



Relazione

ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge n. 234/2012

Oggetto dell'atto:

Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario unico, che modifica la Direttiva 2012/34/UE e abroga il Regolamento (UE) n. 913/2010

- **Codice della proposta:** 11718/23
- **Codice interistituzionale:** 2023/0271 (COD)
- **Codice Commissione:** COM (2023) 443 final
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Premessa: finalità e contesto

Quadro normativo:

Regolamento (UE) 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio;

Direttiva (UE) 2012/34, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione)

La direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione), oggetto di modifica con il presente regolamento, è stata recepita nell'ordinamento nazionale con il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112. In particolare, tale direttiva stabiliva le norme relative a:

- i) gestione dell'infrastruttura ferroviaria e attività delle imprese ferroviarie;
- ii) procedure per il rilascio delle licenze alle imprese ferroviarie;
- iii) principi e procedure applicabili ai canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e all'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria.

Il d. lgs. n. 112/2015 è stato successivamente modificato con il decreto legislativo 23 novembre 2018, n. 139, tramite il quale è stata recepita e attuata la direttiva (UE) 2016/2370 che modificava la precedente direttiva 2012/34/UE.

A completamento del quadro normativo si segnala, inoltre, che con l'art. 48, comma 1, lett. b) del D.L. 30 aprile 2022, n. 36, convertito con Legge 29 giugno 2022, n. 79, è stato abrogato l'articolo 13 bis "Sistema comune d'informazione e di emissione di biglietti cumulativi" del d.lgs. n. 112/2015 (art. 13 bis che era stato introdotto a seguito dell'emanazione del d.lgs. n. 139/2018).

Il Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 settembre 2010

relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo, oggetto di abrogazione da parte della proposta di regolamento in oggetto, aveva stabilito le regole per la realizzazione e l'organizzazione di corridoi ferroviari internazionali in vista dello sviluppo di una rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo, fissando, tra l'altro, le regole per la selezione, l'organizzazione, la gestione e la pianificazione indicativa degli investimenti lungo i corridoi merci.

L'obiettivo del Regolamento era quello di:

- migliorare l'efficienza del trasporto merci per ferrovia rispetto ad altre modalità di trasporto;
- garantire il coordinamento fra gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura;
- assicurare il più efficiente funzionamento possibile dei corridoi merci.

A tal fine, parallelamente agli investimenti nelle infrastrutture e nelle attrezzature tecniche come l'ERTMS, si stabiliva che sarebbe stato opportuno adottare misure operative intese a potenziare la capacità e l'efficienza del trasporto merci su ferrovia.

Proposte correlate:

Nella comunicazione della Commissione europea COM(2019) 640, resa in data 11 dicembre 2019, relativa al Green Deal per l'Unione europea, veniva evidenziata la necessità di dare un forte impulso alle strategie della mobilità sostenibile per aumentare l'efficienza del sistema dei trasporti. In particolare, nel settore del trasporto ferroviario, ai fini di un miglioramento delle prestazioni ambientali del sistema, veniva indicato che dovevano essere avviate iniziative per trasferire quote crescenti del trasporto merci su strada verso la ferrovia. Al riguardo, si segnalava la necessità di adottare le misure regolamentari necessarie a migliorare la gestione del sistema ferroviario, comprendente oneri e capacità del sistema ferroviario.

Nel luglio 2023, con il documento SWD (2023) 443 final, la Commissione ha pubblicato la relazione concernente la valutazione di impatto sulla proposta di regolamento in oggetto, in cui è stata ribadita l'importanza dell'obiettivo generale di potenziare il trasporto ferroviario di merci e passeggeri. Particolare attenzione è stata rivolta, altresì, alla necessità di affrontare aspetti specifici che sono rilevanti per le prestazioni del sistema ferroviario. Uno di questi aspetti specifici è costituito dalla gestione della capacità e del traffico sulla rete ferroviaria.

Pertanto, il miglioramento dell'efficienza nella gestione del traffico ferroviario è il fattore principale di questa iniziativa regolamentare.

Riferimenti: strategie, “pacchetti”, programmi della Presidenza, conclusioni del Consiglio europeo, ecc.;

in aggiunta a quanto sopra esposto con riferimento al Green Deal, si fa riferimento a COM (2020) 789 final del 9.12.2020 concernente la Comunicazione della Commissione sulla strategia per la mobilità sostenibile e intelligente (SSMS), che definisce la visione dell'UE per il sistema di trasporto del futuro. In tale documento di strategia era stato annunciato che la Commissione intendeva avviare un'importante revisione della legislazione esistente che disciplinava la rete ferroviaria per il trasporto merci e i corridoi della rete centrale TEN-T.

La presente proposta di Regolamento costituisce un'azione chiave del Green Deal europeo e della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. Il suo obiettivo principale è definire un quadro che consenta una gestione più efficiente della capacità e del traffico dell'infrastruttura ferroviaria, migliorando in tal modo la qualità dei servizi e consentendo un aumento del traffico sulla rete ferroviaria. Il conseguimento di tale obiettivo è fondamentale per garantire che anche il settore dei trasporti contribuisca alla decarbonizzazione ed alla diminuzione dell'inquinamento derivante dal settore dei trasporti, in linea con gli obiettivi di riduzione dell'inquinamento, messi in evidenza in COM (2019) 640 dell'11.12.2019 Green Deal per l'Unione europea e da realizzare entro il 2050.

