



**Bruxelles, 18 dicembre 2014
(OR. en)**

17042/14

TRANS 603

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	17 dicembre 2014
Destinatario:	Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2014) 740 final
Oggetto:	COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO EUROPEO Relazione sui progressi compiuti in merito all'attuazione della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2014) 740 final.

All.: COM(2014) 740 final



Bruxelles, 17.12.2014
COM(2014) 740 final

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL
PARLAMENTO EUROPEO**

**Relazione sui progressi compiuti in merito all'attuazione della direttiva
sulla sicurezza delle ferrovie**

{SWD(2014) 355 final}

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO EUROPEO

Relazione sui progressi compiuti in merito all'attuazione della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie

1. INTRODUZIONE

Ai sensi dell'articolo 31 della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie ("direttiva sulla sicurezza delle ferrovie")¹, ogni cinque anni la Commissione deve presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione della direttiva stessa.

La presente comunicazione espone i progressi compiuti nell'attuazione della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie nel sistema ferroviario europeo dopo l'adozione, da parte della Commissione, della sua seconda relazione nel settembre 2009².

Il capo 1 presenta gli sviluppi degli ultimi cinque anni della legislazione basata sulla direttiva sulla sicurezza delle ferrovie, e il capo 2 verte sulla sua attuazione e applicazione. Ulteriori informazioni figurano nel documento di lavoro dei servizi della Commissione "**Progress report on the implementation of the Railway Safety Directive (Directive 2004/49/EC)**".

2. SVILUPPO DEL QUADRO GIURIDICO

Per realizzare uno spazio ferroviario unico europeo è indispensabile un quadro normativo comune per la sicurezza ferroviaria. A tale riguardo la direttiva 2004/49/CE ha rappresentato un grande passo avanti per il conseguimento di tale obiettivo. Ha difatti stabilito un quadro per l'armonizzazione delle norme di sicurezza nazionali, per la certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie, le funzioni e il ruolo delle autorità nazionali preposte alla sicurezza e le indagini sugli incidenti. Ciò ha evitato di conseguenza che gli Stati membri elaborassero norme e standard di sicurezza propri sulla base di concetti tecnici ed operativi eterogenei.

2.1. Sviluppi recenti del quadro giuridico per la sicurezza ferroviaria

Dall'adozione della precedente relazione sui progressi compiuti del 2009, è stata elaborata la legislazione derivata nel settore della sicurezza ferroviaria, e gli atti di esecuzione richiesti dalla direttiva sulla sicurezza delle ferrovie sono entrati in vigore

¹ Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie). GU L 164 del 30.4.2004.

² Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sui progressi compiuti in merito all'attuazione della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie e delle direttive riguardanti l'interoperabilità (COM(2009) 464 definitivo).

(vedi Allegato). L'Agenzia ferroviaria europea - AFE (European Railway Agency - ERA) ha apportato un consistente contributo nell'elaborare la legislazione e nel presentare raccomandazioni alla Commissione.

La Commissione esamina di seguito gli sviluppi più importanti conseguiti nel settore della sicurezza ferroviaria durante il periodo di riferimento.

2.1.1. Indicatori comuni di sicurezza

La finalità principale degli indicatori comuni di sicurezza (Common Safety Indicator - CSI) è misurare le prestazioni in materia di sicurezza e agevolare la valutazione dell'impatto economico degli obiettivi comuni di sicurezza (Common Safety Target - CST).

Conformemente all'articolo 5, paragrafo 2, della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie, l'Allegato I è stato oggetto di revisione per integrarvi le definizioni comuni dei CSI e i metodi per calcolare i costi connessi agli incidenti.

2.1.2. Metodi comuni di sicurezza

Per realizzare uno spazio ferroviario unico europeo sono fondamentali principi comuni alla base della gestione, della regolamentazione e della supervisione della sicurezza ferroviaria, inclusi criteri armonizzati per il rilascio e la supervisione della certificazione di sicurezza.

Questi principi, generalmente denominati metodi comuni di sicurezza (Common safety methods - CSM) (vedi articolo 6 della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie), determinano anche come devono essere valutati i livelli di sicurezza e la realizzazione degli obiettivi di sicurezza.

