

XIV COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

S O M M A R I O

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

Comunicazione della Commissione al Consiglio europeo, al Parlamento europeo e al Consiglio: Un ruolo più incisivo a livello mondiale: un processo decisionale più efficiente per la politica estera e di sicurezza comune dell'UE. COM(2018)647 (Parere alla III Commissione) (Esame e rinvio)	19
--	----

ATTI DEL GOVERNO:

Sull'ordine dei lavori	21
Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie. Atto n. 74 (Esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del regolamento, e rinvio)	21
Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea. Atto n. 73 (Esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del regolamento, e rinvio)	25

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	28
---	----

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

Giovedì 28 febbraio 2019. — Presidenza del presidente Sergio BATTELLI.

La seduta comincia alle 9.30.

Comunicazione della Commissione al Consiglio europeo, al Parlamento europeo e al Consiglio: Un ruolo più incisivo a livello mondiale: un processo decisionale più efficiente per la politica estera e di sicurezza comune dell'UE.

COM(2018)647.

(Parere alla III Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame dell'atto dell'Unione europea in oggetto.

Alessandro GIGLIO VIGNA (Lega), *relatore*, ricorda che la Commissione europea ha presentato il 12 settembre 2018 una comunicazione intitolata « Un ruolo più incisivo a livello mondiale: un processo decisionale più efficiente per la politica estera e di sicurezza comune dell'UE » nella quale si avanzano proposte volte rendere, a trattati vigenti, il processo decisionale nel settore della politica estera e di sicurezza comune dell'Unione europea più efficiente. Osserva che le proposte della Commissione europea intendono fornire un contributo per la discussione tra gli Stati membri in occasione del Consiglio europeo straordinario sul futuro dell'Unione europea che si svolgerà a Sibiu, in Romania, il 9 maggio 2019. Rileva che, nello specifico, la Commissione europea propone che il Consiglio europeo decida, utilizzando le disposizioni previste dai Trattati vigenti e in particolare la cosid-

detta « clausola passarella » di cui all'articolo 31, paragrafo 3, del Trattato sull'Unione europea (TUE), il passaggio dall'unanimità alla votazione a maggioranza qualificata nelle decisioni del Consiglio dell'Unione europea in materia di politica estera e di sicurezza comune dell'Unione europea in alcuni specifici casi, in materia di diritti umani, sanzioni e missioni civili. Ricorda che attualmente la politica estera e di sicurezza comune (PESC) è disciplinata nei Trattati da norme e procedure specifiche rispetto alle altre politiche dell'Unione. Tali norme prevedono che a tale settore non si applichi la procedura legislativa ordinaria e che la sua disciplina sia affidata a decisioni adottate dal Consiglio europeo e dal Consiglio, di norma all'unanimità. Segnala che nella comunicazione, la Commissione europea rileva che il fatto che la maggior parte delle decisioni dell'Unione europea nella politica estera e di sicurezza comune sia adottata all'unanimità, pur non avendo impedito all'Unione di essere attiva e di adottare posizioni ferme sulle questioni relative alla politica estera, ha tuttavia intaccato sempre più la rapidità e l'abilità dell'Unione europea di intervenire sulla scena mondiale e che, anche nella prospettiva di un prossimo allargamento dell'Unione europea per 2025, la Commissione europea ritiene che alcune decisioni della politica estera e di sicurezza comune debbano essere prese a maggioranza qualificata, cosa che consentirebbe all'Unione di: intervenire sulla scena mondiale sulla base di posizioni solide e coerenti; reagire con rapidità ed efficacia alle sfide urgenti in materia di politica estera, sia quando si tratta di adottare una nuova posizione che quando si deve attuare una strategia concordata; rafforzare la resilienza dell'Unione europea proteggendo gli Stati membri da pressioni mirate esercitate da Paesi terzi che cercano di dividere l'Unione europea. Evidenzia che, sulla base dell'esperienza maturata in altri settori, la Commissione europea indica che la maggioranza qualificata favorisce il conseguimento di soluzioni comuni: secondo la Commissione europea, la prassi dimostra

