

ridurre la congestione nelle ore di punta pari al 175% del valore medio; la durata massima del periodo di punta è fissato a cinque ore/giorno;

l'esenzione dei veicoli EURO V (fino al termine del 2013) e EURO VI (fino al termine del 2017) dagli oneri sull'inquinamento atmosferico, che è un costo esterno internalizzato dalla proposta;

la piena discrezionalità degli Stati membri nell'applicare la Direttiva ai veicoli di peso compreso tra le 3,5 e le 12 tonn;

l'eliminazione dell'*earmarking* obbligatorio a favore dei trasporti; i proventi generati potranno essere utilizzati anche in altri settori;

l'eliminazione della destinazione dei pedaggi maggiorati nelle zone di montagna a favore della realizzazione dei Progetti Prioritari TEN (*mini earmarking*);

la limitazione del campo di applicazione della Direttiva alla rete TEN; costi esterni internalizzati solo per inquinamento atmosferico e rumore.

È possibile che in sede di negoziato comunitario fra le istituzioni si possa arrivare ad una procedura di conciliazione tra Consiglio e Parlamento Europeo, viste le posizioni divergenti. Molto dipenderà dagli esiti delle discussioni che si terranno nei primi mesi del 2011 in Commissione Trasporti al Parlamento Europeo e dalla volontà del Relatore (On. El Khadraoui, socialista belga) di insistere sull'internalizzazione di alcuni costi esterni eliminati dal testo del Consiglio.

Posizione CER

1. Da parte CER si è sempre sostenuto fortemente — attraverso posizioni formali, azioni di « lobbying » e di contatto con gli interlocutori istituzionali e non — l'approccio « ambizioso » delineato dalla Commissione Europea e dal Parlamento. Il settore ferroviario è a favore dell'internalizzazione dei costi esterni, in particolare della congestione e dell'inquinamento atmosferico. Il settore si è sempre espresso a favore della creazione di una politica dei trasporti basata sul principio del « *polluter pays* », « chi inquina paga » e sulla necessità di rivedere alcune dinamiche che hanno caratterizzato la stessa *policy*, che non sono più sostenibili dal punto di vista ambientale.

2. Relativamente alla Direttiva Eurovignette, il CER perseguirà le necessarie azioni di « lobbying » sulle istituzioni comunitarie al fine della redazione di un testo che vada nella direzione di un trattamento più equo tra i diversi modi di trasporto. Siamo tuttavia consapevoli delle difficoltà esistenti a livello comunitario e delle resistenze di alcuni Stati Membri nei confronti di una completa internalizzazione dei costi esterni. È tuttavia necessaria una rapida approvazione della Direttiva, che rappresenterebbe comunque un passo in avanti rispetto alla situazione attuale e che favorirebbe l'apertura — per gli Stati Membri che desiderano farlo — verso una politica dei trasporti più

sostenibile. L'approvazione nel corso del 2011 permetterebbe inoltre di poter iniziare a progettare una possibile futura revisione in coerenza con quelli che saranno gli obiettivi delineati dalla Commissione Europea nel prossimo Libro Bianco sui Trasporti.

3. Sul tema più generale dell'internalizzazione dei costi esterni e sulla messa in atto di un « *level playing field* » tra modi di trasporto, è necessario ripensare alle dinamiche che hanno caratterizzato fino ad ora la politica dei trasporti europea. Il fabbisogno di combustibili fossili (in un'economia globale ancora dipendente in larga parte dal petrolio), l'approvvigionamento energetico e l'impellente necessità di ridurre le emissioni di CO₂ costringono il settore dei trasporti a rivedere alcune questioni. I prezzi dei trasporti non riflettono la realtà complessiva. Le liberalizzazioni ed il progresso tecnologico hanno reso i prezzi dei trasporti per i consumatori individuali accessibili, ma non si è tenuto conto — a livello comunitario — delle ripercussioni in termini di costi esterni: congestione, inquinamento atmosferico, innalzamento dei livelli di CO₂. Il recente rapporto SOER dell'Agenzia Europea dell'Ambiente ha dimostrato come il settore trasporti nel suo complesso sia l'unico ad avere incrementato le emissioni di CO₂, a fronte dei miglioramenti avuti in altri settori industriali attraverso misure che vanno dal sistema di scambio quote emissioni (ETS — Emission Trading Scheme) all'uso di energie rinnovabili.