2.1.3. Obiettivi comuni di sicurezza

Gli obiettivi comuni di sicurezza o CST (vedi articolo 7 della direttiva) definiscono i livelli di sicurezza in termini di accettazione del rischio da parte della società. I livelli di rischio sono espressi come numero di decessi e lesioni gravi per km-treno. Esistono categorie di rischio per i passeggeri, gli addetti, gli utilizzatori dei passaggi a livello, le persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari, altre persone e la società nel suo insieme.

I CST facilitano il monitoraggio delle prestazioni in materia di sicurezza ferroviaria consentendo di quantificare se la sicurezza negli Stati membri è mantenuta almeno agli stessi livelli.

2.1.4. Certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei carri merci (articolo 14 bis della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie)

Un altro importante risultato conseguito negli ultimi cinque anni è l'introduzione di un nuovo sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione (SRM) dei carri merci. Lo scopo è comprovare, in tutta l'Unione, che un SRM ha istituito un proprio sistema di manutenzione. La capacità di un SRM di garantire che i carri merci di cui è

responsabile circoleranno in maniera sicura può essere valutata usando il quadro armonizzato previsto dal regolamento (UE) n. 445/2011³.

2.2. Norme nazionali di sicurezza

A causa della mancanza di trasparenza che generano, le norme nazionali di sicurezza (NNS) sono uno dei maggiori ostacoli allo sviluppo di un mercato ferroviario interno. Benché introdotte per legittimi motivi, la maggior parte delle NNS sono un retaggio di vecchi dispositivi regolamentari e sono ridondanti nel sistema di sicurezza stabilito dalla direttiva sulla sicurezza delle ferrovie.

Gli Stati membri dovrebbero tenere aggiornate le loro norme nazionali, dovrebbero abrogare le disposizioni obsolete e informare la Commissione e l'AFE di ogni eventuale modifica alla legislazione. Nonostante il passare degli anni, tuttavia, i progressi compiuti nel modificare le NNS ridondanti sono stati esigui. Nel dicembre 2010, pertanto, il Comitato sull'interoperabilità e la sicurezza ferroviarie ha deciso di istituire una specifica Task force sulle norme di sicurezza nazionali (2011-12), incaricata di chiarire alcuni aspetti di incertezza relativi alle NSS e di promuovere le buone prassi.

Le conclusioni della relazione della Task force includevano raccomandazioni per la diffusione delle migliori pratiche e per la razionalizzazione delle norme nazionali degli Stati membri, procedure di miglioramento della trasparenza, e proposte per il futuro quadro giuridico. La Commissione e l'AFE hanno seguito queste raccomandazioni nei loro rispettivi settori di competenza:

a) Diffusione e snellimento delle norme nazionali di sicurezza

Continua ad esservi una serie di NNS ridondanti, ripetitive, contraddittorie e superflue, non conformi al quadro europeo.

La Task force ha incaricato l'AFE di avviare una campagna di diffusione comprendente informazioni e dialoghi mirati, la valutazione delle NNS, e l'individuazione di specifiche priorità in ciascuno Stato membro visitato.

La Task force ha sviluppato uno "strumento di gestione delle norme", per fornire orientamenti sul quadro legislativo esistente; l'AFE trasmette agli Stati membri una proposta di snellimento delle norme obsolete almeno una volta all'anno.

b) Promozione della trasparenza

Notif-IT è lo strumento informatico di notifica delle nuove NNS. Da aprile 2014 è stato predisposto un modulo "Progetto di norme di sicurezza" per migliorare la trasparenza ed evitare l'adozione di norme non conformi al quadro legislativo dell'UE. La banca dati sarà trasferita dalla Commissione all'AFE nel 2015.

L'AFE assiste la Commissione nella valutazione/preliminare delle NNS notificate. Ha inoltre elaborato una metodologia di monitoraggio dei progressi compiuti in materia di trasparenza basata sul Barometro della trasparenza per il settore ferroviario e sull'Indagine sulla trasparenza indirizzata alle autorità nazionali preposte alla sicurezza e agli Stati membri.

³ GU L 122 dell'11.5.11, pag. 22.

c) *Proposte per il futuro quadro giuridico*

Nel quadro del Quarto Pacchetto ferroviario (vedi punto 2.4.2), la Commissione ha proposto una rifusione delle direttive sulla sicurezza e l'interoperabilità ferroviaria.