che, laddove si applica la maggioranza qualificata, le decisioni sono, nella stragrande maggioranza dei casi, adottate, di fatto, per consenso e che quindi la prospettiva di un voto a maggioranza qualificata è un potente catalizzatore per spronare tutti i soggetti a cercare un compromesso. Osserva che la Commissione europea rileva che un maggiore ricorso al voto a maggioranza qualificata non sarà di per sé sufficiente per risolvere tutti i problemi cui deve fare fronte la politica estera e di sicurezza comune: in proposito, nella comunicazione si indicano altre sfide, come la ricerca di una maggiore convergenza degli interessi degli Stati membri e l'emergere di una cultura comune della politica estera e la difficoltà di garantire che gli Stati membri attuino e difendano in modo efficace le posizioni concordate in seno al Consiglio nelle loro relazioni bilaterali con i Paesi terzi. Sottolinea tuttavia che la Commissione ritiene che, nel tempo, la costruzione di posizioni dell'Unione europea attraverso un processo pragmatico incentivato dal voto a maggioranza qualificata possa contribuire anche a promuovere gradualmente una visione e interessi comuni tra gli Stati membri. Nel merito delle proposte, rileva che la Commissione europea non propone che il Consiglio dell'Unione europea deliberi a maggioranza qualificata in tutti gli ambiti della politica estera e di sicurezza comune, ma solo in alcuni specifici casi. In particolare, la Commissione europea propone che il Consiglio europeo, ai sensi dell'articolo 31, paragrafo 3, del TUE, la cosiddetta « clausola passerella », adotti all'unanimità decisioni volte, rispettivamente, a stabilire che siano adottate a maggioranza qualificata in sede di Consiglio dell'Unione europea: tutte le posizioni dell'Unione europea sui diritti umani nelle sedi internazionali sotto forma di decisioni del Consiglio; le decisioni che stabiliscono un regime di sanzioni; le decisioni relative alle missioni civili nell'ambito della politica di sicurezza e di difesa comune. Evidenzia che la Commissione europea propone, inoltre, di sfruttare maggiormente da un lato, le possibilità offerte dalla cosiddetta

astensione costruttiva, prevista dall'articolo 31, paragrafo 1, del TUE, per la quale uno Stato membro può motivare la propria astensione in sede di Consiglio dell'Unione europea con una dichiarazione formale e in tale caso esso non è obbligato ad applicare la decisione, ma accetta che essa impegni l'Unione europea e dall'altro, le possibilità già esistenti di deliberare a maggioranza qualifica nei casi previsti dall'articolo 31 paragrafo 3, del TUE (cosiddette deroghe all'unanimità). Ricorda, infine, che la Commissione rileva che se una questione non riguarda la politica estera e di sicurezza comune bensì gli aspetti esterni di una politica disciplinata dal trattato sul funzionamento dell'Unione europea, le basi giuridiche corrispondenti dovrebbero essere utilizzate per l'adozione di decisioni, senza applicare la regola dell'unanimità.

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

La seduta termina alle 9.35.

ATTI DEL GOVERNO

Giovedì 28 febbraio 2019. — Presidenza del presidente Sergio BATTELLI.

La seduta comincia alle 9.35.

Sull'ordine dei lavori.

Sergio BATTELLI, *presidente*, propone, concorde la Commissione, di procedere a un'inversione nell'ordine dei lavori della seduta odierna, nel senso di procedere, dapprima, all'esame dello schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie (Atto n. 74), passando quindi agli altri punti all'ordine del giorno.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie.

Atto n. 74.

(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.

Sergio BATTELLI, *presidente*, segnala che il termine per l'espressione del parere scadrà il 27 marzo 2019 e che, non essendo ancora stato trasmesso il prescritto parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, la Commissione potrà quindi avviare l'esame, ma dovrà concluderlo dopo la trasmissione del parere della Conferenza.

Antonella PAPIRO (M5S), *relatrice*, ricorda che lo schema di decreto legislativo in esame è stato presentato dal Governo in attuazione della legge di delegazione europea n. 163 del 2017, che dispone il recepimento della direttiva 2016/798, inserendola nel relativo allegato A, senza determinare criteri e principi direttivi specifici, oltre a quelli fissati in via generale ai sensi dell'articolo 32 della legge n. 234 del 2012. Il termine di recepimento della direttiva è fissato al 16 giugno 2019.

Rammenta che, con riferimento al termine per l'esercizio delle deleghe conferite al Governo con la legge di delegazione europea, l'articolo 31, comma 1, della legge n. 234 del 2012 dispone che questo sia di quattro mesi antecedenti il termine di recepimento indicato in ciascuna delle direttive (in questo caso quindi scadrebbe 16 febbraio 2019) ma che qualora il termine fissato per l'espressione del parere parlamentare scade nei trenta giorni che precedono il termine per l'esercizio della delega o successivamente (come in questo caso), il termine per l'esercizio della delega è prorogato di tre mesi e scade pertanto il 16 maggio 2019, in modo da permettere al