Finalità generali

Nelle conclusioni generali della valutazione ex post effettuata dalla Commissione nel 2021 sulle modalità applicative del vigente regolamento n. 913/2010 sui corridoi ferroviari merci (doc. Commissione UE SWD 2021(134)), è stata evidenziata la criticità di un uso limitato delle strutture dei corridoi e di una gestione non efficiente della capacità nei corridoi ferroviari merci e nel resto della rete. Nella valutazione è stato rilevato il mancato conseguimento degli obiettivi del regolamento sui corridoi ferroviari merci.

La valutazione ha individuato quattro carenze fondamentali nel regolamento sui corridoi ferroviari merci e nella sua applicazione:

- utilizzo limitato del ricorso a sportelli unici e a tracce ferroviarie predeterminate;
- mancata armonizzazione degli strumenti e delle procedure utilizzati a livello nazionale per gestire la capacità di infrastruttura ferroviaria;
- carenza di monitoraggio delle prestazioni dei servizi ferroviari di trasporto merci al fine di elaborare e attuare piani efficaci per migliorare le prestazioni stesse;
- mancanza di coordinamento e di allineamento tra la capacità disponibile sulla rete ferroviaria e la disponibilità di capacità presso gli scali.

Al riguardo, la proposta in oggetto definirà meccanismi di coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura nazionali e gli altri soggetti coinvolti nella gestione di servizi ferroviari transfrontalieri. La proposta consentirà un'assegnazione più efficace della capacità di infrastruttura

ferroviaria, introducendo una certa flessibilità nel processo e conferendo ai gestori dell'infrastruttura un ruolo più incisivo nella determinazione delle esigenze di trasporto.

Al fine di garantire un maggiore livello di coordinamento necessario per la sicurezza delle operazioni e l'uso efficiente della rete, il traffico ferroviario e la capacità corrispondente devono essere gestiti in modo efficace dai gestori dell'infrastruttura. Allo stesso tempo, i servizi ferroviari transfrontalieri necessitano di un migliore coordinamento tra le singole reti rispetto a quanto accade in ambito europeo.

La presente proposta legislativa mira a razionalizzare e aggiornare le norme per la gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria al fine di rispondere meglio alle esigenze dei diversi segmenti del mercato ferroviario, in particolare del trasporto merci transfrontaliero.

La proposta sostituirà il quadro giuridico esistente per la capacità di infrastruttura ferroviaria e la gestione del traffico nel regolamento sui corridoi ferroviari merci e in parti della direttiva 2012/34/UE con un unico quadro direttamente applicabile per l'intera rete dell'UE.

Elementi qualificanti ed innovativi.

Introducendo un quadro armonizzato e direttamente applicabile per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria e del traffico, la proposta legislativa potrà contribuire a conseguire l'obiettivo generale di accogliere volumi maggiori di traffico sulla rete ferroviaria, a vantaggio tanto dei clienti del trasporto ferroviario di passeggeri e merci.

In particolare, elementi qualificanti ed innovativi della proposta sono:

- 1) consentire procedure di gestione della capacità più efficaci;
- 2) rafforzare gli incentivi per migliorare le prestazioni dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi di trasporto ferroviario; a tal proposito è anche previsto un nuovo meccanismo di valutazione delle performance della rete. I gestori dell'infrastruttura predispongono e attuano procedure destinate a monitorare e riferire in merito ai progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi, a individuare le cause delle carenze in termini di prestazioni con i soggetti operativi interessati, nonché a elaborare e attuare misure correttive per migliorare le prestazioni;
- 3) introdurre meccanismi più efficaci per il coordinamento tra i soggetti interessati, in particolare a livello transfrontaliero;
- 4) sostenere la diffusione tra gli operatori di strumenti che consentano una maggiore digitalizzazione nella gestione della capacità della rete e del traffico.

A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica

La base giuridica della proposta è l'articolo 91 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). I trasporti costituiscono una politica di competenza concorrente.

Ciò significa che l'UE e i suoi Stati membri possono legiferare e adottare atti giuridicamente vincolanti in materia di trasporti. Gli Stati membri esercitano la loro competenza nella misura in cui l'UE non esercita la propria o ha deciso di non esercitarla.

Le norme per la gestione della capacità e del traffico dell'infrastruttura ferroviaria sono state stabilite nella legislazione dell'UE tramite la direttiva n. 2012/34/UE, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico e definisce il quadro giuridico generale dell'Unione per detto spazio ferroviario europeo unico, nonché il regolamento (UE) n. 913/2010 relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo ("regolamento sui corridoi ferroviari merci"), il quale definisce norme specifiche per 11 corridoi ferroviari merci, che comprendono linee che attraversano il territorio di almeno due Stati membri e collegano due o più terminali. Dalle analisi effettuate dalla Commissione emerge che il quadro attuale non serve in modo parimenti soddisfacente tutti i segmenti del mercato ferroviario. In particolare, il trasporto merci e il trasporto transfrontaliero faticano a ottenere capacità di quantità e qualità adeguate a soddisfare le esigenze dei clienti. Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura hanno lanciato diverse iniziative, in particolare il progetto "Timetable Redesign" (TTR), volte a rivedere il processo di gestione della capacità in Europa.

