

dossier

11 settembre 2018

Servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e *governance* dell'infrastruttura ferroviaria

A.G. 40



Senato
della Repubblica



Camera
dei deputati

X
V
I
I
I
L
E
G
I
S
L
A
T
U
R
A



Senato
della Repubblica

SERVIZIO STUDI

TEL. 06 6706-2451 - studi1@senato.it -  @SR_Studi

Dossier n. 52



Camera
dei deputati

SERVIZIO RESPONSABILE

SERVIZIO STUDI

Dipartimento Trasporti

Tel. 06 6760-2614 - st_trasporti@camera.it -  @CD_trasporti

Atti del Governo n. 40

La redazione del presente dossier è stata curata dal Servizio Studi della Camera dei deputati

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

TR0035

INDICE

SCHEDE DI LETTURA

Premessa.....	3
<i>La situazione attuale: l'avvenuta liberalizzazione del trasporto merci e del trasporto internazionale di passeggeri. I limiti per il trasporto nazionale di passeggeri.</i>	<i>3</i>
<i>Il quarto pacchetto ferroviario.....</i>	<i>5</i>
<i>La disposizione di delega e la direttiva 2016/2370</i>	<i>6</i>
Contenuto dell'A.G. 40	10
<i>L'indipendenza e l'imparzialità del gestore dell'infrastruttura (articoli 11, 11-bis, 11-ter, 11-quater, 11-quinquies D.Lgs. 112/2015)</i>	<i>10</i>
<i>La liberalizzazione del trasporto nazionale di passeggeri nell'Unione europea (articolo 12 del D.Lgs. 112/2015)</i>	<i>14</i>
<i>Il diritto di accesso alle reti ad alta velocità (articolo 12-bis del D. Lgs. 112/2015).....</i>	<i>17</i>
<i>Termini per la richiesta di tracce orarie (articolo 24 del D.Lgs. 112/2015)</i>	<i>18</i>
<i>L'adeguamento delle competenze dell'Autorità di Regolazione dei trasporti (artt. 35, 37 e 38 del D.Lgs. 112/2015).....</i>	<i>19</i>
<i>Altre disposizioni.....</i>	<i>21</i>
Testo a fronte	25

Schede di lettura

PREMESSA

A livello europeo è stato completato nel 2016 l'iter di adozione dei provvedimenti del “**quarto pacchetto ferroviario**”, che innovano profondamente il quadro regolamentare nel settore ferroviario con un approccio integrato volto a rivitalizzare il trasporto ferroviario dell'UE, favorendo la creazione di uno spazio ferroviario unico europeo.

Per il completamento degli interventi normativi necessari al recepimento del quarto pacchetto ferroviario, con la **legge di delegazione europea 2016-2017 (legge n. 163 del 2017)** è stata conferita al Governo la **delega per il recepimento delle ultime tre direttive** rientranti nel **IV pacchetto**:

- la direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea;
- la direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie;
- la **direttiva (UE) 2016/2370 per l'apertura del mercato** dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di **passengeri** e la **governance dell'infrastruttura** ferroviaria.

La situazione attuale: l'avvenuta liberalizzazione del trasporto merci e del trasporto internazionale di passeggeri. I limiti per il trasporto nazionale di passeggeri.

Il **trasporto internazionale di passeggeri** ed il **trasporto merci**, sono già stati aperti alla concorrenza, in base alle norme europee del “terzo pacchetto ferroviario”, rispettivamente dal 2010 e dal 2007.

Con il **decreto legislativo 15 luglio 2015 n. 112**, è stata recepita nel nostro Paese la **direttiva 2012/34/UE**, che ha istituito lo **spazio ferroviario unico europeo**, che disciplina l'apertura del mercato ferroviario alla competizione, l'interoperabilità e la sicurezza delle reti nazionali e lo sviluppo delle infrastrutture del trasporto ferroviario e che costituisce il presupposto dei successivi provvedimenti del “quarto pacchetto”.

La liberalizzazione è sancita nell'articolo 10 della **direttiva 2012/34/UE** (paragrafi 1 e 2), recepito in Italia dall'articolo 12 comma 1 e comma 2 primo inciso, del **decreto legislativo n. 112 del 2015**, che distingue il traffico ferroviario nazionale passeggeri da quello internazionale, nonché dal trasporto merci. Tale norma stabilisce che **alle imprese ferroviarie è concesso, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, il diritto di accesso alla infrastruttura ferroviaria**, nonché alcuni diritti connessi, per il **trasporto ferroviario delle merci** e dei servizi e per il **trasporto internazionale di passeggeri**.

Per quanto riguarda il **trasporto nazionale passeggeri**, cioè il trasporto che ha origine e destinazione esclusivamente sul territorio nazionale, l'articolo 12 del decreto legislativo n. 112 del 2015 prevede attualmente che l'accesso alla rete sia riconosciuto solo ad alcune precise **condizioni** (di cui all'articolo 6, comma 2, e 3), ossia:

- a imprese **titolari di licenza nazionale passeggeri**, che può essere rilasciata **solo alle imprese aventi sede legale in Italia** (ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera q) ovvero
- a **imprese titolari dell'autorizzazione** rilasciata ai sensi dell'articolo 131 della legge n. 388 del 2000. Tali autorizzazioni possono essere rilasciate anche ad **imprese avente sede all'estero e società da loro controllate** (senza distinzione quindi tra imprese appartenenti o meno all'Unione europea) **purché a condizioni di reciprocità**.

In conseguenza di questi stringenti limiti, spetta all'organismo di regolazione, ossia **all'Autorità di regolazione dei trasporti**, verificare se la finalità principale del servizio per il quale si richiede l'accesso alla capacità di rete sia effettivamente il trasporto di **passeggeri tra paesi situati in Stati membri diversi** e, nel caso risulti che non sia così, per lo svolgimento del medesimo viene richiesta la licenza nazionale (articolo 12, commi 3 e 4).

Si ricorda che l'**Autorità di regolazione dei trasporti** con la **Delibera n. 96 del 13 novembre 2015** ha definito **i criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria**. Le misure regolatorie hanno come oggetto la definizione di principi e criteri in materia di condizioni economiche di offerta, ivi compresi gli obblighi di contabilità regolatoria, per:

a) il canone di accesso per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (servizi del c.d. "Pacchetto Minimo di Accesso" o PMdA, come definito dall'art. 13, comma 1, del D. Lgs. 112/2015);

b) i canoni ed i corrispettivi dei Servizi afferenti all'infrastruttura ferroviaria nazionale, non ricompresi nel canone del PMdA, qualora soggetti a regolamentazione, come previsto dal D. Lgs. 112/2015.

Più recentemente è entrato in piena operatività il **nuovo sistema di imposizione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura** ferroviaria nazionale (come evidenziato dall'ART nella Relazione al Parlamento presentata il 20/6/2018), elaborato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. (**RFI**), nell'ambito della cornice regolatoria della suddetta delibera dell'Autorità, in recepimento della direttiva 2012/34/UE. Con la successiva **delibera n. 152/2017** l'ART ha integrato la precedente delibera n. 96/2015.

La **direttiva 2012/34/UE**, contiene le disposizioni fondamentali per **l'utilizzo e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria** adibita a servizi ferroviari nazionali e internazionali ed alle attività di trasporto delle imprese ferroviarie operanti in Italia, per i criteri che disciplinano il rilascio, la proroga o la modifica delle

licenze per la prestazione di servizi di trasporto ferroviario, per i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nella riscossione dei **canoni dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria** e per le modalità per **l'assegnazione della capacità** di tale infrastruttura. La direttiva contiene anche norme in tema di **contabilità e bilancio delle imprese ferroviarie** (prevedendo la separazione contabile per gli aspetti afferenti alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria e per quelli relativi alla prestazione di servizi di trasporto ferroviario) e sancisce il principio secondo il quale alle imprese ferroviarie sia concesso, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, il **diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria**. La direttiva contiene inoltre la disciplina dei **rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato**, in particolare con riferimento al contenuto del **contratto di programma** e definisce il **ruolo dell'organismo di regolazione** nell'ambito delle attività nel campo dell'accesso all'infrastruttura e alla cooperazione con altri regolatori europei.

Il quarto pacchetto ferroviario

Il "**quarto pacchetto ferroviario**", presentato dalla Commissione europea il 30 gennaio 2013 e adottato nel 2016 con l'emanazione di una serie di regolamenti e direttive, prevede un approccio integrato per favorire la creazione di uno spazio ferroviario unico europeo, completando il processo, avviato dagli anni novanta, di progressiva liberalizzazione, di miglioramento della *governance* e di distinzione di ruoli tra i vari soggetti che operano nel settore. Il pacchetto comprende:

il [Regolamento \(UE\) 2016/796](#) che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie;

la [direttiva \(UE\) 2016/797](#) relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario europeo e una relazione (COM(2013)32) sul tema;

la [direttiva \(UE\) 2016/798](#) sulla sicurezza delle ferrovie;

tutti riconducibili al "pilastro tecnico, il cui obiettivo è accrescere le economie di scala per le imprese ferroviarie nell'UE e ridurre i costi e i tempi delle procedure amministrative;

inoltre

il [Regolamento \(UE\) 2237/2016](#) relativo alla normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie;

il [Regolamento \(UE\) 2238/2016](#) che, modifica il Regolamento (CE) 1370/2007, introducendo norme sull'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia;

la [direttiva \(UE\) 2016/2370](#) che riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria;

riconducibili al "pilastro politico", sull'assetto del comparto.

Il pacchetto comprende inoltre altri atti, esplicativi delle finalità del pacchetto:

- la [comunicazione](#) (COM(2013)25) "Quarto pacchetto ferroviario – Completare lo spazio ferroviario europeo unico per favorire la competitività e la crescita europea";
- una [relazione](#) sul profilo e i compiti degli altri membri del personale viaggiante

(COM(2013)33);

- una [relazione](#) sulla liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario internazionale di passeggeri (COM(2013)34).

I principali settori di intervento e **obiettivi del quarto pacchetto** sono:

-garantire l'efficienza e l'**omologazione delle norme** per ridurre gli oneri tecnici e amministrativi per le imprese e favorire l'ingresso di nuovi operatori sul mercato. L'attuazione di tali misure dovrebbe tradursi in una riduzione del 20% sia dei tempi di accesso al mercato per i nuovi operatori, sia del costo e della durata delle procedure di autorizzazione del materiale rotabile, con un risparmio complessivo per le imprese stimato in circa 500 milioni di euro entro il 2025;

-migliorare la qualità e diversificare l'offerta di servizi grazie all'**ingresso di nuovi operatori nella gestione del trasporto nazionale di passeggeri** per ferrovia a decorrere dal 2019/2020. L'attuazione di tali misure, associate alle riforme strutturali, dovrebbe assicurare, entro il 2035, più di 40 miliardi di euro di benefici finanziari ai cittadini e alle imprese;

- **scongiurare i conflitti di interesse** e garantire a tutte le imprese un **accesso non discriminatorio al mercato, rafforzando il ruolo dei gestori dell'infrastruttura** per quanto riguarda il controllo di tutte le funzioni centrali della rete ferroviaria e stabilendo l'**indipendenza operativa e finanziaria dei gestori dell'infrastruttura** da tutti gli operatori che forniscono servizi di trasporto ferroviario.

La disposizione di delega e la direttiva 2016/2370

La **legge di delegazione europea n. 163 del 2017**, dispone il recepimento della **direttiva 2016/2370**, inserendola in **allegato A**, pertanto tra le direttive il cui schema di decreto legislativo di recepimento deve essere sottoposto al **parere delle competenti Commissioni parlamentari**.

Si ricorda che la stessa legge n. 163/2017 prevede in Allegato A anche le altre due direttive da recepire, che completano il IV pacchetto ferroviario: la direttiva (UE) 2016/797 e la direttiva (UE) 2016/798, **per le quali sono previsti però termini di recepimento più lunghi (16 giugno 2019 con possibilità di proroga di 1 anno)**.

L'articolo 2 della **direttiva 2016/2370** prevede **che gli Stati membri adottino e pubblichino entro il 25 dicembre 2018** le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie al **recepimento**.

Le norme concernenti l'ulteriore apertura del mercato ferroviario si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2019, in modo da consentire la loro applicazione per l'orario di servizio successivo, che **decorre dal 14 dicembre 2020 (art. 3, comma 2)**.

Per quanto riguarda il **termine per l'esercizio delle deleghe** conferite al Governo con la **legge di delegazione europea**, l'articolo 31, comma 1, della **legge n. 234 del 2012** dispone che questo sia di **quattro mesi antecedenti il termine di recepimento** indicato in ciascuna delle direttive. In base al successivo comma 3,

gli schemi di decreto legislativo predisposti dal Governo, una volta acquisiti gli altri pareri previsti dalla legge, vengono trasmessi alle **Camere per l'espressione del parere** e, decorsi **quaranta giorni** dalla data di trasmissione, i decreti **possono essere emanati anche in mancanza del parere**. Qualora il termine fissato per l'espressione del parere parlamentare scada nei trenta giorni che precedono il termine per l'esercizio della delega o **successivamente, il termine per la delega è prorogato di tre mesi**, in modo da permettere al Governo di usufruire in ogni caso di un adeguato periodo di tempo per l'eventuale recepimento nei decreti legislativi delle indicazioni emerse in sede parlamentare.

Nel caso di specie della direttiva 2016/2370, **il termine per l'esercizio della delega** scadrebbe il 25 agosto 2018, ma viene a spostarsi al **25 novembre 2018, applicandosi lo scorrimento di tre mesi previsto dalla legge n. 234/2012**.

Infatti, poiché il termine per l'espressione del parere parlamentare sullo schema di decreto legislativo (trasmesso il 13 agosto in periodo di sospensione dei lavori parlamentari ed assegnato il 24 agosto 2018), scade successivamente al termine per l'esercizio della delega (il 3 ottobre 2018), si applica uno scorrimento di tre mesi del termine per l'esercizio della delega.

Si ricorda altresì che l'articolo 31, comma 5, della legge n. 234 del 2012 prevede in generale che il Governo possa adottare **disposizioni integrative e correttive** dei decreti legislativi emanati in base alla delega conferita con la legge di delegazione entro 24 mesi dalla data di entrata in vigore di ciascun decreto legislativo, sempre nel rispetto dei principi e criteri direttivi fissati dalla legge stessa.

LA DIRETTIVA 2016/2370

La **direttiva 2016/2370** novella la direttiva 2012/34 principalmente:

- **rafforzando l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura ferroviaria** con riferimento ai casi in cui il **gestore** sia **integrato verticalmente** con un'impresa che offre servizi di trasporto ferroviario, prevedendo in particolare specifici criteri per **l'imparzialità e l'indipendenza finanziaria e contabile** del gestore;
- promuovendo **l'ulteriore apertura del mercato ferroviario dei passeggeri sulle tratte nazionali**.

Per quanto riguarda il primo ambito, la direttiva 2012/34/UE viene modificata per evitare che, nelle imprese integrate verticalmente, l'imparzialità del gestore sia compromessa da un qualsivoglia conflitto di interesse e affinché ne sia garantita **l'indipendenza** (nuovi artt. 7 e 7-bis). Si consente, a determinate condizioni, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria di delegare funzioni, sempre evitando la possibilità di conflitti di interesse (art. 7 quater).

Specifiche norme riguardano la **trasparenza finanziaria** relativa alla gestione delle entrate derivanti dalla gestione dell'infrastruttura ferroviaria comportanti **fondi pubblici** e relative al rapporto tra imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura (quali la gestione di prestiti e la contabilità). Si rileva una specifica focalizzazione sulle imprese integrate verticalmente (art. 7 quinquies).

