

Giovedì 17 giugno 2010

## Attuazione delle direttive del primo pacchetto ferroviario

P7\_TA(2010)0240

### Risoluzione del Parlamento europeo del 17 giugno 2010 sull'attuazione delle direttive del primo pacchetto ferroviario (2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE)

(2011/C 236 E/21)

Il Parlamento europeo,

- visti la seconda relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario (COM(2009)0676) e il documento di lavoro dei servizi della Commissione ad essa allegato (SEC(2009)1687),
  - vista la direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie <sup>(1)</sup>,
  - vista la direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie <sup>(2)</sup>,
  - vista la direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza <sup>(3)</sup>,
  - vista la sua risoluzione del 12 luglio 2007 sull'attuazione del primo pacchetto ferroviario <sup>(4)</sup>,
  - vista l'interrogazione del 9 marzo 2010 alla Commissione sull'attuazione delle direttive del primo pacchetto ferroviario (nn. 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE) (O-0030/2010 – B7-0204/2010),
  - visti l'articolo 115, paragrafo 5, e l'articolo 110, paragrafo 2, del suo regolamento,
- A. considerando che il primo pacchetto ferroviario, adottato nel 2001 e contenente tre direttive, rispettivamente sullo sviluppo delle ferrovie comunitarie, sulle licenze delle imprese ferroviarie e sulla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, l'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e la certificazione di sicurezza, mirava a rivitalizzare il settore, quale primo passo verso la creazione di uno spazio ferroviario europeo integrato, e a fornire una solida struttura finanziaria per ottenere questo risultato,
- B. considerando che la trasposizione delle direttive del primo pacchetto ferroviario nelle legislazioni nazionali doveva avvenire il 15 marzo 2003, ma che la Commissione ha atteso fino al giugno 2008 prima di avviare nei confronti degli Stati membri procedure d'infrazione per attuazione inesatta o incompleta del pacchetto,
- C. considerando che, in base ai dati della seconda relazione della Commissione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario, nel 2002 la quota delle ferrovie sulla totalità dei trasporti non ha registrato un aumento ma si è semplicemente stabilizzata ad appena il 10 % circa per il trasporto ferroviario di merci e a meno del 7 % per il trasporto passeggeri,

<sup>(1)</sup> GU L 75 del 15.3.2001, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 75 del 15.3.2001, pag. 26.

<sup>(3)</sup> GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29.

<sup>(4)</sup> GU C 175 E del 10.7.2008, pag. 551.

**Giovedì 17 giugno 2010**

1. deplora che un'ampia maggioranza di Stati membri (22) non abbia adeguatamente attuato le tre direttive del primo pacchetto ferroviario; ritiene che tale inadempienza abbia impedito lo sviluppo della quota coperta dalle ferrovie rispetto alla generalità dei trasporti;
2. ribadisce che il Parlamento ha già sottolineato nella sua risoluzione del 12 luglio 2007 che la piena attuazione del primo pacchetto ferroviario costituisce una priorità assoluta; è pertanto estremamente insoddisfatto che detta priorità non sia stata rispettata da un'ampia maggioranza degli Stati membri, segnatamente Austria, Belgio, Bulgaria, Repubblica ceca, Germania, Danimarca, Estonia, Grecia, Spagna, Francia, Ungheria, Irlanda, Italia, Lituania, Lussemburgo, Lettonia, Polonia, Portogallo, Romania, Svezia, Slovenia e Slovacchia;
3. si rammarica che la Commissione sia rimasta inerte per cinque anni prima di agire, attendendo fino al giugno 2008 per inviare lettere di notifica formale e fino all'ottobre 2009 per presentare pareri motivati per attuazione inesatta o incompleta del primo pacchetto ferroviario; deplora che la Commissione europea non abbia sufficientemente focalizzato la sua azione di monitoraggio sulle basi finanziarie del sistema ferroviario; esorta pertanto la Commissione ad agire immediatamente in giudizio contro i 22 Stati membri che non hanno attuato il primo pacchetto ferroviario;
4. esorta i 22 Stati membri in questione a rispettare la normativa europea senza ulteriori ritardi; è del parere che, non attuando le direttive del primo pacchetto ferroviario, detti Stati membri continuino ad impedire la concorrenza leale nel mercato ferroviario;
5. chiede alla Commissione di rendere pubblici dati informativi concreti circa gli elementi che non sono stati attuati appieno in ciascuno Stato membro, in particolare le insufficienze nell'istituzione di un'autorità di regolamentazione indipendente e la mancata attuazione delle disposizioni relative alle tariffe di accesso alle linee ferroviarie; chiede, inoltre, alla Commissione di informare il Parlamento in merito alle diverse interpretazioni giuridiche tra la Commissione e gli Stati membri in materia di indipendenza dei gestori dell'infrastruttura (articolo 4, paragrafo 2 e articolo 14, paragrafo 2 della direttiva 2001/14/CE);