La proposta in oggetto dell'UE consentirà di mettere in atto strumenti efficaci ed efficienti per coordinare la pianificazione strategica della capacità di infrastruttura, colmare le potenziali lacune nel mandato degli organismi di regolamentazione per quanto riguarda il traffico ferroviario transfrontaliero e introdurre norme armonizzate che incentivino la riduzione delle cancellazioni e le modifiche delle richieste di capacità.

2. Rispetto del principio di sussidiarietà

L'azione dell'UE è necessaria per rimuovere gli ostacoli presenti nella legislazione dell'UE che impediscono l'attuazione di iniziative settoriali volte a modernizzare la gestione della capacità. Gli incentivi e i sistemi di prestazioni, in linea di principio, potrebbero essere riconcepiti a livello nazionale, ma non avrebbero la portata necessaria per affrontare le questioni transfrontaliere. Un coordinamento internazionale più efficace non può essere conseguito senza diritti e obblighi giuridici chiari, che devono essere armonizzati, almeno in una certa misura, in tutta l'UE. Infine, se non affrontata a livello di UE, la mancanza di armonizzazione/interoperabilità degli strumenti digitali potrebbe portare alla diffusione di sistemi divergenti e incompatibili nei diversi Stati membri.

3. Rispetto del principio di proporzionalità

Anche se la maggior parte del traffico ferroviario di passeggeri è nazionale, circa la metà del traffico merci è transfrontaliera e si prevede che la domanda di servizi ferroviari transfrontalieri aumenterà grazie agli ambiziosi obiettivi di decarbonizzazione dei trasporti, individuati a livello europeo e sostenuti dagli Stati membri. Poiché il trasporto ferroviario di merci presenta una forte dimensione transfrontaliera, l'azione a livello di UE prenderà inevitabilmente in considerazione lo sviluppo di

servizi ferroviari che vanno oltre i confini nazionali. Ciò consente di sfruttare i vantaggi competitivi del trasporto ferroviario, che aumentano su lunghe distanze. L'azione a livello di UE è essenziale per migliorare la puntualità e l'affidabilità del traffico transfrontaliero. Inoltre, le nuove norme incideranno positivamente sulla qualità di tutti i servizi ferroviari sulla rete, compresi quelli nazionali. La valutazione ex post del regolamento sui corridoi ferroviari merci del 2021 delinea un mercato ferroviario che, senza ulteriori interventi a livello di UE, rimane incentrato sui servizi nazionali, mentre le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura perdono l'opportunità di espandersi sulla base di prestazioni migliori. Pertanto, il trasporto ferroviario transfrontaliero senza soluzione di continuità richiede un coordinamento e un'integrazione efficaci a livello di UE per affrontare le questioni relative alla capacità e al traffico dei treni transfrontalieri sull'intera rete dell'UE, superando i limiti dei corridoi ferroviari merci, che riguardano soltanto una parte della capacità su alcune tratte della rete ferroviaria. La misura è pertanto considerata proporzionata.

B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

1. Valutazione del progetto e urgenza

Si ritiene che il regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio costituisca l'atto giuridico più adeguato al perseguimento degli obiettivi della presente proposta.

Al riguardo, si evidenzia che il trasporto ferroviario è un modo di trasporto sostenibile, che si prevede sosterrà la transizione verso un'economia europea climaticamente neutra. Attualmente il settore ferroviario ha difficoltà a fornire servizi che soddisfino le esigenze dei clienti, in particolare per quanto concerne il trasporto merci. Infatti, le scarse prestazioni in termini di capacità di risposta alle esigenze dei clienti, puntualità, affidabilità e velocità fanno spesso della ferrovia una seconda scelta come modo di trasporto. In secondo luogo, i gestori dell'infrastruttura ferroviaria e i fornitori di servizi di trasporto (imprese ferroviarie) non sempre fanno buon uso della scarsa capacità di infrastruttura ferroviaria.

L'obiettivo della proposta legislativa, dunque, è quello di migliorare l'attuale quadro di assegnazione della capacità ferroviaria e introdurre norme e procedure nuove sulla gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria e sulla gestione del traffico ferroviario per i servizi ferroviari nazionali e internazionali, compresa la gestione delle crisi e la gestione delle prestazioni.

A tal fine, la proposta legislativa abrogherà il regolamento sui corridoi ferroviari merci e le disposizioni della direttiva 2012/34/UE relativa all'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria. Le norme e le procedure che disciplinano la gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria e la gestione del traffico ferroviario saranno introdotte sotto forma di regolamento.

Il regolamento costituisce uno strumento più idoneo rispetto alla direttiva per conseguire gli obiettivi dell'iniziativa, in quanto stabilisce un quadro armonizzato e direttamente applicabile per la gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria e del traffico ferroviario. Il regolamento, inoltre, eliminerà le differenze tra le norme e le prassi nazionali che attualmente impediscono l'uso

efficiente della capacità di infrastruttura ferroviaria, in particolare sulle linee transfrontaliere.

2. Conformità del progetto all'interesse nazionale

Le disposizioni contenute nel progetto possono ritenersi conformi all' interesse nazionale, in quanto contribuiscono al perseguimento degli obiettivi del presente Governo di spostare il traffico delle merci dalla rete stradale a quella ferroviaria, attraverso l'incremento dell'uso del trasporto intermodale, nonché di potenziare i servizi di trasporto in grado di ridurre significativamente le emissioni inquinanti, in particolare di CO2.

