# CAMERA DEI DEPUTATI

N.40

# ATTO DEL GOVERNO SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria (40)

(articolo 1 della legge 25 ottobre 2017, n. 163)

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA (UE) 2016/2370 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 14 DICEMBRE 2016, CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2012/34/UE PER QUANTO RIGUARDA L'APERTURA DEL MERCATO DEI SERVIZI DI TRASPORTO NAZIONALE DI PASSEGGERI PER FERROVIA E LA GOVERNANCE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

# IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

VISTI gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

VISTA la direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria;

VISTA la legge 24 dicembre 2012, n. 234, recante norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea;

VISTA la legge 25 ottobre 2017, n. 163, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2016–2017;

VISTO l'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, recante disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287, recante norme per la tutela della concorrenza e del mercato, ed in particolare l'articolo 7;

VISTO il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, che conferisce alle Regioni ed agli enti locali funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59;



VISTO il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, recante attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurczza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;

VISTO l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, come modificato dall'articolo 36 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27;

VISTO il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione);

VISTO il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 agosto 2016, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 216 del 15 settembre 2016, che individua le 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;

VISTO il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 14 ottobre 2016, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 286 del 7 dicembre 2016, che aggiorna le modalità del pagamento e dell'ammontare del diritto dovuto dalle imprese per l'istruttoria, le verifiche, i controlli e le procedure di rilascio della licenza ferroviaria;

RITENUTO necessario, rivedere le disposizioni di cui al citato decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, al fine di conformarle a quanto previsto dalla direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio;

VISTA la preliminare deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione dell'8 agosto 2018;

ACQUISITO il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano;

ACQUISITI i pareri delle competenti commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

VISTA la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del ....;



SULLA PROPOSTA del Ministro per gli affari europei e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della giustizia e dell'economia e delle finanze;

# **EMANA**

# il seguente decreto legislativo:

# ART. 1

(Modifiche all'articolo 1 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112)

- 1. All'articolo I del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, sono apportate le seguenti modificazioni:
- a) al comma 6, primo periodo, dopo le parole "di Trento e di Bolzano," sono inserite le seguenti: "sentito l'organismo di regolazione," e, al terzo periodo, le parole "paragrafo 3", sono sostituite dalle seguenti: "paragrafo 4";
- b) al comma 8, le parole: "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" sono sostituite dalle seguenti: "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 contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e successive modificazioni".

#### ART. 2

(Modifiche all'articolo 3 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112)

- 1. All'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, sono apportate le seguenti modificazioni:
- a) la lettera b) è sostituita dalla seguente: «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



3



stabilito dallo Stato nell'ambito della sua politica generale sullo sviluppo e sul finanziamento dell'infrastruttura;»;

b) dopo la lettera b) sono inserite le seguenti:

«b-bis) sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria: la programmazione di rete, la programmazione finanziaria e degli investimenti, nonché la costruzione e il potenziamento dell'infrastruttura;

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;

b-quater) manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria: i lavori destinati a mantenere le condizioni e la capacità dell'infrastruttura esistente;

b-quinquies) rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria: i lavori di sostituzione di vasta portata sull'infrastruttura esistente che non ne modificano la prestazione globale;

b-sexies) potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria: i lavori di modifica di vasta portata sull'infrastruttura esistente che migliorano la sua prestazione globale;

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 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;»;

- c) la lettera q) è abrogata;
- d) la lettera r) è sostituita dalla seguente: «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;»;
- e) dopo la lettera uu) sono inserite le seguenti:



«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:

- 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;
- 2) un gestore dell'infrastruttura è controllato da una o più imprese ferroviarie che effettuano servizi ferroviari sulla rete del gestore dell'infrastruttura;
- 3) una o più imprese ferroviarie che effettuano servizi ferroviari sulla rete del gestore dell'infrastruttura sono controllate da un gestore dell'infrastruttura;
- 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.

Se sono pienamente indipendenti l'uno dell'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;

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;

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.».

#### ART. 3

(Modifiche all'articolo 6 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112)

- 1. All'articolo 6 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, sono apportate le seguenti modificazioni:
- a) il comma 2 è abrogato;
- b) il comma 3 è sostituito dal seguente: «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).».

