

XIV COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 74/2014: Misure urgenti in favore delle popolazioni dell'Emilia-Romagna colpite dal terremoto e dai successivi eventi alluvionali verificatisi tra il 17 ed il 19 gennaio 2014, nonché per assicurare l'operatività del Fondo per le emergenze nazionali. C. 2365 Governo (Parere alla VIII Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	79
ALLEGATO (<i>Parere approvato dalla Commissione</i>)	88

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>Esame congiunto, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del Regolamento, e rinvio</i>)	92

SEDE CONSULTIVA

Martedì 3 giugno 2014. — Presidenza del presidente Michele BORDO.

La seduta comincia alle 13.40.

DL 74/2014: Misure urgenti in favore delle popolazioni dell'Emilia-Romagna colpite dal terremoto e

dai successivi eventi alluvionali verificatisi tra il 17 ed il 19 gennaio 2014, nonché per assicurare l'operatività del Fondo per le emergenze nazionali. C. 2365 Governo.
(Parere alla VIII Commissione).
(*Esame e conclusione – Parere favorevole*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Tea ALBINI (PD), *relatore*, ricorda che il decreto legge n. 74, emanato il 12 maggio 2014, si compone di tre articoli. Nei primi due articoli reca rispettivamente misure destinate ai comuni dell'Emilia Romagna colpiti da alcuni eventi atmosferici e per l'operatività del Fondo per le emergenze nazionali. L'articolo 3 dispone l'entrata in vigore del decreto il giorno successivo a quello della pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale*, ossia il 13 maggio 2014.

Esaminando in maggior dettaglio il contenuto del provvedimento, segnala che l'articolo 1 disciplina gli interventi nei territori emiliani colpiti dagli eventi alluvionali del 2014 e dalla tromba d'aria del 3 maggio 2013.

L'ambito di applicazione, ovvero i comuni interessati sono indicati al comma 1 che mira a garantire la continuità dell'attività di ricostruzione avviata a seguito del sisma del maggio 2012 e a coordinarla con gli interventi necessari per la ricostruzione, l'assistenza alle popolazioni e la ripresa economica nei territori dei comuni, già colpiti dal sisma del 20 e 29 maggio 2012, e interessati anche dagli eventi alluvionali verificatisi tra il 17 ed il 19 gennaio 2014, e individuati dall'articolo 3 del decreto-legge 4/2014. Destinatari del provvedimento sono inoltre i comuni interessati dalla tromba d'aria del 3 maggio 2013, e individuati dalla delibera del Consiglio dei Ministri del 9 maggio 2013, dichiarativa dello stato di emergenza, e in attuazione dell'ordinanza di protezione civile n. 83/2013.

Nei commi da 1 a 4 è inoltre contenuta la disciplina riguardante il Commissario delegato e relativi poteri. Più precisamente, il comma 1 autorizza il Presidente della regione Emilia-Romagna, Commissario delegato ai sensi del decreto-legge 6 giugno 2012, n. 74, ad operare per l'attuazione degli interventi per la ricostruzione, l'assistenza alle popolazioni e la ripresa economica nei comuni indicati. Il comma 2 dispone che per l'effettuazione degli interventi il commissario opera, per l'intera durata dello stato di emergenza con i poteri di cui all'articolo 5, comma 2, della legge 24 febbraio 1992, n. 225 e con le deroghe alle norme vigenti stabilite con delibera del

Consiglio dei Ministri del 4 luglio 2012 o individuate con i provvedimenti attuativi del decreto-legge 4/2014. I commi 3 e 4 consentono al Commissario di avvalersi dell'amministrazione regionale e di quelle locali (sindaci dei Comuni interessati dagli eventi alluvionali del 17-19 gennaio 2014, Presidente della provincia di Modena e relativa amministrazione); di delegare le funzioni attribuite con il presente decreto ai sindaci dei comuni interessati dagli eventi alluvionali verificatisi tra il 17 ed il 19 gennaio 2014 e al Presidente della provincia di Modena, nel cui rispettivo territorio sono da effettuarsi gli interventi.