Circa la **gestione del traffico**, il gestore dell'infrastruttura deve mettere a disposizione delle imprese ferroviarie, in maniera non discriminatoria, le

informazioni relative sia all'**interruzione del traffico** che agli interventi di **manutenzione** e rinnovo dell'infrastruttura, la cui programmazione a lungo termine deve essere oggetto di consultazione (art. 7-ter). E' previsto un meccanismo di coordinamento tra gestori dell'infrastruttura principale e imprese ferroviarie e l'istituzione di una **rete europea dei gestori dell'infrastruttura** di cui la Commissione europea è membro, per le attività necessarie al progressivo sviluppo integrato della rete ferroviaria comune (artt. 7 sexies e 7 septies).

Un secondo ambito di intervento della direttiva riguarda l'**ulteriore apertura del mercato ferroviario**, in particolare la possibilità di accesso per le imprese ferroviarie, a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie all'infrastruttura ferroviaria di tutti gli Stati membri: **l'unico limite** che la direttiva pone **alla possibilità di accesso alle reti ferroviarie dei Paesi membri** è **l'esistenza di un contratto di servizio pubblico** in relazione al quale l'accesso al mercato di altre imprese ferroviarie sulle medesime tratte **cagionerebbe la compromissione dell'equilibrio economico del contratto di servizio** stesso. Si prevede che qualora **l'organismo di regolazione** decida che l'equilibrio economico di un contratto pubblico sarebbe compromesso dal previsto servizio di trasporto di passeggeri **indichi le eventuali modifiche al servizio che permetterebbero di soddisfare le condizioni per la concessione del diritto di accesso**.

Per i servizi di **trasporto di passeggeri ad alta velocità** il **diritto d'accesso** è ancora **più ampio** e può essere soggetto soltanto ai requisiti stabiliti dall'organismo di regolazione.

Nel caso in cui su tali reti siano stati sottoscritti **contratti di servizio pubblico** e la richiesta di accesso comprometta l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico che copre lo stesso percorso o un percorso alternativo, l'organismo di regolazione indica le eventuali modifiche al servizio che permetterebbero di soddisfare le condizioni per la concessione del diritto di accesso. Tali modifiche possono includere una modifica del servizio previsto (art. 11-bis).

Si ricorda infine che con **Decisione delegata (UE) 2017/2075** della Commissione, del 4 settembre 2017, che impone regole dettagliate immediatamente applicabili agli Stati membri che non richiedono il recepimento, **è stato sostituito l'allegato VII della direttiva 2012/34/UE**, che contiene lo **schema per la procedura di assegnazione di capacità** da parte del gestore, consentendo a coloro che richiedono l'assegnazione della capacità dell'infrastruttura di poter presentare richieste di capacità da integrare nell'orario di servizio annuale, tra il termine fissato per le richieste riguardanti il progetto di orario di servizio e il cambio annuale dell'orario di servizio, che si applica dalla mezzanotte del secondo sabato di dicembre. Si stabilisce che il termine per la presentazione delle richieste di capacità da integrare nell'orario di servizio non sia superiore a dodici mesi prima del cambio dell'orario di servizio. Lo schema definisce anche precisi obblighi informativi da rispettare da parte del gestore nel caso di restrizioni temporanee della capacità di accesso (ad esempio per lavori sull'infrastruttura).

Con il Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione, del 22 novembre 2017, sono stati definiti in dettaglio la procedura e i criteri da seguire per accedere ai servizi che sono prestati negli impianti di servizio ferroviari di cui all'allegato II, punti 2, 3 e 4, della direttiva 2012/34/UE.

CONTENUTO DELL'A.G. 40

Lo **schema di decreto legislativo A.G. 40**, provvede a **recepire** nel nostro ordinamento la **direttiva (UE) 2016/2370** e si compone di **20 articoli**, i quali **novellano** numerose disposizioni del **decreto legislativo n. 112 del 2015**.

Nei paragrafi successivi le modifiche apportate sono illustrate in sintesi e raggruppate per tematiche principali. Per il quadro completo delle modifiche si può consultare il **testo a fronte** in calce al presente dossier nel quale sono riportate le disposizioni del vigente decreto legislativo n. 112/2015 oggetto di modifica ed il testo risultante dalle modifiche apportate dallo schema di decreto in esame.

L'indipendenza e l'imparzialità del gestore dell'infrastruttura (*articoli 11, 11-bis, 11-ter, 11-quater, 11-quinquies D.Lgs. 112/2015*)

Gli **articoli 7 e 8** dello schema intervengono in materia di **indipendenza e imparzialità del gestore dell'infrastruttura ferroviaria**, modificando l'art. 11 del D.Lgs. n. 112/2015 e introducendo i nuovi articoli *11-bis*, *11-ter*, *11-quater*, *11-quinquies* e *11-sexies*, nel senso indicato dai novellati articoli 7 e seguenti della direttiva.

In base al nuovo testo del comma 1 dell'art. 11, è richiesto che il **gestore dell'infrastruttura sia un'entità giuridicamente distinta da qualsiasi impresa ferroviaria e, nelle imprese a integrazione verticale, da qualsiasi altra entità giuridica all'interno dell'impresa**.

Il testo precedente definiva il gestore più genericamente come soggetto autonomo ed indipendente, sul piano giuridico, organizzativo o decisionale, e sotto il profilo contabile, dalle imprese operanti nel settore dei trasporti.

Si ricorda che la nozione di "**impresa a integrazione verticale**" è prevista nella nuova direttiva 2016/2370 come una delle situazioni seguenti:

- a) un gestore dell'infrastruttura è controllato da un'impresa che contemporaneamente controlla una o più imprese ferroviarie che effettuano servizi ferroviari sulla rete del gestore dell'infrastruttura;
- b) un gestore dell'infrastruttura è controllato da una o più imprese ferroviarie che effettuano servizi ferroviari sulla rete del gestore dell'infrastruttura; o
- c) una o più imprese ferroviarie che effettuano servizi ferroviari sulla rete del gestore dell'infrastruttura sono controllate da un gestore dell'infrastruttura;
- d) un'impresa costituita da divisioni distinte, in cui vi sia un gestore dell'infrastruttura e una o più divisioni che forniscono servizi di trasporto non dotate di personalità giuridiche distinte.

Se sono pienamente indipendenti l'uno dall'altro ma entrambi sono controllati direttamente dallo Stato senza un'entità intermedia, il gestore dell'infrastruttura e

ferroviaria e l'impresa ferroviaria non sono considerati un'impresa ad integrazione verticale.

Tale definizione è ripresa dall' articolo 2 dello schema di decreto in esame che la introduce alla lettera uu-bis) dell'articolo 3 del decreto legislativo n. 112 del 2015.

Si specifica poi (comma 3) che **il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è responsabile dell'esercizio e dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria**, oltre che, come già previsto, del controllo della circolazione in sicurezza dei convogli, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, sul piano tecnico, commerciale e finanziario.

Viene introdotta la specifica che **il gestore assicura la diffusione delle informazioni relative all'accesso all'infrastruttura a tutte le imprese interessate a condizioni eque e non discriminatorie.**

In materia di **funzioni essenziali**, che comprendono (in base alla nuova lettera b-septies dell'art. 3) l'assegnazione delle tracce ferroviarie, incluse sia la definizione e la valutazione della disponibilità che l'assegnazione delle singole tracce ferroviarie, l'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, comprendenti il calcolo e la riscossione dei canoni, in conformità ai criteri stabiliti dall'organismo di regolazione, viene recepita la norma della direttiva che richiede che gli Stati membri provvedano affinché **nessuna delle altre entità giuridiche nell'ambito dell'impresa a integrazione verticale abbia un'influenza determinante sulle decisioni adottate dal gestore dell'infrastruttura in relazione alle funzioni essenziali** (novellato comma 4 dell'articolo 11).

Il nuovo comma 6 prevede in particolare che un'impresa ferroviaria o **qualsiasi altra entità giuridica all'interno dell'impresa a integrazione verticale non può esercitare un'influenza determinante sulle nomine e sulla rimozione dei responsabili dell'adozione di decisioni sulle funzioni essenziali**. Inoltre, il nuovo comma 7 prevede che i responsabili dell'adozione di decisioni sulle funzioni essenziali **non possano ricoprire, per un periodo di ventiquattro mesi** da quando cessano nelle proprie funzioni, **alcun ruolo, all'interno delle imprese ferroviarie operanti sulla relativa infrastruttura**. Nella direttiva (art. 7-bis, par.2, lett. c) si prevede in proposito una formulazione più generica che richiede che "la mobilità dei responsabili dell'adozione di decisioni sulle funzioni essenziali non crei conflitti di interesse".

I nuovi commi 8 e 9 prevedono ulteriori **requisiti** per i **membri del consiglio di amministrazione** del gestore dell'infrastruttura, **i dirigenti e i responsabili dell'adozione di decisioni sulle funzioni essenziali**, richiedendosi che questi **agiscano in maniera non discriminatoria, imparziale e priva di conflitti di interesse** (si richiede il rilascio di una

dichiarazione annuale in tal senso) e prevedendo in particolare che i membri del consiglio di amministrazione del gestore dell'infrastruttura e i responsabili dell'adozione di decisioni sulle funzioni essenziali o del consiglio di vigilanza non possano al contempo essere membri del consiglio di amministrazione, o, qualora istituito, del consiglio di vigilanza di un'impresa ferroviaria. Nelle **imprese a integrazione verticale, i membri del consiglio di amministrazione del gestore dell'infrastruttura** e i responsabili dell'adozione di decisioni sulle funzioni essenziali **non ricevono alcuna retribuzione basata sui risultati di nessun'altra entità giuridica all'interno dell'impresa a integrazione verticale né premi** legati ai risultati economico-finanziari di specifiche imprese ferroviarie. Possono tuttavia ricevere incentivi connessi alla prestazione globale del sistema ferroviario.

Il nuovo articolo 11-bis prevede che i **responsabili** dell'adozione di decisioni relative alle **funzioni di gestione del traffico e pianificazione della manutenzione** agiscano in maniera **trasparente e non discriminatoria** e la loro **imparzialità** non sia esposta ad alcun conflitto di interesse, richiedendosi anche in tal caso un'apposita dichiarazione annuale.

Obblighi informativi a carico del **gestore** dell'infrastruttura sono previsti dal nuovo comma 2, che richiede di **fornire tempestiva comunicazione alle imprese ferroviarie** sia delle **interruzioni programmate della circolazione**, nell'ambito del prospetto informativo della rete, sia di quelle **non programmate**, tramite appositi e adeguati strumenti informativi. Qualora il gestore dell'infrastruttura conceda un ulteriore accesso al processo di gestione del traffico, tale accesso è concesso in modo trasparente e non discriminatorio alle imprese ferroviarie interessate.

Per quanto riguarda la **programmazione a lungo termine dei lavori di grande manutenzione** o rinnovo questa deve essere **effettuata** dal gestore dell'infrastruttura **in modo non discriminatorio**, e, a tal fine, il gestore dell'infrastruttura consulta i richiedenti e tiene conto, quanto più possibile, delle osservazioni formulate.

Il nuovo articolo 11-ter prevede la possibilità da parte del **gestore dell'infrastruttura** di **delega e ripartizione delle funzioni** ad un'entità diversa e di delegare ad altre imprese **l'esecuzione di lavori e i relativi compiti circa lo sviluppo, la manutenzione e il rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria**, a condizione che non sorgano conflitti di interesse e sia garantita la riservatezza delle informazioni sensibili. **Il gestore dell'infrastruttura mantiene comunque il potere di vigilanza relativamente all'esercizio delle funzioni essenziali e ne ha la responsabilità ultima.**

Il nuovo comma 3 prevede anche che il gestore dell'infrastruttura possa concludere **accordi di cooperazione** con una o più imprese ferroviarie in modo non discriminatorio e al fine di ottenere vantaggi per i clienti quali costi ridotti o migliori prestazioni sulla parte della rete coperta dall'accordo, sotto la **supervisione dell'organismo di regolazione** che monitora l'esecuzione di tali accordi e può, in casi giustificati, raccomandare di porvi termine.

Relativamente alla **trasparenza finanziaria**, il nuovo articolo 11-quater dispone espressamente che il **gestore dell'infrastruttura** possa **utilizzare le entrate** derivanti dalla gestione della rete dell'infrastruttura comportanti **fondi pubblici soltanto per finanziare la propria attività, gestione e rimborso dei prestiti compresi**. Il gestore dell'infrastruttura può, inoltre, utilizzare gli eventuali utili derivanti da tali entrate per pagare dividendi ai proprietari dell'impresa, che possono comprendere lo Stato e azionisti privati, ma non le imprese che fanno parte di un'impresa a integrazione verticale e che esercitano un controllo sia su un'impresa ferroviaria sia sul gestore dell'infrastruttura.

Sono espressamente **vietati i trasferimenti finanziari tra il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie**, e nelle **imprese a integrazione verticale tra il gestore dell'infrastruttura e qualsiasi altra entità giuridica dell'impresa integrata**, qualora tali trasferimenti possano **generare distorsioni della concorrenza sul mercato, anche in seguito ai sussidi incrociati**.

Solo i **dividendi** del gestore dell'infrastruttura **prodotti da attività che non comportano l'impiego di fondi pubblici o le entrate derivanti dai canoni** per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria **possono essere utilizzati** anche da imprese che fanno parte di un'impresa a integrazione verticale e che esercitano un controllo sia su un'impresa ferroviaria sia sul gestore dell'infrastruttura.

I gestori dell'infrastruttura non possono concedere, direttamente o indirettamente, **prestiti alle imprese ferroviarie** né queste ultime concedono, direttamente o indirettamente, prestiti ai gestori dell'infrastruttura. Nell'ambito di **imprese a integrazione verticale i prestiti** tra le entità giuridiche della stessa sono **concessi, erogati e gestiti soltanto a tassi e condizioni di mercato** che rispecchiano il profilo di rischio individuale dell'entità interessata. Una clausola di salvaguardia è posta per i **prestiti concessi prima del 24 dicembre 2016**, i quali **restano in essere fino a scadenza, purché** siano stati **stipulati a condizioni di mercato e siano effettivamente erogati e onorati**.

In generale si prevede che tutti i **servizi prestati** dalle altre entità giuridiche di un'impresa a **integrazione verticale al gestore dell'infrastruttura** si basano su **contratti** e sono remunerati ai prezzi di

mercato o ai prezzi che rispecchiano il costo di produzione, aumentato di un ragionevole margine di profitto.

Anche per i **debiti imputati al gestore** dell'infrastruttura si richiede che siano **nettamente separati dai debiti imputati alle altre entità giuridiche delle imprese a integrazione verticale e che siano onorati separatamente**, anche se il pagamento finale dei debiti può essere effettuato attraverso un'impresa che faccia parte di un'impresa a integrazione verticale e che eserciti un controllo sia su un'impresa ferroviaria sia su un gestore dell'infrastruttura, oppure attraverso un'altra entità nell'ambito dell'impresa.

Principio fondamentale in materia di contabilità è che **la contabilità del gestore dell'infrastruttura e quella delle altre entità giuridiche integrate verticalmente siano tenute in modo da avere contabilità separate e circuiti finanziari trasparenti nell'ambito dell'impresa**.

Il nuovo articolo 11-quinquies istituisce **meccanismi di coordinamento, predisposti dal gestore dell'infrastruttura**, per la consultazione con tutte le imprese ferroviarie interessate e i richiedenti, anche potenziali ed a cui può partecipare l'organismo di regolazione in qualità di osservatore.

Il nuovo articolo 11-sexies prevede che **il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale partecipi alla rete europea dei gestori dell'infrastruttura**.

