

- (7) La comunicazione della Commissione su «L'integrazione dei sistemi ferroviari convenzionali» raccomanda l'adozione della presente direttiva e giustifica le principali similitudini e differenze rispetto alla direttiva 96/48/CE. Le differenze principali risiedono nell'adeguamento dell'ambito geografico di applicazione, nell'estensione dell'ambito tecnico di applicazione per tener conto, in particolare, dei risultati dello studio sopra menzionato, nonché nell'adozione di un approccio graduale nella soppressione degli ostacoli all'interoperabilità del sistema ferroviario che include la definizione di un ordine di priorità e di un calendario per l'elaborazione dello stesso.
- (8) In considerazione di questo approccio graduale e del tempo necessario per adottare tutte le specifiche tecniche di interoperabilità (STI), è opportuno evitare che gli Stati membri adottino nuove norme nazionali o s'impegnino in progetti che aumentino l'eterogeneità del sistema esistente.
- (9) L'adozione di un approccio graduale soddisfa le particolari esigenze dell'obiettivo di interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale, sistema caratterizzato da un patrimonio nazionale di infrastrutture e materiali, vetusti, il cui adattamento o rinnovamento implicano onerosi investimenti, e per questo occorre fare in modo di non penalizzare economicamente la ferrovia rispetto agli altri mezzi di trasporto.
- (10) Nella risoluzione del 10 marzo 1999 sul pacchetto ferroviario, il Parlamento ha chiesto che l'apertura graduale del settore ferroviario vada di pari passo con misure di armonizzazione tecnica quanto più rapide ed efficaci possibile.
- (11) Il Consiglio del 6 ottobre 1999 ha chiesto alla Commissione di proporre una strategia per migliorare l'interoperabilità dei trasporti ferroviari e ridurre le strozzature in modo da eliminare rapidamente gli ostacoli di natura tecnica, amministrativa ed economica all'interoperabilità delle reti, pur garantendo un elevato livello di sicurezza nonché la formazione e la qualificazione del personale.
- (12) La direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie<sup>(1)</sup>, implica che le imprese ferroviarie devono avere un maggiore accesso alle reti ferroviarie degli Stati membri, il che richiede pertanto l'interoperabilità delle infrastrutture, delle apparecchiature, del materiale rotabile e dei sistemi di gestione e di funzionamento, comprese le qualifiche professionali e le condizioni d'igiene e di sicurezza sul lavoro del personale necessarie per il funzionamento e la manutenzione dei sottosistemi menzionati nonché per l'attuazione di ogni STI. Tuttavia, la presente direttiva non mira a realizzare, direttamente o indirettamente, l'armonizzazione delle condizioni di lavoro nel settore ferroviario.
- (13) Gli Stati membri sono tenuti a controllare il rispetto delle norme di sicurezza, salute e tutela dei consumatori applicabili alle reti ferroviarie in generale al momento della progettazione, della costruzione, della messa in servizio e durante l'esercizio.
- (14) Le normative nazionali, i regolamenti interni e le specifiche tecniche applicati dalle ferrovie presentano rilevanti differenze dal momento che esse incorporano tecnologie proprie delle industrie nazionali e prescrivono dimensioni e dispositivi particolari, nonché caratteristiche speciali. Questa situazione ostacola soprattutto la circolazione dei treni in buone condizioni su tutto il territorio comunitario.
- (15) Con il passare degli anni questa situazione ha creato stretti legami tra le industrie ferroviarie nazionali e le ferrovie nazionali, a detrimento dell'apertura effettiva dei mercati. Tali industrie, per poter sviluppare la loro competitività su scala mondiale, devono disporre di un mercato europeo aperto e concorrenziale.
- (16) Occorre pertanto definire per tutta la Comunità requisiti essenziali da applicare al sistema ferroviario transeuropeo convenzionale.
- (17) Vista la portata e la complessità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, è risultato necessario, per motivi pratici, operare una scomposizione in sottosistemi. Per ciascuno di questi sottosistemi occorre precisare, per tutta la Comunità, i requisiti essenziali e determinare le specifiche tecniche necessarie, particolarmente per i componenti e le interfacce, al fine di soddisfare tali requisiti.
- (18) È necessario che l'attuazione delle disposizioni relative all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale non crei ostacoli ingiustificati, dal punto di vista del rapporto costi-benefici, al mantenimento della coerenza della rete ferroviaria esistente in ogni Stato membro, pur sforzandosi di conservare l'obiettivo dell'interoperabilità.
- (19) Le specifiche tecniche d'interoperabilità hanno un impatto anche sulle condizioni di utilizzo del trasporto ferroviario da parte degli utenti e, quindi, occorre consultarli sugli aspetti che li riguardano.
- (20) È opportuno consentire, in casi particolari, che lo Stato membro interessato non applichi determinate specifiche tecniche di interoperabilità e prevedere procedure volte a garantire che tali deroghe siano giustificate. L'articolo 155 del trattato prescrive che l'azione della Comunità nel settore della interoperabilità tenga conto della potenziale validità economica dei progetti.

<sup>(1)</sup> GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25.