4. La modalità ferroviaria ha enormi potenzialità da esprimere in questo contesto. È necessario che i prezzi dei trasporti riflettano effettivamente le esternalità prodotte, come avviene nelle economie di mercato per altri settori industriali, e che vi sia un trattamento equo tra modi di trasporto. Le ferrovie sono attualmente l'unico modo di trasporto incluso nell'ETS in via indiretta, per il fatto che i fornitori di energia elettrica fanno parte del meccanismo. Alcune ferrovie ricavano già il proprio approvvigionamento energetico attraverso fonti rinnovabili; tuttavia a livello europeo si è assistito ad un rialzo dei prezzi generalizzato dell'energia che in parte ha avuto ripercussioni sul settore ferroviario, che è l'unico modo di trasporto con emissioni di CO₂ praticamente irrilevanti.

5. Il CER sostiene la necessità di rivedere il meccanismo dei prezzi che caratterizza il settore dei trasporti, che deve comprendere le esternalità. Il principio del « *polluter pays* » dovrebbe inoltre essere utilizzato per promuovere i modi di trasporto più sostenibili dal punto di vista ambientale, con l'obiettivo di impiegare i proventi derivanti dalle modalità più inquinanti per la costruzione e gli investimenti nelle infrastrutture alternative, in particolare ferroviarie.

2. SITUAZIONE ECONOMICA DEL SETTORE FERROVIARIO EUROPEO: « ARCHITETTURA FINANZIARIA » SANA E SOSTENIBILE PER LO SVILUPPO DELLA MODALITÀ FERROVIARIA

Breve background

Da circa due anni e mezzo, in particolare da quando la Commissione Europea ha dichiarato di voler rivedere e consolidare la legislazione contenuta nel Primo Pacchetto Ferroviario, il CER ha

evidenziato la necessità di avviare una riflessione sulle «condizioni-quadro» che potrebbero garantire la sostenibilità finanziaria ed economica delle ferrovie europee e che — quando non rispettate — rappresentano un freno allo sviluppo del settore.

L'analisi CER ha dimostrato l'esistenza di una Europa «a due velocità». Molte delle disposizioni contenute nel Primo Pacchetto Ferroviario, che riguardano in particolare gli obblighi «finanziari» degli Stati Membri nei confronti delle compagnie ferroviarie, non sono state messe in atto. I problemi principali riguardano in particolare tre aspetti:

un debito storico che ancora pesa sulle spalle di molte aziende ferroviarie — un debito accumulato durante l'epoca dei monopoli statali — che continua a ostacolare le possibilità dell'approvvigionamento finanziario potenzialmente destinato a nuovi investimenti;

manca di supporto finanziario da parte delle autorità preposte, con ripercussioni sul gestore dell'infrastruttura nazionale in termini di mancanza di piani di investimento attuabili non solo per la gestione delle reti esistenti ma anche per lo sviluppo di nuove infrastrutture;

manca di chiarezza nella definizione del ruolo dello Stato, di cosa richiede agli operatori e della disponibilità a pagare i servizi richiesti. Questo è un punto importante poiché riguarda il problema delle sottocompensioni per i servizi soggetti a contratti di servizio pubblico.

Il CER ha sottoposto — a più riprese — questi temi all'attenzione delle istituzioni comunitarie. Ha inoltre scritto ai singoli Ministri dei Trasporti nazionali, attraverso i rispettivi CEOs delle compagnie ferroviarie, al fine di sensibilizzarli in particolare sulla problematica relativa alle sottocompensioni per i contratti soggetti ad obblighi di servizio pubblico.

La Commissione Europea ha adottato la proposta di revisione, il «Recast» del Primo Pacchetto Ferroviario, lo scorso settembre. All'interno della proposta originale della Commissione, le preoccupazioni CER sono state in parte tenute in considerazione. Sono state introdotte disposizioni più vincolanti per gli Stati Membri al fine di garantire una maggiore sicurezza economica per il gestore dell'infrastruttura, attraverso la predisposizione di Contratti Multi-Annuali tra Stato e Gestore e la stesura di Piani Nazionali per lo sviluppo delle ferrovie, che rappresentano indubbiamente un passo in avanti verso una maggiore stabilità finanziaria del settore.