Quanto alle risorse finanziarie, il comma 5 consente al Presidente della regione Emilia-Romagna, nella sua veste di Commissario delegato, di destinare complessivamente 210 milioni di euro, per gli anni 2014 e 2015 per contributi per danni subiti da soggetti privati colpiti dagli eventi alluvionali del gennaio 2014 e dalla tromba d'aria; per i più urgenti interventi connessi al programma di messa in sicurezza idraulica dei territori connessi ai fiumi che hanno generato gli eventi alluvionali citati; per gli interventi previsti dai commi 7 e 8, vale a dire contributi per la ripresa delle attività economiche e delle normali condizioni di vita e lavoro e delle attività, contributi per l'autonoma sistemazione dei nuclei familiari la cui abitazione principale è stata dichiarata inagibile, nonché contributi per il ripristino di opere pubbliche o di interesse pubblico.

L'importo indicato potrà essere utilizzato, con separata evidenza contabile, a valere sulle risorse della contabilità speciale istituita per la ricostruzione del sisma 2012 ed intestata allo stesso Presidente della regione Emilia-Romagna.

L'ultimo periodo del comma 5 consente agli enti attuatori, nella realizzazione degli interventi contemplati dal comma 5, l'applicazione delle norme dettate dall'articolo 10 del decreto-legge 83/2012, che disciplinano l'occupazione d'urgenza e l'eventuale espropriazione delle aree, nonché la localizzazione degli interventi (anche in deroga agli strumenti urbanistici), la dichiarazione

di pubblica utilità, indifferibilità e urgenza e l'affidamento degli interventi stessi.

Il comma 6 affida al Presidente della Regione, in coordinamento con il Commissario delegato all'emergenza idrogeologica e con gli altri soggetti istituzionalmente competenti, l'individuazione dei progetti cantierabili necessari per la messa in sicurezza dei territori e delle risorse necessarie per il loro finanziamento. Ricordo che in attuazione dell'articolo 17, comma 1, del decreto-legge 195/2009, il prefetto Vincenzo Grimaldi è stato nominato, con D.P.C.M. 10 dicembre 2010, commissario delegato per l'attuazione degli interventi per il contrasto del dissesto idrogeologico contenuti nell'accordo di programma siglato tra Ministero dell'ambiente e Regione Emilia-Romagna in data 3 novembre 2010. Il comma 6 prevede, inoltre, che siano individuate, con riferimento ai progetti cantierabili necessari per la messa in sicurezza dei territori di cui al comma 1, le risorse previste a legislazione vigente disponibili nella contabilità speciale intestata al Commissario Grimaldi o che devono essere immediatamente trasferite nella stessa contabilità per l'avvio o la prosecuzione degli interventi.

Il comma 7 demanda ad appositi provvedimenti del Presidente della Regione Emilia-Romagna, nella sua veste di Commissario delegato: la determinazione, sulla base dei danni effettivamente verificatisi, di priorità, modalità e percentuali entro le quali possono essere concessi contributi (al netto di eventuali risarcimenti assicurativi) necessari per la ripresa delle attività economiche e delle normali condizioni di vita e di lavoro dei privati cittadini, nel limite delle risorse indicate dal comma 5; l'individuazione dei requisiti soggettivi e oggettivi (per la concessione dei contributi) e le modalità di asseverazione dei danni subiti, anche prevedendo procedure semplificate per i danni di importo inferiore alla soglia determinata dal Commissario. Viene altresì prevista l'estensione di tali procedure, ai fini dell'armonizzazione dei comportamenti amministrativi, anche ai provvedimenti futuri relativi al sisma del maggio 2012; l'autorizzazione di contributi per l'autonomia

sistemazione (sempre nel limite delle risorse di cui al comma 5) dei nuclei familiari la cui abitazione principale in conseguenza dell'evento alluvionale è stata dichiarata inagibile o accertata come inabitabile da parte dei competenti uffici locali.

Il comma 8 prevede che il Commissario delegato autorizzi (sempre nel limite delle risorse di cui al comma 5) la concessione di contributi per il ripristino di opere pubbliche o di interesse pubblico danneggiate. La norma fa riferimento anche a beni culturali, strutture pubbliche adibite ad attività sociali, socio-sanitarie e socio-educative, sanitarie, ricreative, sportive e religiose, nonché ad edifici di interesse storico-artistico.