La liberalizzazione del trasporto nazionale di passeggeri nell'Unione europea

(articolo 12 del D.Lgs. 112/2015)

La nuova direttiva 2016/2370 sancisce un importante principio, modificando il paragrafo 2, dell'articolo 10 della direttiva 2012/34/UE, in base al quale **alle imprese ferroviarie è concesso**, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, **il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria di tutti gli Stati membri, per l'esercizio dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri**, fatto salvo quanto previsto dal Regolamento (CE) 1370/2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia.

Le imprese ferroviarie hanno pertanto, in base alla direttiva 2016/2370, **diritto di far salire passeggeri in ogni stazione e di farli scendere in un'altra**, oltre al diritto all'utilizzo degli impianti di servizio ferroviari.

Il testo originario del comma 3 dell'art. 12 del D.Lgs. n. 112/2015, che ora viene abrogato, riservava tale possibilità **esclusivamente ai servizi di trasporto internazionali di passeggeri**.

In conseguenza di tale modifica lo **schema di decreto legislativo all'esame abroga tutti i riferimenti alla licenza nazionale di trasporto ferroviario contenuti nel decreto legislativo n. 112 del 2015** e modifica, con l'**articolo 9, comma 1, lettera a)**, nel senso indicato dalla direttiva, il comma 2 dell'articolo 12 del decreto legislativo n. 112 del 2015.

Prevede inoltre, ai sensi dell'articolo 20, comma 3, che **tutte le licenze nazionali in corso di validità al 1° gennaio 2019 siano riconvertite in licenze ferroviarie**, previa verifica da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti delle condizioni previste per il rilascio della licenza dall'articolo 7 del decreto legislativo n. 112 del 2015, mentre **le imprese non titolari di licenza nazionale potranno richiedere capacità dell'infrastruttura ferroviaria** per lo svolgimento di servizi di trasporto ferroviario **nazionale a partire dall'orario di servizio che inizia il 14 dicembre 2020** (coerentemente con quanto previsto dal comma 2 dell'articolo 3 della direttiva).

La liberalizzazione degli accessi alle reti ferroviarie europee da parte delle imprese ferroviarie stabilite negli Stati membri e titolari di licenza incontra **limiti diversi** a seconda se si tratti della circolazione su reti convenzionali o su reti ad alta velocità (la cui definizione è stata introdotta nel testo del decreto legislativo) ma fa comunque salvo l'equilibrio dei contratti di servizio pubblico conclusi nei limiti di quanto previsto dal Regolamento (CE) 1370/2007.

Il regolamento 1370 del 2007 disciplina i **servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia** ed integra le norme in materia di appalti pubblici. Con la [Comunicazione](#) 92 del 2014, la Commissione europea ha fornito alcuni orientamenti interpretativi sul regolamento (CE) n. 1370/2007. In particolare l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico in materia di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia e metropolitana è disciplinata unicamente dal regolamento (CE) n. 1370/2007 e non dalle direttive sugli appalti pubblici (direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE), che si applicano all'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico in materia di trasporto di passeggeri con autobus e tram. L'aggiudicazione delle concessioni di servizio per servizi pubblici di trasporto passeggeri (sia autobus e tram che ferrovia e metropolitana) è invece sempre disciplinata unicamente dal regolamento (CE) n. 1370/2007. Sul tema dell'entità delle compensazioni adeguate per gli obblighi di servizio pubblico, le disposizioni del regolamento (CE) n. 1370/2007 hanno lo scopo di evitare compensazioni eccessive per gli obblighi di servizio pubblico, ma mirano altresì a garantire che l'offerta di servizi pubblici definita dal relativo contratto di servizio pubblico sia finanziariamente sostenibile per raggiungere e mantenere un livello sufficientemente elevato di qualità del servizio.

L'articolo 9 dello schema di decreto legislativo interviene sui commi da 3 a 10 dell'art. 12 del decreto legislativo n. 112 del 2018 in parte al fine di

eliminare tutti i riferimenti riguardanti il trasporto internazionale di passeggeri all'interno dell'Unione europea che, a seguito della liberalizzazione, non si differenzia da quello nazionale (per tale ragione l'articolo 9, comma 1, lettera b) abroga i commi 3 e 4 dell'articolo 12). Dall'altro per meglio definire, in ragione di ciò la procedura di accertamento posta in essere dall'organismo di regolazione competente.

A seguito di tali interventi **in via generale si prevede che lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri può essere soggetto a limitazioni da parte dell'organismo di regolazione**, relativamente al trasporto di passeggeri tra un dato punto di partenza e una data destinazione **quando uno o più contratti di servizio pubblico coprono lo stesso percorso o un percorso alternativo**, se l'esercizio di tale diritto compromette **l'equilibrio economico del contratto o dei contratti di servizio pubblico in questione** (comma 5).

Per stabilire se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico sia compromesso l'organismo di regolazione procede **ad un'analisi economica oggettiva**, basando la propria decisione su criteri prestabiliti, da definirsi sentito il Ministero dell'economia e delle finanze, e previa richiesta, **presentata entro un mese dal ricevimento dell'informazione sul previsto servizio di trasporto di passeggeri** fatta dall'autorità che ha aggiudicato il contratto di servizio, dal gestore dell'infrastruttura o dall'impresa ferroviaria che gestisce il contratto di servizio pubblico.

L'Autorità di regolazione si esprime con una decisione motivata ed indica a quali condizioni possa essere richiesto il riesame della medesima decisione, oltre che dai soggetti sopra indicati, anche dall'impresa ferroviaria che chiede l'accesso alla linea (commi 6 e 7 del decreto legislativo n. 112 del 2012 come novellati dall'articolo 9, lettere d) ed e) dello schema di decreto legislativo all'esame).

L'Autorità di regolazione dei trasporti, tenuto anche conto delle pertinenti analisi economiche, accertata la compromissione dell'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico, **indica le eventuali limitazioni che permettano di soddisfare le condizioni per la concessione del diritto di accesso al nuovo operatore**.

L'autorità competente può richiedere all'impresa ferroviaria il pagamento di opportuni, trasparenti e non discriminatori **diritti di compensazione**, determinati, **previo parere dell'Autorità di regolazione dei trasporti**, sulla base delle misure disposte dalla Commissione europea ai sensi dell'articolo 12, paragrafo 5, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio.

L'articolo 12 della direttiva 2012/34/UE concerne il **prelievo di canoni sulle imprese ferroviarie che assicurano servizi viaggiatori**. La disposizione in particolare prevede che gli Stati membri possono autorizzare l'autorità competente

per i trasporti ferroviari di viaggiatori a imporre alle imprese ferroviarie che assicurano servizi viaggiatori un canone sull'esercizio di collegamenti fra due stazioni dello Stato membro che sono di competenza di detta autorità. I canoni riscossi sono destinati a compensare detta autorità per gli obblighi di servizio pubblico previsti nel quadro di contratti di servizio pubblico aggiudicati conformemente al diritto dell'Unione. I canoni riscossi sono conformi al diritto dell'Unione, in particolare nel rispetto dei principi di equità, trasparenza, non discriminazione e proporzionalità, in particolare tra prezzo medio del servizio al passeggero e livello dei canoni e non devono compromettere la redditività economica del servizio di trasporto su rotaia di passeggeri al quale si applicano.

Il comma 5, richiamato dalla disposizione prevede che la Commissione adotti le misure che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione del medesimo articolo.

Per le imprese **aventi sede fuori dall'Unione europea, e per le imprese da loro controllate**, oltre ai requisiti richiesti per la circolazione nell'Unione europea, è confermata la necessità **del titolo autorizzatorio** rilasciato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che consente l'espletamento di servizi ferroviari sul territorio nazionale. Tale titolo è rilasciato a condizioni di reciprocità (articolo 3 comma 1, lettera b) che novella il comma 3 dell'articolo 12 del decreto legislativo n. 112 del 2015).

Per tali imprese inoltre, nel caso in cui siano sopravvenute modifiche della configurazione giuridica e, in particolare, nei casi di fusione, incorporazione o acquisizione del controllo societario da parte di un altro soggetto, oltre all'obbligo di richiedere la conferma della licenza, il Ministero chiede evidenza della permanenza delle condizioni per il rilascio del citato titolo autorizzatorio (articolo 6, comma 1, lettera b) che modifica l'articolo 9, comma 12, del decreto legislativo n. 112 del 2015).

Il diritto di accesso alle reti ad alta velocità *(articolo 12-bis del D. Lgs. 112/2015)*

L'articolo 10 dello schema di decreto legislativo, inserendo un nuovo articolo 12-bis nel decreto legislativo n.112 del 2015, prevede che **l'esercizio del diritto di accesso** di cui all'articolo 12 relativamente ai servizi di **trasporto passeggeri ad alta velocità può essere soggetto solo ai requisiti stabiliti dall'Autorità di regolazione dei trasporti**, conformemente all'articolo 12-bis.

Tale regime è finalizzato a favorire lo sviluppo del mercato dei servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità, a promuovere un utilizzo ottimale dell'infrastruttura esistente e di incoraggiare la competitività dei servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità con conseguenti effetti positivi per i passeggeri.

Per tali servizi infatti, qualora, a seguito dell'analisi prevista dall'articolo 12, commi 6 e 7, (come novellati dall'articolo 9, comma 1, lettere d) ed e), dello schema di decreto legislativo all'esame) l'organismo di regolazione (ossia l'Autorità di regolazione dei trasporti) accerti che il servizio di trasporto passeggeri ad alta velocità previsto tra un dato punto di partenza e una data destinazione compromette l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico che copre lo stesso percorso o un percorso alternativo, l'organismo di regolazione **indica le eventuali modifiche al servizio che permetterebbero di soddisfare le condizioni per la concessione del diritto di accesso** di cui all'articolo 12, comma 6. Tali modifiche possono **includere una modifica del servizio previsto.**

Termini per la richiesta di tracce orarie
(articolo 24 del D.Lgs. 112/2015)

L'**articolo 13** dello schema di decreto legislativo, nel recepire quanto previsto dall'articolo 1, n. 11), della direttiva (UE) 2016/2370, modifica l'articolo 24 comma 2 del decreto legislativo n. 112 del 2015. La disposizione introdotta dallo schema di decreto legislativo all'esame prevede che il **richiedente capacità di infrastruttura**, al fine di effettuare un servizio di trasporto di passeggeri, ne **informa i gestori** dell'infrastruttura e gli organismi di regolazione interessati **almeno diciotto mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio al quale la richiesta di capacità si riferisce**. Per poter valutare il potenziale impatto economico sui vigenti contratti di servizio pubblico, gli organismi di regolazione provvedono a che siano informate, senza indebito ritardo e comunque entro dieci giorni, l'autorità competente che ha aggiudicato sul percorso in questione un servizio di trasporto ferroviario di passeggeri definito in un contratto di servizio pubblico, e le imprese ferroviarie che adempiono al contratto di servizio pubblico sul percorso di tale servizio di trasporto di passeggeri.

Pertanto tutte le imprese ferroviarie (sia quelle titolari di licenza ferroviaria al primo gennaio 2019, sia quelle che ne sono prive) devono **formulare la richiesta di capacità dell'infrastruttura ferroviaria entro il 14 giugno 2019.**

L'adeguamento delle competenze dell'Autorità di Regolazione dei trasporti

(artt. 35, 37 e 38 del D.Lgs. 112/2015)

Diverse disposizioni dello schema di decreto legislativo adeguano alla direttiva le **competenze** dell'organismo di regolazione, che, in Italia, è rappresentato dall'**Autorità di Regolazione dei trasporti**.

In particolare l'Autorità:

- **può imporre al gestore** dell'infrastruttura di mettergli a disposizione, qualora lo ritenga necessario le **informazioni concernenti l'indisponibilità di capacità di infrastruttura a causa di lavori di manutenzione non programmata (articolo 15 dello schema** che modifica l'articolo 35 del decreto legislativo n. 112 del 2015, recependo la modifica introdotta dall'articolo 1, n. 12) della direttiva (UE) 2016/2370 all'articolo 53 della direttiva 2012/34/UE);
- **prescrive** le misure necessarie nell'eventualità di perturbazioni della circolazione dei treni a causa di **problemi tecnici o incidenti** che sono adottate dal gestore. Nel caso di impatto sul traffico transfrontaliero il gestore condivide le informazioni con gli altri gestori (**art. 16 dello schema**, che modifica l'art. 36, co. 1 del D.Lgs. n. 112/2015 in attuazione dell'art. 54 della direttiva 2012/34 come modificato dalla direttiva 2016/2370);
- **può essere adita, nel caso in cui un operatore ritenga di essere stato vittima di un comportamento scorretto** anche nei casi in cui tali comportamenti attengano a: **gestione del traffico; programmazione di rinnovo e manutenzione** programmata o non programmata; **rispetto dei requisiti**, inclusi quelli riguardanti i **conflitti di interessi** di cui agli articoli 11, 11-bis, 11-ter e 11-quater (**art. 17, comma 1, lettera a) dello schema** che modifica l'articolo 37, comma 2, del decreto legislativo n. 112 del 2015 introducendo le lettere da g-bis a g-quater e recependo la modifica introdotta dall'articolo 1, n. 14, lettera a) della direttiva (UE) 2016/2370 all'articolo 56 della direttiva 2012/34/UE);
- **verifica l'esecuzione degli accordi di cooperazione** di cui all'articolo 11-ter, comma 3, tra il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie e il **rispetto dei nuovi obblighi di trasparenza finanziaria** introdotti dalla direttiva (UE) 2016/2370 (**art. 17, comma 1, lettera e)** dello schema che introduce all'articolo 37 del decreto legislativo n. 112 del 2015, il comma 13-bis, recependo la modifica introdotta dall'articolo 1, n. 14, lettera d) della direttiva (UE) 2016/2370 all'articolo 56, paragrafo 12, della direttiva 2012/34/UE);

- **coopera con gli organismi di regolazione** interessati nei casi nei quali le questioni riguardanti un **servizio internazionale** richiedono decisioni di due o più organismi di regolazione al fine di pervenire a una risoluzione della questione. Tali **accordi per la risoluzione delle controversie** sono inclusi tra i principi e pratiche comuni che l'Autorità contribuisce ad elaborare per le decisioni che hanno il potere di adottare, ai sensi della direttiva 2012/34/UE, il Parlamento europeo e il Consiglio (**art. 18, dello schema** modifica l'articolo 38 del decreto legislativo n. 112 del 2015, recependo la modifica introdotta dall'articolo 1, n. 15, lettere a) e b) della direttiva (UE) 2016/2370 all'articolo 57 della direttiva 2012/34/UE).

Vengono inoltre modificate dall'**articolo 17 dello schema**, alcune norme contenute nell'art. 37 del D.Lgs. n. 112/2015 (nuovo comma 13), relative ai **controlli sulla separazione contabile da parte dell'Autorità** e sulla **trasparenza finanziaria** contenute nel nuovo articolo 11-quater: si prevede la **possibilità di effettuare audit sia interni che esterni presso i gestori dell'infrastruttura, gli operatori degli impianti di servizio e, se del caso, le imprese ferroviarie**. Recependo le corrispondenti disposizioni della direttiva si precisa che **nel caso di imprese a integrazione verticale** tale facoltà è estesa a **tutte le entità giuridiche**.

Viene infine precisato che il **monitoraggio da parte dell'Autorità di regolazione dei trasporti** della situazione concorrenziale sui mercati ferroviari **include espressamente il mercato per i servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità**, ivi compresi i nuovi **ambiti di intervento dei gestori dell'infrastruttura** introdotti dalle nuove lettere da g-bis) a g-quater) dell'articolo 37, comma 2, cioè: la **gestione del traffico**, la **programmazione di rinnovo e la manutenzione programmata o non programmata, il rispetto dei requisiti**, inclusi quelli riguardanti i **conflitti di interessi** (**art. 17, comma 1**, lettera b dello schema che modifica l'articolo 37, comma 3, del decreto legislativo n. 112 del 2015 recependo la modifica introdotta dall'articolo 1, n. 14, lettera b) della direttiva (UE) 2016/2370 all'articolo 56 della direttiva 2012/34/UE).