Posizione CER

La normativa comunitaria di settore adottata a partire dal 1991 è finalizzata alla creazione di un equo ed efficiente mercato ferroviario. Attualmente, le imprese ferroviarie incontrano serie difficoltà finanziarie — aggravate dalla crisi economica — che ostacolano

l'efficienza e la creazione di tale mercato. Questa situazione può essere tuttavia cambiata attraverso un'adeguata messa in atto della legislazione ad oggi esistente.

Al fine della piena comprensione delle difficoltà che le imprese ferroviarie stanno oggi affrontando, è importante ricordare uno dei principi prioritari della legislazione UE in ambito ferroviario, come sancito dall'articolo 5 della Direttiva 91/440:

« Gli Stati membri adottano le misure necessarie per permettere alle imprese ferroviarie di adattare le loro attività al mercato e di gestirle sotto la responsabilità dei loro organi direttivi, per fornire prestazioni efficaci e adeguate con la minor spesa possibile in rapporto alla qualità del servizio richiesto. Le imprese ferroviarie devono essere gestite secondo i principi validi per le società commerciali, anche per quanto riguarda gli obblighi di servizio pubblico imposti dallo Stato all'impresa e i contratti di servizio pubblico conclusi dalla medesima con le autorità competenti dello Stato membro ».

L'attuale legislazione europea prevede che le autorità competenti concludano contratti di servizio pubblico, richiedendo servizi alle imprese ferroviarie. Il contratto deve delineare in maniera trasparente lo scopo ed i costi dei servizi richiesti, e deve dimostrare come questi costi siano coperti, attraverso flussi finanziari e/o diritti esclusivi. **In altri termini, la dimensione finanziaria dei contratti di servizio pubblico deve essere pienamente trasparente, in modo che la Commissione Europea possa verificare che la compensazione dovuta dalle Autorità pubbliche corrisponda effettivamente ai servizi richiesti ed includa un profitto ragionevole.**

La cronica sottocompensazione dei contratti relativi agli obblighi di servizio pubblico produce un « circolo vizioso » di indebitamento, che va a discapito della salute finanziaria dell'impresa ferroviaria ed impedisce il raggiungimento degli obiettivi stabiliti nell'articolo 5 della Direttiva 91/440.

Questo ha naturalmente anche un impatto sulla qualità complessiva del servizio pubblico di trasporto, che va a svantaggio del consumatore finale e quindi del cittadino che fa uso dei servizi pubblici.

Altra implicazione — non meno importante — è rappresentata dagli eventuali squilibri e barriere per la creazione di un mercato ferroviario europeo competitivo. Tutti gli operatori — sia quelli « storici » che i nuovi entranti — devono misurarsi su un terreno equo e paritario. Situazioni croniche di sottocompensazione provocano distorsioni del mercato che vanno a svantaggio dello sviluppo della modalità ferroviaria.

3. COMPLETARE IL MERCATO INTERNO EUROPEO DEI TRASPORTI

Breve Background

A livello europeo, il trasporto ferroviario merci è liberalizzato dal 2007, mentre il trasporto passeggeri internazionale è stato aperto alla

concorrenza nel gennaio 2010. Entrambe sono state misure stabilite da Direttive europee di settore.

La Commissione Europea ha iniziato ad analizzare — attraverso studi *ad hoc* (Everis, 2009-2010) la possibilità di adottare una nuova proposta legislativa finalizzata alla liberalizzazione dell'ultimo segmento mancante, cioè il trasporto passeggeri domestico/nazionale, che rappresenta una quota di circa l'80% del mercato ferroviario europeo.

Nella Comunicazione allegata alla proposta di « Recast » adottata lo scorso settembre, la Commissione ha menzionato la liberalizzazione del trasporto nazionale come una misura legislativa imminente.