Governo di usufruire in ogni caso di un adeguato periodo di tempo per l'eventuale recepimento nei decreti legislativi delle indicazioni emerse in sede parlamentare. Fa presente che lo schema in esame si inquadra nell'ambito del cosiddetto «quarto pacchetto ferroviario», come quello sul quale svolgerà la relazione la deputata Galizia alle considerazioni della quale rinvia in merito all'inquadramento di tale pacchetto di misure. Osserva che la direttiva (UE) 2016/798 dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie, di cui lo schema di decreto legislativo in commento prevede il recepimento, provvede alla rifusione, con talune modifiche, della direttiva 2004/49/CE, che aveva istituito un quadro normativo comune per la sicurezza delle ferrovie armonizzando il contenuto delle norme di sicurezza, la certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie, le funzioni e il ruolo delle autorità nazionali preposte alla sicurezza e le indagini sugli incidenti. Evidenzia che la direttiva (UE) 2016/798 rivede, in particolare, la precedente direttiva per sviluppare e migliorare la sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione europea e migliorare l'accesso al mercato per la prestazione di servizi ferroviari; essa si applica al sistema ferroviario nazionale degli Stati membri. L'oggetto della direttiva, le sue finalità e l'ambito di applicazione sono precisamente definiti negli articoli 1 e 2. La direttiva, in sintesi: delinea il sistema della sicurezza ferroviaria e le responsabilità degli attori del sistema ferroviario, prevedendone la cooperazione (articoli 1-9); disciplina la certificazione di sicurezza unica europea e le specifiche autorizzazioni di sicurezza (articoli 10-15); definisce i compiti delle autorità nazionali di sicurezza (articoli 16-19); norma le indagini sugli incidenti e gli inconvenienti ferroviari da parte degli organismi investigativi nazionali a ciò preposti (articoli 20-26); reca disposizioni transitorie e finali (articoli 27-36). Rileva che la direttiva si applica al sistema ferroviario nazionale degli Stati membri, che viene suddiviso in sottosistemi di natura strutturale e funzionale e prevede requisiti di sicurezza per

l'intero sistema, compresa la sicurezza della gestione dell'infrastruttura e del traffico, nonché l'interazione fra le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e gli altri attori nel sistema ferroviario dell'Unione (articolo 2, paragrafo 1). Risultano escluse dal campo di applicazione della direttiva (articolo 2, paragrafo 2): le metropolitane; i tram e ai veicoli leggeri su rotaia, e le infrastrutture utilizzate soltanto da tali veicoli; le reti che sono isolate, dal punto di vista funzionale, dal resto del sistema ferroviario dell'Unione europea e adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani, nonché le imprese che operano esclusivamente su tali reti. Sottolinea che è lasciata la facoltà agli Stati membri di escludere dall'ambito di applicazione le infrastrutture e i veicoli destinati a un uso strettamente locale, storico o turistico e che l'articolo 2, paragrafo 4, consente peraltro agli Stati membri, in deroga al paragrafo 2, di applicare, se del caso, le disposizioni della direttiva alle metropolitane e ad altri sistemi locali, conformemente al diritto nazionale. Rimarca che la direttiva identifica i principali attori nel sistema ferroviario dell'Unione europea, in materia di sicurezza ferroviaria, nei gestori dell'infrastruttura e nelle imprese ferroviarie, prevedendo che essi assumano piena responsabilità per la sicurezza della propria parte del sistema e cooperino nell'attuare le misure di controllo del rischio. Inoltre la direttiva include nella disciplina altri soggetti che interagiscono con i precedenti e che possono influire sulla sicurezza: soggetti responsabili della manutenzione, fabbricanti, trasportatori, speditori, consignatari, caricatori, scaricatori, fornitori di servizi di manutenzione, detentori, fornitori di servizi ed enti appaltanti, in capo ai quali viene posta la responsabilità di fornire agli altri attori del sistema le informazioni che incidano sulla sicurezza, in modo da minimizzare il rischio. Evidenzia che gli Stati membri, a loro volta, devono fare sì che questi soggetti svolgano adeguatamente i loro compiti (articolo 4). Con riferimento allo schema di decreto legislativo all'esame, come in precedenza accen-