Allo stesso modo è **estesa la possibilità dell'Autorità**, fatte salve le competenze dell'Autorità Antitrust, **di decidere di propria iniziativa misure per correggere le discriminazioni contro i richiedenti, le distorsioni del mercato e altri eventuali sviluppi indesiderabili su questi mercati**, anche per le **nuove fattispecie** previste dalle suddette lettere da g-bis) a g-quater) dell'articolo 37, comma 2, (comma 9 dell'articolo 37) ed è previsto (articolo 1 dello schema che modifica l'articolo 1, comma 6 del decreto legislativo n. 112 del 2015) che **l'Autorità debba essere sentita**

con riferimento al decreto ministeriale con il quale sono individuate le reti ferroviarie rientranti nell'ambito del decreto per le quali alle regioni sono attribuite le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione ai sensi del decreto legislativo n. 422 del 1997 (e i cui contenuti sono aggiornati con cadenza almeno quinquennale).

Altre disposizioni

(Articolo 8, comma 2, del D.Lgs. 112/2015- requisiti di onorabilità per il rilascio della licenza ferroviaria)

L'**articolo 5** dello schema, recependo quanto previsto dall'articolo 1, n. 9, della direttiva, introduce tra i requisiti di onorabilità richiesti per il conseguimento della licenza ferroviaria la mancanza di condanne "per illeciti penali gravi connessi a obblighi derivanti da contratti collettivi vincolanti in conformità del diritto nazionale, ove applicabili".

(Articolo 11 del D.Lgs. 112/2015- gestori di infrastrutture ferroviarie regionali e locali)

L'**articolo 7** dello schema, introduce il nuovo comma 11 dell'art. 11, relativo ai **solli gestori di infrastrutture ferroviarie regionali che rientrino nel campo di applicazione del decreto**, che sostituisce il previgente testo collocato al comma 6 dell'art.11.

Tali infrastrutture ferroviarie sono state definite con [l'allegato 1 del decreto ministeriale 5 agosto 2016](#), avente ad oggetto "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".

Si ricorda che il **decreto non si applica**, (art. 1, co. 2 del D.Lgs n. 12/2015, non modificato dallo schema in commento):

a) alle **reti ferroviarie locali e regionali isolate** adibite al trasporto **passengeri** ed alle imprese ferroviarie che esercitano unicamente servizi di trasporto urbano, extraurbano o regionale su tali reti;

b) alle **reti ferroviarie adibite unicamente** alla prestazione di **servizi passeggeri** urbani e suburbani ed alle imprese ferroviarie che esercitano unicamente servizi di **trasporto urbano ed extraurbano** su tali reti.

La nuova norma prevede che qualora tali **gestori di infrastrutture ferroviarie regionali**, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto **non** risultino entità **giuridicamente distinte** dall'impresa che

svolge le prestazioni di servizio di trasporto sulla medesima rete, questi **debbano**, entro i successivi **novanta giorni**, **affidare le funzioni essenziali ad un soggetto terzo**, indipendente sul piano giuridico e decisionale da imprese ferroviarie (anziché ad organismi indipendenti incaricati di determinare canoni e di assegnare capacità). **Tale affidamento è regolato da apposito accordo tra le parti.**

Per le finalità di bilancio, **i gestori di tali reti sono organizzati come divisione incaricata della gestione dell'infrastruttura, non dotata di personalità giuridica, distinta dalla divisione incaricata della prestazione dei servizi ferroviari.**

Il comma 9 dell'articolo 11, relativo all'incompatibilità dei membri del Consiglio di amministrazione, si applica ai capi di divisione incaricati della gestione dell'infrastruttura e della prestazione dei servizi ferroviari. Il rispetto dei requisiti qui previsti è dimostrato nelle contabilità separate delle rispettive divisioni dell'impresa.

(Articolo 13-bis del D. Lgs. 112/2015- Sistema comune d'informazione e di biglietteria integrata)

Il nuovo articolo 13-bis, introdotto dall'**articolo 11** dello schema di decreto in esame, prevede l'introduzione di un **sistema comune d'informazione e di biglietteria integrata** che dovrà fornire una offerta di biglietti, biglietti cumulativi e prenotazioni, con riferimento ai servizi di trasporto passeggeri che si svolgono a condizioni di libero mercato e non soggetti a contribuzione pubblica.

Per le **modalità di istituzione del sistema** si rinvia ad un **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di Regolazione dei Trasporti**, nel quale saranno stabilite anche le modalità di ripartizione dei costi del servizio integrato tra gli operatori.

Si prevede che l'Autorità dei trasporti vigili affinché il sistema non crei distorsioni di mercato e sia gestito con modalità di accesso equo e non discriminatorio, anche con riferimento alla disponibilità dei dati sulla base dei quali il sistema opera.

Si prevede infine la **possibilità di individuare**, sempre con un successivo **decreto ministeriale**, le modalità per **l'estensione del sistema comune d'informazione e di biglietteria integrata ad altri servizi di trasporto passeggeri**, diversi dai precedenti. In questo caso si prevede l'emanazione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, acquisito il parere

della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

Tali decreti dovranno essere inviati (secondo quanto previsto dall'articolo 20, comma 5, dello schema) entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore del decreto.

Articolo 36 del D.Lgs. 112/2015 –Piani di emergenza per assistenza ai passeggeri)

L'articolo 16 dello schema di decreto modifica l'articolo 36 del D.Lgs. n. 112/2015, prevedendo che le imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto di passeggeri **predispongano piani di emergenza e li trasmettano al gestore** dell'infrastruttura affinché tali piani siano adeguatamente coordinati **per fornire assistenza ai passeggeri**, ai sensi dell'articolo 18 del regolamento (CE) n. 1371/2007, **nel caso di grave interruzione del servizio** (nuovo comma 3-bis). Si recepisce il nuovo comma 3 dell'art. 13-bis della direttiva 2012/34/UE.

(Articolo 38 del D.Lgs. 112/2015 - Deroghe ai principi di imposizione dei canoni di accesso)

L'articolo 18 dello schema di decreto in esame modifica l'art. 18 del decreto legislativo n. 112/2015, prevedendo che la **differenziazione dei canoni** per l'utilizzo dell'infrastruttura, già prevista attualmente per incentivare l'utilizzo di treni dotati del sistema di controllo **ETCS** (*European Train Control System*), sia fatta **nel rispetto dei criteri definiti dall'organismo di regolazione e non comporti globalmente un aumento delle entrate del gestore dell'infrastruttura**. La differenziazione non si applica alle linee ferroviarie di cui al regolamento (UE) 2016/919, sulle quali possono circolare solo i treni dotati dell'ETCS. Si fa salva la necessità di assicurare l'equilibrio economico finanziario della gestione.

TESTO A FRONTE

Avvertenza: nel presente Testo a fronte sono riportate esclusivamente le disposizioni del decreto legislativo n. 112 del 2015 oggetto di modifica da parte dell'A.G. 40.

D.Lgs. 15/07/2015, n. 112 <i>(Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.)</i> Testo vigente	D.Lgs. 15/07/2015, n. 112 Testo risultante dalle modifiche apportate dall'A.G. 40	Articolo dello schema di decreto AG 40
Art. 1. Oggetto e ambito di applicazione	Art. 1. Oggetto e ambito di applicazione	Art. 1
Commi da 1 a 5: <i>omissis</i>	Commi da 1 a 5: <i>omissis</i>	
6. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti emana, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, un decreto ministeriale, con il quale sono individuate le reti ferroviarie di cui al comma 4. Nelle more dell'emanazione del decreto di cui al primo periodo, si applica il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 5 agosto 2005. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti provvede, altresì, con cadenza periodica, almeno quinquennale, ad apportare le necessarie modifiche al decreto di cui al primo periodo, per tener conto dell'evoluzione del mercato di settore. Le esclusioni di infrastrutture ferroviarie locali che non rivestono importanza strategica per il funzionamento del mercato ferroviario sono preventivamente notificate alla Commissione europea secondo le modalità di cui all'articolo 2, paragrafo 3 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, nell'ambito dell'attività istruttoria di aggiornamento del decreto ministeriale.	6. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti emana, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sentito l'organismo di regolazione un decreto ministeriale, con il quale sono individuate le reti ferroviarie di cui al comma 4. Nelle more dell'emanazione del decreto di cui al primo periodo, si applica il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 5 agosto 2005. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti provvede, altresì, con cadenza periodica, almeno quinquennale, ad apportare le necessarie modifiche al decreto di cui al primo periodo, per tener conto dell'evoluzione del mercato di settore. Le esclusioni di infrastrutture ferroviarie locali che non rivestono importanza strategica per il funzionamento del mercato ferroviario sono preventivamente notificate alla Commissione europea secondo le modalità di cui all'articolo 2, paragrafo 4 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, nell'ambito dell'attività istruttoria di aggiornamento del decreto ministeriale.	
7. <i>omissis</i>	7. <i>omissis</i>	
8. Le disposizioni del presente decreto non pregiudicano la direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali.	8. Le disposizioni del presente decreto non pregiudicano la direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014, sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali e che abroga la direttiva 2004/17/CE, recepita dal codice dei	

<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;"><i>(Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.)</i></p> <p style="text-align: center;">Testo vigente</p>	<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;">Testo risultante dalle modifiche apportate dall'A.G. 40</p>	<p style="text-align: center;">Articolo dello schema di decreto AG 40</p>
	<p>contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e successive modificazioni.</p>	
<p style="text-align: center;">Art. 3. Definizioni</p>	<p style="text-align: center;">Art. 3. Definizioni</p>	<p style="text-align: center;">Art. 2</p>
<p>1. Ai fini del presente decreto si intende per:</p>	<p>1. Ai fini del presente decreto si intende per:</p>	
<p><i>a) omissis</i></p>	<p><i>a) omissis</i></p>	
<p>b) gestore dell'infrastruttura: soggetto incaricato, in particolare, della realizzazione, della gestione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresa la gestione del traffico, il controllo-comando e il segnalamento. I compiti del gestore dell'infrastruttura per una rete o parte di essa possono essere assegnati a diversi soggetti con i vincoli definiti nelle norme dell'Unione europea vigenti e nel presente decreto;</p>	<p>b) gestore dell'infrastruttura: qualsiasi organismo o impresa responsabili dell'esercizio, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria di una rete nonché della partecipazione al suo sviluppo come stabilito dallo Stato nell'ambito della sua politica generale sullo sviluppo e sul finanziamento dell'infrastruttura;</p>	
	<p>b-bis) sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria: la programmazione di rete, la programmazione finanziaria e degli investimenti, nonché la costruzione e il potenziamento dell'infrastruttura;</p>	
	<p>b-ter) esercizio dell'infrastruttura ferroviaria: l'assegnazione delle tracce ferroviarie, la gestione del traffico e l'imposizione di canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura;</p>	
	<p>b-quater) manutenzione della infrastruttura ferroviaria: i lavori destinati a mantenere le condizioni e la capacità dell'infrastruttura esistente;</p>	
	<p>b-quinquies) rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria: i lavori di sostituzione di vasta portata sull'infrastruttura esistente che non ne modificano la prestazione globale;</p>	
	<p>b-sexies) potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria: i lavori di modifica di vasta portata sull'infrastruttura esistente che migliorano la sua prestazione globale;</p>	
	<p>b-septies) funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura: l'adozione di decisioni relative all'assegnazione delle tracce ferroviarie, incluse sia la definizione e la valutazione della</p>	

<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;"><i>(Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.)</i></p> <p style="text-align: center;">Testo vigente</p>	<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;">Testo risultante dalle modifiche apportate dall’A.G. 40</p>	<p style="text-align: center;">Articolo dello schema di decreto AG 40</p>
	<p>disponibilità che l'assegnazione delle singole tracce ferroviarie, e l'adozione di decisioni relative all'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, comprendenti il calcolo e la riscossione dei canoni, in conformità ai criteri stabiliti dall'organismo di regolazione, ai sensi, in particolare, degli articoli 17 e 26 del presente decreto;»</p>	
<p>da c) a p): <i>omissis</i></p>	<p>da c) a p): <i>omissis</i></p>	
<p>q) licenza nazionale passeggeri: autorizzazione valida esclusivamente sul territorio nazionale, rilasciata nelle more della liberalizzazione del trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia in ambito UE, sulla base dei medesimi requisiti previsti per il rilascio della licenza di cui alla lettera p) e nel rispetto delle disposizioni di cui al regolamento (CE) 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, ad un'impresa avente sede legale in Italia, con cui viene autorizzato lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri aventi esclusivamente origine e destinazione nel territorio nazionale; per le imprese ferroviarie controllate, ai sensi dell'articolo 7 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, da imprese aventi sede all'estero, si applicano i medesimi principi di reciprocità previsti per il rilascio del titolo autorizzatorio, la cui sussistenza nei paesi in cui hanno sede le imprese controllanti è tenuto ad attestare il richiedente;</p>	<p>q) <i>abrogata</i></p>	
<p>r) titolo autorizzatorio: il titolo di cui all'articolo 131, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, rilasciato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su richiesta delle imprese ferroviarie in possesso di licenza, che consente l'espletamento di servizi di trasporto nazionale passeggeri a committenza pubblica, a condizioni di reciprocità qualora si tratti di imprese ferroviarie aventi sede all'estero o loro controllate ai sensi dell'articolo 7 della legge 10 ottobre 1990, n. 287;</p>	<p>r) titolo autorizzatorio: il titolo rilasciato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su richiesta delle imprese ferroviarie in possesso di licenza, che consente l'espletamento di servizi sul territorio nazionale a condizioni di reciprocità qualora si tratti di imprese ferroviarie aventi sede al di fuori dell'Unione europea o loro controllate, ai sensi dell'articolo 7 della legge 10 ottobre 1990, n. 287;</p>	
<p>da s) a uu) : <i>omissis</i></p>	<p>da s) a uu) : <i>omissis</i></p>	
	<p>uu-bis) impresa a integrazione verticale: un'impresa per cui si verifica, ai sensi del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio, una delle situazioni seguenti:</p>	

<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;"><i>(Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.)</i></p> <p style="text-align: center;">Testo vigente</p>	<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;">Testo risultante dalle modifiche apportate dall’A.G. 40</p>	<p style="text-align: center;">Articolo dello schema di decreto AG 40</p>
	<p>1) un gestore dell'infrastruttura è controllato da un'impresa che contemporaneamente controlla una o più imprese ferroviarie che effettuano servizi ferroviari sulla rete del gestore dell'infrastruttura;</p> <p>2) un gestore dell'infrastruttura è controllato da una o più imprese ferroviarie che effettuano servizi ferroviari sulla rete del gestore dell'infrastruttura;</p> <p>3) una o più imprese ferroviarie che effettuano servizi ferroviari sulla rete del gestore dell'infrastruttura sono controllate da un gestore dell'infrastruttura;</p> <p>4) un'impresa costituita da divisioni distinte, in cui vi sia un gestore dell'infrastruttura e una o più divisioni che forniscono servizi di trasporto non dotate di personalità giuridiche distinte.</p> <p>Se sono pienamente indipendenti l'uno dall'altra, ma entrambi sono controllati direttamente dallo Stato senza un'entità intermedia, il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria non sono considerati un'impresa ad integrazione verticale ai fini del presente decreto;</p>	
	<p>uu-ter) biglietto cumulativo, uno o più biglietti che rappresentano un contratto di trasporto per servizi ferroviari consecutivi effettuati da una o più imprese ferroviarie;</p>	
	<p>uu-quater) servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità, servizi di trasporto ferroviario di passeggeri effettuati su linee appositamente costruite per l'alta velocità attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h</p>	
<p style="text-align: center;">Art. 6. Accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria</p>	<p style="text-align: center;">Art. 6. Accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria</p>	<p style="text-align: center;">Art. 3</p>
<p><i>1. omissis</i></p>	<p><i>1. omissis</i></p>	
<p>2. Le imprese che intendono effettuare servizi ferroviari passeggeri aventi esclusivamente origine e</p>	<p>2) abrogato</p>	

