



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 4 febbraio 2013 (07.02)  
(OR. en)**

**Fascicoli interistituzionali:  
2013/0014 (COD)  
2013/0015 (COD)  
2013/0016 (COD)**

**6014/13  
ADD 2**

**TRANS 40  
CODEC 227**

**NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine: Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea

Data: 31 gennaio 2013

Destinatario: Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea

---

n. doc. Comm.: SWD(2013) 9 final

---

Oggetto: DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO *che accompagna i documenti*

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione)

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione)

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione SWD(2013) 9 final.

---

All.: SWD(2013) 9 final



Bruxelles, 30.1.2013  
SWD(2013) 9 final

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE**

**SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO**

*che accompagna i documenti*

**Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004**

**Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione)**

**Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione)**

{COM(2013) 27 final}

{COM(2013) 30 final}

{COM(2013) 31 final}

{SWD(2013) 8 final}

# DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

## SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO

*che accompagna i documenti*

**Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004**

**Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione)**

**Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione)**

### 1. DEFINIZIONE DEL PROBLEMA

Mentre in alcuni Stati membri le autorità ferroviarie nazionali funzionano generalmente in modo efficiente, in altri soffrono di notevoli carenze di personale e/o devono gestire procedure lunghe e costose. Contemporaneamente i requisiti in materia di interoperabilità e sicurezza, che in linea di principio dovrebbero essere allineati da norme comuni UE, divergono ancora in misura significativa a livello nazionale, creando ostacoli all'accesso, in particolare per i nuovi entranti. Ciò è particolarmente vero per il trasporto merci in quanto i mercati del trasporto ferroviario delle merci sono ormai aperti da un certo numero di anni. I nuovi entranti sono relativamente più vulnerabili di fronte alla complessità e ai ritardi delle procedure in quanto le loro risorse umane e finanziarie sono spesso limitate.

Le attuali procedure lunghe e costose, in particolare per ottenere l'autorizzazione di un veicolo ferroviario e il certificato di sicurezza per un'impresa ferroviaria, sono fattori importanti che ostacolano lo sviluppo del mercato ferroviario dell'UE e il suo efficiente funzionamento. Oltre ad essere complicate e lente, tali procedure non garantiscono un livello sufficiente di riconoscimento reciproco dei certificati e delle autorizzazioni. Ciò incide negativamente in particolare sulle nuove società che desiderano entrare sul mercato, contribuendo in tal modo ad un basso livello di concorrenza e al perdurare di distorsioni del mercato.

Le parti interessate hanno inoltre lamentato che le autorità ferroviarie nazionali possono utilizzare argomenti tecnici ed un retaggio di norme nazionali divergenti e non sempre trasparenti come ostacoli all'accesso per i nuovi entranti. In base ai risultati della consultazione mirata, i nuovi entranti possono tra l'altro subire discriminazioni da parte delle autorità di sicurezza nazionali (NSA) quando chiedono un certificato di sicurezza o nel corso delle procedure di autorizzazione dei veicoli. Le parti interessate hanno riferito più specificamente che le procedure per il rilascio del certificato di sicurezza e l'autorizzazione dei veicoli non sono sufficientemente armonizzate e trasparenti per impedire decisioni arbitrarie e discriminatorie da parte delle NSA.

Nonostante l'importanza del suo ruolo nella creazione della normativa europea sull'interoperabilità e la sicurezza ferroviarie, è evidente che attualmente l'ERA (Agenzia ferroviaria europea) non dispone di importanti poteri di controllo e sorveglianza per quanto riguarda le autorità ferroviarie nazionali, i gestori dell'infrastruttura o gli attori di mercato.

Le sue responsabilità si limitano praticamente a monitorare le prestazioni di sicurezza e interoperabilità (attraverso la pubblicazione di relazioni regolari e la raccolta e pubblicazione di indicatori di sicurezza comuni e facilitando la cooperazione tra le NSA e gli ONA (organi nazionali di attuazione).

## 2. SUSSIDIARIETÀ

Gli articoli 58, 90 e 100 del trattato estendono alle ferrovie gli obiettivi di un vero mercato interno nel contesto di una politica dei trasporti comune dell'UE.

Le iniziative dei soli Stati membri non possono assicurare la coerenza del mercato ferroviario dell'UE e affrontare il problema delle interpretazioni divergenti della normativa, in quanto il persistere di norme nazionali e il funzionamento non ottimale delle istituzioni nazionali, che agiscono come ostacoli al mercato interno, costituiscono in realtà il centro del problema. L'azione a livello dell'UE mira ad assicurare un'attuazione coerente dell'acquis ferroviario dell'UE che dovrebbe portare alla creazione dello Spazio ferroviario unico europeo privo di ostacoli tecnici e amministrativi.