Come raccomandato dalla Task force, le NNS e le norme tecniche nazionali sono d'ora poi denominate "norme nazionali" (indipendentemente dalla loro finalità). Le procedure di definizione e di notificazione delle nuove "norme nazionali" sono state armonizzate anche se la loro adozione si fonda sempre su basi giuridiche distinte.

3. MONITORAGGIO DELL'ATTUAZIONE E DEI RISULTATI IN MATERIA DI SICUREZZA

3.1. Recepimento della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie da parte degli Stati membri

Se la direttiva non è correttamente recepita, non è possibile elaborare o migliorare misure di sicurezza in linea con la creazione di uno spazio ferroviario unico europeo.

La Commissione, assistita dall'AFE, ha analizzato le misure legislative notificate dagli Stati membri per verificare il corretto recepimento o meno delle disposizioni della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie.

La Commissione ha chiesto agli Stati membri informazioni in merito al recepimento della direttiva (questionari "EU-Pilot"); in caso di spiegazioni insoddisfacenti riguardanti un mancato recepimento o un recepimento non corretto ha avviato procedure d'infrazione.

Sono stati trattati in totale 26 casi EU-Pilot, di cui uno è stato chiuso nella fase di pre-infrazione. In 19 casi sono state avviate procedure d'infrazione: di queste, 5 sono state chiuse a seguito dell'adozione di misure correttive da parte degli Stati membri interessati. In un caso è stata adita la Corte di giustizia europea. Attualmente vi sono ancora sei procedure nella fase EU-Pilot, e 14 casi d'infrazione pendenti (ottobre 2014).

3.2. Gestione e monitoraggio della sicurezza

Il recepimento è un primo passo fondamentale. Può accadere tuttavia che la legislazione sia formalmente recepita in modo corretto ma non venga correttamente attuata. Se le misure di sicurezza non sono correttamente attuate, non possono costantemente garantire livelli di sicurezza elevati per i cittadini dell'UE. Il quadro giuridico stabilito dalla direttiva sulla sicurezza delle ferrovie comprende metodi per il controllo dei livelli di sicurezza e della realizzazione degli obiettivi.

3.2.1. Gestione della sicurezza

La sicurezza ferroviaria in Europa è gestita a livello d'operatore, degli Stati membri e dell'UE.

Il quadro giuridico instaurato dalla direttiva sulla sicurezza delle ferrovie è basato sulla responsabilità dei principali soggetti interessati, cioè le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura, di valutare tutti i rischi legati al funzionamento sicuro dei treni e di elaborare un sistema di gestione della sicurezza (SGS) conformemente all'articolo 9 della direttiva.

A livello degli Stati membri, le autorità nazionali preposte alla sicurezza (ANS) valutano la qualità dell'SGS quando rilasciano alle imprese ferroviarie e ai gestori dell'infrastruttura la certificazione di sicurezza o l'autorizzazione di sicurezza necessaria allo svolgimento della loro attività. Le ANS sono responsabili della supervisione delle attività delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura durante il periodo di validità della certificazione/dell'autorizzazione.

A livello UE, il monitoraggio della sicurezza è uno dei compiti principali dell'AFE, che procede a una valutazione annuale della realizzazione dei CST e dei "valori di riferimento nazionali" conformemente al metodo di sicurezza comune di cui alla decisione 2009/460/CE della Commissione⁴ (si veda in particolare l'articolo 4). La valutazione riguarda i 26 Stati membri che dispongono di un sistema ferroviario, più la Norvegia. Nel 2014, per la prima volta, ha riguardato la Croazia, che ha aderito all'UE l'anno precedente.

I risultati della valutazione del 2014 mostrano che i livelli di sicurezza rimangono accettabili nella maggior parte degli Stati membri, con un possibile deterioramento individuato in alcuni di essi. Tali Stati membri saranno oggetto di particolare attenzione da parte della Commissione e dell'AFE e devono trasmettere alla Commissione una spiegazione delle probabili cause di questi risultati, conformemente all'articolo 5 della decisione 2009/460/CE.