<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;"><i>(Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.)</i></p> <p style="text-align: center;">Testo vigente</p>	<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;">Testo risultante dalle modifiche apportate dall'A.G. 40</p>	<p style="text-align: center;">Articolo dello schema di decreto AG 40</p>
<p>destinazione nel territorio nazionale, devono possedere, oltre a quanto riportato al comma 1, lettere b) e c) , la licenza nazionale passeggeri di cui all'articolo 3, comma 1, lettera q).</p>		
<p>3. Per il solo svolgimento di servizi di trasporto nazionale passeggeri a committenza pubblica, in alternativa a quanto disposto al comma 2, le imprese devono possedere, in aggiunta a quanto previsto al comma 1, il titolo autorizzatorio di cui all'articolo 3, comma 1, lettera r).</p>	<p>3. Le imprese ferroviarie aventi sede al di fuori dell'Unione europea o loro controllate, ai sensi dell'articolo 7 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, devono possedere, in aggiunta a quanto previsto al comma 1, il titolo autorizzatorio di cui all'articolo 3, comma 1, lettera r)</p>	
<p>4. <i>omissis</i></p>	<p>4. <i>omissis</i></p>	
<p style="text-align: center;">Art. 7. Licenza</p>	<p style="text-align: center;">Art. 7. Licenza</p>	<p style="text-align: center;">Art. 4</p>
<p>Commi da 1 a 3: <i>omissis</i></p>	<p>Commi da 1 a 3: <i>omissis</i></p>	
<p>4. La licenza è rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, entro novanta giorni dal ricevimento delle informazioni complete di cui al comma 3, con provvedimento comunicato al soggetto richiedente. Il rigetto della richiesta deve essere motivato.</p>	<p>4. La licenza è rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale, Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, entro novanta giorni dal ricevimento delle informazioni complete di cui al comma 3, con provvedimento comunicato al soggetto richiedente. Il rigetto della richiesta deve essere motivato.</p>	
<p>5. Del rilascio della licenza è fatta comunicazione all'Agenzia ferroviaria europea, secondo le modalità contenute nel regolamento (UE) 2015/171 del 4 febbraio 2015, di cui all'articolo 17, paragrafo 5, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, nonché all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie ed al gestore dell'infrastruttura ferroviaria. Per la licenza nazionale passeggeri si deroga alla comunicazione all'Agenzia ferroviaria europea.</p>	<p>5. Del rilascio della licenza è fatta comunicazione all'Agenzia ferroviaria europea, secondo le modalità contenute nel regolamento (UE) 2015/171 del 4 febbraio 2015, di cui all'articolo 17, paragrafo 5, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, nonché all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie ed al gestore dell'infrastruttura ferroviaria.</p>	
<p>6 e 7: <i>omissis</i></p>	<p>6 e 7: <i>omissis</i></p>	
<p style="text-align: center;">Art. 8. Requisiti per il rilascio della licenza</p>	<p style="text-align: center;">Art. 8. Requisiti per il rilascio della licenza</p>	<p style="text-align: center;">Art. 5</p>
<p>1. <i>omissis</i></p>	<p>1. <i>omissis</i></p>	

<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;"><i>(Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.)</i></p> <p style="text-align: center;">Testo vigente</p>	<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;">Testo risultante dalle modifiche apportate dall’A.G. 40</p>	<p style="text-align: center;">Articolo dello schema di decreto AG 40</p>
<p>2. Costituiscono requisiti di onorabilità:</p> <p>a) non essere stati dichiarati falliti o sottoposti a liquidazione coatta amministrativa o ad amministrazione straordinaria, salvo che sia intervenuta sentenza di riabilitazione civile, né essere stati ammessi, nei cinque anni antecedenti la richiesta della licenza, alle procedure di concordato preventivo o di amministrazione controllata;</p> <p>b) non aver riportato sentenza definitiva di condanna o di applicazione della pena ai sensi dell'articolo 444 del codice di procedura penale per delitti contro il patrimonio, contro la fede pubblica, contro l'economia pubblica, l'industria e il commercio, contro la pubblica incolumità, contro la pubblica amministrazione, per i delitti previsti dal titolo XI del libro V del codice civile e dal titolo VI del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, ovvero per delitti non colposi per i quali la legge prevede la pena della reclusione non inferiore nel massimo a quattro anni, salvo che sia intervenuta sentenza di riabilitazione;</p> <p>c) non aver riportato sentenze di condanna per violazioni gravi o ripetute degli obblighi derivanti dal diritto previdenziale o dal diritto del lavoro, tra cui gli obblighi derivanti dalla legislazione in materia di salute e di sicurezza sul luogo di lavoro e gli obblighi in materia di legislazione doganale per le società che intendessero effettuare trasporti transfrontalieri di merci soggetti a procedure doganali;</p> <p>d) non essere stati sottoposti a misure di prevenzione personali o patrimoniali;</p> <p>e) non sussista alcuno dei divieti previsti dall'articolo 67 del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159;</p> <p>f) non essere stati condannati in via definitiva per gravi violazioni di leggi specifiche relative ai trasporti.</p>	<p>2. Costituiscono requisiti di onorabilità:</p> <p>a) <i>id</i>;</p> <p>b) <i>id</i>;</p> <p>c) <i>id</i>;</p> <p>d) <i>id</i>;</p> <p>e) <i>id</i>;</p> <p>f) <i>id</i>;</p> <p>f-bis) non aver riportato sentenza definitiva di condanna per illeciti penali gravi connessi a obblighi derivanti da contratti collettivi vincolanti in conformità del diritto nazionale, ove applicabili</p>	

<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;"><i>(Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.)</i></p> <p style="text-align: center;">Testo vigente</p>	<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;">Testo risultante dalle modifiche apportate dall’A.G. 40</p>	<p style="text-align: center;">Articolo dello schema di decreto AG 40</p>
<p>Art. 9. Validità della licenza</p>	<p>Art. 9. Validità della licenza</p>	<p>Art. 6</p>
<p>Commi da 1 a 3: <i>omissis</i></p>	<p>Commi da 1 a 3: <i>omissis</i></p>	
<p>4. Entro e non oltre sei mesi dall'entrata in vigore del decreto di cui all'articolo 8, comma 14, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti richiede, alle imprese ferroviarie a cui ha rilasciato la licenza, le informazioni necessarie ai fini della verifica della compatibilità della copertura assicurativa in loro possesso. In assenza di tale copertura assicurativa, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere dell'organismo di regolazione, accerta la compatibilità di eventuali garanzie a condizioni di mercato in possesso delle imprese stesse con quanto stabilito nel decreto di cui all'articolo 8, comma 14. Le imprese sono tenute a rispondere entro trenta giorni dalla richiesta. Delle risultanze di tale verifica è data comunicazione all'Agenzia ferroviaria europea, con le modalità previste nel regolamento (UE) 2015/171 del 4 febbraio 2015, di cui all'articolo 17, paragrafo 5, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio. Per le imprese ferroviarie dotate di licenza nazionale passeggeri si deroga a tale comunicazione all'Agenzia ferroviaria europea.</p>	<p>4. Entro e non oltre sei mesi dall'entrata in vigore del decreto di cui all'articolo 8, comma 14, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti richiede, alle imprese ferroviarie a cui ha rilasciato la licenza, le informazioni necessarie ai fini della verifica della compatibilità della copertura assicurativa in loro possesso. In assenza di tale copertura assicurativa, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere dell'organismo di regolazione, accerta la compatibilità di eventuali garanzie a condizioni di mercato in possesso delle imprese stesse con quanto stabilito nel decreto di cui all'articolo 8, comma 14. Le imprese sono tenute a rispondere entro trenta giorni dalla richiesta. Delle risultanze di tale verifica è data comunicazione all'Agenzia ferroviaria europea, con le modalità previste nel regolamento (UE) 2015/171 del 4 febbraio 2015, di cui all'articolo 17, paragrafo 5, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio</p>	
<p>Commi da 5 a 11: <i>omissis</i></p>	<p>Commi da 5 a 11: <i>omissis</i></p>	
<p>12. Nei casi di cui al comma 11, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti chiede evidenza, altresì, della permanenza delle condizioni per il rilascio del titolo autorizzatorio di cui all'articolo 131, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, con particolare riferimento alla condizione di reciprocità, qualora si tratti di imprese aventi sede all'estero o loro controllate, ai sensi dell'articolo 7 della legge 10 ottobre 1990, n. 287.</p>	<p>12. Nei casi di cui al comma 11, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti chiede evidenza, altresì, della permanenza delle condizioni per il rilascio del titolo autorizzatorio di cui all'articolo 3, comma 1, lettera r)</p>	
<p>13 e 14: <i>omissis</i></p>	<p>13 e 14: <i>omissis</i></p>	
<p>15. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comunica immediatamente all'Agenzia ferroviaria europea, all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie ed al gestore dell'infrastruttura ferroviaria i provvedimenti di revoca, sospensione o modifica</p>	<p>15. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comunica immediatamente all'Agenzia ferroviaria europea, all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie ed al gestore dell'infrastruttura ferroviaria i provvedimenti di revoca, sospensione o modifica</p>	

<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;"><i>(Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.)</i></p> <p style="text-align: center;">Testo vigente</p>	<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;">Testo risultante dalle modifiche apportate dall’A.G. 40</p>	<p style="text-align: center;">Articolo dello schema di decreto AG 40</p>
<p>delle licenze adottati. L'Agenzia ferroviaria europea informa le autorità preposte al rilascio delle licenze degli altri Stati membri. Per la licenza nazionale passeggeri si deroga a tale comunicazione all'Agenzia ferroviaria europea.</p>	<p>delle licenze adottati. L'Agenzia ferroviaria europea informa le autorità preposte al rilascio delle licenze degli altri Stati membri.</p>	
<p>16: <i>omissis</i></p>	<p>16: <i>omissis</i></p>	
<p style="text-align: center;">Art. 11. Principi</p>	<p style="text-align: center;">Art. 11. Indipendenza del gestore dell'infrastruttura</p>	<p style="text-align: center;">Art. 7</p>
<p>1. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è soggetto autonomo ed indipendente, sul piano giuridico, organizzativo o decisionale, e sotto il profilo contabile, dalle imprese operanti nel settore dei trasporti.</p>	<p>1. Il gestore dell'infrastruttura è un'entità giuridicamente distinta da qualsiasi impresa ferroviaria e, nelle imprese a integrazione verticale, da qualsiasi altra entità giuridica all'interno dell'impresa</p>	
<p>2. Nel rispetto delle regole quadro e specifiche in materia di canoni e di assegnazione di capacità di infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura è autonomo e responsabile della propria gestione, della propria amministrazione e del proprio controllo interno.</p>	<p>2. Nel rispetto delle regole quadro e specifiche in materia di canoni e di assegnazione di capacità di infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura è autonomo e responsabile della propria gestione, della propria amministrazione e del proprio controllo interno.</p>	
<p>3. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è responsabile del controllo della circolazione in sicurezza dei convogli, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, sul piano tecnico, commerciale e finanziario, assicurandone l'accessibilità, la funzionalità, nonché le informazioni. Il gestore dell'infrastruttura deve, altresì, assicurare la manutenzione e la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri. Tale obbligo viene trasferito, con apposito accordo e senza ulteriori oneri per la finanza pubblica, in capo al gestore di stazione, qualora quest'ultimo non coincida con il gestore dell'infrastruttura, fatta eccezione per le aree funzionali alle attività proprie del gestore dell'infrastruttura.</p>	<p>3. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è responsabile dell'esercizio e dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria nonché del controllo della circolazione in sicurezza dei convogli, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, sul piano tecnico, commerciale e finanziario, assicurandone l'accessibilità, la funzionalità, nonché la diffusione delle informazioni relative all'accesso all'infrastruttura a tutte le imprese interessate a condizioni eque e non discriminatorie. Il gestore dell'infrastruttura deve, altresì, assicurare la manutenzione e la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri. Tale obbligo viene trasferito, con apposito accordo e senza ulteriori oneri per la finanza pubblica, in capo al gestore di stazione, qualora quest'ultimo non coincida con il gestore dell'infrastruttura, fatta eccezione per le aree funzionali alle attività proprie del gestore dell'infrastruttura.</p>	
<p>4. Al gestore dell'infrastruttura ferroviaria, per la rete di propria attribuzione, sono affidati, in via esclusiva, le funzioni essenziali relative alla</p>	<p>4. Al gestore dell'infrastruttura ferroviaria, per la rete di propria attribuzione, sono affidate, in via esclusiva, entro i limiti di cui agli articoli 17 e 26</p>	

<p align="center">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p align="center"><i>(Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.)</i></p> <p align="center">Testo vigente</p>	<p align="center">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p align="center">Testo risultante dalle modifiche apportate dall’A.G. 40</p>	<p align="center">Articolo dello schema di decreto AG 40</p>
<p>determinazione e riscossione dei canoni e all'assegnazione di capacità dell'infrastruttura, incluse sia la definizione e la valutazione che la disponibilità e l'assegnazione delle singole tracce orarie, sulla base rispettivamente delle disposizioni di cui agli articoli 17 e 26.</p>	<p>del presente decreto e fatto salvo quanto previsto dal comma 11 del presente articolo e le specifiche attribuzioni dell'organismo di regolazione, le decisioni relative alle funzioni essenziali. Nessuna entità giuridica all'interno dell'impresa a integrazione verticale può esercitare un'influenza determinante sulle decisioni del gestore dell'infrastruttura relative alle funzioni essenziali.</p>	
<p>5. Le imprese ferroviarie, o qualsiasi soggetto avente personalità giuridica pubblica o privata, d'intesa con il gestore dell'infrastruttura, possono, tuttavia, contribuire allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, anche mediante investimenti, manutenzione e finanziamento diretto o tramite il gestore medesimo, senza maggiori oneri a carico della finanza pubblica a legislazione vigente.</p>	<p>5. Le imprese ferroviarie, o qualsiasi soggetto avente personalità giuridica pubblica o privata, d'intesa con il gestore dell'infrastruttura possono, tuttavia, contribuire allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, anche mediante investimenti, manutenzione e finanziamento diretto o tramite il gestore medesimo, senza maggiori oneri a carico della finanza pubblica a legislazione vigente e a condizione che ne sia garantito l'accesso equo e non discriminatorio.</p>	
<p>6. Per quanto riguarda i gestori di infrastrutture ferroviarie regionali e locali, rientranti nel campo di applicazione del presente decreto, nel caso in cui l'attività di gestione dell'infrastruttura della rete è svolta da impresa non distinta sul piano giuridico o decisionale dall'impresa che svolge le prestazioni di servizio di trasporto sulla medesima rete, le funzioni essenziali del gestore di cui al comma 4 sono svolte da un organismo incaricato della determinazione dei canoni e da un organismo incaricato dell'assegnazione di capacità di infrastruttura, individuati in ambito regionale o locale ed indipendenti sul piano giuridico e decisionale dalle imprese nel settore ferroviario.</p>	<p><i>(abrogato: si veda al comma 11)</i></p>	
	<p>6. Un'impresa ferroviaria o qualsiasi altra entità giuridica all'interno dell'impresa a integrazione verticale non può esercitare un'influenza determinante sulle nomine e sulla rimozione dei responsabili dell'adozione di decisioni sulle funzioni essenziali.</p>	
	<p>7. I responsabili dell'adozione di decisioni sulle funzioni essenziali non possono ricoprire, per un periodo di 1 ventiquattro mesi da quando cessano nelle proprie funzioni, alcun ruolo, all'interno delle imprese ferroviarie operanti sulla relativa</p>	

