



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 23 febbraio 2021
(OR. en)

**Fascicolo interistituzionale:
2021/0048(NLE)**

**6446/21
ADD 26**

**RECH 72
COMPET 123
IND 40
MI 105
SAN 82
TRANS 94
AVIATION 42
ENER 50
ENV 94
SOC 95
TELECOM 70
AGRI 79
SUSTDEV 22
REGIO 29
IA 22**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	23 febbraio 2021
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, segretario generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	SWD(2021) 38 final - Part 5/9
Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento Proposta di regolamento del Consiglio che istituisce le imprese comuni nell'ambito di Orizzonte Europa Partenariato europeo per la trasformazione del sistema ferroviario europeo

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2021) 38 final - Part 5/9.

All.: SWD(2021) 38 final - Part 5/9

Bruxelles, 23.2.2021
SWD(2021) 38 final

PART 5/9

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE
SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO**

che accompagna il documento

**Proposta di regolamento del Consiglio che istituisce le imprese comuni nell'ambito di
Orizzonte Europa**

Partenariato europeo per la trasformazione del sistema ferroviario europeo

{COM(2021) 87 final} - {SEC(2021) 100 final} - {SWD(2021) 37 final}

Scheda di sintesi (massimo 2 pagine)
Valutazione d'impatto di un partenariato europeo per la trasformazione del sistema ferroviario europeo
A. Necessità di intervenire
Qual è il problema e perché si pone a livello dell'UE?
<p>Il problema da affrontare è l'incapacità dell'industria ferroviaria di mettere a punto una visione comune per il cambiamento grazie al rapido utilizzo di tecnologie moderne (in particolare la digitalizzazione e l'automazione) al fine di realizzare un sistema ferroviario pienamente interoperabile, flessibile ed efficiente sotto il profilo dei costi.</p> <p>I fattori determinanti sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la frammentazione dell'industria – l'uso efficace della maggior parte delle innovazioni in un sistema molto complesso richiede il coordinamento tra Stati membri, tra infrastrutture e materiale rotabile e tra sviluppatori di sottosistemi diversi; • la necessità di coerenza tra R&I e normazione/regolamentazione; • la partecipazione limitata e non coordinata alla R&I; • costi elevati, rischi e tempi della R&I; e • allineamento insufficiente. <p>Le conseguenze, che riguardano tutti i portatori di interessi lungo la catena di valore, sono che il settore ferroviario:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✗ contribuisce in misura limitata all'aumento della sostenibilità del sistema di trasporto; ✗ dipende da prodotti personalizzati che sono costosi e non flessibili in fase di funzionamento; e ✗ è meno competitivo rispetto ad altri modi di trasporto.
Quali sono gli obiettivi da conseguire?
<p>I principali obiettivi sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ modernizzare le ferrovie in Europa per aumentarne la quota di mercato; ➤ sostenere il trasporto ferroviario di merci al fine di ridurre le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti; e ➤ portare avanti il completamento di uno spazio ferroviario europeo unico realizzando un sistema ferroviario integrato e sostenibile che sfrutti appieno la digitalizzazione e l'automazione. <p>Ciò, a sua volta, rafforzerebbe il contributo dell'industria ferroviaria allo sviluppo della società nell'UE, aumentando la funzionalità e la capacità del trasporto ferroviario di merci e garantendo che la R&I nel settore ferroviario si incentri sugli utilizzatori secondo un approccio più adatto alle esigenze del mercato.</p>
Qual è il valore aggiunto dell'intervento a livello dell'UE (sussidiarietà)?
<p>Una strategia europea comune per la R&I nel settore ferroviario contribuirebbe a garantire un approccio più coordinato e orientato al mercato, in grado di riunire i portatori di interessi per definire una visione globale comune. Ciò consentirebbe all'industria ferroviaria di conseguire gli obiettivi europei in materia di trasporto ma anche obiettivi strategici più ampi, aumentando l'attrattiva del trasporto ferroviario rispetto ad altri modi di trasporto.</p>