## 3. OBIETTIVI

### Obiettivo generale:

Eliminare gli attuali ostacoli tecnici e amministrativi migliorando la competitività del settore ferroviario nei confronti degli altri modi di trasporto e sviluppando ulteriormente lo Spazio ferroviario unico europeo.
---

### Obiettivi specifici

SO1: facilitare l'ingresso di nuovi operatori sul mercato
---

SO2: ridurre gli oneri amministrativi delle imprese ferroviarie
---

### Obiettivi operativi:

OO1: incrementare l'efficienza delle procedure di certificazione di sicurezza e di autorizzazione dei veicoli
---

OO2: assicurare l'assenza di discriminazioni nel rilascio e nel riconoscimento dei certificati di sicurezza e delle autorizzazioni di interoperabilità attraverso l'UE.
---

OO3: migliorare la coerenza dei quadri normativi nazionali, in particolare per quanto riguarda gli aspetti di sicurezza ed interoperabilità del mercato interno delle ferrovie
--

Sono stati fissati i seguenti traguardi per gli obiettivi operativi:

- raggiungere, entro il 2025, la rimozione di tutte le norme nazionali superflue (cfr. OO3)
- raggiungere, entro il 2025, una riduzione del 20% del tempo necessario per le nuove imprese ferroviarie per entrare sul mercato oltre alla situazione di base nel 2025 (cfr. OO1 e OO2)
- raggiungere, entro il 2025, una riduzione del 20% del costo e della durata della procedura di autorizzazione del materiale rotabile oltre alla situazione di base nel 2025 (cfr. OO1 e OO2)

#### 4. OPZIONI STRATEGICHE

Sulla base di uno screening delle misure individuali la Commissione ha identificato cinque opzioni strategiche (opzioni 2-6), oltre allo scenario di base. Le opzioni 2-5 riguardano principalmente il livello di interazione tra l'Agenzia ferroviaria europea (ERA o l'Agenzia) e le autorità nazionali e sono tutte in grado di affrontare i tre obiettivi operativi fissati al titolo 3. L'opzione 6 è una serie di misure orizzontali per la maggior parte indipendenti dalle interazioni tra l'ERA e le autorità nazionali e che possono essere applicate oltre alle opzioni 2-5, rafforzando quindi l'impatto finale complessivo.

**Opzione 1: scenario di base** (status quo) — continuare sulla strada attualmente fissata per il settore

**Opzione 2: maggiore ruolo di coordinamento per l'Agenzia** nell'assicurare un approccio coerente nelle procedure di certificazione delle imprese ferroviarie e di autorizzazione dei veicoli

**Opzione 3: l'ERA come sportello unico**, dove la decisione finale in materia di certificazione e autorizzazione rimane di competenza delle NSA ma l'ERA effettua controlli in entrata e in uscita delle domande e delle decisioni

**Opzione 4: l'ERA e le NSA condividono le competenze**, ma la decisione finale in materia di certificazione e autorizzazione è presa dall'Agenzia

**Opzione 5: l'ERA assorbe le attività delle NSA** per quanto riguarda la certificazione delle imprese ferroviarie e l'autorizzazione dei veicoli.

**Opzione 6: misure orizzontali**, comprende altre misure legislative e di livello inferiore ("soft") (oltre alla suddivisione delle responsabilità tra le autorità nazionali e l'ERA) che potrebbero essere attuate per migliorare la competitività del settore ferroviario.

Segue una tabella che riassume tutti i pacchetti strategici assieme alle misure strategiche individuali.

