



PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
DIPARTIMENTO POLITICHE EUROPEE
UFFICIO COORDINAMENTO POLITICHE UE
Servizio II – Segreteria CIAE II

Presidenza del Consiglio dei Ministri
DPE 0000864 P-4.22.1
del 30/01/2014



Senato della Repubblica
Ufficio dei rapporti con le istituzioni
dell'Unione Europea

Camera dei Deputati
Ufficio Rapporti con l'Unione Europea

e p.c.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
c.a. Arch. Roberto Ferrazza
- Ufficio Gabinetto
- Ufficio Legislativo

Ministero dell'Istruzione, dell'Università e
della Ricerca
Nucleo di valutazione

Ministero Affari Esteri
Nucleo di valutazione

Rappresentanza Permanente d'Italia
presso l'Unione Europea

OGGETTO: Trasmissione, ai sensi dell'art.6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, della relazione concernente una Proposta di Regolamento del Consiglio che istituisce l'impresa comune Shift2Rail. COM(2013)922.

Si trasmette, ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, la relazione elaborata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in merito al progetto di atto legislativo dell'Unione Europea di cui all'oggetto.

Il Capo dell'Ufficio
Coordinamento Politiche UE
Cons. Fiorenza Barazzoni



*Ministero delle Infrastrutture e
dei Trasporti*

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE
E I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario

M_INF-TFE
Direzione Generale per il Trasporto
Ferroviario
TFE-DIV3
REGISTRO UFFICIALE
Prot: 0000259-29/01/2014-USCITA

Presidenza del Consiglio dei Ministri
DPE 0000863 A-4.22.1
del 30/01/2014



A: Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento Politiche Europee
Ufficio coordinamento politiche UE
Servizio II – Segreteria CIAE

p.c.: Ufficio Gabinetto del Ministro

Ufficio Legislativo

Direzione Generale per lo Sviluppo
del territorio, la programmazione
ed progetti internazionali
c.a. Arch. Roberto Ferrazza

Ministero dell'Istruzione, dell'Università
e della Ricerca
Nucleo Valutazione

Ministero degli Affari Esteri
Nucleo Valutazione

Oggetto: Proposta di Regolamento comunitario – Istituzione impresa ferroviaria comune –
Shift2Rail – Relazione ai sensi della L. 234/2012

In riferimento alla Vs. nota n. DPE0000308 del 15 gennaio u.s. ed al processo di partecipazione dell'Italia alla formazione delle decisioni e alla predisposizione degli atti dell'Unione europea si precisa che gli obiettivi dell'Unione Europea in materia di cambiamenti climatici, approvvigionamento energetico e ambiente fanno sì che nei prossimi decenni il settore ferroviario dovrà affrontare la sfida ed il carico di una domanda di trasporti in costante crescita e di un necessario riequilibrio modale. Nel Libro bianco del 2011 "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti" la Commissione europea ha sottolineato l'importanza di creare uno spazio ferroviario europeo unico per rendere il sistema europeo dei trasporti maggiormente competitivo ed efficiente sul piano delle risorse.

Per queste ragioni la Commissione sta predisponendo proposte per il quarto pacchetto ferroviario con l'obiettivo di rimuovere i residui ostacoli di tipo amministrativo, tecnico e normativo che rallentano il settore ferroviario in termini sia di apertura del mercato sia di interoperabilità. Tuttavia, l'obiettivo generale di creare un mercato interno delle ferrovie e di rendere tale settore più efficiente e attento alle esigenze dei clienti implica la necessità di adottare nuovi approcci lungo tutta la catena di valore ferroviaria, nei modelli economici e nei servizi e prodotti con un drastico aumento degli sforzi in materia di ricerca e innovazione.

Uno dei principali obiettivi del programma quadro per la ricerca e l'innovazione "Orizzonte 2020" per il periodo 2014-2020 è rafforzare l'industria europea mediante azioni a sostegno della ricerca e dell'innovazione in una serie di settori industriali fondamentali. In particolare, il programma consente la creazione di partenariati pubblico-privati (PPP) a sostegno di tali settori e in grado di contribuire a vincere alcune delle principali sfide che l'Europa deve affrontare.

Sul versante degli obiettivi che si fissano in tema di costruzione di un'impresa comune nel settore ferroviario, come è il caso di Shift2Rail, il relativo ambito resta definito da quello di:

- agevolare lo sviluppo di una visione comune del settore ferroviario e la realizzazione di un'agenda strategica condivisa;
- definire un approccio programmatico europeo alla ricerca e all'innovazione al fine di fissare obiettivi di ampia portata che permettano di coinvolgere tutti i partner potenziali, anche a livello industriale e di settore;
- creare una massa critica per garantire la portata e le dimensioni richieste;
- garantire un uso efficiente delle risorse pubbliche e private.