3.2.2. *Sviluppi in materia di sicurezza*

Le ANS e gli organismi investigativi nazionali (OIN) sono tenuti per legge (ai sensi degli articoli 18 e 23 della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) a riferire all'AFE una serie di informazioni specifiche che possono essere usate per valutare l'evoluzione della sicurezza ferroviaria nell'UE.

Dal 2006 l'AFE ha pubblicato una relazione ogni due anni, fornendo alle parti interessate una panoramica dettagliata dell'evoluzione della sicurezza ferroviaria nell'UE⁵.

Negli ultimi sei anni disponibili, la sicurezza ferroviaria nell'UE ha continuato ad aumentare, con un calo considerevole del numero degli incidenti e una leggera diminuzione del numero delle vittime (vedi figure 1 e 2). Più di 2 000 incidenti gravi si verificano ogni anno sulle ferrovie degli Stati membri. Gli incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento e gli incidenti ai passaggi a livello rappresentano più di tre quarti di tutti gli incidenti ferroviari, esclusi i suicidi. Ogni anno questi incidenti provocano la morte di circa 1 200 persone, e un numero comparabile vengono gravemente ferite.

I livelli di sicurezza variano molto a seconda degli Stati membri, e i livelli di rischio in alcuni di essi sono significativamente superiori alla media dell'UE (vedi figura 3). Un approccio sistematico al miglioramento delle prestazioni in materia di sicurezza in questi

⁴ Decisione 2009/460/CE della Commissione, del 5 giugno 2009, relativa all'adozione di un metodo di sicurezza comune per la valutazione di realizzazione degli obiettivi in materia di sicurezza, di cui all'articolo 6 della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, GU L 150 del 13.6.2009, pag. 11.

⁵ Fonte delle informazioni e delle cifre: *Railway Safety Performance in the European Union 2014*, ("Livello di sicurezza ferroviaria nell'Unione europea – 2014") disponibile in inglese sul sito dell'AFE: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/SPR2014.pdf>

Stati membri sarebbe un grosso passo avanti verso un'effettiva realizzazione di obiettivi di sicurezza su scala UE in futuro.

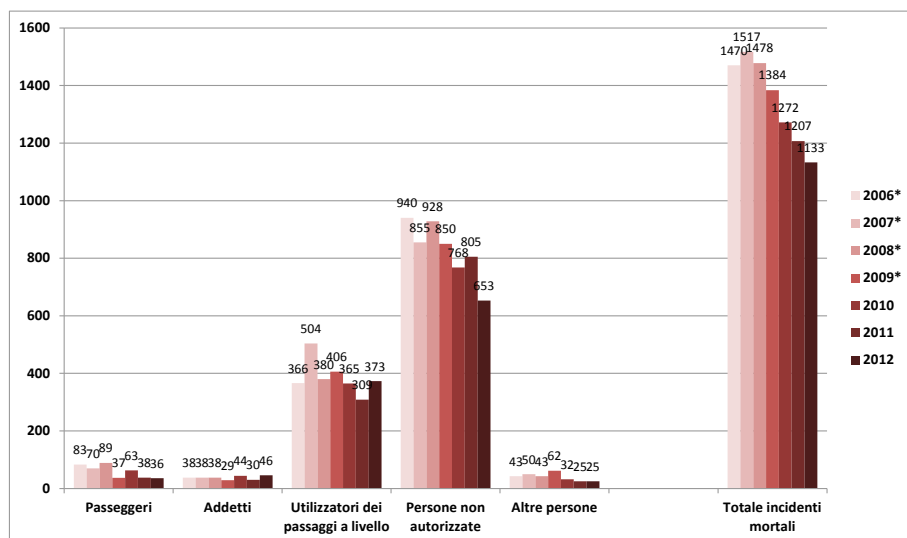


Figura 1: Numero di incidenti mortali per categorie di vittime (UE-28: 2006–12)
 * Dati non disponibili per la Croazia per il periodo 2006-09

