

XIV COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Variazione nella composizione della Commissione	127
Ratifica ed esecuzione del Protocollo di modifica della Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari (COTIF) del 9 maggio 1980, fatto a Vilnius il 3 giugno 1999. C. 2621 Governo, approvato dal Senato (Parere alla III Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	127
Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nuovo testo C. 1512 Meta e abb. (Parere alla IX Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazione</i>)	127
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato dalla Commissione</i>)	133
Disciplina degli orari di apertura degli esercizi commerciali. C. 750 Dell'Orco e abb. (Parere alla X Commissione) (<i>Rinvio dell'esame</i>)	127

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2012/28/UE su taluni utilizzi consentiti di opere orfane. Atto n. 105 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del Regolamento, e rinvio</i>)	128
---	-----

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

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 <i>governance</i> 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 (Parere alla IX Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazione</i>)	130
ALLEGATO 2 (<i>Parere approvato dalla Commissione</i>)	134

SEDE CONSULTIVA

Martedì 23 settembre 2014. — Presidenza del presidente Michele BORDO.

La seduta comincia alle 15.30.

Variazione nella composizione della Commissione.

Michele BORDO, *presidente*, comunica che è entrata a far parte della Commissione la deputata Martina Nardi.

Ratifica ed esecuzione del Protocollo di modifica della Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari (COTIF) del 9 maggio 1980, fatto a Vilnius il 3 giugno 1999.

C. 2621 Governo, approvato dal Senato.
(Parere alla III Commissione).

(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 17 settembre 2014.

Michele BORDO, *presidente*, ricorda che nella seduta del 16 settembre il relatore, on. Guerini, ha illustrato i contenuti del provvedimento ed ha formulato, il giorno successivo, una proposta di parere favorevole.

Nessuno chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole formulata dal relatore.

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Nuovo testo C. 1512 Meta e abb.
(Parere alla IX Commissione).

(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazione).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 17 settembre 2014.

Magda CULOTTA (PD), *relatore*, anche alla luce delle sollecitazioni emerse nel corso del dibattito, formula una proposta di parere favorevole con osservazione (*vedi allegato 1*), che illustra.

Adriana GALGANO (SCpI) ringrazia la relatrice per aver accolto le indicazioni emerse nel corso della discussione e preannuncia il voto favorevole del suo gruppo.

Nessuno chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole con osservazione formulata dal relatore.

Disciplina degli orari di apertura degli esercizi commerciali.

C. 750 Dell'Orco e abb.
(Parere alla X Commissione).

(Rinvio dell'esame).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Michele BORDO, *presidente*, segnala che il provvedimento in titolo, il cui esame in Assemblea è previsto già a partire dal prossimo giovedì 25 settembre, è attualmente in corso di esame presso la Commissione di merito, che non ha ancora avviato l'esame degli emendamenti. Appare pertanto opportuno, anche tenuto conto del fatto che la relatrice, onorevole Scuvera, è impegnata presso la Commissione medesima, rinviare alla seduta già prevista per domani la discussione sul provvedimento.

Nessuno chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame.

La seduta termina alle 15.40.

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 23 settembre 2014. — Presidenza del presidente Michele BORDO.

La seduta comincia alle 15.40.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2012/28/UE su taluni utilizzi consentiti di opere orfane.

Atto n. 105.

(Esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del Regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto legislativo all'ordine del giorno.

Francesca BONOMO (PD), *relatore*, ricorda che lo schema di decreto legislativo in esame recepisce la direttiva 2012/28/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, entrata in vigore il 28 ottobre 2012 e da recepire entro il 29 ottobre 2014.

Lo schema è stato predisposto ai sensi dell'articolo 1 della legge di delegazione europea 2013 (legge n. 96 del 2013), che delega il Governo all'attuazione della direttiva, riportata nell'allegato B. Il termine per l'esercizio della delega – fissato originariamente al 29 agosto 2014 – è stato prorogato di tre mesi (fino al 29 novembre 2014) ai sensi dell'articolo 31, comma 3, della legge n. 234 del 2012.