<p>D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p><i>(Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.)</i></p> <p>Testo vigente</p>	<p>D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p>Testo risultante dalle modifiche apportate dall’A.G. 40</p>	<p>Articolo dello schema di decreto AG 40</p>
	<p>infrastruttura.</p>	
	<p>8. I membri del consiglio di amministrazione del gestore dell'infrastruttura, nonché i dirigenti del gestore che riferiscono loro direttamente, agiscono in maniera non discriminatoria e la loro imparzialità non deve essere compromessa da alcun conflitto di interesse. A tal fine i soggetti di cui al presente comma rilasciano, alla società di appartenenza, con cadenza annuale una dichiarazione relativa ad ogni eventuale interesse personale di tipo finanziario, economico o professionale legato, anche potenzialmente, a un'impresa ferroviaria.</p>	
	<p>9. I membri del consiglio di amministrazione del gestore dell'infrastruttura e i responsabili dell'adozione di decisioni sulle funzioni essenziali, o, qualora istituito, del consiglio di vigilanza non possono al contempo essere membri del consiglio di amministrazione, o, qualora istituito, del consiglio di vigilanza di un'impresa ferroviaria. Nelle imprese a integrazione verticale, i membri del consiglio di amministrazione del gestore dell'infrastruttura e i responsabili dell'adozione di decisioni sulle funzioni essenziali non ricevono alcuna retribuzione basata sui risultati di nessun'altra entità giuridica all'interno dell'impresa a integrazione verticale né premi legati ai risultati economico-finanziari di specifiche imprese ferroviarie. Possono tuttavia ricevere incentivi connessi alla prestazione globale del sistema ferroviario.</p>	
<p>7. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è tenuto al rispetto della riservatezza delle informazioni commerciali in suo possesso.</p>	<p>10. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è tenuto al rispetto della riservatezza delle informazioni commerciali in suo possesso. In presenza di sistemi informatici comuni a diverse entità all'interno di un'impresa a integrazione verticale, l'accesso alle informazioni sensibili relative alle funzioni essenziali è limitato espressamente al personale autorizzato dal gestore dell'infrastruttura per l'esercizio di tali funzioni e nei limiti di quanto necessario. Le informazioni sensibili non sono comunicate ad altre entità all'interno di un'impresa a integrazione verticale</p>	
	<p>11. I gestori di infrastrutture ferroviarie regionali</p>	

<p>D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p><i>(Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.)</i></p> <p>Testo vigente</p>	<p>D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p>Testo risultante dalle modifiche apportate dall’A.G. 40</p>	<p>Articolo dello schema di decreto AG 40</p>
	<p>di cui all'articolo 1, comma 4, nel caso in cui entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto non risultino entità giuridicamente distinte dall'impresa che svolge le prestazioni di servizio di trasporto sulla medesima rete, procedono, entro i successivi novanta giorni, ad affidare le funzioni essenziali di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b-septies), ad un soggetto terzo, indipendente sul piano giuridico e decisionale da imprese ferroviarie. Tale affidamento è regolato da apposito accordo tra le parti. Ai gestori di tali reti che hanno proceduto al suddetto affidamento non si applicano le disposizioni di cui al comma 1. Per le finalità di cui all'articolo 5, i gestori di tali reti sono organizzati come divisione incaricata della gestione dell'infrastruttura, non dotata di personalità giuridica, distinta dalla divisione incaricata della prestazione dei servizi ferroviari. Il comma 9, si applica ai capi di divisione incaricati della gestione dell'infrastruttura e della prestazione dei servizi ferroviari. Il rispetto dei requisiti di cui al presente comma è dimostrato nelle contabilità separate delle rispettive divisioni dell'impresa.</p>	
	<p>Art. 11-bis. <i>Imparzialità del gestore dell’infrastruttura rispetto alla gestione del traffico e alla programmazione della manutenzione</i></p>	<p>Art. 8</p>
	<p>1. I responsabili dell'adozione di decisioni relative alle funzioni di gestione del traffico e pianificazione della manutenzione agiscono in maniera trasparente e non discriminatoria e la loro imparzialità non deve essere esposta ad alcun conflitto di interesse. A tal fine i soggetti di cui al presente comma rilasciano, alla società di appartenenza, con cadenza annuale una dichiarazione relativa ad ogni eventuale interesse personale di tipo finanziario, economico o professionale legato, anche potenzialmente, a un'impresa ferroviaria.</p> <p>2. Il gestore dell'infrastruttura è tenuto, in modo trasparente e non discriminatorio, a fornire</p>	

<p>D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p><i>(Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.)</i></p> <p>Testo vigente</p>	<p>D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p>Testo risultante dalle modifiche apportate dall'A.G. 40</p>	<p>Articolo dello schema di decreto AG 40</p>
	<p>tempestiva comunicazione alle imprese ferroviarie sia delle interruzioni programmate della circolazione, nell'ambito del prospetto informativo della rete, sia di quelle non programmate, tramite appositi e adeguati strumenti informativi. Qualora il gestore dell'infrastruttura conceda un ulteriore accesso al processo di gestione del traffico, tale accesso è concesso in modo trasparente e non discriminatorio alle imprese ferroviarie interessate.</p> <p>3. La programmazione a lungo termine dei lavori di grande manutenzione o rinnovo è effettuata dal gestore dell'infrastruttura in modo non discriminatorio, e, a tal fine, il gestore dell'infrastruttura consulta i richiedenti e tiene conto, quanto più possibile, delle osservazioni da questi ultimi formulate.</p>	
	<p>Art. 11-ter. <i>Delega e ripartizione delle funzioni del gestore dell'infrastruttura</i></p>	<p>Art. 8</p>
	<p>1. A condizione che non sorgano conflitti di interesse e sia garantita la riservatezza delle informazioni sensibili sotto il profilo commerciale, il gestore dell'infrastruttura può:</p> <p>a) delegare funzioni o parti di esse a un'entità diversa, purché questa non sia un'impresa ferroviaria, non controlli un'impresa ferroviaria o non sia controllata da un'impresa ferroviaria. All'interno di un'impresa a integrazione verticale, le funzioni essenziali noli possono essere delegate ad alcuna altra entità inserita nell'impresa a integrazione verticale, a meno che tale entità svolga esclusivamente funzioni essenziali;</p> <p>b) delegare l'esecuzione di lavori e i relativi compiti circa lo sviluppo, la manutenzione e il rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria a imprese ferroviarie o società che controllano l'impresa ferroviaria o sono controllate dall'impresa ferroviaria.</p> <p>2. Il gestore dell'infrastruttura mantiene il potere di vigilanza relativamente all'esercizio delle</p>	

<p>D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p><i>(Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.)</i></p> <p>Testo vigente</p>	<p>D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p>Testo risultante dalle modifiche apportate dall’A.G. 40</p>	<p>Articolo dello schema di decreto AG 40</p>
	<p>funzioni di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b), e ne ha la responsabilità ultima. Le entità che svolgono le funzioni essenziali si conformano agli articoli II, II-bis e 11-quater.</p> <p>3. Sotto la supervisione dell'organismo di regolazione, il gestore dell'infrastruttura può concludere accordi di cooperazione con una o più imprese ferroviarie in modo non discriminatorio e al fine di ottenere vantaggi per i clienti quali costi ridotti o migliori prestazioni sulla parte della rete coperta dall'accordo. L'organismo di regolazione monitora l'esecuzione di tali accordi e può, in casi giustificati, raccomandare di porvi termine.</p>	
	<p><i>Art. 11-quater. Trasparenza finanziaria</i></p>	<p>Art. 8</p>
	<p>1. Il gestore dell'infrastruttura può utilizzare le entrate derivanti dalla gestione della rete dell'infrastruttura comportanti fondi pubblici soltanto per finanziare la propria attività, gestione e rimborso dei prestiti compresi. Il gestore dell'infrastruttura può, inoltre, utilizzare gli eventuali utili derivanti da tali entrate per pagare dividendi ai proprietari dell'impresa, che possono comprendere lo Stato e azionisti privati, ma non le imprese che fanno parte di un'impresa a integrazione verticale e che esercitano un controllo sia su un'impresa ferroviaria sia sul gestore dell'infrastruttura.</p> <p>2. Fatto salvo quanto previsto dai commi successivi, sono vietati i trasferimenti finanziari tra il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie, e nelle imprese a integrazione verticale tra il gestore dell'infrastruttura e qualsiasi altra entità giuridica dell'impresa integrata, qualora tali trasferimenti possono generare distorsioni della concorrenza sul mercato, anche in seguito ai sussidi incrociati.</p> <p>3. I dividendi del gestore dell'infrastruttura prodotti da attività che non comportano l'impiego di fondi pubblici o le entrate derivanti dai canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria</p>	

<p>D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p><i>(Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.)</i></p> <p>Testo vigente</p>	<p>D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p>Testo risultante dalle modifiche apportate dall’A.G. 40</p>	<p>Articolo dello schema di decreto AG 40</p>
	<p>possono essere utilizzati anche da imprese che fanno parte di un'impresa a integrazione verticale e che esercitano un controllo sia su un'impresa ferroviaria sia sul gestore dell'infrastruttura.</p> <p>4. I gestori dell'infrastruttura non concedono, direttamente o indirettamente, prestiti alle imprese ferroviarie né queste ultime concedono, direttamente o indirettamente, prestiti ai gestori dell'infrastruttura.</p> <p>5. Nell'ambito di un' impresa a integrazione verticale i prestiti tra le entità giuridiche della stessa sono concessi, erogati e gestiti soltanto a tassi e condizioni di mercato che rispecchiano il profilo di rischio individuale dell'entità interessata.</p> <p>6. I prestiti tra entità giuridiche di un'impresa a integrazione verticale concessi prima del 24 dicembre 2016 restano in essere fino a scadenza, purché siano stati stipulati a condizioni di mercato e siano effettivamente erogati e onorati.</p> <p>7. I servizi prestati dalle altre entità giuridiche di un'impresa a integrazione verticale al gestore dell'infrastruttura si basano su contratti e sono remunerati ai prezzi di mercato o ai prezzi che rispecchiano il costo di produzione, aumentato di un ragionevole margine di profitto.</p> <p>8. I debiti imputati al gestore dell'infrastruttura sono nettamente separati dai debiti imputati alle altre entità giuridiche delle imprese a integrazione verticale. Tali debiti sono onorati separatamente. Ciò non osta a che il pagamento finale dei debiti sia effettuato attraverso un'impresa che faccia parte di un'impresa a integrazione verticale e che eserciti un controllo sia su un'impresa ferroviaria sia su un gestore dell'infrastruttura, oppure attraverso un'altra entità nell'ambito dell'impresa.</p> <p>9. La contabilità del gestore dell'infrastruttura e quella delle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale sono tenute in modo da assicurare il rispetto del presente articolo e permettere di avere contabilità separate e circuiti finanziari trasparenti nell'ambito</p>	

<p>D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p><i>(Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.)</i></p> <p>Testo vigente</p>	<p>D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p>Testo risultante dalle modifiche apportate dall'A.G. 40</p>	<p>Articolo dello schema di decreto AG 40</p>
	<p>dell'impresa.</p> <p>10. Nelle imprese a integrazione verticale, il gestore dell'infrastruttura tiene registrazioni dettagliate di tutti i rapporti commerciali e finanziari con le altre entità giuridiche dell'impresa in questione.</p> <p>11. I riferimenti di cui al presente articolo relativi al gestore dell'infrastruttura, all'impresa ferroviaria e ad altre entità giuridiche di un'impresa ad integrazione verticale, si intendono riferiti anche alle rispettive divisioni dell'impresa.</p>	
	<p><i>Art. 11-quinquies</i> <i>Meccanismi di coordinamento</i></p>	<p>Art. 8</p>
	<p>1. Il gestore dell'infrastruttura predispone idonei sistemi di coordinamento ai fini della consultazione con tutte le imprese ferroviarie interessate e i richiedenti, anche potenziali. L'organismo di regolazione ha facoltà di partecipare in qualità di osservatore. Il coordinamento, salvo quanto già previsto dagli articoli 14, comma 1, e 15, commi 2 e 6, riguarda:</p> <p>a) le necessità dei richiedenti relative alla manutenzione e allo sviluppo della capacità di infrastruttura;</p> <p>b) il contenuto degli obiettivi di prestazione orientati agli utenti contenuti negli accordi contrattuali di cui all'articolo 15 e degli incentivi di cui all'articolo 15, comma 4, e la relativa attuazione;</p> <p>c) questioni di intermodalità e interoperabilità da trattarsi nell'ambito del piano commerciale di cui all'articolo 15, commi 5 e 6.</p> <p>2. Il gestore dell'infrastruttura previa consultazione con le parti interessate, elabora e pubblica linee guida per il coordinamento delle tematiche di cui alle lettere a), b e c). Il coordinamento ha luogo annualmente e il gestore dell'infrastruttura pubblica sul proprio sito web un'illustrazione delle attività intraprese ai sensi del presente articolo.</p> <p>3. Il coordinamento a norma del presente articolo</p>	

<p>D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p><i>(Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.)</i></p> <p>Testo vigente</p>	<p>D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p>Testo risultante dalle modifiche apportate dall'A.G. 40</p>	<p>Articolo dello schema di decreto AG 40</p>
	<p>non pregiudica il diritto dei richiedenti di adire l'organismo di regolazione né i poteri dello stesso ai sensi dell'articolo 3 7.</p>	
	<p><i>Art. 11-sexies</i> <i>Rete europea dei gestori dell'infrastruttura</i></p>	<p>Art. 8</p>
	<p>1. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale partecipa alla rete europea dei gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 7-septies della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio. È in ogni caso fatto salvo quanto previsto dall'articolo 37 circa il diritto del richiedente di adire l'organismo di regolazione, anche in relazione alle questioni oggetto dell'attività di coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura.</p>	
<p>Art. 12. Condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria</p>	<p>Art. 12. Condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria</p>	<p>Art. 9</p>
<p>1. Alle imprese ferroviarie è concesso, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, il diritto di accesso alla infrastruttura ferroviaria, che rientra nell'ambito di applicazione del presente decreto, per l'esercizio del trasporto ferroviario di merci e dei servizi ad esso collegati. Tale diritto comprende l'accesso all'infrastruttura che collega i porti marittimi e di navigazione interna e altri impianti di servizio di cui all'articolo 13, comma 2, ed all'infrastruttura che serve o potrebbe servire più di un cliente finale.</p>	<p>1. <i>id.</i></p>	
<p>2. Alle imprese ferroviarie è concesso, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, il diritto di accesso alla infrastruttura ferroviaria, che rientra nell'ambito di applicazione del presente decreto, per l'esercizio del trasporto internazionale di passeggeri, nonché del trasporto nazionale passeggeri alle condizioni di cui all'articolo 6, commi 2 e 3. Tale diritto comprende l'accesso alle infrastrutture di collegamento agli impianti di servizio di cui all'articolo 13, comma 2.</p>	<p>2. Fatto salvo il regolamento (CE) n. 1370/2007, alle imprese ferroviarie è concesso, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, il diritto di accesso alla infrastruttura ferroviaria, che rientra nell'ambito di applicazione del presente decreto, per l'esercizio dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri. Tale diritto comprende l'accesso alle infrastrutture di collegamento agli impianti di servizio di cui all'articolo 13, comma 2.</p>	
<p>3. Durante lo svolgimento di un servizio di</p>	<p>3. abrogato</p>	