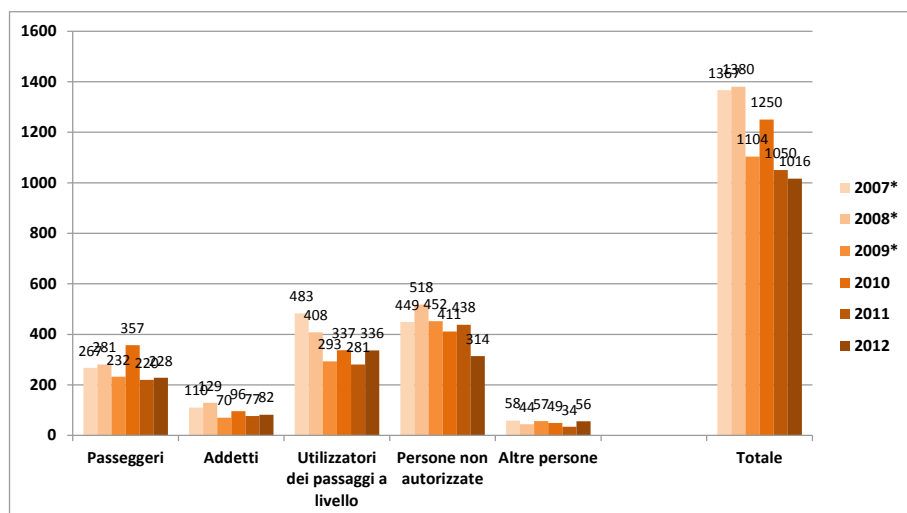


Figura 2: Numero di persone gravemente ferite per categorie di vittime (UE 28: 2007-12)
 * Dati non disponibili per la Croazia per il periodo 2007-09

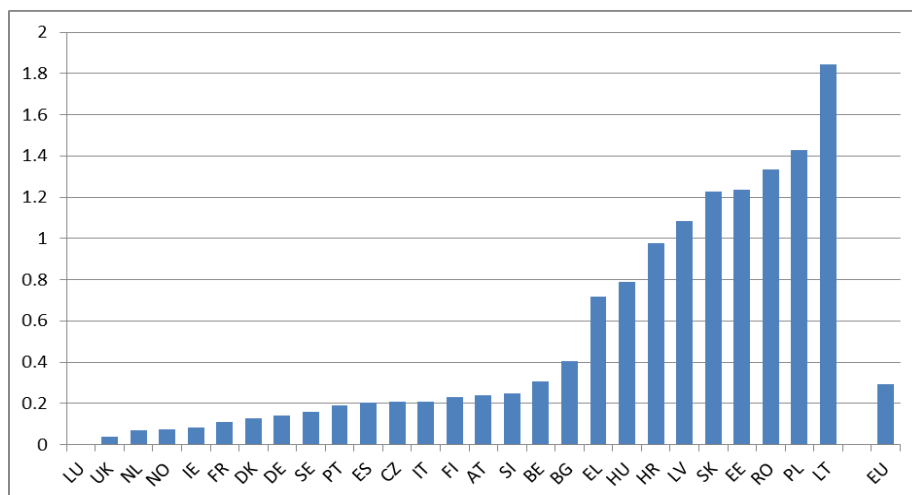


Figura 3: Rischio di incidenti mortali – Incidenti mortali sulle ferrovie e lesioni gravi ponderate per milione km-treno (2007-12)

3.2.3. *Eventi oggetto di indagini da parte degli organismi investigativi nazionali*

Il numero di incidenti ferroviari gravi oggetto di indagine da parte degli OIN si è stabilizzato, dal 2007, intorno ai 40 all'anno. Negli ultimi anni, tuttavia, sempre più OIN hanno aperto inchieste su incidenti non classificati come gravi ai sensi della direttiva.

Per ogni evento oggetto di un'inchiesta degli OIN l'AFE riceve una notifica di avvio d'indagine e la relazione finale.

La cooperazione fra gli OIN è importante: i risultati delle indagini possono essere discussi a livello UE per consentire a tutti gli operatori di trarre insegnamento dagli incidenti verificatisi e di migliorare la loro gestione della sicurezza. L'AFE lavora con gli OIN sui metodi di indagine sugli incidenti, sull'elaborazione delle relazioni, le raccomandazioni e lo scambio delle buone prassi. Col supporto dell'AFE, le ANS e gli OIN hanno messo a punto degli orientamenti comuni sulle raccomandazioni in materia di sicurezza⁶.