#### ART. 4

(Modifiche all'articolo 7 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112)

- 1. All'articolo 7 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, sono apportate le seguenti modificazioni:
- a) al comma 4, le parole "Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici" sono sostituite dalle seguenti: "Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale";
- b) al comma 5, l'ultimo periodo è soppresso.

#### ART. 5

(Modifiche all'articolo 8 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112)

1. All'articolo 8, comma 2, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, dopo la lettera f) è aggiunta la seguente: «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.».

# ART. 6

(Modifiche all'articolo 9 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112)

- 1. All'articolo 9 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, sono apportate le seguenti modificazioni:
- a) al comma 4, l'ultimo periodo è soppresso;
- b) il comma 12 è sostituito dal seguente: «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).»;
- c) al comma 15, l'ultimo periodo è soppresso.



(Sostituzione dell'articolo 11 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112)

1. L'articolo 11 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, è sostituito dal seguente:

# «ART. 11

# (Indipendenza del gestore dell'infrastruttura)

- 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.
- 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.
- 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.
- 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 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.



- 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.
- 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.
- 7. I responsabili dell'adozione di decisioni sulle funzioni essenziali non possono ricoprire, per un periodo di ventiquattro mesi da quando cessano nelle proprie funzioni, alcun ruolo, all'interno delle imprese ferroviarie operanti sulla relativa infrastruttura.
- 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.
- 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.



- 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.
- 11. I gestori di infrastrutture ferroviarie regionali 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.».

(Inserimento degli articoli 11-bis, 11-ter, 11-quater, 11-quinquies e 11-sexies al decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112)

1. Dopo l'articolo 11 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, sono inseriti i seguenti:



#### «ART, 11-bis

# (Imparzialità del gestore dell'infrastruttura rispetto alla gestione del traffico e alla programmazione della manutenzione)

- 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.
- 2. Il gestore dell'infrastruttura è tenuto, in modo trasparente e non discriminatorio, a 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.
- 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.

#### ART. 11-ter

# (Delega e ripartizione delle funzioni del gestore dell'infrastruttura)

- 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:
- 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 non possono essere delegate ad alcuna altra entità inserita nell'impresa a integrazione verticale, a meno che tale entità svolga esclusivamente funzioni essenziali;
- 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.
- 2. Il gestore dell'infrastruttura mantiene il potere di vigilanza relativamente all'esercizio delle 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 11, 11-bis e 11-quater.
- 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.



# ART. 11-quater

# (Trasparenza finanziaria)

- 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.
- 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.
- 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 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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 dell'impresa.



- 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.
- 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.

# ART. 11-quinquies

# (Meccanismi di coordinamento)

- 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:
- a) le necessità dei richiedenti relative alla manutenzione e allo sviluppo della capacità di infrastruttura;
- 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:
- c) questioni di intermodalità e interoperabilità da trattarsi nell'ambito del piano commerciale di cui all'articolo 15, commi 5 e 6.
- 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.
- 3. Il coordinamento a norma del presente articolo non pregiudica il diritto dei richiedenti di adire l'organismo di regolazione né i poteri dello stesso ai sensi dell'articolo 37.

# ART. 11-sexies

# (Rete europea dei gestori dell'infrastruttura)

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.».

### ART. 9

(Modifiche all'articolo 12 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112)

1. All'articolo 12 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, sono apportate le seguenti modificazioni:



- a) il comma 2 è sostituito dal seguente: «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.»;
- b)i commi 3 e 4 sono abrogati;
- c) il comma 5 è sostituito dal seguente: "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 c 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.";
- d) al comma 6, il primo periodo è sostituito dal seguente: «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, 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:
  - a) della competente autorità di aggiudicazione del contratto di servizio pubblico;
  - b) del gestore dell'infrastruttura;
  - c) dell'impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico.»;
- e) il comma 7 è sostituito dal seguente: «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:
  - a) l'autorità competente;
  - b) il gestore dell'infrastruttura:
  - c) l'impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico;
  - d) l'impresa ferroviaria che chiede l'accesso.»;
- f) il comma 8 è abrogato;
- g) al comma 9, le parole "commi 4, 5, 6 e 7" sono sostituite dalle seguenti: "commi 5, 6 e 7".
- h) il comma 10 è sostituito dal seguente: "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.".