Il termine per l'espressione del parere da parte delle Commissioni parlamentari è fissato al 7 ottobre 2014.

Prima di procedere alla illustrazione del contenuto del provvedimento, intende segnalare che lo schema appare complessivamente redatto in conformità a quanto prevede la direttiva 2012/28/UE.

Il provvedimento introduce una disciplina per garantire la possibilità di taluni utilizzi delle opere protette dal diritto d'autore o da diritti connessi per le quali non è stato individuato o rintracciato un titolare degli stessi diritti (c.d. «opere

orfane), presenti nelle collezioni di biblioteche, istituti di istruzione o musei, accessibili al pubblico, o di archivi o istituti per il patrimonio cinematografico o sonoro, per scopi connessi con la loro missione di servizio pubblico.

Ciò si rende necessario perché, nel caso delle opere orfane, non è possibile ottenere il consenso del titolare dei diritti che occorre per la riproduzione e la messa a disposizione del pubblico delle opere e di altri contenuti protetti, come previsto dalla direttiva 2001/29/UE (recepita con decreto legislativo n. 68 del 2003). Inoltre, l'istituzione di un quadro giuridico che promuova la digitalizzazione e la diffusione di opere orfane rientra nelle azioni fondamentali dell'agenda digitale europea (considerando n. 3, direttiva 2012/28/UE). Infine, la coesistenza di approcci differenti al riconoscimento dello status di opera orfana nei diversi Stati membri può ostacolare il buon funzionamento del mercato interno, nonché l'utilizzo delle opere orfane e l'accesso ad esse in altri paesi (considerando n. 8, direttiva 2012/28/UE).

Al fine indicato, l'articolo 1 dello schema di decreto legislativo introduce i nuovi articoli da 69-*bis* a 69-*septies* nella legge 633 del 1941, in materia di protezione del diritto d'autore e di altri diritti connessi al suo esercizio.

La definizione di opera orfana è contenuta nel nuovo articolo 69-*quater* (commi 1, 12 e 13). Sono definiti orfani un'opera o un fonogramma di cui, al termine di una ricerca diligente, non è stato individuato o, anche se individuato, non è stato rintracciato, alcun titolare dei diritti. Non possono essere considerate orfane le opere in commercio, mentre restano impregiudicate le disposizioni in materia di opere anonime o pseudonime.

Secondo il nuovo articolo 69-*ter* la nuova disciplina si applica alle opere e ai fonogrammi di prima pubblicazione o (in caso di mancata pubblicazione) di prima diffusione in uno Stato membro dell'UE, considerate orfane; alle opere e ai fonogrammi, mai pubblicati o diffusi, che siano stati resi pubblicamente accessibili con il consenso dei titolari dei diritti (ad esempio

una tesi di laurea), e che siano stati depositati entro il 29 ottobre 2014. Si tratta, in particolare, di opere e fonogrammi appartenenti alle seguenti categorie: libri, riviste, quotidiani, rotocalchi o altre pubblicazioni, nonché opere cinematografiche o audiovisive e fonogrammi, conservati da biblioteche, istituti di istruzione o musei, accessibili al pubblico, o da archivi o istituti per il patrimonio cinematografico o sonoro; opere cinematografiche o audiovisive e fonogrammi prodotti da emittenti di servizio pubblico fino al 31 dicembre 2002, o da queste commissionati entro tale data per un uso proprio esclusivo o per uso esclusivo di altre emittenti di servizio pubblico coprodottrici, e conservati nei loro archivi.

I soggetti e le modalità di utilizzo consentite delle opere orfane sono definiti nei nuovi articoli 69-*bis* e 69-*quater* (comma 7). Le organizzazioni possono utilizzare le opere orfane unicamente per scopi connessi alla loro missione di interesse pubblico e con le seguenti modalità: riproduzione a fini di digitalizzazione, indicizzazione, catalogazione, conservazione e restauro, nonché messa a disposizione del pubblico. In qualsiasi utilizzo, le organizzazioni beneficiarie devono indicare il nome degli autori delle opere e degli altri titolari dei diritti individuati e utilizzare gli eventuali ricavi unicamente per coprire i costi connessi alla digitalizzazione e alla messa a disposizione del pubblico delle medesime. Qualora vi sia più di un titolare dei diritti, l'opera o il fonogramma vanno utilizzati secondo i termini e nei limiti delle autorizzazioni concesse dai titolari dei diritti identificati e rintracciati.