### Sintesi delle diverse opzioni

Opzione 1:	Opzione 2: maggiore "coordinamento" dell'ERA sulle NSA	Opzione 3: l'ERA come sportello unico	Opzione 4: l'ERA e le NSA condividono le competenze	Opzione 5: l'ERA assorbe le attività delle NSA
Scenario di base	Maggiore "coordinamento" e ruolo di supervisione dell'ERA rispetto alle NSA per quanto riguarda il rilascio delle autorizzazioni dei veicoli e dei certificati di sicurezza comportando il loro riconoscimento reciproco da parte delle autorità nazionali	L'ERA condivide le competenze con le NSA per quanto riguarda il rilascio dei certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie e le autorizzazioni dei veicoli (principio dello "sportello unico"): la decisione è presa dalla NSA, mentre l'ERA esegue controlli in entrata e uscita della domanda. L'ERA funge da organo di ricorso per alcune decisioni delle NSA	L'ERA condivide le competenze con le NSA per quanto riguarda il rilascio dei certificati di sicurezza e le autorizzazioni dei veicoli: principio dello "sportello unico" dove le NSA (che operano in quanto uffici regionali dell'ERA) danno un contributo ma la decisione finale spetta all'ERA.	L'ERA assorbe le competenze delle NSA per quanto riguarda il rilascio dei certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie e le autorizzazioni dei veicoli.
		Passaggio al certificato di sicurezza unico (comune) e all'autorizzazione del veicolo unica (istituendo un "passaporto" europeo dei veicoli) e all'autorizzazione dei veicoli unici (istituendo un "passaporto" europeo dei veicoli): le autorità nazionali rilasciano i certificati di sicurezza unici e le autorizzazioni del veicolo uniche (reciprocamente riconosciuti per definizione)	Passaggio al certificato di sicurezza unico (comune) e all'autorizzazione del veicolo unico (istituendo un "passaporto" europeo dei veicoli): <u>L'ERA rilascia</u> certificati di sicurezza unici e autorizzazioni del veicolo uniche (I ricorsi contro le decisioni dell'ERA sono presentati a un organo di ricorso separato)	
		Controllo da parte dell'ERA sul funzionamento delle NSA (ad esempio elaborando linee guida e vigilando sul loro rispetto).		
<b>Opzione 6:</b> <b> misure orizzontali (indipendenti dal livello di interazione ERA/autorità nazionali)</b>	Maggiore "coordinamento" e ruolo di supervisione dell'ERA nei confronti degli ON per quanto riguarda: l'omologazione; la certificazione dei veicoli ferroviari; la certificazione ERTMS e l'accredimento degli ON. Azione rafforzata della Commissione al di fuori delle procedure di infrazione, in particolare per quanto riguarda la non discriminazione sul mercato ferroviario Modifica delle direttive sull'interoperabilità e la sicurezza per consentire l'adozione di atti di esecuzione che stabiliscono principi e pratiche comuni per le autorità nazionali Ruolo accresciuto dell'ERA nel monitoraggio e controllo dell'applicazione della normativa nazionale in materia di sicurezza e interoperabilità Passaggio dalle norme tecniche e di sicurezza nazionali verso un sistema di norme UE (requisito che le autorità nazionali sopprimano norme superflue e limitazione della loro possibilità di adottare nuove norme) Ruolo accresciuto dell'ERA nella diffusione di informazioni relative alle ferrovie e nella formazione. Ruolo accresciuto dell'ERA nel fornire consulenza e assistenza agli Stati membri e alle altre parti interessate nell'applicazione della normativa sulla sicurezza e l'interoperabilità Comunicazione della Commissione per quanto riguarda le direttive sull'interpretazione di norme e decisioni specifiche dell'UE (tra cui le Specifiche tecniche di interoperabilità, STI) Ruolo accresciuto dell'ERA nell'identificare le potenziali parti di ricambio da standardizzare e il coordinamento delle attività industriali in questo settore			

A fini di trasparenza, tutte le opzioni sono state prima esaminate individualmente e, successivamente, in combinazione con l'opzione 6 che ha un effetto di amplificazione sulle altre opzioni.

## 5. VALUTAZIONE DI IMPATTO

Data la forte rilevanza data all'efficienza operativa, gli impatti principali della presente iniziativa sono economici, mentre gli impatti sociali e ambientali sono per la maggior parte indiretti e a volte trascurabili. Gli impatti diretti sono quantificati, mentre quelli indiretti sono valutati in termini qualitativi.

La valutazione quantitativa degli impatti diretti consiste in:

- calcolo dei risparmi in costi e tempi di procedure di certificazione e autorizzazione (inclusi i risparmi di oneri amministrativi per gli operatori);
- calcolo del risparmio di costi sotto il profilo delle opportunità per gli operatori derivanti da un minor tempo di ingresso sul mercato per i veicoli ferroviari e
- calcolo delle modifiche nel costo dell'amministrazione dell'ERA e delle autorità nazionali.

L'opzione 6 è stata valutata separatamente e in combinazione con le opzioni 2-5.