(Inserimento dell'articolo 12-bis al decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112)

1. Dopo l'articolo 12 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, è inserito il seguente:

#### "ART. 12-bis

### (Servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità)

- 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.
- 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.".

#### ART. 11

(Inserimento dell'articolo 13-bis al decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112)

1. Dopo l'articolo 13 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, è inserito il seguente:

# "ART. 13-bis

(Sistema comune d'informazione e di emissione di biglietti cumulativi)

- 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.
- 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 sistema medesimo opera."



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.

#### ART. 12

(Modifiche all'articolo 18 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112)

1. All'articolo 18 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, il comma 9 è sostituito dal seguente: «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.».

# ART. 13

(Modifiche all'articolo 24 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112)

1. All'articolo 24 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, il comma 2 è sostituito dal seguente: «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.».



### ART, 14

(Modifiche all'articolo 28 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112)

1. All'articolo 28, comma 5, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, le parole "comma 7" sono sostituite dalle seguenti: "comma 10".

#### ART. 15

(Modifiche all'articolo 35 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112)

1. All'articolo 35, comma 3, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "L'organismo di regolazione può imporre al gestore dell'infrastruttura di mettergli a disposizione tali informazioni, qualora lo ritenga necessario.".

#### **ART. 16**

(Modifiche all'articolo 36 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112)

- 1. All'articolo 36 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, sono apportate le seguenti modificazioni:
- a) il comma 1 è sostituito dal seguente: «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.»;
- b) dopo il comma 3 è aggiunto il seguente: «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 interruzione del servizio.».

#### ART. 17

(Modifiche all'articolo 37 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112)

- 1. All'articolo 37 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, sono apportate le seguenti modificazioni:
- a) al comma 2, dopo la lettera g), sono aggiunte le seguenti:

«g-bis) gestione del traffico;

g-ter) programmazione di rinnovo e manutenzione programmata o non programmata;



g-quater) rispetto dei requisiti, inclusi quelli riguardanti i conflitti di interessi di cui agli articoli 11, 11-bis, 11-ter e 11-quater.»;

- b) al comma 3, le parole "e, in particolare, controlla le attività di cui al comma 2, lettere da a) a g)" sono sostituite dalle seguenti: "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)";
- c) al comma 9, la parola "g)" è sostituita dalla seguente: "g-quater)";
- d) il comma 13 è sostituito dal seguente: «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 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.»;
- e) dopo il comma 13, è inserito il seguente: «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.».

#### ART, 18

(Modifiche all'articolo 38 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112)

- 1. All'articolo 38 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, sono apportate le seguenti modificazioni:
- a) dopo il comma 3 è inserito il seguente: «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.»;
- b) al comma 8, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Detti principi e pratiche comuni includono accordi per la risoluzione delle controversie che sorgono nell'ambito del comma 3-bis del presente articolo.".



# (Disposizioni finanziarie)

- 1. Dall'attuazione delle disposizioni del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.
- 2. Le Amministrazioni interessate provvedono all'adempimento dei compiti derivanti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

#### ART. 20

# (Entrata in vigore e norme transitorie)

- 1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana.
- 2. Le disposizioni di cui agli articoli 2, comma 1, lettere c) e d), 3, comma 1, lettere a) e b), 4, comma 1, 6, comma 1, lettere a), b) e c), 9, comma 1, lettere a), b), c), d), e), f) e g), e 13, comma 1, si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2019.
- 3. Le licenze nazionali di cui all'articolo 3, comma 1, lettera q), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, in corso di validità alla data del 1° gennaio 2019, sono convertite in pari data in licenze, previa verifica da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del rispetto delle condizioni di cui all'articolo 7 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112.
- 4. Le imprese ferroviarie che alla data del 1° gennaio 2019 non sono titolari di licenza nazionale possono richiedere capacità di infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento di un servizio di trasporto nazionale di passeggeri a partire dall'orario di servizio che inizia il 14 dicembre 2020.
- 5. I decreti di cui all'articolo 13-bis, commi 2 e 3, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, come introdotti dall'articolo 11, comma 1, sono adottati entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