Le caratteristiche della ricerca diligente – che è necessario esperire ai fini dell'attribuzione dello status di opera orfana – sono definite nei nuovi articoli 69-*quater* (commi 2-6, 8-10, 14 e 15) e 69-*septies*. In particolare, la ricerca deve essere svolta dalle organizzazioni anteriormente all'utilizzo dell'opera o del fonogramma, secondo i principi di buona fede e correttezza professionale; è svolta nello Stato membro dell'UE di prima pubblicazione (o

di prima diffusione), con l'eccezione delle opere cinematografiche o audiovisive il cui produttore ha sede o risiede abitualmente in uno Stato membro, nel qual caso la ricerca è svolta in quest'ultimo. Nel caso di opere coprodotte da produttori aventi sedi in differenti Stati membri, la ricerca deve essere svolta in ciascuno di questi; nel caso di opere e fonogrammi mai pubblicati o diffusi, deve essere effettuata nello Stato membro in cui ha sede l'organizzazione che ha reso l'opera pubblicamente accessibile; la ricerca deve essere svolta consultando fonti di informazione appropriate, specificamente individuate per ciascuna delle categorie di opere o di fonogrammi.

Le organizzazioni che effettuano la ricerca diligente comunicano al MIBACT, Direzione generale per le biblioteche, gli istituti culturali e il diritto d'autore, l'avvio della ricerca e gli esiti della stessa, con l'indicazione degli estremi identificativi delle opere e dei riferimenti per contattare la medesima organizzazione. Esse sono tenute, altresì, a comunicare al MIBACT gli utilizzi delle opere orfane, nonché qualsiasi modifica dello status di opera orfana relativo alle opere utilizzate.

La ricerca diligente si intende conclusa – e, conseguentemente, le opere sono considerate orfane – decorso il termine di 90 giorni dalla data di pubblicazione sul sito del MIBACT dell'esito della consultazione delle fonti, senza che la titolarità dei diritti sia stata rivendicata da alcuno; in caso contrario, il MIBACT provvede a informare l'organizzazione che ha effettuato la ricerca della rivendicazione dell'opera da parte di uno o più titolari. Decorso il medesimo termine, il MIBACT trasmette all'Ufficio per l'armonizzazione del mercato interno dell'UE: gli esiti delle ricerche diligenti effettuate che hanno permesso di concludere che un'opera o un fonogramma sono considerati un'opera orfana; l'utilizzo che le organizzazioni fanno delle opere orfane; qualsiasi modifica dello status di opera orfana delle opere e dei fonogrammi utilizzati dalle organizzazioni; le pertinenti informazioni di contatto dell'organizzazione interessata.

Ricorda che, in base a quanto disposto all'articolo 3, paragrafo 6, della direttiva, gli Stati membri adottano i provvedimenti necessari a garantire che le informazioni specificamente elencate al paragrafo 5 del medesimo articolo siano registrate in un'unica banca dati online pubblicamente accessibile, istituita e gestita dall'Ufficio per l'armonizzazione del mercato interno, conformemente a quanto previsto dal regolamento n. 386/2012/UE. A tal fine, essi trasmettono tali informazioni all'Ufficio citato « senza indugio » dopo averle ricevute dalle organizzazioni.

Le procedure di ricerca descritte si applicano in tutti i casi in cui la ricerca è effettuata in Italia. Se la ricerca è effettuata da soggetti italiani in un altro Stato membro dell'UE, la stessa è svolta seguendo le procedure prescritte dalla legislazione nazionale di tale Stato membro.

Presso il MIBACT, Direzione generale per le biblioteche, gli istituti culturali e il diritto d'autore, è istituita una banca dati delle ricerche.