Il comma 9 disciplina la copertura degli oneri derivanti dall'attuazione dei commi 5, 7 e 8 dell'articolo 1 (pari a complessivi 210 milioni di euro), cui si fa fronte: quanto a 160 milioni di euro per il 2014 mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa prevista dall'articolo 3-*bis* del decreto-legge 95/2012; quanto a 50 milioni di euro per il 2015 a valere sulle risorse relative all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 11, comma 13, del decreto-legge 174/2012, versate e disponibili sulla contabilità speciale, relativa al sisma 2012, intestata al Presidente della Regione Emilia-Romagna.

L'articolo 2 reca alcune disposizioni che sono volte ad assicurare l'operatività del Fondo per le emergenze nazionali per l'anno 2014. In particolare, si prevede la revoca e la riassegnazione al Fondo per le emergenze nazionali delle risorse disponibili, iscritte nel bilancio della Presidenza del Consiglio dei Ministri, per la mancata attivazione degli interventi previsti da specifiche disposizioni legislative adottate in seguito a calamità naturali; l'individuazione degli interventi da revocare con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, da adottare d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze; il divieto a partire dal 13 maggio 2014 – data di entrata in vigore del presente decreto – di attivazione dei mutui, concessi in virtù di specifiche disposizioni normative, adottate fino al 31 dicembre 2011, per far

fronte a interventi di spesa per calamità naturali, a valere sulle risorse iscritte sul bilancio della Presidenza del Consiglio dei Ministri; l'esclusione dal divieto di attivazione dei mutui per quelli la cui procedura di attualizzazione sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del decreto legge.

Ricorda, da ultimo, che il Fondo per le emergenze nazionali è stato istituito dall'articolo 5, comma 5-*quinquies* della legge 24 febbraio 1992, n. 225 (Istituzione del Servizio nazionale della protezione civile.), in conseguenza delle modifiche apportate dall'articolo 10, comma 1, lettera *d*), del decreto-legge 93/2013. L'articolo 1, comma 120 della legge 27 dicembre 2013, legge di stabilità 2014, come modificato dall'articolo 20-*bis* del decreto-legge 16/2014, prevede, da ultimo, che, a valere sulle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione che si renderanno disponibili a seguito della verifica sull'effettivo stato di attuazione degli interventi previsti nell'ambito della programmazione 2007-2013, una quota di 50 milioni di euro – a valere sulla quota nazionale – è destinata al Fondo per le emergenze nazionali. La medesima norma ha previsto inoltre che 50 milioni di euro per l'anno 2014 siano destinati ad interventi in conto capitale, nei territori colpiti da eventi calamitosi verificatisi dall'anno 2009, individuati con provvedimento del Capo del Dipartimento della protezione civile.

Tenuto conto dei contenuti del provvedimento, che investono marginalmente le competenze della XIV Commissione, formula una proposta di parere favorevole (*vedi allegato*), che illustra.

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

La seduta termina alle 13.50.

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

Martedì 3 giugno 2014. — Presidenza del presidente Michele BORDO.

La seduta comincia alle 13.50.

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).

(Esame congiunto, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del Regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame congiunto degli atti dell'Unione europea in oggetto.

Michele BORDO, *presidente*, intervenendo in sostituzione del relatore, onorevole Tancredi, illustra la relazione da questi predisposta sul provvedimento, ricordando che il quarto pacchetto ferroviario include sei proposte legislative, tre di regolamento e tre di direttiva, nonché una comunicazione che illustra la strategia di intervento complessiva ad esse sottesa, volta ad assicurare la piena applicazione dei principi della concorrenza e della apertura dei mercati al trasporto ferroviario.

In particolare, nell'ambito del pacchetto si possono delineare un « pilastro tecnico », consistente in tre proposte relative alla interoperabilità, alla sicurezza e alla tutela dei diritti dei passeggeri e un « pilastro politico », costituito da tre proposte relative a questioni di grande delicatezza quali:

l'accesso al mercato dei servizi di trasporto di passeggeri (il mercato è chiuso alla concorrenza in molti Stati membri, con la conseguenza non soltanto che la crescita risulta inibita, ma anche che si creano disparità fra gli Stati membri che hanno aperto il mercato e quelli in cui è ciò non è ancora avvenuto);

la *governance* dei gestori dell'infrastruttura (in quanto monopoli naturali, questi non sempre rispondono alle necessità del mercato e dei suoi utenti);

gli ostacoli all'ingresso sul mercato derivanti da situazioni nelle quali la gestione dell'infrastruttura e le operazioni di trasporto fanno parte della stessa struttura integrata (in tale caso, i gestori dell'infrastruttura si trovano di fronte a un conflitto di interessi);

le strutture integrate che ostacolano la stessa separazione contabile fra gestione dell'infrastruttura e attività di trasporto.