#### ***Indipendenza dei gestori dell'infrastruttura***

6. sottolinea che occorre garantire ai gestori dell'infrastruttura un'indipendenza sufficiente in quanto, secondo la direttiva 2001/14/CE, essi svolgono un ruolo centrale nel garantire a tutti i richiedenti un equo accesso alle capacità infrastrutturali tramite la ripartizione delle capacità, l'imposizione di tariffe per il loro utilizzo e la certificazione di sicurezza;
7. ritiene che l'indipendenza dei gestori dell'infrastruttura sia una condizione indispensabile ai fini di un trattamento equo, trasparente e non discriminatorio di tutti gli operatori; considera particolarmente preoccupante il fatto che non siano state fornite sufficienti garanzie di indipendenza dei gestori sul piano pratico e giuridico, soprattutto nel caso di gestori facenti parte di una holding ferroviaria che comprende anche attività di trasporto ferroviario;
8. chiede agli Stati membri che non ottemperano a detta disposizione di separare chiaramente la funzione fondamentale di ripartire la capacità sulla rete ferroviaria nazionale dalle attività di eventuali operatori ferroviari ex-monopolisti, tramite tutte le misure funzionali e giuridiche necessarie, poiché questa mancanza di indipendenza potrebbe impedire al gestore di determinare realmente l'uso dell'infrastruttura;

#### ***Mancanza di poteri delle autorità di controllo***

9. esprime preoccupazione per l'insufficienza dei poteri e delle risorse riconosciuti alle autorità di controllo e per l'assenza in ogni mercato nazionale di un'azione di monitoraggio dei problemi di concorrenza derivanti da tali carenze;

Giovedì 17 giugno 2010

10. chiede alla Commissione di informare il Parlamento in merito alle competenze delle autorità di controllo che devono essere rafforzate dagli Stati membri affinché dette autorità abbiano un reale potere di monitoraggio sui rispettivi mercati ferroviari;

11. ritiene che questa incapacità di istituire autorità di controllo pienamente indipendenti negli Stati membri costituisca un ostacolo a un'adeguata attuazione del primo pacchetto ferroviario;

#### ***Finanziamento dell'infrastruttura e quadro di tariffazione***

12. Osserva che le disposizioni specifiche in materia di finanziamento dell'infrastruttura e di rientro dal debito erano inserite nel primo pacchetto ferroviario (articolo 9 della direttiva 2001/12/CE);

13. deplora che il livello di investimenti destinati allo sviluppo e alla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria rimanga largamente insufficiente in numerosi Stati membri, dove si registra, in molti casi, un declino della qualità delle infrastrutture esistenti; sollecita gli Stati membri a mobilitare le risorse necessarie per garantire che siano sviluppati nuovi progetti di trasporto ferroviario e che l'infrastruttura esistente sia adeguatamente mantenuta;

#### ***Tariffe di accesso alle linee ferroviarie***

14. osserva che l'indipendenza dei gestori dell'infrastruttura e il riconoscimento di poteri e risorse alle autorità di controllo sono condizioni indispensabili per garantire un soddisfacente sistema di tariffe di accesso alle linee ferroviarie; ribadisce che le tariffe per l'uso dell'infrastruttura dovranno essere calcolate in modo da garantire equità, trasparenza e coerenza e da assicurare una visibilità sufficiente per le imprese ferroviarie;

15. esprime preoccupazione in merito all'inadeguata attuazione delle disposizioni relative alle tariffe per l'utilizzo dell'infrastruttura, in particolare l'assenza di «sistemi di prestazioni» per il miglioramento della performance della rete ferroviaria e di regimi di tariffazione basati sui costi diretti dei servizi ferroviari, nonché l'impossibilità per il gestore dell'infrastruttura di fissare in modo indipendente le tariffe d'uso dell'infrastruttura;

16. deplora che, a causa di questa inadeguata attuazione, le tariffe non siano direttamente legate ai costi dei servizi ferroviari e che il mercato ferroviario potrebbe non essere in grado di sostenerle a causa del loro livello elevato; osserva che l'imposizione di tariffe così elevate può pregiudicare l'ingresso nel mercato di operatori alternativi e che la Commissione ha ricevuto varie lamentele relative all'accesso ai terminali e ai servizi ferroviari da parte degli operatori;