Sul tema della liberalizzazione, il CER ha prodotto una posizione di settore. Il completamento del mercato ferroviario a livello europeo non si esaurisce solamente nell'apertura « legale » dei mercati — che rimane essenziale — ma si deve compiere anche attraverso l'interoperabilità e la rimozione delle barriere tecniche attraverso la piena cooperazione del settore con l'Agenzia Ferroviaria Europea.

Posizione CER

Sulla completa liberalizzazione dei mercati, in particolare del trasporto passeggeri domestico, il CER sostiene le misure di apertura del mercato come principio. Creare le condizioni per una maggiore concorrenza nel mercato ferroviario è una necessaria premessa per l'accrescimento della qualità e della produttività. L'accesso non discriminatorio e trasparente alla rete ferroviaria deve essere garantito dalla legislazione europea.

Allo stesso tempo, il CER ha sostenuto la necessità di liberalizzare i mercati domestici in modo coerente e appropriato al quadro legislativo europeo, al fine di favorire l'integrazione dei mercati e la concorrenza equa tra imprese. L'apertura dei mercati deve essere trattata parallelamente alle questioni relative all'« architettura finanziaria » del settore ferroviario, cioè il finanziamento adeguato dei contratti di servizio pubblico e delle infrastrutture, l'internalizzazione dei costi esterni e il trattamento equo tra modi di trasporto. Il Libro Bianco sui trasporti pubblicato dalla Commissione Europea nel 2001 ha definito una serie di condizioni per uno sviluppo competitivo del settore ferroviario. Facendo un bilancio complessivo, si può affermare che nel 2011 queste misure sono state messe in atto solo parzialmente dal punto di vista legislativo ed in molti casi non c'è stata la volontà politica (a livello di Stati Membri) di procedere verso una politica dei trasporti basata sul trasferimento modale. Gli elementi relativi all'« architettura finanziaria » devono essere tenuti in considerazione nel processo di apertura dei mercati. Non devono tuttavia rappresentare un ostacolo o un ritardo al processo che conduce alla liberalizzazione e allo sviluppo della concorrenza.

Attuale quadro legislativo europeo sul trasporto passeggeri

Sulla base di quanto previsto dal Terzo Pacchetto Ferroviario (approvato nel 2007), **il trasporto passeggeri internazionale per**

ferrovia — incluso il cabotaggio — è liberalizzato a partire dal 1 gennaio 2010 (Direttiva 2007/58), con alcune salvaguardie per i servizi soggetti a contratti di servizio pubblico.

Alcuni paesi hanno già formalmente aperto i mercati domestici, anticipando la possibile legislazione europea: Italia, Regno Unito, Germania, Svezia, Lituania, Danimarca. Il CER ha da sempre sostenuto che se la legislazione sul trasporto internazionale fosse attuata in maniera adeguata e corretta, essa costituirebbe di per sé un incentivo perché tutti gli Stati Membri estendano tali misure al trasporto nazionale, senza interventi ulteriori della Commissione Europea. Il quadro europeo è tuttavia non omogeneo.

Due tipologie diverse di servizi passeggeri possono essere forniti nell'ambito del trasporto domestico:

servizi soggetti a contratti di servizio pubblico: sono disciplinati dal Regolamento europeo 1370/2007 e sono negoziati tra imprese ferroviarie ed autorità pubbliche competenti (in Italia comprende anche il cosiddetto « servizio universale »)

altri servizi non soggetti ad obblighi di servizio pubblico: sono organizzati liberamente dalle imprese ferroviarie senza nessun sussidio di carattere pubblico (ad esempio, l'Alta Velocità) e sono regolati dalla legislazione nazionale, con l'eccezione del cabotaggio nell'ambito dei servizi transfrontalieri, disciplinato dalla Direttiva 2007/58 sull'apertura del trasporto internazionale.