3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune

Non si ravvedono elementi di particolare criticità. Tuttavia, ci si riserva di svolgere ulteriori approfondimenti in sede negoziale.

C. Valutazione d'impatto

1. Impatto finanziario

I costi dell'intervento in oggetto sono stimati ammontare a 2 094 milioni di euro in aggiunta ai costi di base, espressi come valore attuale nel periodo 2025-2050. La maggior parte di tali costi sarà a carico dei gestori dell'infrastruttura. Una quota importante dei costi totali deriva dalla diffusione degli strumenti e delle applicazioni informatiche necessari per conformarsi alle specifiche tecniche di interoperabilità "*Applicazioni telematiche per il trasporto merci*" (STI TAF) per il trasporto ferroviario e per semplificare la gestione della capacità attraverso la digitalizzazione e l'automazione più in generale. I gestori dell'infrastruttura dovranno sostenere inoltre dei costi per garantire il miglior allineamento possibile rispetto ai lavori a livello di UE e ai loro omologhi confinanti. L'elevata percentuale dei costi per i gestori dell'infrastruttura rispecchia il fatto che il loro ruolo nella gestione della capacità e del traffico è rafforzato dall'iniziativa, ma anche che tali soggetti devono garantire parità di condizioni attraverso l'attuazione di meccanismi di consultazione esaustivi. I costi totali per i gestori dell'infrastruttura sono stimati ammontare a 1609 milioni di euro, espressi come valore attuale nel periodo 2025-2050.

I costi per le imprese ferroviarie derivanti direttamente dalla presente iniziativa (435,1 milioni di euro) sono decisamente inferiori e riguardano principalmente l'introduzione accelerata di interfacce conformi alle specifiche tecniche di interoperabilità "*Applicazioni telematiche per il trasporto merci*" (STI TAF) per i loro sistemi informatici relativi alla gestione della capacità, nonché la loro partecipazione attiva alle consultazioni con i gestori dell'infrastruttura.

Gli organismi di regolamentazione dovranno garantire che la loro rete disponga delle risorse necessarie per monitorare il nuovo processo di gestione della capacità e intervenire nel suo contesto.

I costi totali per le autorità pubbliche nazionali, compresi gli organismi di regolamentazione, sono stimati ammontare a 31,1 milioni di euro, espressi come valore attuale nel periodo 2025-2050. Altri

portatori di interessi (operatori di scali e servizi di trasporto multimodale) sosterranno costi inferiori (17 milioni di euro, espressi come valore attuale nel periodo 2025-2050).

Infine, la Commissione europea dovrà sostenere costi stimati ammontare a 1,8 milioni di euro.

Si stima che i maggiori volumi di traffico sulla rete ferroviaria derivanti dalla proposta genereranno un valore economico pari a 2 500 milioni di euro per le imprese ferroviarie.

La presente proposta renderà inoltre più efficiente la procedura di assegnazione della capacità introducendo misure volte a migliorare la stabilità delle tracce ferroviarie assegnate, generando risparmi sui costi pari a circa 420 milioni di euro per le imprese ferroviarie e di un importo analogo per i gestori dell'infrastruttura.

Si prevede inoltre che le varie misure della proposta porteranno a un miglioramento dei tempi di percorrenza, con un guadagno economico stimato per le imprese ferroviarie pari a 658 milioni di euro.

Infine, secondo le previsioni la proposta dovrebbe portare altresì a risparmi sui costi amministrativi per le autorità pubbliche nazionali grazie all'attuazione di un quadro giuridico armonizzato per la gestione della capacità ferroviaria e del traffico ferroviario e all'eliminazione graduale dei corridoi ferroviari merci. Tali risparmi sono stimati a 2,6 milioni di euro, espressi in valori correnti, nel periodo 2025-2050. Ridurrà inoltre i costi amministrativi per i gestori dell'infrastruttura di un importo stimato ammontare a 8,2 milioni di euro rispetto allo scenario di base ed espresso in valori correnti nel periodo 2025-2050.

La proposta di regolamento sull'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico è accompagnata, inoltre, da tre attività di coordinamento complementari per le quali la Commissione fornirà un cofinanziamento.

Innanzitutto, il coordinatore della rete fornirà un cofinanziamento dell'UE per sostenere il coordinamento dei gestori dell'infrastruttura. La proposta legislativa prevede inoltre che i singoli gestori dell'infrastruttura forniscano un sostegno di cofinanziamento per le attività del coordinatore della rete.

In secondo luogo, la Commissione fornirà un sostegno al cofinanziamento per contribuire alla creazione di un segretariato per la cooperazione degli organismi di regolamentazione nazionali, che sono altresì tenuti a provvedere al cofinanziamento del segretariato.

In terzo luogo, la proposta legislativa prevede la creazione di un gruppo indipendente di esperti ferroviari incaricato di fornire consulenza alla Commissione europea, detto "organo di valutazione delle prestazioni", avente il compito di esaminare le prestazioni dei servizi dell'infrastruttura ferroviaria e di quelli di trasporto ferroviario. La Commissione fornirà finanziamenti a copertura di tutti i costi sostenuti dai membri dell'organo di valutazione delle prestazioni che vi partecipano.

A queste tre attività di coordinamento è destinata una dotazione annua di 5,5 milioni di euro.

2. Effetti sull'ordinamento nazionale

Occorrerà adeguare il d. lgs. n. 112/2015 di recepimento della direttiva n. 2012/34/UE, nonché il d. lgs. n. 139/2018, con cui è stata recepita e attuata la direttiva 2016/2370, che apportava modifiche alla predetta direttiva del 2012.