Le opere orfane individuate in uno Stato membro sono considerate come tali in tutti gli Stati membri, secondo il principio del reciproco riconoscimento.

I nuovi articoli 69-*quinquies* e 69-*sexies* contengono disposizioni sul termine dello status di opera orfana e sull'equo compenso. Il titolare dei diritti su un'opera o un fonogramma considerati orfani ha in qualunque momento la possibilità di porre fine a tale status, rivendicando la titolarità presso le organizzazioni che utilizzano l'opera o il fonogramma. Al titolare dei diritti che pone fine allo status di opera orfana spetta, per il pregresso utilizzo, un equo compenso, che deve essere corrisposto dalle organizzazioni che hanno utilizzato l'opera o il fonogramma.

Segnala al riguardo che l'articolo 6, paragrafo 5, della direttiva dispone che « gli Stati membri sono liberi di stabilire le circostanze in cui il pagamento di tale compenso può essere organizzato. Il livello del compenso è fissato, entro i limiti imposti dal diritto dell'Unione, dal diritto

dello Stato membro in cui è stabilita l'organizzazione che utilizza l'opera orfana in questione ».

Lo schema di decreto dispone che la misura e le modalità di determinazione e corresponsione di tale compenso sono stabilite mediante accordi fra le associazioni di categoria maggiormente rappresentative dei titolari dei diritti e quelle delle organizzazioni beneficiarie.

Secondo quanto previsto all'articolo 2 dello schema, la nuova disciplina si applica alle opere e ai fonogrammi orfani tutelati alla data del 29 ottobre 2014 e successivamente.

Ricorda infine che, ai sensi dell'articolo 3 dello schema, dall'attuazione del provvedimento non derivano oneri a carico della finanza pubblica, ad eccezione di quanto disposto con riferimento alla banca dati delle ricerche presso il MIBACT, per la cui realizzazione è previsto un importo massimo di 150.000 euro per il 2014, a valere sulle risorse del Fondo di rotazione per le politiche comunitarie di cui all'articolo 5 della legge n. 183 del 1987.

Michele BORDO, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.50.

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

Martedì 23 settembre 2014. — Presidenza del presidente Michele BORDO.

La seduta comincia alle 15.50.

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.

(Parere alla IX Commissione).

(Seguito dell'esame congiunto e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazione).

La Commissione prosegue l'esame congiunto degli atti dell'Unione europea in titolo, rinviato nella seduta del 3 giugno 2014.

Paolo TANCREDI (NCD), *relatore*, formula una proposta di parere favorevole

con condizioni e osservazioni (*vedi allegato 2*), che illustra nel dettaglio.

Paola PINNA (M5S) esprime alcune perplessità in ordine agli effetti dell'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia, così come definita dalle proposte normative in esame. Si chiede se non si rischi in tal modo di favorire la delocalizzazione delle aziende italiane, e di incoraggiare l'invasione di operatori stranieri, soprattutto di origine est europea, con conseguente assunzione di personale italiano con contratti esteri, a costi assai più bassi di quelli garantiti in Italia. Invita i colleghi a valutare l'opportunità di prevedere che nei bandi di gara del settore siano richieste condizioni che rispettano i parametri nazionali.

Rocco BUTTIGLIONE (PI) sottolinea la complessità dei temi in discussione; deve tuttavia rilevare una contraddizione nella posizione assunta dalla Commissione europea, che pur esprimendosi favorevolmente in ordine alla separazione proprietaria tra gestori della rete e gestori dei servizi di trasporto, ritiene contemporaneamente di consentire il mantenimento del modello della *holding*. Si tratta a suo avviso di una posizione che non incentiva la concorrenza, ma al contrario la restringe.

Solleva quindi una ulteriore questione, relativa al diritto al trasporto. Seppure ritiene positivo un mercato unico del trasporto ferroviario si chiede, nel momento in cui si va nella direzione della privatizzazione, che cosa ne sia del diritto dei cittadini al trasporto. Riterrebbe opportuno inserire sul punto un richiamo nel parere, al fine di sensibilizzare il Governo e la Commissione europea su questo tema.