17. ritiene che i principi di tariffazione applicabili al trasporto ferroviario e stradale debbano convergere per creare le basi di una reale parità tra modi di trasporto; sottolinea che tale parità consentirebbe di rendere più sostenibile ed efficiente il sistema dei trasporti dell'UE e ottimizzerebbe la competitività ambientale delle ferrovie;

#### ***Revisione del primo pacchetto ferroviario***

18. sottolinea che un'attuazione corretta e completa del primo pacchetto ferroviario costituisce una condizione essenziale ai fini della creazione di una rete ferroviaria europea e che la priorità assoluta della Commissione europea dovrà essere quella di perseguire detta attuazione con tutti i mezzi giuridici a sua disposizione;

19. esorta la Commissione a proporre una revisione del primo pacchetto ferroviario entro il mese di settembre 2010; invita la Commissione a trattare in via prioritaria in detta revisione i problemi dell'indipendenza dei gestori dell'infrastruttura, dell'insufficienza di risorse e poteri per le autorità di controllo e a proporre adeguati principi di tariffazione dell'accesso all'infrastruttura che stimolino gli investimenti pubblici e privati nel settore ferroviario

**Giovedì 17 giugno 2010**

20. ritiene che il successo della liberalizzazione dei mercati nel settore del trasporto ferroviario dipenda dalla piena attuazione delle disposizioni contenute nel primo pacchetto; che l'ulteriore liberalizzazione del mercato ferroviario debba evitare di andare a scapito della qualità del servizio e debba garantire gli obblighi di servizio pubblico; che, in attesa della completa liberalizzazione dei mercati, debba applicarsi il principio della reciprocità;

21. chiede alla Commissione di reagire o di fornire informazioni riguardanti le richieste di cui ai paragrafi 3, 5, 10 e 16, nell'ambito della rifusione del primo pacchetto ferroviario o al più tardi entro la fine del 2010;

\*

\* \*

22. incarica il suo presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione.

---

### **Inondazioni nei paesi dell'Europa centrale, in particolare Polonia, Repubblica ceca, Slovacchia, Ungheria e Romania, e in Francia**

P7\_TA(2010)0241

**Risoluzione del Parlamento europeo del 17 giugno 2010 sulle alluvioni nei paesi dell'Europa centrale, in particolare in Polonia, Repubblica ceca, Slovacchia, Ungheria e Romania, e in Francia**

(2011/C 236 E/22)

*Il Parlamento europeo,*

- visti l'articolo 3 del trattato sull'Unione europea e gli articoli 191 e 349 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
- viste la proposta della Commissione concernente il regolamento che istituisce il Fondo di solidarietà dell'Unione europea (FSUE) (COM(2005)0108) e la posizione del Parlamento del 18 maggio 2006,
- viste le sue risoluzioni del 5 settembre 2002 sulle inondazioni in Europa <sup>(1)</sup>, dell'8 settembre 2005 sulle calamità naturali (incendi e inondazioni) in Europa <sup>(2)</sup>, del 18 maggio 2006 sulle calamità naturali (incendi boschivi, siccità e inondazioni) – aspetti attinenti all'agricoltura, allo sviluppo regionale e all'ambiente <sup>(3)</sup>, e del 7 settembre 2006 sugli incendi boschivi e le inondazioni <sup>(4)</sup>,
- visti il Libro bianco della Commissione dal titolo «L'adattamento ai cambiamenti climatici: verso un quadro d'azione europeo» (COM(2009)0147) e la comunicazione della Commissione dal titolo «Un approccio comunitario alla prevenzione delle catastrofi naturali e di origine umana» (COM(2009)0082),
- visto il documento di lavoro dei servizi della Commissione dal titolo «Regioni 2020 – una valutazione delle sfide future per le regioni dell'UE» (SEC(2008)2868),
- viste la dichiarazione della Commissione sulla grande catastrofe naturale nella regione autonoma di Madeira, resa il 24 febbraio 2010, e la sua risoluzione dell'11 marzo 2010 sulla grave catastrofe naturale nella regione autonoma di Madeira e le conseguenze della tempesta «Xynthia» in Europa <sup>(5)</sup>,
- visto l'articolo 110, paragrafo 4, del suo regolamento,

<sup>(1)</sup> GU C 272 E del 13.11.2003, pag. 471.

<sup>(2)</sup> Testi approvati, P6\_TA(2005)0334.

<sup>(3)</sup> Testi approvati, P6\_TA(2006)0222, 0223 e 0224.

<sup>(4)</sup> Testi approvati, P6\_TA(2006)0349.

<sup>(5)</sup> Testi approvati, P7\_TA(2010)0065.