<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;"><i>(Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.)</i></p> <p style="text-align: center;">Testo vigente</p>	<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;">Testo risultante dalle modifiche apportate dall’A.G. 40</p>	<p style="text-align: center;">Articolo dello schema di decreto AG 40</p>
<p>trasporto internazionale di passeggeri, le imprese ferroviarie hanno il diritto di far salire passeggeri in ogni stazione situata lungo il percorso internazionale e farli scendere in un'altra stazione, incluse le stazioni situate in uno stesso Stato membro.</p>		
<p>4. L'organismo di regolazione stabilisce, a seguito di una richiesta delle autorità competenti o delle imprese ferroviarie interessate, come individuate dall'articolo 5 del regolamento di esecuzione (UE) n. 869/2014 della Commissione europea dell'11 agosto 2014, se la finalità principale del servizio sia il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi, sulla base di quanto disposto dagli articoli da 6 a 9 del citato regolamento di esecuzione (UE) n. 869/2014. La decisione dell'organismo di regolazione è debitamente giustificata e pubblicata tempestivamente sul suo sito web, nel rispetto della riservatezza da applicare alle informazioni sensibili dal punto di vista commerciale. Nei casi in cui venga accertato dall'organismo di regolazione che la finalità principale del servizio non è il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi e fatta comunque salva la possibilità di limitazione di cui al comma 5, l'impresa ferroviaria deve possedere la licenza nazionale passeggeri per esercire il servizio.</p>	<p><i>4. abrogato</i></p>	
<p>5. Lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale, ivi compresa la parte di servizi internazionali svolta sul territorio italiano, può essere soggetto a limitazioni, sulla base di quanto disposto ai commi 6 e 7, da parte dell'organismo di regolazione, nel diritto di far salire e scendere passeggeri in stazioni situate lungo il percorso del servizio, che sono oggetto di uno o più contratti di servizio pubblico conformi al diritto dell'Unione, nei casi in cui il loro esercizio comprometta l'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico in questione.</p>	<p>5. Lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri può essere soggetto a limitazioni, sulla base di quanto disposto ai commi 6 e 7, da parte dell'organismo di regolazione, relativamente al trasporto di passeggeri tra un dato punto di partenza e una data destinazione quando uno o più contratti di servizio pubblico coprono lo stesso percorso o un percorso alternativo, se l'esercizio di tale diritto compromette l'equilibrio economico del contratto o dei contratti di servizio pubblico in questione.</p>	
<p>6. L'organismo di regolazione stabilisce, entro sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie, se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico per il trasporto ferroviario</p>	<p>6. Per stabilire se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico sia compromesso ai sensi del comma 5, l'organismo di regolazione procede ad un'analisi economica oggettiva,</p>	

<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;"><i>(Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.)</i></p> <p style="text-align: center;">Testo vigente</p>	<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;">Testo risultante dalle modifiche apportate dall'A.G. 40</p>	<p style="text-align: center;">Articolo dello schema di decreto AG 40</p>
<p>risulta compromesso sulla base di quanto disposto dagli articoli da 11 a 17 del regolamento di esecuzione (UE) n. 869/2014 previa richiesta:</p> <p>a) delle autorità competenti che hanno concluso un contratto di servizio pubblico che copre una stazione di partenza e una di destinazione del nuovo servizio proposto;</p> <p>b) di qualsiasi altra autorità competente interessata e dotata del diritto di limitare l'accesso;</p> <p>c) del gestore dell'infrastruttura nell'area geografica coperta dal nuovo servizio proposto di trasporto internazionale di passeggeri;</p> <p>d) di qualsiasi impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico aggiudicato dall'autorità di cui alla lettera a).</p> <p>Le autorità competenti e le imprese ferroviarie che prestano servizi pubblici forniscono all'organismo di regolazione competente le informazioni necessarie per addivenire a una decisione. L'organismo di regolazione valuta le informazioni ricevute dalle parti sopra citate e, se del caso, richiede eventuali ulteriori informazioni pertinenti da tutte le parti interessate e avvia con esse consultazioni entro trenta giorni dal ricevimento della richiesta. L'organismo di regolazione si consulta adeguatamente con tutte le parti interessate e informa queste ultime della sua decisione motivata entro un termine ragionevole e prestabilito e, comunque, entro sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie.</p>	<p>basando la propria decisione su criteri prestabiliti, da definirsi sentito il Ministero dell'economia e delle finanze, e previa richiesta, presentata entro un mese dal ricevimento dell'informazione sul previsto servizio di trasporto di passeggeri di cui all'articolo 24, comma 2:</p> <p>a) della competente autorità di aggiudicazione del contratto di servizio pubblico;</p> <p>b) del gestore dell'infrastruttura;</p> <p>c) dell'impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico.</p>	
<p>7. L'organismo di regolazione motiva la sua decisione e precisa il termine entro cui i soggetti di cui al comma 4 possono chiedere il riesame della decisione derivante dall'esame dell'equilibrio economico alle condizioni definite dall'organismo di regolamentazione, fra cui:</p> <p>a) se il nuovo servizio di trasporto internazionale di passeggeri risulta profondamente modificato rispetto ai dati analizzati dall'organismo di regolamentazione;</p> <p>b) se esiste una differenza sostanziale fra l'impatto reale e quello stimato sui servizi nell'ambito del contratto di servizio pubblico;</p>	<p>7. L'organismo di regolazione motiva la propria decisione e precisa le condizioni alle quali uno dei seguenti soggetti può chiedere un riesame della decisione entro un mese dalla sua notifica:</p> <p>a) l'autorità competente;</p> <p>b) il gestore dell'infrastruttura;</p> <p>c) l'impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico;</p> <p>d) l'impresa ferroviaria che chiede l'accesso.</p>	

<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;"><i>(Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.)</i></p> <p style="text-align: center;">Testo vigente</p>	<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;">Testo risultante dalle modifiche apportate dall’A.G. 40</p>	<p style="text-align: center;">Articolo dello schema di decreto AG 40</p>
<p>c) se il contratto di servizio pubblico è scaduto prima del termine iniziale.</p>		
<p>8. Salvo indicazione contraria dell'organismo di regolazione nella sua decisione, il riesame di una decisione non può essere richiesto nei primi tre anni successivi la pubblicazione della decisione, ad eccezione del caso di cui al comma 6, lettera a).</p>	<p>8. abrogato</p>	
<p>9. Avverso le decisioni di cui ai commi 4, 5, 6 e 7 è possibile proporre ricorso giurisdizionale.</p>	<p>9. Avverso le decisioni di cui ai commi 5, 6 e 7 è possibile proporre ricorso giurisdizionale.</p>	
<p>10. L'autorità competente, accertata la compromissione dell'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico, in alternativa alla limitazione di cui al comma 5, può richiedere all'impresa ferroviaria oggetto della procedura di cui al comma 6, il pagamento di opportuni, trasparenti e non discriminatori diritti di compensazione, determinati, previo parere dell'organismo di regolazione, sulla base delle misure disposte dalla Commissione europea ai sensi dell'articolo 12, paragrafo 5, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio.</p>	<p>10. L'organismo di regolazione, tenuto anche conto delle pertinenti analisi economiche, accertata la compromissione dell'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico, indica le eventuali limitazioni di cui al comma 5 che permettano di soddisfare le condizioni per la concessione del diritto di accesso al nuovo operatore. L'autorità competente può richiedere all'impresa ferroviaria oggetto della procedura di cui al comma 6, il pagamento di opportuni, trasparenti e non discriminatori diritti di compensazione, determinati, previo parere dell'organismo di regolazione, sulla base delle misure disposte dalla Commissione europea ai sensi dell'articolo 12, paragrafo 5, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio.</p>	
<p>Commi 11-14: <i>omissis</i></p>	<p>11-14: <i>omissis</i></p>	
	<p><i>Art. 12-bis</i> Servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità</p>	<p>Art. 10</p>
	<p>1. Al fine di sviluppare il mercato dei servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità, di promuovere un utilizzo ottimale dell'infrastruttura esistente e di incoraggiare la competitività dei servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità con conseguenti effetti positivi per i passeggeri, l'esercizio del diritto di accesso di cui all'articolo 12 relativamente ai servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità può essere soggetto solo ai requisiti stabiliti dall'organismo di regolazione conformemente al presente articolo.</p>	

<p>D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p><i>(Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.)</i></p> <p>Testo vigente</p>	<p>D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p>Testo risultante dalle modifiche apportate dall’A.G. 40</p>	<p>Articolo dello schema di decreto AG 40</p>
	<p>2. Qualora, a seguito dell'analisi prevista dall'articolo 12, commi 6 e 7, l'organismo di regolazione determini che il servizio di trasporto passeggeri ad alta velocità previsto tra un dato punto di partenza e una data destinazione compromette l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico che copre lo stesso percorso o un percorso alternativo, l'organismo di regolazione indica le eventuali modifiche al servizio che permetterebbero di soddisfare le condizioni per la concessione del diritto di accesso di cui all'articolo 12, comma 6. Tali modifiche possono includere una modifica del servizio previsto.</p>	
	<p><i>Art. 13-bis</i> <i>Sistema comune d'informazione e di emissione di biglietti cumulativi</i></p>	<p>Art. 11</p>
	<p>1. Al fine di agevolare e assecondare la domanda di servizi integrati da parte dei passeggeri, è introdotto un sistema comune d'informazione e di biglietteria integrata che possa fornire una offerta di biglietti, biglietti cumulativi e prenotazioni, con riferimento ai servizi di trasporto passeggeri che si svolgono a condizioni di libero mercato e non soggetti a contribuzione pubblica.</p> <p>2. Fermi restando il regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, le modalità di istituzione del sistema sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, nel quale sono stabilite anche le modalità di ripartizione dei costi del servizio integrato tra gli operatori. L'organismo di regolazione vigila affinché il sistema non crei distorsioni di mercato e sia gestito con modalità di accesso equo e non discriminatorio, anche con riferimento alla disponibilità dei dati sulla base dei quali il</p>	

<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;"><i>(Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.)</i></p> <p style="text-align: center;">Testo vigente</p>	<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;">Testo risultante dalle modifiche apportate dall’A.G. 40</p>	<p style="text-align: center;">Articolo dello schema di decreto AG 40</p>
	<p>sistema medesimo opera.</p> <p>3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sono individuate le modalità per l'estensione del sistema comune d'informazione e di biglietteria integrata agli altri servizi di trasporto passeggeri diversi da quelli di cui al comma 1.</p>	
<p style="text-align: center;">Art. 18. Deroghe ai principi di imposizione dei canoni di accesso</p>	<p style="text-align: center;">Art. 18. Deroghe ai principi di imposizione dei canoni di accesso</p>	<p style="text-align: center;">Art. 12</p>
<p>Commi da 1 a 8: <i>omissis</i></p>	<p>Commi da 1 a 8: <i>omissis</i></p>	
<p>9. I canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura di corridoi ferroviari di cui alla decisione 2009/561/CE della Commissione sono differenziati in modo da offrire incentivi a dotare i treni del sistema di controllo-comando e segnalamento denominato "European Train Control System" (ETCS), conforme alla versione adottata dalla decisione 2008/386/CE della Commissione o alle versioni successive, sulla base delle modalità stabilite dall'atto di esecuzione di cui all'articolo 32, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio. Detta modifica non incide globalmente sulle entrate del gestore dell'infrastruttura. In deroga a questo obbligo, la suddetta differenziazione per l'utilizzo dell'infrastruttura non si applica alle linee ferroviarie di cui alla decisione 2009/561/CE della Commissione, sulle quali possono circolare solo i treni dotati dell'ETCS.</p>	<p>9. I canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura di corridoi ferroviari di cui al regolamento (UE) 2016/919 della Commissione sono differenziati, nel rispetto dei criteri definiti dall'organismo di regolazione, in modo da offrire incentivi a dotare i treni del sistema di controllo-comando e segnalamento denominato "European Train Control System" (ETCS), conforme alla versione adottata dalla decisione 2008/386/CE della Commissione o alle versioni successive. Detta differenziazione non comporta globalmente un aumento delle entrate del gestore dell'infrastruttura. In deroga a questo obbligo, la suddetta differenziazione per l'utilizzo dell'infrastruttura non si applica alle linee ferroviarie di cui al regolamento (UE) 2016/919 della Commissione, sulle quali possono circolare solo i treni dotati dell'ETCS. Nei casi di cui al presente comma, resta ferma la necessità di assicurare l'equilibrio economico finanziario della gestione.</p>	
<p>Commi 10-14: <i>omissis</i></p>	<p>Commi 10-14: <i>omissis</i></p>	
<p style="text-align: center;">Art. 24. Richieste di tracce orarie</p>	<p style="text-align: center;">Art. 24. Richieste di tracce orarie</p>	<p style="text-align: center;">Art. 13</p>
<p>1. <i>omissis</i></p>	<p>1. <i>omissis</i></p>	

<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;"><i>(Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.)</i></p> <p style="text-align: center;">Testo vigente</p>	<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;">Testo risultante dalle modifiche apportate dall’A.G. 40</p>	<p style="text-align: center;">Articolo dello schema di decreto AG 40</p>
<p>2. Qualora un richiedente intenda chiedere capacità di infrastruttura, al fine di svolgere un servizio di trasporto internazionale di passeggeri, informa i gestori dell'infrastruttura e gli organismi di regolazione interessati. Per consentire di valutare lo scopo del servizio internazionale nel trasportare passeggeri su un percorso tra stazioni situate in Stati membri diversi e il potenziale impatto economico sui contratti di servizio pubblico esistenti, l'organismo di regolazione si assicura che sia informata l'autorità competente che su tale percorso ha attribuito un servizio di trasporto ferroviario di passeggeri definito in un contratto di servizio pubblico, eventuali altre autorità competenti interessate, che hanno la facoltà di limitare l'accesso ai sensi dell'articolo 11, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e le imprese ferroviarie che adempiono al contratto di servizio pubblico sul percorso di detto servizio di trasporto internazionale di passeggeri.</p>	<p>2. Il richiedente che intende chiedere capacità di infrastruttura, al fine di effettuare un servizio di trasporto di passeggeri, ne informa i gestori dell'infrastruttura e gli organismi di regolazione interessati almeno diciotto mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio al quale la richiesta di capacità si riferisce. Per poter valutare il potenziale impatto economico sui vigenti contratti di servizio pubblico, gli organismi di regolazione provvedono a che siano informate, senza indebito ritardo e comunque entro dieci giorni, l'autorità competente che ha aggiudicato sul percorso in questione un servizio di trasporto ferroviario di passeggeri definito in un contratto di servizio pubblico, e le imprese ferroviarie che adempiono al contratto di servizio pubblico sul percorso di tale servizio di trasporto di passeggeri.</p>	
<p>3. <i>omissis</i></p>	<p>3. <i>omissis</i></p>	
<p style="text-align: center;">Art. 28. Procedura di programmazione e coordinamento</p>	<p style="text-align: center;">Art. 28. Procedura di programmazione e coordinamento</p>	<p style="text-align: center;">Art. 14</p>
<p>Commi da 1 a 4: <i>omissis</i></p>	<p>Commi da 1 a 4: <i>omissis</i></p>	
<p>5. Il gestore dell'infrastruttura, sentiti i richiedenti interessati, cerca di risolvere eventuali conflitti. Le consultazioni in questo senso si basano sulla comunicazione gratuita, entro tempi ragionevoli e in forma scritta o elettronica, delle seguenti informazioni:</p> <p>a) tracce ferroviarie richieste da tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;</p> <p>b) tracce ferroviarie assegnate in via preliminare a tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;</p> <p>c) tracce ferroviarie alternative sugli itinerari pertinenti proposte a norma del comma 4;</p> <p>d) descrizione dettagliata dei criteri utilizzati nella procedura di assegnazione della capacità.</p> <p>A norma dell'articolo 11, comma 7, dette</p>	<p>5. Il gestore dell'infrastruttura, sentiti i richiedenti interessati, cerca di risolvere eventuali conflitti. Le consultazioni in questo senso si basano sulla comunicazione gratuita, entro tempi ragionevoli e in forma scritta o elettronica, delle seguenti informazioni:</p> <p>a) tracce ferroviarie richieste da tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;</p> <p>b) tracce ferroviarie assegnate in via preliminare a tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;</p> <p>c) tracce ferroviarie alternative sugli itinerari pertinenti proposte a norma del comma 4;</p> <p>d) descrizione dettagliata dei criteri utilizzati nella procedura di assegnazione della capacità.</p> <p>A norma dell'articolo 11, comma 10, dette</p>	