Riguardo a queste tematiche, Il CER ha sostenuto i seguenti elementi:

Necessità di trattare questi due tipi di servizi allo stesso modo. Anche i servizi soggetti a contratti di servizio pubblico devono essere gestiti sulla base di logiche commerciali e devono includere ragionevoli profitti d'esercizio per le imprese ferroviarie;

aprire i mercati domestici alla concorrenza significa in concreto emendare ed estendere i diritti di accesso alla rete attualmente contenuti nella Direttiva 91/440. Il CER supporta il principio, parallelamente allo sviluppo delle condizioni quadro relative all'« architettura finanziaria » delle ferrovie europee ed alla necessità che i contratti di servizio pubblico vengano assegnati sulla base dei principi non discriminatori stabiliti dal Regolamento 1370/2007;

sulla linea di quanto già stabilito per il trasporto internazionale, l'equilibrio economico di alcuni servizi soggetti a contratti di pubblico deve essere salvaguardato in caso di apertura del trasporto domestico. Questi « diritti esclusivi » devono comunque rimanere una scelta nell'ambito delle discrezionalità che appartengono alle singole autorità competenti e soprattutto non devono costituire un ostacolo allo sviluppo della concorrenza e del libero mercato.

4. FERROVIE ED AMBIENTE: I BENEFICI DEL TRASPORTO FERROVIARIO AD ALTA VELOCITÀ

Breve Background

Il modo di trasporto ferroviario è attualmente un settore con enormi potenzialità di sviluppo e crescita. Cioè ancora più evidente alla luce della necessità di «ripensare» una politica dei trasporti europea efficiente ed equa tra modalità, ma che allo stesso tempo sia sostenibile ed in grado di affrontare le questioni legate al cambiamento climatico. Il trasporto ferroviario può fornire in tal senso un contributo fondamentale.

Il recente rapporto «SOER 20101» dell'Agenzia Europea dell'Ambiente ha evidenziato come il settore dei trasporti terrestri costituisca una parte rilevante delle emissioni totali di GHG (gas effetto serra) a livello europeo, circa il 19%. Gli ultimi dati dimostrano che le emissioni di GHG dai trasporti sono aumentate del 24% tra il 1990 ed il 2008 nell'UE a 27. Tali statistiche escludono ovviamente il settore aereo e la navigazione marittima: se si dovessero considerare anche queste modalità, la quota emessa dai trasporti in proporzione alle emissioni totali salirebbe al 24% nell'UE a 27. Il rapporto evidenzia inoltre una diminuzione del trasporto merci per ferrovia e per vie navigabili, ed un incremento del numero di auto private nel periodo 1995-2006 del 22% (che corrisponde ad un aumento di circa 52 milioni di autovetture/veicoli per trasporto stradale). Il trasporto stradale rimane uno dei principali produttori di GHG, mentre il trasporto aereo rimane la modalità di trasporto più utilizzata all'interno dell'UE, con un incremento del 48% nell'UE a 27 tra il 1997 ed il 2007.

Lo stesso rapporto SOER ha sottolineato come sia necessario stabilire una nuova politica comune dei trasporti, che sia in grado di affrontare le problematiche del cambiamento climatico. È evidente come il settore dei trasporti sia l'unico settore industriale che assiste ad un continuo incremento delle emissioni GHG.

Posizione CER

Negli ultimi tre anni Il CER ha trattato il tema ambientale ed il ruolo della ferrovia come una delle priorità della propria azione di «lobbying» sulle istituzioni europee. Ciò è stato evidente in diversi ambiti relativi a dossier di interesse europeo, in particolare:

Eurovignette-internalizzazione dei costi esterni: CER ha sottolineato la necessità di internalizzare i costi esterni provenienti dal trasporto stradale e l'utilizzazione dell'*earmarking* a favore dei modi di trasporto più sostenibili;

Emergenza trasporto aereo (aprile 2010): in occasione della crisi del trasporto aereo in seguito all'eruzione del vulcano islandese avvenuta nell'aprile 2010, il settore ferroviario ha dimostrato la sua efficienza e la sua tenuta. Il CER ha raccolto una serie di dati che

hanno dimostrato come le ferrovie europee abbiano messo a disposizione enormi risorse aggiuntive per far fronte all'emergenza. Dal 16 al 28 aprile, le ferrovie europee hanno messo a disposizione 620 treni aggiuntivi rispetto a quelli normalmente operanti, per un totale di circa 400.000 posti. È stato organizzato presso il CER un centro di coordinamento in caso di eventuali nuove emergenze. In particolare, il temporaneo blocco del settore aereo ha dimostrato come le ferrovie siano in grado di rispondere in modo efficace come modo di trasporto alternativo all'aereo su distanze fino a 800/1000 km. Il CER ha sensibilizzato le istituzioni europee al riguardo, evidenziando la necessità di procedere al completamento delle reti TEN e ad una maggiore integrazione delle reti ferroviarie europee ad alta velocità;