3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali

Non si ravvisano effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali.

4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione

Poiché gran parte dei costi sono a carico dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria, l'effetto sul bilancio statale sarà verosimilmente limitato. In particolare, si stima un incremento dei costi a carico della finanza pubblica nel primo quinquennio, in ragione dei necessari investimenti in tecnologie che dovranno essere realizzati.

5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

La proposta legislativa contribuirà a conseguire l'obiettivo generale di accogliere volumi maggiori di traffico sulla rete ferroviaria, a vantaggio tanto dei clienti del trasporto ferroviario di passeggeri che di quelli del trasporto ferroviario di merci. Secondo le previsioni, la capacità supplementare risultante dalla proposta dovrebbe aumentare del 4% il traffico ferroviario, pari a quasi 250 milioni di treno-km di capacità supplementare. I passeggeri beneficeranno di un numero maggiore di collegamenti e di frequenze di servizio più elevate per i collegamenti esistenti. Analogamente, nel segmento del trasporto di merci, gli spedizionieri beneficeranno di una scelta più ampia.

Una maggiore affidabilità renderà i servizi ferroviari di trasporto merci più attraenti per gli spedizionieri, una circostanza questa che contribuirà ad aumentare la competitività del trasporto merci per ferrovia rispetto al trasporto su strada. Analogamente, i passeggeri beneficeranno di un minor numero di cancellazioni e di una migliore puntualità. In associazione al previsto aumento dei collegamenti disponibili, tali vantaggi contribuiranno a migliorare la competitività del trasporto ferroviario rispetto al trasporto aereo nel segmento passeggeri, in particolare sui percorsi transfrontalieri nel contesto dei quali l'introduzione di un quadro armonizzato per la gestione della capacità e del traffico dovrebbe apportare un valore aggiunto significativo.

La proposta legislativa dovrebbe avere inoltre un impatto positivo sull'occupazione nel settore ferroviario (stimato a circa 42.000 posti di lavoro supplementari l'anno in media rispetto allo scenario di base), in ragione dell'aumento della capacità di infrastruttura disponibile e dell'aumento associato del traffico ferroviario che si prevede le misure creeranno.

Infine, si prevede che la proposta legislativa avrà un impatto climatico e ambientale modesto, ma positivo (le stime prevedono che l'opzione prescelta porterà a una riduzione delle emissioni di CO2 pari a circa 26 milioni di tonnellate nel periodo 2025-2050).

Altro

Nulla da segnalare

Tabella di corrispondenza ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge n. 234/2012

(D.P.C.M. 17marzo 2015)

<p>Oggetto dell'atto: REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO relativo all'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario unico, che modifica la Direttiva 2012/34/UE e abroga il Regolamento (UE) n. 913/2010</p>
<ul style="list-style-type: none"> – Codice della proposta: 11718/23 – Codice interistituzionale: 2023/0271 (COD) – Codice Commissione: COM (2023) 443 final – Amministrazione con competenza prevalente: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

N.B. per completezza di informazione si segnala che nell'Allegato X al doc. COM (2023) 443 final sono riportate le tavole di concordanza tra le disposizioni della presente proposta di Regolamento e le disposizioni della direttiva 2012/34/UE e del Regolamento n. 913/2010

Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea	Norma nazionale vigente	Commento
<p>REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO relativo all'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario unico, che modifica la Direttiva 2012/34/UE e abroga il Regolamento (UE) n. 913/2010</p>	<p>Decreto Legislativo n. 112/2015, come modificato dal d.lgs. n. 139/2018</p> <p>Decreto ministeriale del 5 agosto 2016</p> <p>Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione</p>	<p>(natura primaria o secondaria della norma, competenza ai sensi dell'art. 117 della Costituzione, eventuali oneri finanziari, impatto sull'ordinamento nazionale, oneri amministrativi aggiuntivi, amministrazioni coinvolte, eventuale necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria)</p>

Art. 2 Par. 2	*****	<p>Si fa riferimento alla Rete europea dei gestori dell'infrastruttura (denominata ENIM), prevista dall'art. 7 septies della dir. 2012/34/UE come modificata dalla direttiva (UE) 2016/2370.</p> <p>E' previsto obbligo di cooperazione tra i gestori nazionali dell'infrastruttura ferroviarie e l'ENIM</p>
Art. 2 Par. 3 lettera b)	Art. 1 comma 2 lettera b)	Nessun commento
Art. 3 par. 1	Art. 11 bis par. 1	Nessun commento
Art. 3 par.2	Art. 11 bis par. 2	Nessun commento
Art. 3 par. 3	Art. 11 bis par. 3	Nessun commento
Art. 4 Punto 8	Art. 3 punto hh)	Rimodulazione della definizione di "capacità ferroviaria" in "traccia ferroviaria"
Art. 4 Punto 13	Art. 3 punto nn)	Rimodulazione della definizione di "orario di servizio"
<p>Art. 4 Definizioni</p> <p>Si applicano inoltre le definizioni seguenti:</p> <p>1) "forza maggiore": qualsiasi evento o situazione imprevedibile o inconsueto, indipendente dal controllo del gestore dell'infrastruttura o dell'impresa ferroviaria, che non può essere evitato o superato con ragionevole previdenza, né può essere risolto con misure ragionevolmente possibili dal punto di vista tecnico, finanziario o economico, che si è effettivamente verificato e si può oggettivamente verificare, e che rende impossibile per il gestore dell'infrastruttura adempiere, in via temporanea o</p>	<p>Art. 3 Definizioni</p>	<p>Ferme restando le definizioni vigenti, già riportate nell'articolo 3 della dir.2012/34/UE e nell'art. 3 del d.lgs.112/2015, la proposta di regolamento introduce le seguenti ulteriori definizioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. forza maggiore 2. interoperabilità 3. soggetto operativo interessato 4. coordinatore europeo 5. accordo quadro 6. assegnazione simultanea della capacità 7. primo arrivato, primo servito 8. traccia ferroviaria 9. specifica di capacità 10. servizio ferroviario multirete 11. diritto di capacità multirete 12. ripartizione della capacità di infrastruttura 13. orario di servizio 14. periodo di validità dell'orario di servizio 15. lavori sull'infrastruttura 16. organismo di regolamentazione 17. incidente