L'AFE ha inoltre sviluppato un apposito sistema per lo scambio di informazioni urgenti e importanti relative alla sicurezza, aiutando così le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura a prendere le misure più appropriate al loro particolare profilo di rischio.

3.2.4. *Attività di monitoraggio sostenute dall'AFE*

Oltre ai suoi obblighi giuridici in materia di informazione, l'AFE controlla le attività dei principali organismi istituzionali su base volontaria, per mezzo dei seguenti strumenti:

- un programma di **audit incrociato delle ANS**, volto a valutare il rendimento delle ANS nelle tre principali attività di cui sono incaricate ai sensi delle direttive sulla sicurezza e sull'interoperabilità (certificazione e autorizzazione di sicurezza, supervisione e autorizzazione alla messa in servizio dei veicoli), e allo scambio delle migliori pratiche. Il sistema di audit incrociato è stato oggetto di una

⁶ Guida disponibile sul sito web dell'AFE: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/guidance-on-safety-recommendations-Safety-Directive-Art-25.aspx>

fase pilota fra il 2011 e il 2013 ed è attualmente in corso il primo ciclo di audit completo (2013-2018), con una valutazione dei risultati, un sostegno all'armonizzazione delle procedure e l'individuazione di eventuali problemi da affrontare nelle future disposizioni legislative;

- **valutazioni volontarie degli OIN**, che aiutano questi organismi con la valutazione del loro rendimento attuale nelle indagini sugli incidenti, attraverso la condivisione delle buone pratiche e l'individuazione di modalità pratiche di miglioramento del lavoro.

3.3. Certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione

Il sistema di certificazione di cui al regolamento (UE) n. 445/2011 consiste nel comprovare su scala UE che un SRM ha istituito un proprio sistema di manutenzione ed è in grado di soddisfare i requisiti armonizzati. Dall'entrata in vigore del regolamento nel maggio 2011, sono stati conseguiti i seguenti risultati:

- fra maggio 2012 e marzo 2014 il numero di soggetti certificati è aumentato da 10 a 248;
- il numero di officine di manutenzione certificate conformemente al sistema di certificazione su base volontaria introdotto dal regolamento è passato da 1 a 169 nello stesso periodo.

Per armonizzare le valutazioni degli SRM da parte degli organismi di certificazione, l'AFE organizza attività di supporto per promuovere la cooperazione, l'orientamento e la diffusione delle migliori pratiche.

3.4. Altri sviluppi

3.4.1. Monitoraggio dei processi relativi alle prestazioni in materia di sicurezza

L'AFE ha sviluppato una "matrice di monitoraggio regolamentare", che può fornire una visione d'insieme della situazione a livello di ministero, ANS e OIN nei singoli Stati membri. Lo scopo è verificare il funzionamento del quadro a livello degli Stati membri e migliorare così la comprensione dei meccanismi sottesi ai problemi sistemici ma anche delle migliori pratiche d'applicazione del quadro regolamentare, che possono essere scambiate fra Stati membri.

I primi risultati sono stati comunicati al Comitato sull'interoperabilità e la sicurezza ferroviarie nel giugno 2014. La Commissione e l'AFE hanno proposto che la matrice venga utilizzata per una valutazione generale delle prestazioni in materia di sicurezza ferroviaria negli Stati membri, cominciando con una serie di Stati membri prioritari con livelli di rischio significativamente superiori alla media UE (a destra nella figura 3).

3.4.2. Il Quarto Pacchetto ferroviario e la rifusione della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie

Il Quarto Pacchetto ferroviario, adottato dalla Commissione il 30 gennaio 2013, è volto a migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi affinché il sistema ferroviario attragga un numero maggiore di passeggeri.

Il Pacchetto include la rifusione della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie, che comporta principalmente una revisione del regime della certificazione di sicurezza e il passaggio a un certificato di sicurezza unico. Invece del sistema attuale a due parti attualmente in uso è previsto il rilascio di un certificato di sicurezza unico, valido in tutti gli Stati membri in cui opera l'impresa ferroviaria, sulla base di una sola domanda. Questo è coerente con l'obiettivo generale del Quarto Pacchetto: eliminare gli ostacoli tecnici e amministrativi in modo da rafforzare la competitività del trasporto su rotaia rispetto ad altre modalità di trasporto.