Tea ALBINI (PD) osserva che in tale ambito vi sia anche un problema di rapporto con le regioni, chiamate a gestire il trasporto locale.

Gea SCHIRÒ (PI) si chiede in che misura la proposta di mantenere il mo-

dello di *holding* avanzata nella osservazione formulata violi le regole della concorrenza.

Paolo TANCREDI (NCD), *relatore*, chiarisce che la osservazione formulata nella proposta di parere va proprio nella direzione opposta, nel senso di subordinare il mantenimento da parte delle imprese del settore del modello di *holding* alla condizione che si stabiliscano regole certe per 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.

Con riferimento poi ai rischi di *dumping* sociale richiamati dalla collega Pinna, si tratta a suo avviso di riflessioni fondate; non si possono tuttavia non richiamare, nel contempo, le opportunità di sviluppo che la normativa europea offre in questo settore e che debbono essere colte.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere formulata dal relatore.

La seduta termina alle 16.15.

ALLEGATO 1

**Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo
30 aprile 1992, n. 285. Nuovo testo C. 1512 Meta e abb.****PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La XIV Commissione Politiche dell'Unione europea,

esaminata la proposta di legge C. 1512 e abbinate, recante modifiche al Codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

richiamato l'articolo 1 che introduce una specificazione del divieto previsto dall'articolo 16, comma 1 del codice della strada in materia di fasce di rispetto in rettilineo ed aree di visibilità nelle intersezioni fuori dei centri abitati;

osservato peraltro che il vigente articolo 16, comma 1 lettera *a*) prevede il divieto ai proprietari, o aventi diritto, dei fondi confinanti con le proprietà stradali fuori dei centri abitati di aprire canali, fossi ed eseguire qualunque escavazione nei terreni laterali alle strade;

ritenuto opportuno in proposito procedere all'aggiornamento di tale disposizione che sembra porsi in contrasto con l'applicazione di nuove tecnologie di scavo, quali le micro trincee, che, a ridotto impatto ambientale, consentono la posa della rete dei cavi della fibra ottica;

auspicato, infine, che si proceda ad un maggiore riflessione in merito alla sanzione prevista all'articolo 11, posto che l'inibizione alla guida sul territorio nazionale a tempo indeterminato, avendo carattere irreversibile, non tiene conto del possibile percorso di riabilitazione e di recupero del soggetto che si è reso responsabile di omicidio colposo, con violazione delle norme di circolazione stradale, ponendosi alla guida con un tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l ovvero sotto l'effetto di sostanze psicotrope o stupefacenti,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente osservazione:

nell'ambito del divieto posto all'articolo 16, comma 1, lettera *a*) del Codice della Strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, valuti la Commissione di merito l'opportunità di prevedere una specifica esclusione in favore delle escavazioni di micro-trincee per la rete della fibra ottica.

ALLEGATO 2

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).

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea),

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), che costituiscono il cosiddetto quarto pacchetto ferroviario;

tenuto conto della relazione tecnica sulla proposta di regolamento relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei

conti delle aziende ferroviarie e sulla proposta di direttiva COM(2013)31 riguardante la sicurezza delle ferrovie, predisposta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale del Trasporto Ferroviario e trasmessa alla Camera, ai sensi dell'articolo 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234;

considerate le risoluzioni legislative sulle proposte sopra richiamate, approvate dal Parlamento europeo in prima lettura nella seduta del 26 febbraio 2014;

considerato altresì che il Consiglio dell'Unione ha adottato nello scorso giugno orientamenti generali sulle proposte che compongono il cosiddetto pilastro tecnico, mentre non si è espresso su quelle incluse nel « pilastro politico »;

preso atto che l'approvazione del pacchetto rientra tra le priorità, del semestre italiano di Presidenza del Consiglio dell'UE espressamente indicate dal Governo;

premesso che:

le basi giuridiche delle proposte legislative contenute nel pacchetto sono costituite dagli artt. 91, 109, 170 e 171 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) ed appaiono appropriate alla luce del contenuto e delle finalità dei provvedimenti in esame;