nato, rileva che esso recepisce nel nostro ordinamento la direttiva 2016/798 e si compone di 34 articoli, e tre allegati, il primo dei quali accompagnato da un'appendice. Ricorda che la direttiva sostituisce la precedente direttiva n. 2004/49/CE, recepita in Italia con il decreto legislativo n. 162 del 2007, che viene conseguentemente abrogato dall'articolo 32 dello schema. Rileva, altresì che l'articolo 31, comma 7, prevede che laddove necessario, alle modifiche e all'aggiornamento degli allegati tecnici si provveda con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Segnala che il Capo I dello schema reca le disposizioni generali (articoli 1-3), relative alle finalità, all'ambito di applicazione del decreto ed alle esclusioni mentre il Capo II (articoli da 4 ad 8) reca le disposizioni volte ad individuare i ruoli dei soggetti operanti nel settore della sicurezza ferroviaria e le regole generali per la garanzia della sicurezza ferroviaria. Ricorda che l'articolo 9, posto in apertura del Capo III, dedicato alle norme su certificato e autorizzazione di sicurezza, prevede l'obbligo di ottenere un Certificato di sicurezza unico rilasciato dall'Agenzia ferroviaria europea, per le imprese ferroviarie che intendano accedere all'infrastruttura ferroviaria, finalizzato a fornire la prova che l'impresa ferroviaria abbia un proprio sistema di gestione della sicurezza e sia in grado di operare in modo sicuro nell'area di esercizio prevista. Per le attività di rilascio dei certificati unici l'articolo 10 prevede che l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) e l'Agenzia europea per le ferrovie (ERA) concludano uno o più accordi di cooperazione a norma dell'articolo 76 del regolamento (UE) 2016/796, prima che l'ERA svolga i compiti di certificazione, con i quali dovranno stabilire i compiti e le condizioni, i limiti di tempo per la loro realizzazione e una ripartizione delle tariffe. Segnala che l'articolo 11 conferma la necessità per i gestori dell'infrastruttura ferroviaria di ottenere un'autorizzazione di sicurezza, che attesta l'approvazione del

sistema di gestione della sicurezza del gestore dell'infrastruttura ed i cui requisiti sono definiti dall'ANSFISA. Evidenzia che le prescrizioni relative all'accesso equo e non discriminatorio alle strutture di formazione per le imprese, i gestori ed il loro personale sono previste dall'articolo 12 e che l'ANSFISA provvede al riconoscimento delle strutture di formazione e vigila sulla loro attività. Sottolinea che l'articolo 13 definisce gli obblighi di manutenzione dei veicoli, confermando l'obbligo già previsto che ad ogni veicolo sia assegnato un soggetto responsabile della manutenzione (*ECM-Entity in Charge of Maintenance*), che viene registrato nel registro dei veicoli. Ricorda altresì che l'articolo 14, in chiusura del Capo III, prevede alcuni specifici casi di deroga all'articolo 13 in cui l'ANSFISA può identificare il soggetto responsabile della manutenzione, mediante misure alternative, tra cui i casi in cui i veicoli e i carri merci sono registrati in Paesi terzi o in uso condiviso con Paesi terzi in cui vi sia uno scartamento diverso: tali deroghe sono identificate e motivate nella relazione annuale. Segnala che il Capo IV (articoli da 15 a 19) reca specifiche disposizioni sull'attività ed i compiti dell'ANSFISA nel settore ferroviario, integrando le norme contenute nel decreto-legge n. 109 del 2018, istitutivo della nuova Agenzia, relativamente agli aspetti organizzativi e finanziari dell'Agenzia mentre il Capo V (articoli da 20 a 27), relativo a indagini su incidenti e inconvenienti, reca in particolare la disciplina dell'Organismo investigativo nazionale (*National Investigation Body – NIB*), già previsto dalla legislazione vigente. Ricorda che esso è un organismo permanente, di cui già la direttiva 2004/49/CE ha previsto l'istituzione in ciascuno Stato membro, che ha il compito di svolgere le indagini di sicurezza in caso di incidenti, rendendole poi pubbliche, con precisi criteri, al fine di scongiurare il ripetersi di tali eventi. Osserva quindi che il Capo VI (articoli 28 e 29) reca la disciplina relativa alle reti isolate. Ricorda infatti che accanto alla Rete ferroviaria nazionale, assegnata in concessione a Rete ferroviaria italiana,

sono presenti in Italia reti ferroviarie, sia interconnesse con la rete ferroviaria nazionale, che non interconnesse con la stessa (in tal caso denominate reti isolate), le quali sono gestite da soggetti diversi dal gestore della rete nazionale (ovvero Rete ferroviaria italiana) e che tali reti ferroviarie sono oggi oggetto di concessione regionale, in base al decreto legislativo n. 422 del 1997. Sottolinea quindi che l'articolo 28 prevede, in proposito, che per svolgere le attività sulle reti isolate, sia necessario ottenere un certificato di idoneità all'esercizio da parte dell'ANSFISA e che l'articolo 29 stabilisce inoltre che per poter aprire al pubblico esercizio linee ferroviarie nuove, rinnovate o ristrutturare, o parti di esse, il soggetto che gestisce l'infrastruttura, debba ottenere dall'ANSFISA un'autorizzazione di messa in servizio dei sottosistemi strutturali che lo compongono e per poter circolare ogni veicolo ottiene un'autorizzazione di messa in servizio da parte dell'ANSFISA. Rileva, infine, che il Capo VII (articoli da 30 a 34) reca le disposizioni transitorie e finali e le norme relative alle sanzioni. Nel rinviare alla documentazione predisposta dagli uffici per maggiori approfondimenti sul contenuto dello schema di decreto legislativo, si riserva di presentare una proposta di parere dopo lo svolgimento del dibattito.