High Speed Masterplan: in occasione della riunione annuale dei Presidenti e degli Amministratori Delegati delle ferrovie europee (che nel 2010 si è tenuta a Roma) i principali CEOs europei hanno firmato congiuntamente una dichiarazione di intenti per il futuro del settore ferroviario « *Railways 2020* ». Nell'ambito della dichiarazione viene chiesto alla Commissione Europea di procedere quanto prima alla creazione di un « High Speed Masterplan » europeo, un programma *ad hoc* per le reti ferroviarie ad alta velocità che possa integrarsi con le reti TEN attraverso il sostegno del contributo finanziario comunitario;

Riduzione emissioni settore ferroviario: nel 2007, il settore ferroviario europeo si è impegnato volontariamente — attraverso il coordinamento del CER — a ridurre le emissioni del 30% al 2020. Molti « targets » individuali sono già stati raggiunti, con ottime prestazioni da parte delle singole compagnie. In questo contesto, l'Alta Velocità rappresenta un elemento fondamentale per continuare a migliorare le prestazioni del settore ferroviario in termini ambientali. Per l'Italia, l'esempio dato dalla Roma-Milano in termini di guadagno di « market share » rispetto al trasporto aereo ha un impatto rilevante anche in termini di riduzione di emissioni CO₂.

5. RETI TEN ED INFRASTRUTTURE FERROVIARIE DI INTERESSE EUROPEO

Breve Background

La rete transeuropea dei trasporti riveste un ruolo essenziale per l'integrazione e lo sviluppo del mercato interno dell'Unione. In seguito alla consultazione avvenuta con le parti interessate nel corso del 2010, la Commissione Europea sta attualmente procedendo verso la finalizzazione della revisione di medio termine (« Mid Term Review ») del quadro legislativo TEN.

L'esecutivo comunitario — attraverso il supporto dell'Agenzia TEN — sta rivedendo l'attuale configurazione dei progetti prioritari stabiliti nel 2004, attraverso alcune modifiche che verranno apportate alla progettazione della rete. La Commissione proporrà una differenziazione tra due livelli di rete, di cui il « core network » o « rete centrale » costituirà il fulcro del futuro sistema europeo dei trasporti.

È intenzione della Commissione presentare formalmente il progetto di revisione delle reti TEN durante la prima parte del 2011, in modo da poter affrontare successivamente il negoziato sul prossimo budget comunitario 2014-2020, che vedrà anche il tema TEN nei capitoli di spesa.

Posizione CER

Il CER riconosce l'importanza del completamento della rete TEN ed in particolare dei progetti prioritari ferroviari per la creazione di una politica dei trasporti moderna e sostenibile. In particolare, supporta i seguenti principi:

salvaguardia degli attuali progetti prioritari (su cui sono state già investite ingenti risorse da parte degli Stati Membri) come base di partenza per la progettazione del futuro « core network »;

il « core network » dovrà assicurare il collegamento sinergico tra gli attuali progetti prioritari ed i principali porti e aeroporti di rilevanza europea, tenendo in considerazione gli attuali livelli di traffico passeggeri e merci nonché le potenzialità di future di sviluppo; dovranno inoltre essere integrati tutti i collegamenti europei ad alta velocità;

lo sviluppo e la messa in atto di ERTMS sulla rete ferroviaria TEN è essenziale per l'interoperabilità;

è necessario un budget adeguato per il completamento delle reti TEN. L'incremento significativo dei fondi comunitari a disposizione delle Reti transeuropee di trasporto è una condizione necessaria per dare concretezza ai progetti;

in considerazione delle stime di costo attese per la prossima programmazione pari a – 145 miliardi per i soli progetti prioritari e del potenziale effetto leva, è indispensabile che la Commissione proponga uno stanziamento di – 30 miliardi per i Fondi TEN-T nel periodo 2014-2020;

sulla linea di quanto delineato dalla Commissione Europea sulla « decarbonizzazione » dei trasporti, è necessario procedere verso l'individuazione di fonti alternative di finanziamento per le reti TEN che siano a supporto dei modi di trasporto più sostenibili, attraverso l'internalizzazione dei costi esterni.

