

Il quarto pacchetto ferroviario: "Pilastro tecnico"

Far circolare un treno da un paese all'altro è un procedimento piuttosto complesso e costoso in quanto presuppone la compatibilità tecnica dei diversi sistemi e delle infrastrutture ferroviarie, nonché un approccio comune in materia di sicurezza. Nonostante i notevoli risultati che l'Unione ha ottenuto dalla fine degli anni '80 ad oggi sul fronte dell'armonizzazione dei sistemi ferroviari e della creazione di uno spazio ferroviario integrato dell'UE, sono ancora necessari miglioramenti per razionalizzare le procedure e la gestione dei sistemi e delle norme in campo tecnico.

Contesto

Negli ultimi decenni la Commissione europea si è adoperata per affrontare il problema della frammentazione nel settore ferroviario dell'UE, dovuta a sistemi nazionali autoregolamentati. A partire dal 1996 ha cercato di assicurare la compatibilità tecnica, ossia l'*interoperabilità*, in primo luogo delle [reti ad alta velocità](#) e successivamente, nel 2001, del [trasporto ferroviario convenzionale](#). L'UE ha anche stabilito [obiettivi e procedure comuni in materia di sicurezza](#) imponendo l'obbligo a tutte le imprese ferroviarie di disporre di certificati di sicurezza. Cosa ancora più importante, nel 2004 è stata istituita l'[Agenzia ferroviaria europea](#) (ERA), con il compito di eliminare le differenze normative e operative dei sistemi ferroviari dell'UE, contribuendo così alla loro interoperabilità, nonché di promuovere procedure comuni di gestione della sicurezza per tutte le parti interessate. Attualmente il quadro tecnico delle ferrovie nell'UE necessita ancora di ulteriori miglioramenti. La gestione dei requisiti tecnici e di sicurezza è ripartita tra l'ERA e le autorità nazionali, il che aggiunge oneri burocratici e costi per il settore ferroviario e le relative imprese, in particolare quelle nuove. [Secondo la Commissione](#), la procedura per il rilascio di autorizzazioni e certificati di sicurezza è troppo lunga, complessa e costosa.

Le proposte della Commissione

Nel gennaio 2013 la Commissione ha presentato sei proposte legislative che costituiscono il quarto pacchetto ferroviario. Tre di queste, note come il "pilastro tecnico", mirano ad accelerare le procedure amministrative e a ridurre i relativi costi, nell'ottica di agevolare l'accesso delle imprese ferroviarie al mercato dell'Unione europea. Esse mirano a modificare il [regolamento sull'ERA](#) e a procedere alla rifusione delle direttive sulla [sicurezza](#) e sull'[interoperabilità](#). I poteri dell'ERA verrebbero rafforzati: diverrebbe uno "sportello unico" per il rilascio delle autorizzazioni per sistemi di controllo-comando e segnalamento, delle autorizzazioni UE dei veicoli e dei certificati di sicurezza unici. L'ERA ricoprirebbe un ruolo maggiore nello sviluppo del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario ([ERTMS](#)) e sarebbe inoltre dotata di maggiori poteri sulle autorità nazionali preposte alla sicurezza (NSA), in quanto monitorerebbe i loro risultati. Le proposte prevedono anche il miglioramento della governance dell'Agenzia, la creazione di un comitato esecutivo che assista il consiglio direttivo (in precedenza consiglio di amministrazione) e l'istituzione di una commissione di ricorso indipendente. Secondo la Commissione, l'intero pacchetto di misure dovrebbe [permettere](#), entro il 2025, di ridurre del 20 % sia i tempi necessari a una nuova impresa ferroviaria per entrare sul mercato sia il costo e la durata della procedura di autorizzazione del materiale rotabile, con un risparmio dell'ordine di 500 milioni di euro.

Il Parlamento europeo e la procedura legislativa

Nel febbraio 2014 il Parlamento europeo (PE) ha approvato la sua posizione in prima lettura concernente le tre proposte del pilastro tecnico. Le risoluzioni legislative sono state approvate a larga maggioranza. Per quanto concerne la [sicurezza](#), gli emendamenti presentati sottolineano la necessità di operare una netta distinzione tra i compiti dell'ERA e quelli delle NSA, anche se, nel caso di reti ferroviarie isolate, è stata



concessa la possibilità di rivolgersi all'ERA o alle NSA per il rilascio dei certificati di sicurezza. Dopo nove turni di consultazione a tre, il Parlamento e il Consiglio hanno [raggiunto](#) un accordo politico nel giugno 2015. Per il rilascio delle [autorizzazioni dei veicoli](#) e dei [certificati di sicurezza](#) per le imprese ferroviarie, il Consiglio ha proposto un duplice sistema in base al quale l'Agenzia ferroviaria europea sarà responsabile delle operazioni transfrontaliere mentre per il traffico nazionale sarà possibile scegliere se rivolgersi alle NSA o all'ERA. Il Consiglio ha inoltre proposto la conclusione di accordi di cooperazione tra l'ERA e le NSA nell'ambito del nuovo sistema di certificazione e autorizzazione dei veicoli e ha fissato un periodo transitorio massimo di quattro anni. Il 14 marzo 2016 la commissione per i trasporti del Parlamento europeo ha [approvato](#) l'accordo raggiunto con il Consiglio. La votazione in seconda lettura in Aula è prevista per la tornata di aprile II.