Guido Germano PETTARIN (FI) ritiene che le tematiche in esame siano di rilevante interesse e che la mobilità ferroviaria abbia assunto un ruolo centrale e determinante per l'Unione europea e gli Stati membri, anche solo rispetto ad un recente passato. In tal senso, sottolinea che la sicurezza e l'interoperabilità ferroviarie rappresentano dei punti essenziali. Rileva che tutto ciò è ancora più vero se considerato in vista dell'allargamento dell'Unione europea ai Paesi balcanici ove la diversità dello scartamento ferroviario e della misura delle sagome potrebbe causare notevoli problemi di integrazione ferroviaria e soprattutto di sicurezza, non ultimo considerando la dimensione delle gallerie ferroviarie di quei Paesi. Ricorda, peraltro, che anche nel nostro Paese la

standardizzazione ferroviaria non è del tutto omogenea. Osserva inoltre che Ferrovie dello Stato, in diverse realtà territoriali, ha cercato di dismettere, di fatto, quei servizi che fossero diversi dall'Alta velocità. In tal senso, in regioni come il Friuli-Venezia Giulia e il Trentino-Alto Adige i sedimi ferroviari sono stati assegnati a ferrovie locali che, a differenza di Ferrovie dello Stato che in passato rendeva servizi insoddisfacenti e, peraltro, in perdita, riescono non solo a rendere attualmente un migliore servizio ferroviario, ma anche a guadagnarci. Conclude chiedendo quali siano i tempi a disposizione della Commissione per l'esame del provvedimento al fine di valutare la possibilità di procedere ad un approfondimento istruttorio anche attraverso audizioni di soggetti ferroviari non necessariamente nazionali, come ad esempio sloveni o di altre zone balcaniche e coglie l'occasione per rammentare che recentemente alla IX Commissione trasporti si è svolta l'audizione dell'Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato che ha consegnato documenti di un certo rilievo che sarebbe interessante poter acquisire anche a beneficio dei membri XIV Commissione.

Piero DE LUCA (PD) sottolinea che la problematica in questione è di grande interesse per l'Italia ma rileva che al momento la posizione del Governo appare, a suo avviso, piuttosto confusa, soprattutto per quanto riguarda la sua componente rappresentata dagli esponenti del Movimento 5 Stelle. Ricorda, in proposito, brevemente le finalità del cosiddetto «quarto pacchetto ferroviario», volto innanzitutto a rivitalizzare il trasporto ferroviario dell'Unione europea, favorendo la creazione di uno spazio ferroviario unico europeo anche attraverso la realizzazione delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T), basate sull'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali nonché sull'accesso a tali reti, chiedendo se ciò si concili con la posizione che una parte della maggioranza ha sulla TAV. Ritiene infatti molto difficile dare una spiegazione di come si possa esprimere valutazione

favorevole sullo schema di decreto in oggetto e, contemporaneamente, bloccare la linea Torino-Lione. Osserva che la TAV costituisce una parte del sistema europeo dei trasporti che unisce il Portogallo a Kiev, attraversando l'Europa. Sottolinea che il Partito democratico non farà mancare il suo sostegno allo schema di decreto legislativo in esame se esso rappresenta un cambiamento di indirizzo della maggioranza; in caso contrario, osserva che la maggioranza dovrebbe prendersi una pausa di riflessione per valutare quale atteggiamento tenere sul provvedimento in esame. Conclude associandosi alle valutazioni del deputato Pettarin circa l'utilità di svolgere audizioni per un approfondimento istruttorio.

Emanuela ROSSINI (Misto-Min.Ling.), ritiene di grande rilevanza la tematica in discussione e sottolinea, in particolare, l'importanza strategica per il settore dei trasporti ferroviari del tunnel del Brennero che completa il cosiddetto corridoio Tirreno-Brennero. In materia di merci, osserva inoltre che sia la Svizzera che l'Austria hanno investito molto sul passaggio del loro trasporto dalla gomma al ferro, considerando peraltro preminenti anche le finalità ambientali. Ritiene altrettanto rilevante la tematica che riguarda la manutenzione ferroviaria, che, a suo avviso, dovrebbe essere affidata agli enti locali che governano il territorio incentivando la cosiddetta gestione *in house*.