L'AFE acquisirebbe inoltre un ruolo più importante e diventerebbe un'autorità europea per quanto riguarda la certificazione di sicurezza.

Le ANS continuerebbero a operare come principali autorità di controllo delle imprese ferroviarie e a rilasciare le autorizzazioni di sicurezza per i gestori dell'infrastruttura. Per garantire che procedano conformemente a criteri e procedure simili, l'AFE avrebbe la facoltà di controllare la loro attività, i loro risultati e la loro organizzazione.

3.4.3. Una piattaforma per i gestori europei dell'infrastruttura ferroviaria (PRIME)

Nel gennaio 2014 la Commissione ha lanciato una piattaforma di alto livello per i gestori europei dell'infrastruttura ferroviaria; questo dovrebbe migliorare la cooperazione fra i gestori dell'infrastruttura e, fra le altre cose, garantire una migliore attuazione dell'approccio comune alla sicurezza nell'UE.

La prima riunione del 28 gennaio 2014 è stata caratterizzata da un utile scambio di vedute su recenti incidenti ferroviari, per i quali occorre prevedere misure preventive.

4. CONCLUSIONI

Negli ultimi cinque anni, sono stati adottati gli atti legislativi previsti dalla direttiva sulla sicurezza delle ferrovie. Il Comitato sull'interoperabilità e la sicurezza ferroviarie ha tenuto circa 20 riunioni, fornendo consulenza alla Commissione sulle misure appropriate attraverso le procedure di comitatologia. Tutto questo è successo sulla base dei contributi forniti dall'Agenzia ferroviaria europea sotto forma di numerose raccomandazioni sulle questioni dell'interoperabilità e della sicurezza.

Dalla relazione del 2009 sui progressi compiuti sono stati elaborati indicatori, metodi e obiettivi comuni di sicurezza. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza possono ora rilasciare certificazioni/autorizzazioni di sicurezza ed esercitare un controllo secondo una metodologia armonizzata. È stato stabilito un sistema armonizzato per la certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei carri merci. Il quadro legislativo generale in materia di sicurezza è quindi operativo.

Alcune questioni, tuttavia, restano problematiche:

- diversi Stati membri hanno recepito le disposizioni della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie in modo scorretto o non chiaro. Ciò potrebbe condurre a un'applicazione disomogenea dei requisiti di sicurezza nel sistema ferroviario europeo e a condizioni ineguali per le imprese ferroviarie. A seguito dell'avvio di procedure d'infrazione, gli Stati membri dovrebbero adattare le loro legislazioni nazionali in modo da renderle conformi alle disposizioni della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie;

- la mancanza di trasparenza di certe norme nazionali di sicurezza potrebbe essere un ostacolo per il mercato interno. Benché introdotte per legittimi motivi, la maggior parte delle NNS sono un retaggio di vecchi dispositivi regolamentari e con lo sviluppo della legislazione europea stanno diventando ridondanti. Gli Stati membri dovrebbero ritirare di conseguenza le norme obsolete. Le nuove NNS dovrebbero essere di portata limitata e non dovrebbero essere più prescrittive di quanto è necessario per soddisfare gli obiettivi di sicurezza. Inoltre, le autorità nazionali preposte alla sicurezza dovrebbero astenersi dall'imporre norme di sicurezza prescrittive e dovrebbero piuttosto obbligare i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie ad assumersi pienamente le loro responsabilità per la sicurezza del sistema;
- il livello di sicurezza delle ferrovie è in generale soddisfacente e migliore rispetto a quello delle altre modalità di trasporto su strada, ma varia molto a seconda degli Stati membri. L'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie stabilisce che: "Gli Stati membri garantiscono il generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il costante miglioramento della sicurezza ferroviaria". Sembra "ragionevole" che vengano fatti degli sforzi per migliorare la situazione degli Stati membri in cui il livello di rischio è significativamente superiore alla media dell'UE.

Su quest'ultimo punto, l'AFE ha preparato uno strumento per la valutazione generale della sicurezza ferroviaria in ogni Stato membro. Negli anni a venire, per il fatto che alcuni Stati membri saranno oggetto di un esame più attento, i risultati dovrebbero essere più equilibrati, con un aumento generale dei livelli di sicurezza.