le proposte risultano pienamente conformi al principio di sussidiarietà in quanto recano misure necessarie per il superamento delle barriere e della frammentazione del mercato dei servizi di trasporto ferroviario. Ciò vale sia per il « pilastro politico » del pacchetto, costituito dalle proposte normative relative alla gestione della rete ferroviaria, alla prestazione dei servizi e alla struttura delle imprese che vi operano, sia per il « pilastro tecnico », consistente nelle proposte intese a promuovere il completamento di specifici aspetti del mercato ferroviario europeo. Gli Stati membri, agendo da soli e in assenza di un quadro armonizzato a livello europeo, non possono assicurare il perseguimento di tali obiettivi;

con specifico riguardo alla proposta di regolamento COM(2013)27 relativa all'Agencia ferroviaria europea, il conferimento alla medesima Agenzia del potere di rilasciare i certificati di sicurezza e le autorizzazioni dei veicoli risulta pienamente giustificato dall'esigenza di superare la frammentazione derivante dalla coesistenza di 28 autorità nazionali, assicurando dell'omogeneità e della coerenza delle decisioni adottate;

per quanto concerne la proposta di direttiva COM(2013)30, relativa alla interoperatività del sistema ferroviario, essa risulta giustificata dalla necessità di operare una più intensa armonizzazione delle oltre 11 mila regole tecniche vigenti in materia di sicurezza e interoperatività (STI), che determinano costi elevatissimi per ottenere un certificato di sicurezza e procedure di autorizzazione e certificazione assai differenziate;

alla stessa logica di armonizzazione e semplificazione risponde la proposta di direttiva COM(2013)31 sulla sicurezza delle ferrovie, con particolare riferimento alla previsione del rilascio di un certificato di sicurezza unico e alla definizione di principi anche in materia di indagini sugli incidenti ferroviari;

evidente è la coerenza con il principio di sussidiarietà della proposta di regolamento COM(2013)26, recante norme per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie, in quanto essa interviene su una materia già oggetto di una disciplina europea risalente al 1969, al fine di accrescere la trasparenza delle compensazioni riconosciute a vario titolo dalle autorità pubbliche alle imprese ferroviarie e assicurare in tal modo la tutela della concorrenza;

con riguardo alla proposta di regolamento COM(2013)28 che rende obbligatorie le procedure di gara e individua il contenuto proprio degli obblighi del servizio pubblico, essa è necessaria per superare l'attuale frammentazione del quadro normativo europeo in materia di aggiudicazione dei contratti di trasporto pas-

seggeri che ostacola la piena realizzazione di uno Spazio ferroviario europeo e limita la concorrenza. Si sottolinea al riguardo che l'ordinamento italiano è tra i più avanzati;

per quanto concerne infine la proposta di direttiva COM(2013)29, volta a promuovere la concorrenza nel mercato di trasporto di passeggeri e a modificare la *governance* dei gestori dell'infrastruttura, essa reca norme che, pur richiedendo un approfondimento nel merito, appaiono motivate dall'esigenza di limitare i conflitti di interesse derivanti dalla presenza di strutture integrate che includano la gestione delle infrastrutture e le attività di trasporto;

le proposte contenute nel pilastro tecnico e in quello politico sono parte di un intervento normativo organico ed unitario essendo tutte necessarie per rimuovere le barriere giuridiche e tecniche che frammentano il mercato ferroviario e assicurarne l'apertura alla concorrenza all'interno di tutto il territorio dell'Unione europea. Lo sviluppo del trasporto ferroviario è cruciale per il perseguimento degli obiettivi di numerose politiche dell'Unione, quali quelle relative al mercato interno, alla coesione economica, sociale e territoriale, all'ambiente e al cambiamento climatico;

le misure prospettate nel pacchetto risultano necessarie per utilizzare pienamente le potenzialità del trasporto ferroviario, che attualmente rappresenta una quota assai contenuta delle modalità di trasporto nell'UE: la parte modale della ferrovia nell'Unione si attesta intorno al 6 per cento a fronte del 75 per cento coperta dagli autoveicoli privati; mentre il trasporto ferroviario costituisce poco oltre il 10 per cento del trasporto di merci;