<p>permanente, i suoi obblighi ai sensi del presente regolamento o della direttiva 2012/34/UE o per l'impresa ferroviaria adempiere i suoi obblighi contrattuali nei confronti di uno o più gestori dell'infrastruttura;</p> <p>2) "interoperabilità": l'interoperabilità quale definita all'articolo 2, punto 2), della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹;</p> <p>3) 3) "soggetto operativo interessato": il richiedente, l'impresa ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura, l'operatore dell'impianto di servizio ferroviario, il fornitore di servizi ferroviari e qualsiasi altro soggetto direttamente coinvolto nella prestazione di un servizio di trasporto ferroviario;</p> <p>4) 4) "coordinatore europeo": il coordinatore di cui all'articolo 51 del regolamento [... - nuovo regolamento TEN-T];</p> <p>5) 5) "accordo quadro": un accordo di carattere generale giuridicamente vincolante di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un</p>		
---	--	--

<p>richiedente e del gestore dell'infrastruttura in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai canoni da riscuotere per un periodo superiore a un periodo di validità dell'orario di servizio;</p> <p>6) 6) "assegnazione simultanea della capacità": un processo mediante il quale i gestori dell'infrastruttura assegnano la capacità di infrastruttura ferroviaria in risposta a una serie di richieste di capacità ricevute entro una determinata data limite e mediante il coordinamento di tali richieste al fine di garantire il miglior utilizzo possibile dell'infrastruttura e la maggiore corrispondenza possibile rispetto alle richieste;</p> <p>7) 7) "primo arrivato, primo servito": un principio per l'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria nel contesto del quale la priorità per il processo di assegnazione è definita secondo l'ordine cronologico delle richieste di capacità;</p> <p>8) 8) "traccia ferroviaria": la capacità di infrastruttura necessaria per far viaggiare un treno tra</p>		
--	--	--

due località in un dato periodo, descritta come un percorso esatto con gli orari per tale treno, compresi l'origine e la destinazione, un orario e una data di ingresso, nonché un orario e una data di uscita, compresi eventuali punti di sosta e relativi orari di partenza;

9) 9) "specifica di capacità": un diritto di capacità che specifica le caratteristiche commerciali e operative della capacità di infrastruttura rilevanti per il richiedente interessato e fornisce al gestore dell'infrastruttura informazioni sufficienti per preparare tracce ferroviarie specifiche che rispettino tali caratteristiche;

10) 10) "servizio ferroviario multirete": un servizio di trasporto ferroviario di merci o passeggeri, nazionale o internazionale, effettuato su due o più reti gestite da gestori dell'infrastruttura diversi. Il treno può essere unito e/o scomposto e le diverse sezioni possono presentare origini e destinazioni diverse, a condizione che tutte le

<p>carrozze o i vagoni attraversino almeno una rete gestita da un altro gestore dell'infrastruttura;</p> <p>11) 11) "diritto di capacità multirete": l'insieme dei diritti di capacità che consentono la fornitura di un servizio ferroviario multirete;</p> <p>12) 12) "ripartizione della capacità di infrastruttura": l'assegnazione di quote della capacità totale disponibile di un elemento dell'infrastruttura a tipi diversi di servizi di trasporto ferroviario e alle restrizioni di capacità derivanti dai lavori sull'infrastruttura;</p> <p>13) "orario di servizio": i dati continuamente aggiornati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sull'infrastruttura interessata, come espressi dai diritti di capacità assegnati, durante il periodo di validità dell'orario di servizio.</p> <p>14) 14) "periodo di validità dell'orario di servizio": il periodo di tempo durante il quale un determinato orario di</p>		
---	--	--