6. ATTIVITÀ TECNICA DEL CER A SUPPORTO ERA

Breve Background

L'Agenzia Europea della sicurezza è stata istituita nel 2004 per fornire agli stati membri dell'Unione Europea assistenza tecnica nel campo dell'interoperabilità e della sicurezza. A tal fine è previsto lo

sviluppo di Specifiche tecniche di interoperabilità e di procedure comuni riguardanti temi legati alla sicurezza sotto specifico mandato da parte della Commissione Europea.

Il regolamento che istituisce l'Agenzia stabilisce che per lo sviluppo delle suddette specifiche tecniche di interoperabilità e delle procedure armonizzate di sicurezza vengano istituiti dei gruppi di lavoro denominati « working party » all'interno dei quali è prevista la presenza di vari attori tra i quali le organizzazioni rappresentative di settore (CER *in primis*).

Il CER, come previsto dal regolamento dell'Agenzia, e al fine di sostenere al meglio le posizioni comuni dei propri membri in ambito ERA, svolge la selezione di alcuni esperti (*speakers*) da inserire direttamente nei gruppi di lavoro ERA e successivamente costituisce dei gruppi di supporto CER che hanno il compito di preparare l'attività.

Il lavoro svolto dal CER in questo campo è molto oneroso, vedendo coinvolti decine di speaker e centinaia di esperti che a vario titolo partecipano alla definizione delle differenti specifiche.

Nel 2009, al fine di rendere più forti ed omogenee le posizioni del settore ferroviario rispetto all'attività dell'ERA, il CER ha istituito insieme all'EIM (European Infrastructure Manager) e all'UIC (Union International Chemin de Fer), il CTG (Coordination Technical Group) che consiste in una piattaforma di esperti che provengono dalle differenti organizzazioni rappresentative di settore.

La fase finale del processo di stesura delle specifiche tecniche prodotte dall'ERA prevede che ci sia un'approvazione da parte di un comitato, diretto dalla Commissione Europea, composto da rappresentanti degli stati membri, denominato RISC. Il CER interviene anche in questa sede al fine di verificare che eventuali incongruenze od imprecisioni contenute nei testi in approvazione non vengano inavvertitamente sottoposte ad approvazione.

Per concludere, per quanto riguarda il processo legislativo legato alla produzione di normativa tecnica di settore (interoperabilità e sicurezza), il CER rappresenta la più importante organizzazione con funzioni di « advisor » tecnico delle istituzioni comunitarie.

Posizione CER

Il CER ha espresso in diverse sedi la necessità di razionalizzare l'utilizzazione degli esperti impiegati nell'ambito dei gruppi di lavoro ERA e CER e soprattutto di conoscere anticipatamente la previsione di impiego di risorse necessarie per la stesura di particolari specifiche tecniche.

Il CER ritiene che una delle difficoltà riscontrate nel raggiungimento dell'interoperabilità ferroviaria europea consista nell'elevato numero di cosiddetti *open points* presenti nelle versioni finali delle specifiche (gli *open points* sono dei requisiti tecnici per cui non è stato possibile individuare una posizione condivisa a livello europeo). È stato fatto quindi presente all'ERA che vengano adottati tutti gli sforzi al fine di chiudere gli *open points*.

Inoltre il CER ritiene necessario che l'attività svolta dai funzionari ERA in merito alla stesura delle procedure venga maggiormente

standardizzata al fine di rendere il processo maggiormente efficiente e condiviso con le organizzazioni di settore che sono quelle che forniscono il *know how* tecnico.

Per quanto riguarda considerazioni di carattere più generale, il CER ritiene che l'ERA debba rafforzare la sua attività di controllo sulle Agenzie Nazionali in merito al recepimento della normativa comunitaria (eventualmente prevedendo attività di audit) e che debba accentrare alcune funzioni attualmente di competenza delle agenzie nazionali (Certificazione di sicurezza delle imprese e immatricolazione dei rotabili) al fine di scongiurare comportamenti disomogenei dei diversi stati membri che possono avere come effetto la mancata realizzazione dell'interoperabilità ferroviaria e l'introduzione di barriere protezionistiche.