Per meglio comprendere la portata e le implicazioni dell'intervento prospettato

dalla Commissione europea appare opportuno richiamare in via preliminare alcuni dati riportati nella comunicazione che accompagna le sei proposte legislative: il trasporto ferroviario produce nell'ambito dell'Unione europea un fatturato annuo superiore a 73 miliardi di euro, impiegando 800 mila persone e impegnando significative risorse pubbliche, pari a circa 20 miliardi di euro, a titolo di compensazione per oneri di servizio, e a 26 miliardi per investimenti nelle infrastrutture. Lo sviluppo del trasporto ferroviario è inoltre cruciale per il perseguimento degli obiettivi di numerose altre politiche dell'Unione, quali quelle relative al mercato interno, alla coesione economica, sociale e territoriale, all'ambiente e al cambiamento climatico; gli investimenti nel settore presentano, inoltre, un elevato valore aggiunto in termini di crescita e occupazione e possono dunque concorrere al rilancio dell'intera economia europea.

Al tempo stesso, non si può ignorare che le potenzialità del trasporto ferroviario sono state sinora utilizzate solo in minima parte. Esso rappresenta una quota assai contenuta delle modalità di trasporto utilizzate nell'UE: la parte modale della ferrovia nell'Unione europea si attesta intorno al 6 per cento a fronte del 75 per cento coperta dagli autoveicoli privati; appena superiore è la quota del trasporto ferroviario per quanto concerne il trasporto di merci (poco oltre il 10 per cento).

Inoltre, i vincoli di bilancio stabiliti a livello europeo hanno 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. La Commissione ipotizza, in particolare, un incremento della domanda di trasporto entro il 2030, e conseguentemente del traffico, 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 evidentemente un aggravamento dei problemi che già afflig-

gono molti paesi europei, tra cui l'Italia: congestione delle reti stradali; aumento delle emissioni inquinanti derivanti dagli autoveicoli e aumento dei consumi di combustibili.

Ad avviso della Commissione, queste criticità discendono in buona misura dalla struttura fortemente differenziata del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nei diversi paesi membri. In 16 dei 25 Stati membri dotati di reti ferroviarie, gli operatori storici detengono una quota di mercato superiore al 90 per cento. In tali condizioni, a giudizio della Commissione europea, non può essere garantita né la concorrenza per il mercato (messa in concorrenza di diversi operatori per ottenere il diritto esclusivo di gestire una determinata linea mediante un contratto di servizio pubblico), né la concorrenza sul mercato (diversi operatori attivi su una medesima linea, cioè il libero accesso). Sotto questo profilo, è bene considerare che la situazione del nostro paese, almeno sul piano normativo, risulta più avanzata rispetto a quella di altri importanti partner in cui la concorrenza è sostanzialmente esclusa.

La Commissione europea rileva, inoltre, che è aumentato lo scarto in termini di efficienza tra le migliori imprese ferroviarie dell'UE e quelle meno efficienti. Le cause principali di tali problemi sono l'assenza di concorrenza per i contratti di servizio pubblico, le distorsioni di mercato connesse all'accesso limitato alle risorse necessarie come il materiale rotabile e le biglietterie integrate, nonché le restrizioni nazionali alla libertà di fornire servizi nazionali di trasporto passeggeri per ferrovia. Attualmente il 42 per cento dei servizi nazionali di trasporto passeggeri nell'UE è fornito sotto forma di obblighi di servizio pubblico attribuiti direttamente. Inoltre, in almeno 9 Stati membri, l'operatore storico beneficia sempre di un monopolio sui servizi nazionali di trasporto passeggeri iscritti nella legislazione nazionale.