### **Valutazione di impatti diretti — benefici totali nel risparmio di costi per gli operatori consentiti dalle opzioni combinate**

La combinazione dei risparmi dei costi di autorizzazione, certificazione e opportunità indica benefici sostanziali nel periodo di valutazione pari a più di 0,5 miliardi di euro per le opzioni 3-5. I benefici quantificati totali per opzione figurano nella tabella che segue, dove l'opzione 2 è l'opzione meno interessante e l'opzione 5 la più vantaggiosa.

*Benefici quantificati totali per imprese ferroviarie nel periodo 2015-2025 in combinazione con l'opzione 6 (scontati, milioni EUR VAN)*

Opzione	Risparmi dei costi di autorizzazione	Risparmi dei costi di certificazione	Risparmi dei costi di opportunità (casella centrale)	Benefici totali
Opzione 2+6: maggiore "coordinamento" dell'ERA + misure orizzontali	201	2	237	440
Opzione 3+6: l'ERA in quanto sportello unico + misure orizzontali	217	2	255	474
Opzione 4+6: l'ERA e le NSA condividono le competenze + misure orizzontali	235	2	265	502
Opzione 5+6: l'ERA assorbe le attività delle NSA per quanto riguarda l'autorizzazione e la certificazione + misure orizzontali	276	3	295	574

## Valutazione degli impatti diretti — variazioni totali nei costi amministrativi per l'Agenzia e le NSA

La stima del costo amministrativo per l'ERA derivante dalle opzioni combinate figura nella tabella che segue, dove l'opzione 5 è decisamente la più onerosa.

*Ulteriori oneri amministrativi sull'ERA delle opzioni 2-5 in combinazione con l'opzione 6 (milioni EUR)*

Opzione	Valori annuali al 2020 (quando tutti i cambiamenti di personale saranno avvenuti)						Costi totali, VAN (2015-2025)
	Personale aggiuntivo totale	Costo del personale aggiuntivo totale	Spese generali	Altre spese	Aumento costi lordi totali	% dell'attuale bilancio dell'ERA	
Opzione 2+6: maggiore "coordinamento" dell'ERA + misure orizzontali	38	(3.5)	(0.9)	(0.5)	(4.9)	24%	(37)
Opzione 3+6: l'ERA in quanto sportello unico + misure orizzontali	42	(3.9)	(1.0)	(0.5)	(5.4)	27%	(39)
Opzione 4+6: l'ERA e le NSA condividono le competenze + misure orizzontali	55	(5.0)	(1.3)	(0.3)	(6.6)	33%	(44)
Opzione 5+6: l'ERA assorbe le attività delle NSA per quanto riguarda l'autorizzazione e la certificazione + misure orizzontali	302	(23.2)	(5.8)	(2.0)	(31)	154%	(221)

Va osservato che non sono stati individuati costi aggiuntivi in conseguenza delle attività di base. Vi è una chiara evoluzione delle attività nella linea di base, ma non si ritiene che ciò abbia un impatto significativo sui costi amministrativi per l'Agenzia.

I relativi costi amministrativi sulle NSA derivanti dalle opzioni combinate figurano nella tabella che segue, dove l'opzione 5 presenta il più alto impatto potenziale sulla riduzione dei costi.

*Risparmi dei costi amministrativi nelle NSA delle opzioni 2-5 in combinazione con l'opzione 6 (milioni EUR)*

Opzione	Personale totale NSA* (stima 2011)	Valori annuali al 2020 (quando tutti i cambiamenti di personale saranno avvenuti), per NSA				VAN totale nell'UE (2015-2025)
		Variazione del totale del personale	Risparmio dei costi del personale totale	Spese generali	Risparmio costi lordi totali	
Opzione 2+6: maggiore "coordinamento" dell'ERA + misure orizzontali	500	-2	EU12	0,08	0,02	0,1
			EU15	0,17	0,04	0,2
						37



Opzione	Personale totale NSA* (stima 2011)	Valori annuali al 2020 (quando tutti i cambiamenti di personale saranno avvenuti), per NSA				VAN totale nell'UE (2015-2025)	
		Variazione del totale del personale	Risparmio dei costi del personale totale	Spese generali	Risparmio costi lordi totali		
Opzione 3+6: l'ERA in quanto sportello unico + misure orizzontali		-4	EU12	0,09	0,02	0,1	55
			EU15	0,35	0,09	0,4	
Opzione 4+6: l'ERA e le NSA condividono le competenze + misure orizzontali		-5	EU12	0,11	0,03	0,1	68
			EU15	0,44	0,11	0,6	
Opzione 5+6: l'ERA assorbe le attività delle NSA per quanto riguarda l'autorizzazione e la certificazione + misure orizzontali		-11	EU12	0,24	0,06	0,3	152
			EU15	0,96	0,24	1,2	