<p>servizio è valido;</p> <p>15) 15) "lavori sull'infrastruttura": gli interventi sull'infrastruttura ferroviaria a fini di sviluppo, manutenzione, rinnovo e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria quali definiti all'articolo 3, punti 2 bis), 2 quater), 2 quinquies) e 2 sexies), della direttiva 2012/34/UE;</p> <p>16) 16) "organismo di regolamentazione": un organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE;</p> <p>17) "incidente": qualsiasi evento, o serie di eventi aventi la medesima origine, che causa perturbazioni del traffico ferroviario.</p>		
<p>Art. 6 par. 1</p> <p>Quadro europeo per la gestione della capacità</p>	*****	<p>È stato previsto che i gestori nazionali dell'infrastruttura si adoperano per seguire principi e procedure comuni per la gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria. A tal fine, l'ENIM elabora e adotta un "quadro europeo per la gestione della capacità" conformemente alle disposizioni di cui al capo II della proposta di regolamento</p>
<p>Art. 6 par. 4</p> <p>Quadro europeo per la gestione della capacità</p>	*****	<p>È stato previsto che, nel predisporre il Prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 della dir. 2012/34/UE, i gestori nazionali dell'infrastruttura tengono nella massima considerazione il quadro europeo per la gestione della capacità e Allegato III.</p>
Art. 7 par. 1	Art. 24 comma 1	Nessun commento
Art. 7 par. 2	Art. 26	Nessun commento
Art. 7 par. 7	Allegato IV lettera b)	Nessun Commento
Art. 8 par.1	Art. 29 comma 1	Nessun commento

Art. 8 par. 2	Art. 22	Nessun commento
Art. 8 par. 3	Art. 28	Nessun commento
Art. 9 par. 1	Art. 35 comma 3	Nessun commento
Art. 10 par. 2	Art. 35 comma 1	Nessun commento
Art. 10 par. 4	Art. 35 comma 3	Nessun commento
Art. 10 par. 8	NUOVO	Nuovi poteri conferiti alla Commissione
Art. 11 par. 2	Art. 26 comma 1	Nessun commento
Art. 11 par.3	Art. 26 comma 3	Nessun commento
Art. 12 par. 8 e 9	Art. 34 comma 2	<p>Nel paragrafo 9, in particolare, è introdotto il nuovo principio secondo il quale l'ENIM elabora orientamenti che stabiliscono principi, procedure e metodologie comuni per la pianificazione strategica della capacità. La rete include tali orientamenti nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6 della presente proposta di regolamento.</p> <p>Inoltre, è anche stabilito che i gestori dell'infrastruttura, nel prospetto informativo della rete, spiegano le ragioni di eventuali scostamenti rispetto ai principi, alle procedure e alle metodologie comuni stabiliti negli orientamenti.</p>
Art. 14	Artt. 18 e 20	Nessun commento
Art. 15 Analisi degli sviluppi previsti del mercato dei trasporti	Art. 40 Monitoraggio del mercato	<p>È stabilito il nuovo principio che i gestori nazionali dell'infrastruttura e l'ENIM monitorano e analizzano periodicamente i mercati dei trasporti al fine di orientare la loro strategia commerciale globale, la loro gestione della capacità e delle emergenze e le loro decisioni di investimento. Inoltre, i gestori nazionali dell'infrastruttura comunicano i risultati di tale analisi ad altri soggetti interessati per fini analoghi, compresi i coordinatori europei. L'analisi del mercato dei trasporti suddetta è finalizzata a fornire in particolare un contributo alla pianificazione strategica della capacità, alla ripartizione della capacità di infrastruttura e all'assegnazione di capacità sulla base del meccanismo di risoluzione formale dei conflitti.</p> <p>In tale ipotesi è, pertanto, da valutare quale potrà essere il ruolo dell'Amministrazione o dell'Organismo di regolazione alla luce della nuova procedura di analisi dei risultati del monitoraggio dei mercati prevista</p>

		dalla presente proposta
Art. 16 Strategia relativa alla capacità	Art. 28	Nuovi obblighi a carico dei Gestori (Allegato I Proposta di Regolamento)
Art. 17 Modello di capacità e ALLEGATO IV	*****	È stabilito che il gestore dell'infrastruttura definisce un modello di capacità che perfeziona la strategia relativa alla capacità sulla base dei risultati delle attività di consultazione e coordinamento previste dalla presente proposta di regolamento. Esso funge da strumento di comunicazione, consultazione e coordinamento della pianificazione strategica della capacità tra i soggetti operativi interessati nonché fornisce informazioni sul volume totale di capacità disponibile per sezione di rete, sulle quote di capacità riservate ai diversi segmenti dei servizi di trasporto ferroviario e sulle restrizioni di capacità derivanti da lavori sull'infrastruttura.
Art. 18 Piano di fornitura di capacità	Art. 32	Nuovi obblighi a carico dei Gestori (Allegato I Proposta di Regolamento)
Art. 20 par. 3	Art. 28	Al paragrafo 3, in particolare, è specificato che l'ENIM sviluppa un quadro comune per i criteri e le procedure di cui al paragrafo 1 dello stesso articolo e lo inserisce nel quadro europeo per la gestione della capacità
Art. 21	Art. 29 + Allegato III	Nessun commento
Art. 22 par. 1	Art. 32	Nessun commento
Art. 22 par. 2	Art. 32	Nessun commento
Art. 23 par. 1	Art. 33 commi 1 e 2	Nessun commento
Art. 23 par. 2	Art. 33 commi 2 e 3	Nessun commento
Art. 23 par. 4	Art. 33 comma 4	Nessun commento
Art. 23 par. 5	Art. 33 comma 5	Nessun commento
Art. 24 par. 1	Art. 31 comma 1	Nessun commento
Art. 24 par. 2	Art. 31 comma 2	Nessun commento
Art. 24 par. 3	Art. 31 e Allegato V	Nessun commento
Art. 25 par. 1	Art. 29 comma 4	Nessun commento
Art. 26 par. 1	Art. 23	Nessun commento
Art. 26 par. 1 comma 2	Art. 22 par. 1	Nessun commento
Art. 26 par.3	Art. 22 comma 4	Nessun commento
Art. 26 par. 4	Art. 22 comma 6	Nessun commento
Art. 26 par. 5	Art. 24 comma 2	Nessun commento
Art. 26 par. 6	Art. 22 comma 3	Nessun commento
Art. 27 par. 3	Art. 26 comma 2	Nessun commento