Venendo all'illustrazione delle singole proposte normative che compongono il cosiddetto « pilastro politico » del pac-

chetto, merita richiamare anzitutto la proposta di regolamento recante norme per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie (COM(2013)26), vale a dire la corresponsione alle imprese ferroviarie di finanziamenti a vario titolo, quali quelli relativi a oneri pensionistici, con particolare riguardo ai casi di prepensionamenti. La materia è oggetto di una disciplina comunitaria risalente addirittura al 1969 che la Commissione europea non considera più adeguata a fronte della liberalizzazione del mercato ferroviario: essa non consente più di integrare i bilanci ferroviari all'interno dei bilanci statali e impone di dare distinta evidenza agli stanziamenti assegnati allo scopo, posto che le eventuali compensazioni devono essere definite nell'ambito di specifici contratti di servizio.

La seconda componente del « pilastro politico » è costituita dalla proposta di regolamento relativa all'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia (COM(2013)28). Il provvedimento intende, in particolare, superare l'attuale frammentazione del quadro normativo a livello europeo per quanto concerne l'aggiudicazione dei contratti di trasporto passeggeri. In linea generale, la proposta rende obbligatorie le procedure di gara, in modo da promuovere la concorrenza nei mercati nazionali e, allo stesso tempo, individua il contenuto proprio degli obblighi del servizio pubblico, tra le altre cose imponendo alle autorità pubbliche di stendere un piano di trasporto pubblico. Al tempo stesso si prevede un periodo transitorio (fino al 2019) per l'entrata in vigore dell'obbligo di aggiudicazione mediante gara dei contratti di servizio pubblico, ferme restando alcune deroghe specificamente individuate con riferimento a parametri di tipo quantitativo ovvero ai casi di esercizio di trasporto locale in house ovvero mediante impresa controllata dall'ente locale.

Il terzo e non meno rilevante elemento del pilastro politico del pacchetto è la proposta di direttiva volta a promuovere la concorrenza nel mercato di trasporto di passeggeri e a riformare la *governance* dei

gestori dell'infrastruttura (COM(2013)29), modificando la direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.

Quanto al primo profilo, si prospetta il superamento della distinzione tra servizi nazionali e internazionali; relativamente al secondo aspetto, si introducono norme volte a limitare i conflitti di interesse che possono derivare dalla presenza di strutture integrate che includano la gestione delle infrastrutture e le attività di trasporto, in particolare eliminando la possibilità di sussidi incrociati.

Pur consentendosi la prosecuzione di imprese integrate verticalmente, anche attraverso strutture di *holding*, purché già esistenti e non di nuova costituzione, si individuano misure di salvaguardia a tutela dell'indipendenza del gestore delle infrastrutture.

Con riguardo al pilastro tecnico del pacchetto, va richiamata anzitutto la proposta di regolamento (COM(2013)27), che sostituisce la normativa vigente in materia di Agenzia ferroviaria europea (ERA), modificandone significativamente le competenze.

Attualmente l'Agenzia, con sede operativa in Francia, svolge funzioni di assistenza di carattere tecnico per quanto concerne la sicurezza ferroviaria; non ha veri e propri poteri decisionali ma formula pareri e proposte alla Commissione europea. Con la proposta di regolamento in esame le funzioni dell'Agenzia vengono significativamente rafforzate; ad essa viene, infatti, attribuito il potere di rilasciare i certificati di sicurezza e le autorizzazioni dei veicoli. In questo modo si supererebbe la frammentazione esistente tra i diversi Stati membri. Per dotare l'Agenzia di risorse umane e finanziarie adeguate alle nuove funzioni, si stabilisce che essa disponga di un bilancio autonomo finanziato essenzialmente attraverso i contributi dell'Unione e i corrispettivi versati dai soggetti richiedenti.

L'accentramento presso l'Agenzia di competenze che sono attualmente distribuite tra diverse autorità nazionali, può assicurare progressi significativi dal punto

di vista dell'omogeneità e della coerenza delle decisioni adottate; andrà tuttavia verificato, ai fini dell'esame presso la XIV Commissione, se le risorse ad essa assegnate sono adeguate allo scopo.

La seconda componente del pilastro tecnico è la proposta di direttiva relativa alla interoperabilità del sistema ferroviario (COM(2013)30), la quale intende anch'essa superare la frammentazione derivante dalla profonde differenze nelle discipline nazionali in materia e dalla distribuzione delle competenze fra diversi organismi nazionali e l'Agenzia europea. Secondo la Commissione coesistono attualmente all'interno dell'Unione europea oltre 11 mila regole per quanto concerne i profili di sicurezza e interoperatività (STI); i costi sostenuti per ottenere un certificato di sicurezza risultano conseguentemente elevatissimi e le procedure di autorizzazione e certificazione assai differenziate.