Sergio BATTELLI, *presidente*, in riferimento alle richieste del deputato Pettarin, ricorda che il termine per l'espressione del parere scadrà il 27 marzo 2019. Ricorda quindi che richieste di eventuali audizioni ed altri approfondimenti potranno essere avanzate in sede di ufficio di presidenza tenendo conto dei profili di competenza della Commissione, e quindi eventualmente coordinandosi con la IX Commissione trasporti.

Nessun altro chiedendo di intervenire rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea.

Atto n. 73.

(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.

Sergio BATTELLI, *presidente*, segnala che il termine per l'espressione del parere scadrà il 27 marzo 2019 e che, non essendo ancora stato trasmesso il prescritto parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, la Commissione potrà quindi avviarne l'esame, ma dovrà concluderlo dopo la trasmissione del parere della Conferenza.

Francesca GALIZIA (M5S), *relatrice*, segnala che lo schema di decreto legislativo in esame è stato presentato dal Governo in attuazione della legge di delegazione europea n. 163 del 2017, che dispone il recepimento della direttiva 2016/797, inserendola nel relativo allegato A, senza determinare criteri e principi direttivi specifici, oltre a quelli fissati in via generale ai sensi dell'articolo 32 della legge n. 234 del 2012. Il termine di recepimento della direttiva è fissato al 16 giugno 2019.

Ricorda che, con riferimento al termine per l'esercizio delle deleghe conferite al Governo con la legge di delegazione europea, l'articolo 31, comma 1, della legge n. 234 del 2012 dispone che questo sia di quattro mesi antecedenti il termine di recepimento indicato in ciascuna delle direttive (in questo caso quindi sarebbe scaduto 16 febbraio 2019) ma che qualora il termine fissato per l'espressione del parere parlamentare scada nei trenta giorni che precedono il termine per l'esercizio della delega o successivamente (come in questo caso), il termine per l'esercizio della delega è prorogato di tre mesi: pertanto, in questa occasione, il termine scade il 16 maggio 2019, in modo da permettere al Governo di usufruire in ogni caso di un adeguato periodo

di tempo per l'eventuale recepimento nei decreti legislativi delle indicazioni emerse in sede parlamentare. Osserva che lo schema in esame si inquadra nell'ambito del cosiddetto « quarto pacchetto ferroviario », il cui iter di adozione, a livello europeo, è stato completato nel 2016 e che reca una serie di provvedimenti che innovano profondamente il quadro regolamentare nel settore ferroviario con un approccio integrato volto a rivitalizzare il trasporto ferroviario dell'Unione europea, favorendo la creazione di uno spazio ferroviario unico europeo. Ricorda che il trasporto internazionale di passeggeri ed il trasporto merci erano già stati aperti alla concorrenza, in base alle norme europee del « terzo pacchetto ferroviario », rispettivamente dal 2010 e dal 2007 e che con il decreto legislativo 15 luglio 2015 n. 112, è stata recepita nel nostro Paese la direttiva 2012/34/UE, che ha istituito lo spazio ferroviario unico europeo, che disciplina l'apertura del mercato ferroviario alla competizione, l'interoperabilità e la sicurezza delle reti nazionali e lo sviluppo delle infrastrutture del trasporto ferroviario e che costituisce il presupposto dei successivi provvedimenti del « quarto pacchetto ». Segnala che per il completamento degli interventi normativi necessari al recepimento del « quarto pacchetto ferroviario », con la legge di delegazione europea 2016-2017 (legge n. 163 del 2017), è stata conferita al Governo la delega per il recepimento delle ultime tre direttive rientranti nel suddetto « quarto pacchetto ferroviario ». Si tratta in particolare: della direttiva (UE) 2016/2370, relativa all'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria (recentemente recepita con il decreto legislativo 23 novembre 2018, n. 136); della direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea, per il cui recepimento è stato presentato al Parlamento il presente schema di decreto legislativo (A.G. n. 73); della direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie, da recepire attraverso lo schema di decreto legislativo che ha illustrato in precedenza la deputata Papiro (A.G. n. 74).