<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;"><i>(Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.)</i></p> <p style="text-align: center;">Testo vigente</p>	<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;">Testo risultante dalle modifiche apportate dall’A.G. 40</p>	<p style="text-align: center;">Articolo dello schema di decreto AG 40</p>
<p>informazioni sono fornite senza che sia resa nota l'identità degli altri richiedenti, a meno che essi non vi abbiano acconsentito.</p>	<p>informazioni sono fornite senza che sia resa nota l'identità degli altri richiedenti, a meno che essi non vi abbiano acconsentito.</p>	
<p>6 e 7: <i>omissis</i></p>	<p>6 e 7: <i>omissis</i></p>	
<p style="text-align: center;">Art. 35. Capacità di infrastruttura per i lavori di manutenzione</p>	<p style="text-align: center;">Art. 35. Capacità di infrastruttura per i lavori di manutenzione</p>	<p style="text-align: center;">Art. 15</p>
<p>Commi 1 e 2: <i>omissis</i></p>	<p>Commi 1 e 2: <i>omissis</i></p>	
<p>3. Il gestore dell'infrastruttura informa al più presto le parti interessate dell'indisponibilità di capacità di infrastruttura a causa di lavori di manutenzione non programmata.</p>	<p>3. Il gestore dell'infrastruttura informa al più presto le parti interessate dell'indisponibilità di capacità di infrastruttura a causa di lavori di manutenzione non programmata. L'organismo di regolazione può imporre al gestore dell'infrastruttura di mettergli a disposizione tali informazioni, qualora lo ritenga necessario.</p>	
<p style="text-align: center;">Art. 36. Misure speciali da adottare in caso di perturbazioni</p>	<p style="text-align: center;">Art. 36. Misure speciali da adottare in caso di perturbazioni</p>	<p style="text-align: center;">Art. 16</p>
<p>1. Nell'eventualità di perturbazioni della circolazione dei treni a causa di problemi tecnici o incidenti, il gestore dell'infrastruttura adotta tutte le misure necessarie per il ripristino della normalità sulla base delle prescrizioni dell'organismo di regolazione. A tal fine egli elabora un piano d'intervento che elenca i vari organismi da informare in caso di incidenti gravi o serie perturbazioni della circolazione dei treni.</p>	<p>1. Nell'eventualità di perturbazioni della circolazione dei treni a causa di problemi tecnici o incidenti, il gestore dell'infrastruttura adotta tutte le misure necessarie per il ripristino della normalità. A tal fine egli elabora un piano d'intervento che elenca i vari organismi da informare in caso di incidenti gravi o serie perturbazioni della circolazione dei treni. Nell'eventualità di perturbazioni con potenziale impatto sul traffico transfrontaliero, il gestore dell'infrastruttura condivide le pertinenti informazioni con gli altri gestori dell'infrastruttura la cui rete e il cui traffico possono subirne le conseguenze e coopera con gli stessi per riportare il traffico transfrontaliero alla normalità.</p>	
<p>2 e 3: <i>omissis</i></p>		
	<p>3-bis. Le imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto di passeggeri predispongono piani di emergenza e li trasmettono al gestore dell'infrastruttura affinché tali piani siano adeguatamente coordinati per fornire assistenza ai passeggeri, ai sensi dell'articolo 18 del regolamento (CE) n. 1371/2007, nel caso di grave</p>	

<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;"><i>(Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.)</i></p> <p style="text-align: center;">Testo vigente</p>	<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;">Testo risultante dalle modifiche apportate dall’A.G. 40</p>	<p style="text-align: center;">Articolo dello schema di decreto AG 40</p>
	interruzione del servizio.	
Art. 37. Organismo di regolazione	Art. 37. Organismo di regolazione	Art. 17
1. <i>omissis</i>	1. <i>omissis</i>	
<p>2. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 28, comma 7, in tema di vertenze relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura, ogni richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolazione, se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, in particolare avverso decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura o eventualmente dall'impresa ferroviaria o dall'operatore di un impianto di servizio in relazione a quanto segue:</p> <p>a) prospetto informativo della rete nella versione provvisoria e in quella definitiva;</p> <p>b) criteri in esso contenuti;</p> <p>c) procedura di assegnazione e relativo esito;</p> <p>d) sistema di imposizione dei canoni;</p> <p>e) livello o struttura dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura che è tenuto o può essere tenuto a pagare;</p> <p>f) accordi per l'accesso di cui agli articoli 12 e 13;</p> <p>g) accesso ai servizi e corrispettivi imposti per il loro utilizzo a norma degli articoli 13 e 17.</p>	<p>2. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 28, comma 7, in tema di vertenze relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura, ogni richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolazione, se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, in particolare avverso decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura o eventualmente dall'impresa ferroviaria o dall'operatore di un impianto di servizio in relazione a quanto segue:</p> <p>a) prospetto informativo della rete nella versione provvisoria e in quella definitiva;</p> <p>b) criteri in esso contenuti;</p> <p>c) procedura di assegnazione e relativo esito;</p> <p>d) sistema di imposizione dei canoni;</p> <p>e) livello o struttura dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura che è tenuto o può essere tenuto a pagare;</p> <p>f) accordi per l'accesso di cui agli articoli 12 e 13;</p> <p>g) accesso ai servizi e corrispettivi imposti per il loro utilizzo a norma degli articoli 13 e 17.</p> <p>g-bis) gestione del traffico;</p> <p>g-ter) programmazione di rinnovo e manutenzione programmata o non programmata;</p> <p>g-quater) rispetto dei requisiti, inclusi quelli riguardanti i conflitti di interessi di cui agli articoli 11, 11-bis, 11-ter e 11-quater.</p>	
<p>3. Fatte salve le competenze dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato sul mercato dei servizi ferroviari, l'organismo di regolazione dei trasporti, ferme restando le previsioni di cui all'articolo 37, commi 2 e 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, ha il potere di monitorare la situazione</p>	<p>3. Fatte salve le competenze dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato sul mercato dei servizi ferroviari, l'organismo di regolazione dei trasporti, ferme restando le previsioni di cui all'articolo 37, commi 2 e 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, ha il potere di monitorare la situazione</p>	

<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;"><i>(Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.)</i></p> <p style="text-align: center;">Testo vigente</p>	<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;">Testo risultante dalle modifiche apportate dall’A.G. 40</p>	<p style="text-align: center;">Articolo dello schema di decreto AG 40</p>
<p>concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari e, in particolare, controlla le attività di cui al comma 2, lettere da a) a g) di propria iniziativa e al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei richiedenti. In particolare controlla che il prospetto informativo della rete non contenga clausole discriminatorie o non attribuisca al gestore dell'infrastruttura poteri discrezionali che possano essere utilizzati per discriminare i richiedenti.</p>	<p>concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari incluso, in particolare, il mercato per i servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità, e le attività dei gestori dell'infrastruttura di cui al comma 2, lettere da a) a g-quater). L'organismo di regolazione controlla, in particolare, il rispetto del comma 2, lettere da a) a g-quater) di propria iniziativa e al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei richiedenti. In particolare controlla che il prospetto informativo della rete non contenga clausole discriminatorie o non attribuisca al gestore dell'infrastruttura poteri discrezionali che possano essere utilizzati per discriminare i richiedenti.</p>	
<p>Commi 4-8: <i>omissis</i></p>	<p>Commi 4-8: <i>omissis</i></p>	
<p>9. L'organismo di regolazione esamina tutti i reclami e, a seconda dei casi, richiede le informazioni pertinenti e avvia consultazioni con tutte le parti interessate entro un mese dal ricevimento del reclamo. Esso decide in merito ai reclami, adotta le misure necessarie per rimediare alla situazione e informa le parti interessate della sua decisione motivata entro un lasso di tempo ragionevole e prestabilito, in ogni caso non superiore a sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. Fatte salve le competenze dell'autorità garante della concorrenza e del mercato sul mercato dei servizi ferroviari, ove opportuno, l'organismo di regolazione decide di propria iniziativa in merito a misure adeguate per correggere le discriminazioni contro i richiedenti, le distorsioni del mercato e altri eventuali sviluppi indesiderabili su questi mercati, con particolare riferimento al comma 2, lettere da a) a g).</p>	<p>9. L'organismo di regolazione esamina tutti i reclami e, a seconda dei casi, richiede le informazioni pertinenti e avvia consultazioni con tutte le parti interessate entro un mese dal ricevimento del reclamo. Esso decide in merito ai reclami, adotta le misure necessarie per rimediare alla situazione e informa le parti interessate della sua decisione motivata entro un lasso di tempo ragionevole e prestabilito, in ogni caso non superiore a sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. Fatte salve le competenze dell'autorità garante della concorrenza e del mercato sul mercato dei servizi ferroviari, ove opportuno, l'organismo di regolazione decide di propria iniziativa in merito a misure adeguate per correggere le discriminazioni contro i richiedenti, le distorsioni del mercato e altri eventuali sviluppi indesiderabili su questi mercati, con particolare riferimento al comma 2, lettere da a) a g-quater).</p>	
<p>Commi 10-12: <i>omissis</i></p>	<p>Commi 10-12: <i>omissis</i></p>	
<p>13. L'organismo di regolazione ha facoltà di effettuare controlli o di far realizzare controlli esterni presso i gestori dell'infrastruttura, gli operatori degli impianti di servizio e, se del caso, le imprese ferroviarie per verificare l'osservanza delle disposizioni relative alla separazione contabile di cui all'articolo 5. A tal fine, l'organismo di regolazione è autorizzato a chiedere tutte le informazioni pertinenti. In particolare, ha la facoltà di chiedere ai gestori dell'infrastruttura, agli</p>	<p>13. Per verificare l'osservanza delle disposizioni relative alla separazione contabile di cui all'articolo 5 e delle disposizioni relative alla trasparenza finanziaria di cui all'articolo 11-quater l'organismo di regolazione ha la facoltà di effettuare audit o di far realizzare audit esterni presso i gestori dell'infrastruttura, gli operatori degli impianti di servizio e, se del caso, le imprese ferroviarie. Nel caso di imprese a integrazione verticale tale facoltà è estesa a tutte le entità</p>	

<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;"><i>(Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.)</i></p> <p style="text-align: center;">Testo vigente</p>	<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;">Testo risultante dalle modifiche apportate dall’A.G. 40</p>	<p style="text-align: center;">Articolo dello schema di decreto AG 40</p>
<p>operatori degli impianti di servizio e a tutte le imprese o altri enti che effettuano o integrano le attività connesse alle varie categorie di trasporto ferroviario o di gestione dell'infrastruttura di cui all'articolo 5, commi 4 e 5, e all'articolo 13 di fornire tutte o parte delle informazioni contabili elencate nell'allegato IV del presente decreto e ogni altra informazione che l'organismo di regolazione può richiedere nell'esercizio delle funzioni di cui all'articolo 37, comma 3, lettera b), del decreto-legge n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con un livello di dettaglio sufficiente, secondo quanto ritenuto necessario e proporzionato. Fatte salve le competenze delle autorità nazionali responsabili delle questioni inerenti agli aiuti di Stato, dalla contabilità l'organismo di regolazione può anche trarre conclusioni concernenti questioni di aiuti di Stato di cui informa dette autorità.</p>	<p>giuridiche. L'organismo di regolazione è autorizzato a chiedere tutte le informazioni pertinenti. In particolare, l'organismo di regolazione ha la facoltà di chiedere ai gestori dell'infrastruttura, agli operatori degli impianti di servizio e a tutte le imprese o altri entità che effettuano o integrano le attività connesse alle varie categorie di trasporto ferroviario o di gestione dell'infrastruttura di cui all'articolo 5, commi 4 e 5, e all'articolo 13 di fornire tutte o parte delle informazioni contabili elencate nell'allegato IV del presente decreto e ogni altra informazione che l'organismo di regolazione può richiedere nell'esercizio delle funzioni di cui all'articolo 37, comma 3, lettera b), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con un livello di dettaglio sufficiente secondo quanto ritenuto necessario e proporzionato. Fatte salve le competenze delle autorità nazionali responsabili delle questioni inerenti agli aiuti di Stato, dalla contabilità l'organismo di regolazione può anche trarre conclusioni riguardanti questioni di aiuti di Stato di cui informa dette autorità.</p>	
	<p>13-bis. L'organismo di regolazione verifica l'esecuzione degli accordi di cooperazione di cui all'articolo 11-ter, comma 3, e controlla il rispetto di quanto disposto dall'articolo 11-quater, commi 1, 4, 5, 6 e 8.</p>	
<p style="text-align: center;">Art. 38. Cooperazione tra organismi di regolazione</p>	<p style="text-align: center;">Art. 38. Cooperazione tra organismi di regolazione</p>	<p style="text-align: center;">Art. 18</p>
<p>Commi 1 e 2: <i>omissis</i></p>	<p>Commi 1 e 2: <i>omissis</i></p>	
<p>3. In caso di reclamo o di un'indagine condotta di propria iniziativa su questioni di accesso o di imposizione dei canoni per una traccia ferroviaria internazionale, nonché nell'ambito del monitoraggio della concorrenza sul mercato dei servizi di trasporto ferroviario internazionale, l'organismo di regolazione consulta gli organismi di regolazione di tutti gli altri Stati membri attraversati dalla traccia ferroviaria internazionale in questione, nonché, se del caso, la Commissione, e chiede loro tutte le informazioni necessarie prima di prendere una</p>	<p>3. <i>id</i></p>	

<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;"><i>(Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.)</i></p> <p style="text-align: center;">Testo vigente</p>	<p style="text-align: center;">D.Lgs. 15/07/2015, n. 112</p> <p style="text-align: center;">Testo risultante dalle modifiche apportate dall’A.G. 40</p>	<p style="text-align: center;">Articolo dello schema di decreto AG 40</p>
decisione.		
	<p>3-bis. Se le questioni riguardanti un servizio internazionale richiedono decisioni di due o più organismi di regolazione, l'organismo di regolazione coopera con gli organismi di regolazione interessati nel predisporre le rispettive decisioni al fine di pervenire a una risoluzione della questione. A tal fine, l'organismo di regolazione interessati svolge le sue funzioni conformemente all'articolo 37.</p>	
Commi 4-7: <i>omissis</i>	Commi 4-7: <i>omissis</i>	
<p>8. L'organismo di regolazione contribuisce ad elaborare principi e pratiche comuni per le decisioni che hanno il potere di adottare ai sensi della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, sulla base delle misure di cui all'articolo 57, paragrafo 8, della direttiva stessa.</p>	<p>8. L'organismo di regolazione contribuisce ad elaborare principi e pratiche comuni per le decisioni che hanno il potere di adottare ai sensi della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, sulla base delle misure di cui all'articolo 57, paragrafo 8, della direttiva stessa. Detti principi e pratiche comuni includono accordi per la risoluzione delle controversie che sorgono nell'ambito del comma 3-bis del presente articolo.</p>	