Per assicurare l'interconnessione delle reti ferroviarie a livello continentale la proposta prospetta pertanto una armonizzazione delle normative tecniche in materia.

Il terzo elemento del pilastro tecnico è la proposta di direttiva sulla sicurezza delle ferrovie (COM(2013)31), intesa ad adeguare la disciplina introdotta in materia dalla direttiva 2004/49/CE all'evoluzione che nel frattempo si è registrata nel settore. In particolare, la Commissione europea ritiene che il superamento del modello, in precedenza generalizzato, delle imprese ferroviarie integrate verticalmente, e il massiccio ricorso a forme di esternalizzazione di alcune attività da parte delle maggiori imprese del settore rischia di pregiudicare gli standard di sicurezza. Per questo motivo la proposta di direttiva modifica la disciplina vigente prevedendo il rilascio di un certificato di sicurezza unico, la definizione di principi comuni per la gestione della sicurezza e specifiche disposizioni anche in materia di indagini sugli incidenti ferroviari.

Va sottolineato che, ai sensi dell'articolo 6, comma 4, della legge n. 234 del 2012, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha inviato alle Camere una re-

lazione tecnica sulla proposta di regolamento (COM(2013)26) relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie (in merito alla quale non rileva alcun impatto giuridico di non conformità al quadro normativo vigente) e sulla proposta di direttiva (COM(2013)31) riguardante la sicurezza delle ferrovie.

Su quest'ultima proposta, il Ministero dei trasporti ha espresso perplessità in merito all'esercizio della delega previsto all'articolo 26, in quanto conferito alla Commissione per un periodo di tempo indeterminato. Nella relazione si fa presente che anche la proposta di direttiva COM(2013)30 sull'interoperabilità, strettamente connessa a quella sulla sicurezza, fa ampio ricorso agli atti delegati e che, in sede di Consiglio, tutte le rappresentanze degli Stati ne hanno evidenziato la criticità.

Si sottolinea inoltre che l'obiettivo dell'introduzione del certificato unico di sicurezza andrebbe perseguito attraverso un maggiore coinvolgimento delle Agenzie nazionali di sicurezza.

Il pacchetto, come già accennato, è stato già oggetto di esame presso il Parlamento europeo e il Consiglio.

Il Parlamento europeo si è espresso lo scorso mese di febbraio, in prima lettura secondo la procedura legislativa ordinaria, approvando una serie di emendamenti che confermano, e per taluni aspetti rafforzano, l'impostazione della Commissione europea per quanto attiene gli aspetti tecnico mentre indeboliscono l'impianto del pilastro politico del pacchetto. In particolare è stato di fatto eliminato l'obbligo di affidare i contratti di servizio ferroviario a livello nazionale e locale mediante procedure concorsuali, mantenendo la possibilità dell'affidamento diretto. Con riferimento alla gestione delle cosiddette imprese integrate, viene indebolito l'obbligo di separazione tra le attività del gestore dell'infrastruttura ferroviaria e quelle dell'impresa ferroviaria.

Andrà verificato se il nuovo Parlamento che si costituirà dopo le recenti elezioni

manterrà in seconda lettura una posizione analoga o modificherà il suo orientamento.

In seno al Consiglio si sono registrate forti resistenze ad alcuni elementi qualificanti del pacchetto da parte dei paesi membri più restii a mettere in discussione gli assetti di monopolio dei rispettivi mercati, tra cui Francia, Paesi Bassi, Lituania e Lussemburgo. Questa posizione si è riflessa anche nell'atteggiamento dei rispettivi parlamenti nazionali, alcuni dei quali hanno espresso pareri motivati che contestano il mancato rispetto del principio di sussidiarietà di tutte o parte delle proposte legislative incluse nel pacchetto.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, nel corso delle comunicazioni sulle linee programmatiche del suo ministero, svoltesi il 26 marzo 2014 presso l'8^a Commissione Lavori pubblici del Senato, ha sottolineato che il quarto pacchetto ferroviario rappresenta un'occasione importante per migliorare i servizi ferroviari dell'UE, aumentandone efficacia, efficienza e competitività, e che l'Italia auspica che la Commissione europea sia garante del processo di liberalizzazione, che, per essere veramente efficace, deve essere realizzato in modo omogeneo in tutti i Paesi membri. Il ministro ha richiamato la necessità che il pacchetto mantenga la sua unitarietà, procedendo alla contemporanea approvazione e attivazione dei due pilastri, tecnico e politico, poiché ritiene sia essenziale, per una corretta e compiuta attuazione di questo importante processo di riforma del settore, che sia messa a disposizione degli Stati membri una normativa completa, che abbracci tutti gli aspetti necessari al governo e allo sviluppo del sistema ferroviario europeo.