Sottolinea che queste ultime due direttive fanno parte, unitamente al regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004, del cosiddetto « pilastro tecnico », il cui obiettivo è accrescere le economie di scala per le imprese ferroviarie nell'Unione europea e ridurre i costi e i tempi delle procedure amministrative. Rinviando alla documentazione predisposta dagli uffici, si limita a ricordare che la direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sull'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea, di cui lo schema di decreto legislativo in esame prevede il recepimento, procede alla rifusione della direttiva 2005/57/CE avente il medesimo oggetto. Osserva che tale direttiva, unitamente alla direttiva (UE) 2016/798, è diretta a fornire un quadro di riferimento volto a favorire il superamento della frammentazione della regolamentazione tecnica nel settore ferroviario. La direttiva (UE) 2016/797 si concentra in particolare sugli aspetti concernenti la progettazione, la costruzione, l'immissione sul mercato, l'esercizio, la manutenzione e il rinnovo dei sistemi e dei mezzi ferroviari oltre che sulle modalità secondo le quali tutti gli elementi costituenti il sistema ferroviario interagiscono tra loro al fine di garantire la sicurezza e l'efficienza del trasporto ferroviario. A tal fine, si propone di semplificare ed omogeneizzare l'insieme di autorizzazioni e regole tecniche che governano tale complesso sistema, superando le disposizioni della precedente direttiva 2005/57/CE, al fine di superare il precedente sistema di norme tecniche e autorizzazioni che era caratterizzato, pur garantendo un elevato livello di sicurezza, da una elevata frammentazione di competenze tra l'Agenzia ferroviaria europea e le autorità nazionali, con conseguenti elevati costi amministrativi e ostacoli eccessivi in termini di accesso al mercato, soprattutto per i nuovi operatori e i costruttori di veicoli ferroviari. Ricorda che gli articoli da 170 a 172 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, riguardanti la realizzazione delle reti tran-

seuropee di trasporto (TEN-T), stabiliscono che l'azione dell'Unione europea in questo settore mira a favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali nonché l'accesso a tali reti, mediante l'adozione di adeguate misure in particolare nel campo dell'armonizzazione delle norme tecniche. Rileva quindi che la direttiva sottolinea l'esigenza di conseguire un forte livello di interoperabilità tra sistemi afferenti alla rete e sistemi afferenti ai veicoli ferroviari in quanto da questa forte integrazione dipendono l'affidabilità, la sicurezza e la rilevanza dei servizi ferroviari e che per questo è centrale, nella direttiva, la disciplina concernente le specifiche tecniche di interoperabilità (STI) dei sistemi e dei sottosistemi. Rammenta che lo schema di decreto legislativo è suddiviso in 8 Capi e si compone di 51 articoli e di 5 allegati e che, come chiarito anche nella relazione tecnica, con il provvedimento vengono introdotti, in particolare: un nuovo processo centralizzato a livello europeo per il rilascio della « autorizzazione di immissione sul mercato » dei veicoli da parte dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA), o – in caso di area di esercizio solo in Italia, anche dall'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria e delle infrastrutture autostradali (ANSFISA), istituita con legge nel 2018, la quale continua a svolgere in ambito ferroviario le stesse attività fino ad oggi attribuite all'ANSF, condividendo con l'ERA la competenza su tale autorizzazione; l'obbligo di conformità alla normativa tecnica europea – « Specifiche tecniche di interoperabilità » (STI) per i sottosistemi fissi e per i veicoli. Sono pertanto stabiliti sia le condizioni di immissione dei componenti sul mercato, sia le sanzioni per chi non rispetti i requisiti prescritti. Nel rinviare nuovamente alla documentazione predisposta dagli uffici, si limita a ripercorrere le questioni principali.

In tal senso, ricorda che il Capo I (articoli da 1 a 4) dello schema reca le disposizioni generali. In particolare, segnala che l'articolo 1 reca le finalità, individuate nel miglioramento nello sviluppo dei servizi di trasporto ferroviario all'interno dell'Unione e con i paesi terzi