Inoltre, recenti iniziative della Commissione come il pilastro tecnico del Quarto Pacchetto ferroviario e lo sviluppo di una piattaforma per i gestori europei dell'infrastruttura ferroviaria (PRIME) hanno un reale potenziale in termini di un ulteriore miglioramento in materia di sicurezza.

Allegato:

Misure adottate dalla Commissione dal 2009 in applicazione della direttiva 2004/49/CE⁷.

Indicatori comuni di sicurezza (articolo 5 della direttiva sulla sicurezza ferroviaria)

1. Direttiva 2009/149/CE della Commissione, del 27 novembre 2009, che modifica la direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda gli indicatori comuni di sicurezza e i metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti (GU L 313 del 28.11.2009, pag. 65)
2. Direttiva 2014/88/UE della Commissione, del 9 luglio 2014, che modifica la direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda gli indicatori comuni di sicurezza e i metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti (GU L 201 del 10.7.2014, pag. 9)

Metodi comuni di sicurezza (articolo 6 della direttiva sulla sicurezza ferroviaria)

a) Metodi di valutazione del rischio e di valutazione

3. Regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 della Commissione, del 30 aprile 2013, relativo al metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi e che abroga il regolamento (CE) n. 352/2009 (GU L 121 del 3.5.2013, pag. 8)

b) Metodi per valutare la conformità ai requisiti dei certificati e delle autorizzazioni di sicurezza

4. Regolamento (UE) n. 1158/2010 della Commissione, del 9 dicembre 2010, relativo a un metodo di sicurezza comune per valutare la conformità ai requisiti di ottenimento di certificati di sicurezza della rete ferroviaria (GU L 326 del 10.12.2010, pag. 11)
5. Regolamento (UE) n. 1169/2010 della Commissione, del 10 dicembre 2010, concernente un metodo di sicurezza comune per la valutazione della conformità ai requisiti per ottenere un'autorizzazione di sicurezza per l'infrastruttura ferroviaria (GU L 327 dell'11.12.2010, pag. 13)

c) Metodi di controllo del funzionamento e della manutenzione

6. Regolamento (UE) n. 1077/2012 della Commissione, del 16 novembre 2012, relativo a un metodo di sicurezza comune per la supervisione da parte delle autorità nazionali preposte alla sicurezza dopo il rilascio di un certificato di sicurezza o di un'autorizzazione di sicurezza (GU L 320 del 17.11.2012, pag. 3)

⁷ Le decisioni di esecuzione della Commissione relative a un mandato per l'AFE non sono incluse nell'elenco.

7. Regolamento (UE) n. 1078/2012 della Commissione, del 16 novembre 2012, relativo a un metodo di sicurezza comune per il monitoraggio che devono applicare le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura che hanno ottenuto un certificato di sicurezza o un'autorizzazione di sicurezza e i soggetti responsabili della manutenzione (GU L 320 del 17.11.2012, pag. 8)

Obiettivi comuni di sicurezza (articolo 7 della direttiva sulla sicurezza ferroviaria)

8. Decisione 2010/409/UE della Commissione, del 19 luglio 2010, sugli obiettivi comuni di sicurezza di cui all'articolo 7 della direttiva 2004/49/CE (GU L 189 del 22.7.2010, pag. 19)
9. Decisione 2012/226/UE della Commissione, del 23 aprile 2012, relativa alla seconda serie di obiettivi comuni di sicurezza per quanto riguarda il sistema ferroviario (GU L 115 del 27.4.2012, pag. 27)
10. Decisione di esecuzione 2013/753/UE della Commissione, dell'11 dicembre 2013, recante modifica della decisione 2012/226/UE relativa alla seconda serie di obiettivi comuni di sicurezza per il sistema ferroviario (GU L 334 del 13.12.2013, pag. 37)

Certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei carri merci (articolo 14 bis della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie)

11. Regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione, del 10 maggio 2011, relativo ad un sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione di carri merci e che modifica il regolamento (CE) n. 653/2007 (GU L 122 dell'11.5.2011, pag. 22)