Il Ministro ha infine sottolineato che l'esame sul pacchetto dovrebbe concludersi durante il semestre di Presidenza italiana, il che conferisce una particolare responsabilità al Governo e al Parlamento. L'Italia dovrà pertanto esercitare un ruolo di impulso perché si giunga ad una definizione complessiva dell'assetto del set-

tore, processo che potrebbe essere favorito anche dall'insediamento del nuovo Parlamento dopo le elezioni europee.

L'esame delle proposte da parte della Camera è dunque di fondamentale importanza, sia per l'impatto che esso può produrre sul nostro ordinamento sia in vista del riavvio dei negoziati nel corso del semestre di presidenza italiano. Il Parlamento può concorrere a definire una linea di compromesso avanzata che il Governo, in quanto Presidenza di turno del Consiglio, potrà sottoporre agli altri partner europei nonché al Parlamento europeo e alla Commissione europea.

A questo riguardo, si può sin d'ora rilevare che è in linea di principio condivisibile il tentativo della Commissione europea di superare le attuali forti asimmetrie tra gli ordinamenti nazionali, promuovendo l'apertura alla concorrenza e l'uniformità delle condizioni di mercato all'interno dell'Unione europea; al tempo stesso le soluzioni prospettate dalle proposte originarie e quelle che emergeranno nel corso del negoziato andranno valutate con la massima attenzione in relazione ai

potenziali vantaggi che l'Italia può trarne sia dal punto di vista dei consumatori sia per quanto concerne la qualità del servizio e la realizzazione di investimenti in infrastrutture e per l'ammodernamento del materiale rotabile.

Si limita, a titolo di esempio, a sottolineare l'opportunità di verificare se l'attuale assetto del mercato nazionale, che prevede la separazione contabile tra RFI e Trenitalia, possa, alla luce delle proposte della Commissione europea e delle prospettive negoziali, ritenersi adeguata e soddisfacente.

Auspica a questo scopo – come indicato dal relatore nella nota illustrativa al provvedimento – che la XIV Commissione possa svolgere, unitamente alla Commissione Trasporti, alcune audizioni di soggetti qualificati volte ad acquisire tutti gli opportuni elementi di conoscenza e di informazione.

Nessuno chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.

ALLEGATO

DL 74/2014: Misure urgenti in favore delle popolazioni dell'Emilia-Romagna colpite dal terremoto e dai successivi eventi alluvionali verificatisi tra il 17 ed il 19 gennaio 2014, nonché per assicurare l'operatività del Fondo per le emergenze nazionali (C. 2365 Governo).

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La XIV Commissione Politiche dell'Unione europea,

esaminato il disegno di legge di conversione del decreto-legge 74/2014;

considerato che il decreto-legge è volto specificamente a disciplinare la situazione emergenziale determinatasi in Emilia Romagna nei territori già colpiti dagli eventi sismici del maggio 2012, mediante disposizioni volte a definire la *governance* della situazione emergenziale derivante dagli eventi alluvionali del 17-19 gennaio 2014 e dalla tromba d'aria del 3 maggio 2013;

tenuto conto che l'incremento di risorse per il finanziamento del Fondo per le emergenze nazionali, previsto nel se-

condo comma, rappresenta un segnale apprezzabile nella direzione della crescente attenzione verso il sostegno economico ai territori e alle popolazioni colpite da eventi calamitosi;

considerato tuttavia che appare necessario prevedere ulteriori risorse a favore di interventi finalizzati alla protezione del suolo, tenuto conto delle numerose calamità naturali verificatesi nel corso degli ultimi anni nel territorio nazionale, che hanno colpito diversi ambiti territoriali dando vita a situazioni emergenziali per le quali permangono tuttora situazioni di criticità,

esprime

PARERE FAVOREVOLE