nonché nel completamento dello spazio ferroviario europeo unico e nella progressiva realizzazione del mercato interno, attraverso la definizione di un livello ottimale di armonizzazione tecnica. L'articolo 2 detta l'ambito di applicazione, stabilendo che le disposizioni del decreto si applicano all'intero sistema ferroviario, inteso come tutte le reti ferroviarie insistenti sul territorio nazionale e tutti i veicoli che operano su queste e fissando, in coerenza con la direttiva le relative esclusioni mentre l'articolo 3 reca le nuove definizioni (lettere da *a*) a *eee*) connesse al recepimento della direttiva. Segnala, peraltro, che rispetto alla norma di cui all'articolo 2 della direttiva, in materia di definizioni, nel testo in esame non è prevista la definizione di « parametro fondamentale » (n. 12 nella norma della direttiva), che nella direttiva definisce ogni condizione regolamentare, tecnica od operativa, critica per l'interoperabilità e specificata nelle STI pertinenti. Ricorda che il Capo II (articoli 5 e 6) è dedicato alle specifiche tecniche di interoperabilità, che il Capo III, composto dagli articoli da 7 a 11 è relativo ai componenti di interoperabilità, mentre il Capo IV (articoli da 12 a 17) è relativo ai sottosistemi che, secondo la lettera *e*) dell'articolo 3, sono le parti strutturali o funzionali del sistema ferroviario italiano. La normativa innova il quadro vigente, al fine di recepire le relative disposizioni della direttiva. Evidenzia che il Capo V riguarda l'immissione sul mercato e la messa in servizio (articoli da 18 a 26) mentre il Capo VI (articoli da 27 a 42) reca norme sugli organismi di valutazione della conformità innovando rispetto alla legislazione vigente. In particolare, sottolinea che l'articolo 27 dello schema di decreto designa il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti quale Autorità responsabile dell'istituzione e dell'esecuzione delle procedure necessarie per la valutazione, l'autorizzazione e il controllo degli organismi di valutazione della conformità. Gli articoli 30, 31 e 32 definiscono i requisiti che gli organismi di valutazione della conformità devono possedere per poter essere notificati. Osserva

che il Capo VII reca, agli articoli da 43 a 45, norme sui registri: in particolare, segnala che l'articolo 44 prevede che l'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) alimenti il registro nazionale dei veicoli, fino alla piena operatività del registro europeo dei veicoli (*European vehicle register- EVR*) di cui all'articolo 47, paragrafo 5, della direttiva n. 797/2016. Ricorda, al proposito, che il registro europeo dei veicoli, ai sensi della direttiva, deve essere operativo entro il 16 giugno 2021. Al riguardo, rileva che la formulazione della disposizione, laddove fa riferimento al concetto di « piena operatività » del registro europeo, potrebbe essere ulteriormente chiarita, al fine di evitare indeterminatezze della norma e al fine di meglio definire l'ambito temporale nel quale si prevede l'alimentazione del solo registro nazionale, in linea con quanto recato dalla direttiva europea; sul punto invita, infatti, a considerare che la relazione del Governo allo schema in esame fa riferimento al momento della istituzione del registro europeo. Conclude segnalando che il Capo VIII, composto dagli articoli da 46 a 51, reca le disposizioni transitorie e finali.

Guido Germano PETTARIN (FI) riallacciandosi a quanto dichiarato in precedenza in sede dell'esame dello schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie, ribadisce che il tema in questione è al contempo importante e delicato. Osserva che l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea richiede una certa omogeneizzazione e, in questo senso, sottolinea che le scelte politiche concernenti la TAV e il tunnel del Brennero risultano determinanti. Ritene che sarebbe utile e opportuno acquisire specifica documentazione volta a fornire un quadro completo sulle reti transeuropee di trasporto (TEN-T), nonché in relazione alla Convenzione delle Alpi, la cui implementazione richiede l'adozione di misure atte a ridurre il traffico interalpino e transalpino ad un livello sostenibile.

Conclude rilevando che talune attività di approfondimento istruttorio possono riguardare anche solo profili di esclusiva competenza della XIV Commissione, auspicando per le altre, che riguardano profili di competenza nel merito della materia dei trasporti, il necessario coinvolgimento della IX Commissione.

Emanuela ROSSINI (Misto-Min.Ling.) chiede alla relatrice se è in grado di fornire maggiori e più approfonditi dati sul cosiddetto « quarto pacchetto ferroviario », soprattutto con riguardo alle disposizioni volte ad aprire il settore alla concorrenza. Crede, infatti, che sia necessario comprendere come si possa trovare un punto di equilibrio tra le esigenze di realizzare una rafforzata sicurezza ferroviaria e, contemporaneamente, la piena concorrenza delle attività economiche nel settore in questione.

Piero DE LUCA (PD) auspica che si possa procedere velocemente ad organizzare audizioni congiunte con la Commissione competente nel merito e segnala che il suo gruppo è già in grado di formalizzare una lista di soggetti che ritiene utile ascoltare.

Francesca GALIZIA (M5S), *relatrice*, si riserva di approfondire le questioni emerse dal dibattito e riferirne in altra seduta.

Sergio BATTELLI, *presidente*, ribadisce che richieste di eventuali audizioni ed altri approfondimenti istruttori potranno essere avanzate in sede di ufficio di presidenza, tenuto conto dei profili di competenza della Commissione.

Nessun altro chiedendo di intervenire rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 10.10.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 10.10 alle 10.40.