

# DIRETTIVE

## DIRETTIVA 2001/16/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 19 marzo 2001

### relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 156,

vista la proposta della Commissione <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale <sup>(2)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(3)</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(4)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Per consentire ai cittadini dell'Unione, agli operatori economici ed alle collettività regionali e locali di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio senza frontiere interne occorre in particolare favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti ferroviarie nazionali, nonché l'accesso a tali reti, intraprendendo ogni azione che si riveli necessaria nel campo dell'armonizzazione delle norme tecniche, come previsto all'articolo 155 del trattato.
- (2) Con la firma del protocollo adottato a Kyoto il 12 dicembre 1997 l'Unione europea si è impegnata a ridurre le emissioni di gas. Tali obiettivi richiedono un riequilibrio modale e, quindi, una maggiore competitività del trasporto ferroviario.

(3) La strategia del Consiglio per l'integrazione delle esigenze ambientali e dello sviluppo sostenibile nella politica comunitaria dei trasporti rammenta la necessità di operare per ridurre l'impatto ambientale dei trasporti.

(4) L'esercizio commerciale di treni lungo la rete ferroviaria transeuropea richiede in particolare una forte coerenza tra le caratteristiche dell'infrastruttura e quelle del materiale rotabile, ma anche un'efficace interconnessione dei sistemi di informazione e di comunicazione dei diversi gestori ed operatori dell'infrastruttura. Da questa coerenza e da questa interconnessione dipendono il livello delle prestazioni, la sicurezza, la qualità ed il costo dei servizi e su questa coerenza e su questa interconnessione si basa principalmente l'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale transeuropeo.

(5) Per realizzare questi obiettivi il Consiglio ha adottato una prima misura il 23 luglio 1996 con l'adozione della direttiva 96/48/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità <sup>(5)</sup>

(6) Nel Libro bianco su «Una strategia per il rilancio delle ferrovie comunitarie» del 1996 la Commissione ha annunciato una seconda misura nel settore della ferrovia convenzionale ed ha successivamente ordinato uno studio sull'integrazione dei sistemi ferroviari nazionali i cui risultati sono stati resi pubblici nel maggio 1998. Lo studio raccomanda l'adozione di una direttiva basata sull'approccio seguito per l'alta velocità e raccomanda altresì di non affrontare tutti gli ostacoli all'interoperabilità, bensì di risolvere progressivamente i problemi secondo un ordine di priorità da stabilire in funzione del rapporto costi-benefici di ciascun progetto di misura. Lo studio rileva che l'armonizzazione delle procedure e delle regole in vigore e l'interconnessione dei sistemi di informazione e comunicazione risultano essere più vantaggiose delle misure concernenti, ad esempio, le infrastrutture.

<sup>(1)</sup> GU C 89 E del 28.3.2000, pag. 11.

<sup>(2)</sup> GU C 204 del 18.7.2000, pag. 13.

<sup>(3)</sup> GU C 317 del 6.11.2000, pag. 22.

<sup>(4)</sup> Parere del Parlamento europeo del 17 maggio 2000 (GU C 59 del 23.2.2001, pag. 106), posizione comune del Consiglio del 10 novembre 2000 (GU C 23 del 24.1.2001, pag. 15) e decisione del Parlamento europeo del 13 febbraio 2001 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(5)</sup> GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6.