*\*Solo quello addetto alla certificazione e all'autorizzazione Valore stimato basato sulle relazioni di interoperabilità e sicurezza dell'Agenzia Presumendo che il personale dell'EBA (NSA tedesca) negli uffici regionali non sia calcolato come personale di certificazione e autorizzazione, ma come personale di ispezione e audit*

La tabella che segue riporta gli impatti totali stimati sui costi amministrativi rispettivamente di ERA e NSA per ognuna delle opzioni strategiche analizzate. Per tutte le opzioni, tranne l'opzione 5, è stata stimata una riduzione globale dei costi amministrativi dovuta al fatto che i costi aggiuntivi sostenuti dall'ERA possono essere compensati dai risparmi sui costi registrati dalle NSA.

*Variazione dei costi dell'Agenzia e delle NSA e impatto netto sui costi amministrativi delle opzioni 2-5 in combinazione con l'opzione 6 (costi totali, VAN, 2015-2025, milioni EUR)*

<b>Opzione</b>	Aumento dei costi stimato per l'ERA	Riduzione dei costi stimata per le NSA	Risparmio totale dei costi amministrativi (ERA+NSA)
Opzione 2+6: maggiore "coordinamento" dell'ERA + misure orizzontali	(37)	37	0
Opzione 3+6: l'ERA in quanto sportello unico + misure orizzontali	(39)	55	16
Opzione 4+6: l'ERA e le NSA condividono le competenze + misure orizzontali	(44)	68	24
Opzione 5+6: l'ERA assorbe le attività delle NSA per quanto riguarda l'autorizzazione e la certificazione + misure orizzontali	(221)	152	(69)

La tabella che precede dimostra che l'opzione 4 è quella che comporta i maggiori risparmi di costi (24 milioni di EUR), mentre l'applicazione dell'opzione 5 dovrebbe comportare un aumento dei costi di circa 69 milioni di EUR.

### **Valutazione degli impatti indiretti**

Gli impatti sociali indiretti, nonché qualsiasi impatto ambientale (emissioni di gas effetto serra, qualità dell'aria e inquinamento acustico) dovrebbero essere ridotti, e in realtà sarebbe difficile stabilire in che misura essi siano stati originati da questa iniziativa piuttosto che da altre iniziative del 4° pacchetto ferroviario e/o fattori esterni come variazioni nella domanda di altri modi di trasporto. I livelli di sicurezza ferroviaria con ogni opzione restano gli stessi dato che le responsabilità principali di ogni attore principale nella catena della sicurezza non cambieranno, o miglioreranno in conseguenza di legislazione nazionale più armonizzata.

## **6. CONFRONTO DELLE OPZIONI**

### **Confronto in termini di impatti diretti**

I risultati complessivi della valutazione dei diversi impatti sono riassunti nella tabella che segue. Sebbene l'opzione 6 potrebbe essere perseguita come opzione autonoma, l'analisi ha dimostrato i forti benefici ottenuti combinandola con le opzioni istituzionali 2-5.

Tabella riassuntiva dei risparmi di costi scontati per le imprese ferroviarie e le autorità pubbliche nel periodo 2015-2025 delle opzioni 2-5 in combinazione con l'opzione 6 (VAN, milioni EUR)

Opzione	Risparmi per le imprese ferroviarie (inclusi i costi amministrativi)				Variazione nei costi amministrativi			Perdita di entrate dai canoni sulle autorizzazioni ERA/NSA <sup>1</sup>	Beneficio totale netto	Fondi aggiuntivi necessari dal bilancio UE per coprire i costi dell'ERA
	Autorizzazione	Certificazione di sicurezza	Costi di opportunità (casella centrale)	Benefici totali per gli operatori	Per l'ERA	Per le NSA	Variazione totale dei costi amministrativi			
Opzione 2+6: maggiore "coordinamento" dell'ERA + misure orizzontali	201	2	237	440	(37)	37	0	(29)	411	(37)
Opzione 3+6: l'ERA in quanto sportello unico + misure orizzontali	217	2	255	474	(39)	55	16	(29)	461	(39)
Opzione 4+6: l'ERA e le NSA condividono le competenze + misure orizzontali	235	2	265	502	(44)	68	24	(29)	497	a: 0 <sup>2</sup> b: (6) c: (25)
Opzione 5+6: l'ERA assorbe le attività delle NSA per quanto riguarda l'autorizzazione e la certificazione + misure orizzontali	276	3	295	574	(221)	152	(69)	(29)	476	(146)

Tenendo conto degli impatti diretti, l'opzione 4 è la più vantaggiosa, vale a dire che presenta il miglior rapporto di costi e benefici. Inoltre, essa può anche essere neutrale sotto il profilo dei costi per il bilancio UE (un costo minimo nello scenario a) e neutrale nello scenario b), data la copertura proposta dei costi aggiuntivi dell'ERA con i canoni pagati dall'industria.