la creazione di un autentico Spazio ferroviario è necessario e urgente alla luce del forte incremento della domanda di trasporto entro il 2030, e conseguentemente del traffico, stimata dalla Commissione nell'ordine del 40 per cento per il trasporto di merci e del 35 per cento circa

per il trasporto passeggeri. Tale incremento, ove non soddisfatto per una percentuale significativa dal trasporto su ferrovia, comporterà un aggravamento dei problemi che già affliggono molti paesi europei, quali la congestione delle reti stradali e l'aumento delle emissioni inquinanti derivanti dagli autoveicoli e aumento dei consumi di combustibili;

gli investimenti nel trasporto ferroviario presentano un elevato valore aggiunto in termini di crescita e occupazione e possono dunque concorrere al rilancio dell'intera economia europea;

i vincoli di bilancio stabiliti a livello europeo hanno tuttavia impedito a numerosi Paesi membri di realizzare investimenti, in primo luogo per infrastrutture, che sarebbero necessari per adeguare le ferrovie alla crescita della domanda complessiva di trasporto;

l'approvazione del pacchetto potrebbe pertanto, favorendo gli investimenti nel settore, apportare un significativo contributo al rilancio della crescita e dell'occupazione nell'UE;

l'Italia, collocandosi tra i paesi più avanzati, in termini di apertura del mercato ferroviario nazionale, può contribuire in modo decisivo, soprattutto nel corso del semestre di Presidenza del Consiglio, a promuovere l'approvazione del pacchetto senza accettare compromessi al ribasso, soprattutto in relazione al pilastro politico;

il Governo ha espresso forti riserve nella richiamata relazione tecnica in merito all'attribuzione, in gran parte delle proposte in esame, di un ampio potere di delega a tempo indeterminato alla Commissione europea. Al riguardo va tuttavia sottolineato che il ricorso alla delega appare giustificato dalla complessità tecnica delle materie da disciplinare e che i meccanismi previsti dalle clausole di delega sembrano assicurare, in coerenza con l'articolo 290 del TFUE, un adeguato controllo al Legislatore europeo (Parlamento europeo e Consiglio) sull'esercizio del potere conferito alla Commissione;

rilevata l'esigenza che il presente parere sia trasmesso, unitamente al documento finale della Commissione di merito, al Parlamento europeo, al Consiglio e alla Commissione europea nell'ambito del dialogo politico,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) è necessario assicurare l'approvazione contemporanea dei due pilastri, tecnico e politico, che costituiscono parti complementari di un unico intervento di armonizzazione e semplificazione dell'assetto vigente;

2) con specifico riguardo alla proposta di regolamento COM(2013)27, relativa all'Agenzia ferroviaria europea, occorre:

meglio precisare la ripartizione dei compiti tra la medesima Agenzia e le Agenzie nazionali, assicurandone la cooperazione soprattutto nella fase che precede il rilascio del certificato unico di sicurezza;

verificare in modo approfondito se l'assetto organizzativo previsto nella proposta e le risorse umane e finanziarie di

cui si prospetta l'attribuzione all'Agenzia siano adeguate e proporzionate alle nuove funzioni ad essa attribuite;

3) in relazione alla proposta di regolamento COM(2013)28, va evidenziata l'esigenza di mantenere, nel corso del negoziato, al 2019 la scadenza del periodo transitorio per l'entrata in vigore dell'obbligo di aggiudicazione mediante gara dei contratti di servizio pubblico, ferme restando alcune deroghe specificamente individuate nella proposta con riferimento a parametri di tipo quantitativo ovvero ai casi di esercizio di trasporto locale *in house* ovvero mediante impresa controllata dall'ente locale;

e con la seguente osservazione:

a) con riguardo alle proposte di direttiva COM(2013)29 il Governo valuti, nel corso del negoziato, l'opportunità di convergere sulla proposta, avanzata dal Parlamento europeo nel corso della prima lettura, di consentire alle imprese del settore di mantenere il modello di *holding*, a condizione che si stabiliscano regole certe per 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.