Art. 27 par. 6	Art. 34 comma 1	Al paragrafo 6 è anche previsto che l'ENIM definisca gli intervalli per la soglia in questione e li includa nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6 della presente proposta di regolamento
Art. 28	Art. 14 e Allegato V	
Art. 31	Art. 3 punto gg)	Nessun commento
Art. 31 par. 1	Art. 23 comma 1	Nessun commento
Art. 31 par. 2	Art. 23	Nessun commento
Art. 31 par. 4	Art. 23 comma 5	Nessun commento
Art. 31 par. 5	Art. 23 comma 6	Nessun commento
Art. 31 par. 6	Art. 23 comma 7	Nessun commento
Art. 31 par. 7	Art. 23 comma 9 - Allegato I	Nessun commento
Art. 31 par. 8	Art. 23 comma 7	Nessun commento
Art. 31 par. 10	Art. 23 comma 9	Nessun commento
Art. 31 par. 11	Art. 23 comma 9	Nessun commento
Art. 32 par. 2	Art. 22 comma 7	Nessun commento
Art. 32 par. 3	Art. 28	Nessun commento
Art. 32 par. 4	Artt. 29 e 31	Nessun commento
Art. 32 par. 6	Allegato III	Nessun commento
Art. 32 par. 7	Allegato III	Nessun commento
Art. 32 par. 8	Allegato III	Nessun commento
Art. 32 par. 10	Art. 28 comma 3	Nessun commento
Art. 32 par. 11	Art. 28 comma 3	Nessun commento
Art. 33 par. 1	Art. 26	Nessun commento
Art. 33 par. 2	Art. 26	Nessun commento
Art. 34 par. 1	Art. 30 comma 2	Nessun commento
Art. 35 par. 1	Art. 35 comma 2	Nessun commento
Art. 35 par. 4	Art. 35 comma 1	Nessun commento
Art. 36	Art. 3 punto ff)	Nessun commento
Art. 36 par. 2	Art. 1 e Art. 27	Nessun commento
Art. 36 par. 3	Art. 28 comma 4	Nessun commento
Art. 36 par. 4	Art. 28 comma 6	Nessun commento
Art. 36 par. 5	Art. 28 comma 7	Nessun commento
Art. 36 par. 6	Art. 28 comma 7	Nessun commento
Art. 38 par. 3	Allegato III	Nessun commento
Art. 39 par. 8	*****	Al paragrafo 8 è anche previsto che l'ENIM prepara e adotta procedure armonizzate per gestire le modifiche dei diritti di capacità dopo l'assegnazione e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6 della presente proposta di regolamento

Art. 39 par. 9	Allegato III	Nessun commento
Art. 40	Art. 17 comma 9	Nessun commento
CAPO III Art. da 42 a 48 e Allegato V e VI	CAPO V artt. da 22 a 41	Nessun commento
Art. 43 par. 3	Art. 36 comma 1	Nessun commento
Art. 43 par. 5	Art. 36 comma 2	Nessun commento
Art. 43 par. 6	Art. 36 comma 3	Nessun commento
CAPO IV e Allegato V, Allegato VII e VIII Valutazione delle prestazioni Artt. da 49 a 52	*****	Viene introdotto il principio innovativo secondo il quale l'ENIM: - monitora e valuta le prestazioni dei servizi dell'infrastruttura ferroviaria - coopera con i coordinatori europei in merito alle valutazioni delle prestazioni conformemente ai requisiti operativi per i corridoi di trasporto europei del nuovo regolamento TEN-T - istituisce e attua un quadro europeo per la valutazione delle prestazioni. Nello svolgimento delle loro funzioni, i gestori dell'infrastruttura tengono nella massima considerazione il quadro europeo per la valutazione delle prestazioni. Viene inoltre istituito un organo di valutazione delle prestazioni, indipendente e imparziale, che fornisce consulenza alla Commissione e ai coordinatori europei in merito a questioni relative alle prestazioni dei servizi dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi di trasporto ferroviario, su richiesta della Commissione o dei coordinatori europei.
Capo V Art. 53 e Allegato IX Coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura	Art. 27	Nessun commento
Art. 55 par. 2	Art. 27 comma 2	Nessun commento
Art. 55 par 5	NUOVO	
Art. 55 par.7	NUOVO	
Art. 57 par. 1	Art. 27 comma 4	Nessun commento
Art. 57 par. 2	Art. 27 comma 2	Nessun commento
Art. 62 Digitalizzazione della gestione della capacità e del traffico	*****	Viene introdotto il principio secondo il quale i gestori dell'infrastruttura devono provvedere affinché i processi di gestione della capacità e del traffico che rientrano nell'ambito di applicazione della presente proposta di regolamento siano attuati mediante strumenti digitali e servizi digitali.
Art. 63 par 1	Art. 37	Nessun commento

Art. 63 par. 4	Art. 37	
Art. 64 par. 1	Art. 37	
Art. 64 par. 7	Art. 28 par. 7	Nessun commento