### Confronto in termini di efficienza ed efficacia

L'efficienza e l'efficacia delle diverse opzioni sono riassunte nella tabella che segue.

<sup>1</sup> Nel tempo ci sarà una graduale riduzione del numero totale di autorizzazioni di tipo di veicolo, il che porterà ad una riduzione del totale di canoni riscossi nell'UE di circa 29 milioni di EUR.

<sup>2</sup> Questa casella illustra l'ampiezza alla quale le future entrate riscosse dall'Agenzia per la sua quota di certificati di sicurezza e autorizzazioni di veicoli rilasciati può coprire i costi aggiuntivi dell'Agenzia, con tre scenari di ripartizione delle entrate tra l'ERA e le NSA — a): 25% NSA, 75% ERA; (b): 50% NSA, 50% ERA; (c): 75% NSA, 25% ERA.

### *Efficacia ed efficienza delle opzioni*

Opzione	Efficienza (Vantaggio totale netto milioni EUR)	Efficacia (numero di obiettivi operativi raggiunti)
Opzione 2+6: maggiore "coordinamento" dell'ERA + misure orizzontali	411	1
Opzione 3+6: l'ERA in quanto sportello unico + misure orizzontali	461	2
Opzione 4+6: l'ERA e le NSA condividono le competenze + misure orizzontali	497	3
Opzione 5+6: l'ERA assorbe le attività delle NSA per quanto riguarda l'autorizzazione e la certificazione + misure orizzontali	476	3

Questa tabella mostra che combinando i benefici netti con l'efficacia in termini di obiettivi operativi, l'opzione 4 resta l'opzione favorita — tutti gli obiettivi saranno raggiunti con il più elevato beneficio netto. Mentre i benefici dell'opzione 3 sono relativamente vicini a quelli dell'opzione 4, tale opzione è meno favorevole in termini di efficacia in quanto l'obiettivo di riduzione dei costi amministrativi non sarà raggiunto.

### **Conclusionione**

L'opzione 4 sarebbe una soluzione coerente, efficiente ed efficace per i problemi individuati in quanto offre il miglior equilibrio di risultati in relazione a:

- l'industria, in termini di riduzione di costi e tempi per quanto riguarda le certificazioni di sicurezza e le autorizzazioni dei veicoli e di altri sottosistemi;
- l'incidenza finanziaria sul bilancio dell'UE;
- l'impatto finanziario sulle istituzioni nazionali;
- il rispetto dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità;
- il far fronte ai problemi identificati al titolo 1; nonché
- il raggiungimento degli obiettivi delineati nel titolo 3.

### **7. MONITORAGGIO E VALUTAZIONE**

Per quanto riguarda la valutazione, è previsto che nel 2025 la Commissione valuterà se gli obiettivi dell'iniziativa saranno stati raggiunti e, in caso negativo, prenderà in considerazione ulteriori iniziative per il loro completamento entro il 2030.

I progressi in termini di raggiungimento degli obiettivi potrebbero essere monitorati da indicatori di monitoraggio pertinenti. A questo fine, si potrebbero utilizzare gli attuali traguardi per gli obiettivi operativi trasformandoli nei seguenti indicatori:

- numero di norme nazionali,
- costo e durata della procedura di certificazione di sicurezza e
- costo e durata della procedura di autorizzazione del veicolo.

Tali indicatori potrebbero essere verificati da strumenti come interviste (indagine) con una selezione di parti interessate sulla loro valutazione dei tempi e dei costi connessi alla

certificazione e all'autorizzazione dei veicoli e una serie di norme nazionali notificate e pubblicate nella banca dati appropriata.

Inoltre, potrebbe anche essere utile monitorare la posizione delle parti interessate, attraverso una procedura di consultazione, per quanto riguarda:

- la non discriminazione;
- un miglioramento della coerenza del quadro normativo nazionale.