7. TASK FORCE SULLA SICUREZZA DEL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI

Breve background

A seguito del gravissimo incidente ferroviario che si è verificato a Viareggio il 29 giugno 2009, passata la prima fase d'emergenza dei soccorsi, l'allora Commissario UE ai Trasporti, on. Antonio Tajani, ha promosso una « Safety Conference » che si è svolta a Bruxelles l'8 Settembre 2009.

La principale decisione che è stata deliberata nel corso della conferenza è stata l'istituzione di una *task force* organizzata dall'ERA (European Railway Agency), sotto mandato della Commissione Europea e con il diretto coinvolgimento delle Autorità Nazionali per la Sicurezza Ferroviaria, al fine di individuare e sviluppare misure di manutenzione e di progettazione per scongiurare la rottura degli assi dei carri merci .

Il CER ha partecipato attivamente ai lavori della *task force* ed insieme alle altre organizzazioni rappresentative di settore ha istituito un *Joint Support Group* al fine di fornire un adeguato supporto tecnico ai lavori della task force stessa.

La task force si è riunita 7 volte (18 Settembre 2009, 27 Ottobre 2009, 24 Novembre 2009, 16-17 Dicembre 2009, 2 Febbraio 2010, 20 Aprile 2010 e 22 Giugno 2010). Tutte le riunioni si sono svolte a Lille presso la sede dell'ERA ad eccezione della riunione di dicembre che si è svolta a Viareggio.

A fine settembre 2010 l'ERA ha prodotto il report finale dei lavori della task force nel quale è stato identificato un piano d'azione che descrive una serie di misure facoltative che vengono suggerite al settore ferroviario.

Il piano d'azione individua le seguenti misure:

EVIC (European Visual Inspection Catalogue): è il documento di riferimento per la campagna di ispezione su tutti gli assi da carro circolanti in Europa, tesa a togliere dall'esercizio i componenti anche solo con difettosità o corrosione superficiali;

Sampling Program: è il programma speciale di Controlli Non Distruttivi (ultrasuoni/ magnetoscopio) svolto su un campione di 24 mila assi, suddivisi per tipologia di utilizzo; si tratta di una campagna di controlli aggiuntivi a quanto già previsto dai piani di manutenzione con lo scopo di valutare l'eventuale corrispondenza tra difetti superficiali e profondi identificati in EVIC e l'incidenza di questi nelle diverse tipologie di utilizzo individuate;

EWT (European Wheelset Traceability): la task force ha identificato 44 parametri considerati rilevanti per identificazione e definizione delle caratteristiche delle sale da carro (assi con ruote e cuscinetti), che ciascun Detentore dovrà raccogliere da subito e rendere disponibile in un database centralizzato non oltre il 1° gennaio 2012;

ECCM (European Common Criteria for Maintenance) Raccolta di varie misure manutentive che il Settore Ferroviario europeo s'impegna ad adottare unitariamente (laddove non già in essere per talune di queste) e dei criteri per l'accettabilità dei componenti e della loro manutenzione.

Posizione CER

Il CER ha caldeggiato e attivamente sostenuto l'iniziativa della « Safety Conference » affinché fosse data una risposta tecnicamente forte ed armonizzata a livello europeo ed efficace in una prospettiva di medio-lungo periodo. Il CER ha quindi supportato pienamente l'istituzione della task force e lo svolgimento dei lavori. Avendo contribuito alla definizione delle misure identificate nel piano d'azione, ha reso obbligatorio per suoi membri l'adozione delle misure previste nel report finale. Il CER ha allo stesso tempo sconsigliato l'adozione di misure unilaterali da parte di singole agenzie nazionali; esse avrebbero potuto generare come conseguenza la disomogeneità a livello europeo e se non impostate su una prospettiva di medio lungo periodo, avrebbero potuto avere come effetto immediato lo spostamento del traffico delle merci dalla rotaia alla gomma (settore notoriamente caratterizzato da un livello di sicurezza inferiore a quello ferroviario), ottenendo dunque l'opposto di quanto originariamente perseguito.