Più nello specifico l'impresa comune che si intende istituire, denominata Shift2Rail, dovrebbe sviluppare, integrare, dimostrare e convalidare soluzioni e tecnologie innovative per il materiale rotabile, l'infrastruttura e i sistemi di gestione del traffico, contribuendo ad accelerare e facilitare la diffusione sul mercato di innovazioni tecnologiche che possano essere misurate sulla base dei seguenti indicatori di prestazione quantificabili come segue:

- costi a vita intera delle opere e dei materiali, oltre alla competitività: definiti in particolare come riduzione dei costi complessivi del trasporto ferroviario e conseguente riduzione dei costi per gli utenti e dei sussidi pubblici che gravano sui contribuenti;
- capacità e domanda degli utenti: definite in particolare come la frequenza di treni/convogli disponibili in determinate unità di tempo e periodo della giornata (es. ogni ora) su un percorso specifico, ovvero come i fattori di carico (load-factor) in termini di passeggeri e le analoghe opzioni per quanto riguarda il trasporto di merci;
- affidabilità e qualità del servizio: definite in particolare come miglioramento della puntualità per rispondere a un'esigenza in tal senso espressa dagli utenti delle ferrovie e aventi un impatto sugli investimenti necessari al rinnovamento della flotta per l'acquisizione di veicoli più affidabili".

In riferimento all'impatto normativo ed agli effetti di un possibile sviluppo in tal senso del sistema ferroviario si precisa che rivitalizzare il sistema ferroviario europeo e metterlo in condizione di competere alla pari con altri modi di trasporto, è uno degli obiettivi principali della politica dei trasporti dell'UE e di questo Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT). Infatti si ritiene e si condivide che le nuove tecnologie possano apportare un grande contributo alla modernizzazione delle ferrovie europee e alla riduzione dei loro costi operativi e infrastrutturali, creando al contempo nuove opportunità per l'industria ferroviaria europea.

Parimenti la ricerca e l'innovazione nel settore ferroviario soffrono di significative disfunzioni che giustificano l'intervento pubblico. Tra esse si possono citare:

- il livello elevato di adeguamento dei prodotti dovuto alla diversità delle norme e dei quadri operativi nazionali;
- l'assenza di un approccio sistemico all'innovazione a causa della limitata, o poco coordinata, partecipazione di soggetti dell'intera catena di valore ferroviaria e della complessità delle interfacce tra sottosistemi ferroviari;

- i limitati investimenti privati nella ricerca e nell'innovazione e la scarsa diffusione sul mercato delle innovazioni a causa dei ridotti margini operativi e dei problemi di finanziamento nell'intero ciclo dell'innovazione;
- gli elevati rischi finanziari dovuti all'intensità di capitale degli investimenti e del lungo ciclo di vita dei prodotti.

Alla luce di tali sfide si condivide un approccio coordinato dell'UE alla ricerca e all'innovazione nel settore ferroviario mediante la creazione di un'impresa comune a sostegno del completamento dello spazio ferroviario europeo unico e per incrementare la competitività del settore ferroviario europeo in rapporto ad altri modi di trasporto.

Il regolamento proposto è stato sottoposto alla valutazione dell'impatto da parte della Commissione, che ha analizzato differenti opzioni per realizzare le future attività di ricerca e innovazione nel settore ferroviario, tra cui: la prosecuzione della ricerca collaborativa, la creazione di un partenariato pubblico-privato istituzionale in forma di impresa comune o il coordinamento delle attività di ricerca e innovazione da parte dell'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA). La valutazione d'impatto ha concluso che, nonostante i tempi più lunghi necessari alla sua istituzione, la creazione di un'impresa comune garantisce la struttura di governance più adeguata per realizzare le future attività di ricerca e innovazione nel settore ferroviario.

I principali benefici di un'impresa comune sono dati dal fatto che il coordinamento, la programmazione e l'esecuzione di attività di ricerca e innovazione nel settore ferroviario ricadrebbero sotto la responsabilità di un'unica e dedicata struttura amministrativa, garantendo così una maggiore continuità e una minore frammentazione degli sforzi di ricerca e innovazione.

In sintesi la proposta riguarda la costituzione dell'impresa comune Shift2Rail (S2R) in conformità all'articolo 187 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

Tuttavia, rispetto alle imprese comuni dell'iniziativa tecnologica congiunta, nell'impresa comune S2R le autorità pubbliche dovrebbero avere un ruolo più rilevante dato che il suo obiettivo fondamentale è quello di contribuire all'attuazione dello spazio ferroviario europeo unico.

Anche a livello di proporzionalità esiste una coerenza normativa della proposta in quanto gli obiettivi S2R si prefigge obiettivi e azioni che non possono essere realizzati adeguatamente mediante programmi nazionali poiché l'ampiezza della sfida supera le capacità di qualsiasi Stato membro di agire da solo o nell'interesse del mercato unico.

Infine si precisa che dal punto di vista finanziario il contributo proviene dagli stanziamenti del bilancio generale dell'Unione europea destinati al programma quadro Orizzonte 2020. Il contributo sarà erogato nell'ambito della sfida "Trasporto intelligente, verde e integrato", parte integrante del pilastro "Sfide per la società", mentre i costi amministrativi dell'impresa comune S2R saranno coperti da contributi finanziari versati dall'Unione e dai partner dell'impresa comune.

Avuto riguardo a tutti gli elementi sopra esposti, si conclude in senso favorevole alla Proposta di Regolamento comunitario di istituzione di una impresa ferroviaria comune denominata Shift2Rail.

Il Direttore generale
(Dott. Antonio Tarente)

