanno espresso il loro disaccordo riguardo al metodo proposto per la riduzione temporanea dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura per i treni dotati di ETCS. Queste delegazioni ritengono che ne risulterebbe un onere a carico del bilancio statale, in quanto gli Stati membri sarebbero costretti a compensare la perdita di entrate che deriverebbe da una siffatta riduzione. Alcune delegazioni vorrebbero che il sistema di riduzione temporanea dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura fosse reso volontario. In risposta, la Commissione ha chiarito che la sua proposta non impedirebbe ai gestori dell'infrastruttura di aumentare i diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura per i treni non dotati di ETCS al fine di compensare la perdita di entrate e garantire così che il sistema non crei un onere finanziario supplementare per gli Stati membri.

Altri punti in sospeso

- **Adozione di un piano commerciale**

12. L'articolo 8, paragrafo 3 della proposta di rifusione della Commissione dispone che, nell'ambito della politica generale stabilita dallo Stato membro e tenendo conto della strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura adotta un piano commerciale comprendente i programmi di investimento e di finanziamento. Il gestore dell'infrastruttura accerta che le parti interessate (i richiedenti) siano consultate prima di approvare il piano commerciale.
13. Durante il dibattito tenutosi in sede di gruppo, varie delegazioni si sono interrogate riguardo all'obbligo proposto di consultare le parti interessate prima di approvare il piano commerciale. Per le delegazioni tale obbligo è troppo complesso e burocratico, in quanto sarebbe difficile per i gestori dell'infrastruttura definire tutte le parti interessate da consultare. Per contro, varie delegazioni preferirebbero informare le parti interessate anziché stabilire un obbligo giuridico di consultazione. Inoltre, alcuni Stati membri hanno rilevato che tale disposizione sarebbe troppo ambiziosa, segnatamente per i gestori dell'infrastruttura operanti sull'infrastruttura locale.

- **Conclusione di contratti pluriennali**

14. Conformemente all'articolo 30 della proposta di rifusione e tenendo debito conto della sicurezza e della qualità del servizio di infrastruttura, devono essere concessi incentivi ai gestori per ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e il livello dei diritti di accesso. Gli Stati membri garantiscono che tali incentivi siano attuati mediante contratti conclusi tra l'autorità competente e il gestore dell'infrastruttura. Di conseguenza, si propone di sopprimere la possibilità di ricorrere ad un "opportuno sistema di regolamentazione" al riguardo.
15. Inoltre, i contratti coprono un periodo non inferiore a cinque anni e le parti interessate sono consultate prima della loro firma. I gestori dell'infrastruttura garantiscono la coerenza tra le disposizioni dei contratti e il piano commerciale.
16. Durante l'esame di questo articolo, le delegazioni hanno sollevato la medesima preoccupazione espressa al punto 7 riguardo alle conseguenze che il periodo di cinque anni avrebbe sul "principio di annualità del bilancio". Hanno inoltre espresso la stessa opinione formulata al punto 13 riguardo all'obbligo di consultare le parti interessate. Alcune delegazioni hanno inoltre manifestato disaccordo riguardo alla soppressione del ricorso ad un opportuno sistema di regolamentazione come alternativa alla conclusione di contratti.

- **Coordinamento dei metodi di imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria sulle linee ferroviarie internazionali**

17. Conformemente all'articolo 29, paragrafo 2 della proposta di rifusione della Commissione, per garantire la competitività ottimale dei servizi ferroviari internazionali, gli Stati membri garantiscono che i gestori dell'infrastruttura cooperino per consentire l'applicazione di sistemi efficienti di imposizione dei diritti per il funzionamento dei servizi ferroviari su più di una rete. Gli Stati membri accertano che i rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura le cui decisioni in materia di imposizione dei diritti hanno ripercussioni sull'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria di altri gestori dell'infrastruttura si associno per coordinare l'imposizione dei diritti o per imporre diritti per l'utilizzo della pertinente infrastruttura a livello internazionale.

18. Inoltre, conformemente all'articolo 37 della suddetta proposta, gli Stati membri provvedono affinché i gestori dell'infrastruttura cooperino al fine di consentire l'efficace applicazione dei coefficienti di maggiorazione e dei sistemi di prestazioni al traffico che interessa più di una linea del sistema ferroviario nell'Unione europea.

19. In seguito al primo esame effettuato dal gruppo, alcune delegazioni hanno espresso dubbi circa il modo e la misura in cui i gestori dell'infrastruttura dovrebbero cooperare per coordinare l'imposizione dei diritti a livello internazionale. Alcune delegazioni hanno affermato che bisognerebbe definire criteri specifici per il coordinamento a livello internazionale. In risposta, la Commissione ha dichiarato che, secondo la sua proposta, spetterebbe agli Stati membri definire tali criteri, ma che si potrebbe prevedere di fornire orientamenti supplementari.

- **Ruolo dell'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55**

20. Durante l'esame delle disposizioni proposte in materia di finanziamento e imposizione di diritti per l'infrastruttura ferroviaria (tema 1), varie delegazioni hanno dichiarato che la proposta di rifusione comporterebbe un'estensione del ruolo dell'organismo di regolamentazione anche a pareri e raccomandazioni non vincolanti nel settore finanziario (ad es., il piano commerciale, gli obiettivi di prestazione). Inoltre, svariate delegazioni hanno riservato la loro posizione sul requisito proposto di sottoporre all'approvazione previa dell'organismo di regolamentazione l'elenco dei segmenti di mercato, che serve da base all'approvazione dell'applicazione dei "coefficienti di maggiorazione" (articolo 32, paragrafo 1), nonché i parametri principali del sistema di prestazioni per il miglioramento delle prestazioni della rete ferroviaria (articolo 35 e allegato VIII, lettera a)).

- **Ricorso agli atti delegati di cui all'articolo 60**

21. La proposta di rifusione della Commissione stabilisce che i principi e i parametri fondamentali dei contratti pluriennali descritti nell'allegato VII della proposta possano essere modificati secondo la procedura di cui all'articolo 60, ossia ricorrendo agli atti delegati. Lo stesso metodo si applicherebbe ai criteri concernenti i requisiti dei costi e dei diritti relativi all'infrastruttura ferroviaria, come stabilito nell'allegato VIII della proposta.
22. La maggioranza delle delegazioni ha formulato serie riserve sul ricorso agli atti delegati ai fini sopra enunciati.

Conclusion

23. Alla luce di quanto precede, si chiede al Coreper di prendere atto della presente relazione sullo stato dei lavori e di invitare i ministri, in occasione del Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" del 2 dicembre 2010, ad esaminarla e a rispondere ai quesiti seguenti, proposti dalla presidenza, durante il dibattito orientativo:

Quesiti per i ministri:

1. *In che modo la pubblicazione di strategie nazionali di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria favorirebbe investimenti sostenibili nel settore ferroviario?*
2. *In che modo si dovrebbe applicare la differenziazione dei diritti di accesso alle linee ferroviarie in funzione delle prestazioni in termini di emissione sonora per incentivare in modo efficace l'adeguamento dei carri rumorosi a livello di UE e diminuire così le emissioni sonore?*
3. *Quali dovrebbero essere le principali caratteristiche della riduzione temporanea dei diritti di accesso alle linee ferroviarie per i veicoli dotati di ETCS al fine di incoraggiare le imprese ferroviarie ad installare siffatti sistemi?*