B. Soluzioni
Quali sono le varie opzioni per conseguire gli obiettivi? Ne è stata prescelta una? In caso negativo, indicare i motivi.
<p>Le opzioni consistono nel sostenere la R&I nel settore ferroviario attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • inviti tradizionali nell'ambito di Orizzonte Europa; • un partenariato co-programmato; o • un partenariato istituzionalizzato ai sensi dell'articolo 187 del TFUE. <p>Il partenariato istituzionalizzato è l'opzione prescelta, in quanto è l'unica che mette a disposizione una piattaforma per l'elaborazione comune della R&I al servizio di una visione globale coerente. È anche quella più idonea a garantire una strategia e un impegno a lungo termine da parte dell'industria e dell'UE. È un'opzione che si è dimostrata valida per l'attuale impresa comune Shift2Rail (SR2). La stabilità di questa opzione e gli impegni giuridicamente vincolanti dell'UE e dei partner industriali sarebbero fondamentali per coinvolgere i portatori di interessi in un contesto segnato dall'impatto economico previsto della pandemia di COVID-19, che potrebbe comportare tagli agli investimenti di R&I.</p>
Quali sono le opinioni dei diversi portatori di interessi? Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?
<p>Oltre il 65 % degli intervistati ha indicato che i partenariati istituzionalizzati rappresentano il modo più appropriato per affrontare le sfide in questo ambito e trasformare il sistema ferroviario europeo. In particolare, hanno citato l'intero ciclo di sviluppo del prodotto, l'impegno a lungo termine e la diffusione sul mercato.</p>
C. Impatto dell'opzione prescelta
Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?
<p>Un partenariato istituzionalizzato è il modo migliore per garantire che i settori pubblico e privato mantengano fermamente il loro impegno nello sviluppo e nell'attuazione di una strategia a lungo termine per la R&I nel settore ferroviario, incoraggiando nel contempo un'ampia partecipazione dei principali portatori di interessi. Questa opzione garantisce impatti scientifici, economici, tecnologici e sociali significativi, ad esempio la diffusione sul mercato di soluzioni innovative e la riduzione delle emissioni. Inoltre, mobilerà risorse finanziarie e in natura dell'industria per massimizzare l'impatto dei finanziamenti della Commissione.</p>
Quali sono i costi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?
<p>L'impresa comune S2R costa 3,5 milioni di EUR (1,6 milioni di EUR di spese amministrative + 1,9 milioni di EUR di spese di personale) per anno di funzionamento. I suoi costi totali di funzionamento non possono superare 27 milioni di EUR (50 % proveniente dall'UE; 50 % da altri membri). Tali costi di base dovrebbero essere adeguati in funzione dell'ambizione, del programma e dello stanziamento di bilancio del potenziale partenariato "Trasformazione del sistema ferroviario europeo".</p>

Quale sarà l'incidenza sulle PMI e sulla competitività?
<p>Un'ampia partecipazione dei portatori di interessi e la creazione di reti che colleghino università e organizzazioni di ricerca, sotto il coordinamento del futuro partenariato, favorirebbero una maggiore partecipazione delle PMI che dispongono della flessibilità necessaria per sviluppare innovazioni e immetterle sul mercato relativamente rapidamente.</p> <p>Un partenariato istituzionalizzato avrebbe un impatto significativo sulla competitività del settore del trasporto ferroviario e dell'industria delle forniture ferroviarie. Ciò garantirebbe l'assorbimento da parte del mercato di gran parte dei risultati di R&I.</p>
L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà significativo?
<p>Un partenariato istituzionalizzato sarebbe in grado di semplificare l'amministrazione per quanto riguarda la partecipazione dei membri alle attività di R&I. Potrebbe garantire l'allineamento dei programmi nazionali di R&I nel settore ferroviario e quindi un migliore utilizzo complessivo delle risorse pubbliche.</p>
Sono previsti altri impatti significativi?
<p>L'iniziativa:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ rafforzerebbe notevolmente i diritti dei cittadini dell'UE prestando particolare attenzione all'integrazione dei sistemi ferroviari nazionali, regionali e locali con altri modi di trasporto; e ✓ consentirebbe un dialogo efficace tra gli operatori della R&I e i responsabili della politica e della regolamentazione in ambito ferroviario a livello internazionale e nazionale (compresi gli organismi internazionali di normazione).
Proporzionalità?
<p>Un partenariato istituzionalizzato garantirebbe che i settori pubblico e privato continuino a impegnarsi per lo sviluppo e l'attuazione di una strategia a lungo termine per la R&I nel settore ferroviario e mobiliterebbe risorse industriali finanziarie e in natura per massimizzare l'impatto dei finanziamenti della Commissione e realizzare le priorità del "Green Deal". L'opzione prescelta pertanto non supera quanto necessario per risolvere il problema iniziale e raggiungere gli obiettivi dell'iniziativa.</p>
D. Tappe successive
Quando saranno riesaminate le misure proposte?
<p>Una valutazione intermedia del partenariato istituzionalizzato proposto sarà effettuata dopo tre anni di attività.</p>