

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Lo schema di decreto legislativo in oggetto attua la direttiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, che istituisce uno spazio unico europeo per il trasporto ferroviario, sulla base della delega contenuta nella legge di delegazione europea 06 agosto 2013, n. 96.

In linea con l'obiettivo comunitario di agevolare il trasporto ferroviario tra gli Stati membri dell'Unione europea, promuovendo lo sviluppo della competizione e la libera circolazione di persone e merci, lo schema di decreto in oggetto declina i principi di autonomia e indipendenza gestionale, amministrativa e contabile delle imprese ferroviarie e di indipendenza delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura relative alla determinazione e riscossione dei canoni e all'assegnazione di capacità dell'infrastruttura, di libertà di accesso al mercato dei trasporti di merci e di passeggeri per ferrovia da parte delle imprese ferroviarie a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti e tali da garantire lo sviluppo della concorrenza nel settore ferroviario, ponendo particolare riguardo alla tutela degli investimenti pubblici ed alla necessità di garantire una maggiore partecipazione degli stakeholders circa l'uso, la disponibilità e lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria.

Per una questione di equilibrio normativo si è ritenuto di procedere mediante l'abrogazione e la completa riscrittura del D.Lgs. 188/2003 (legge quadro del settore ferroviario che recepiva il primo pacchetto ferroviario), sia perché la direttiva 2012/34/UE (RECAST) altro non è che la rifusione del I° pacchetto ferroviario, sia perché la legge quadro è stata da oltre un decennio il riferimento normativo per tutti gli operatori di settore, e quindi una mera attività di recepimento avrebbe potuto comportare un impatto maggiore sulle strutture ed il quadro di riferimento di tutti gli attori coinvolti.

Si precisa, inoltre, che nel testo proposto si interviene anche con abrogazioni esplicite in relazione a tutte quelle materie che interferiscono con il recepimento della direttiva RECAST, regolamentate da norme successive al D.Lgs. 188/2003.

In relazione ai singoli articoli, di seguito se ne illustrano brevemente i contenuti:

Per quanto concerne il Capo I recante **disposizioni generali**:

L'articolo 1 definisce **oggetto e ambito di applicazione** della normativa in argomento.

In questo articolo uno dei punti cruciali è proprio quello di definire correttamente il campo di applicazione della normativa, ovvero l'infrastruttura ferroviaria nazionale, regionale e locale sulla quale vengono applicate le regole di accesso ed i requisiti di trasporto che le imprese ferroviarie devono possedere per poter effettuare i servizi ferroviari di trasporto merci e passeggeri.

Si è infatti ritenuto opportuno operare l'esclusione dall'intero ambito di applicazione aggregando le fattispecie obbligatorie e quelle facoltative previste dalla recast relativamente alle reti ferroviarie locali e regionali isolate adibite al trasporto passeggeri ed alle reti adibite unicamente alla prestazione di servizi passeggeri urbani e suburbani, nonché alle imprese che espletano esclusivamente servizi di trasporto urbano, extraurbano o regionale su tali reti, fatta salva la deroga di cui all'art 2 paragrafo 1 della recast. Non si è ritenuto invece necessario prevedere né l'esclusione di cui all'art. 2, paragrafo 2 punto c) della recast, estendendo quindi l'obbligatorietà del possesso della licenza agli esercenti il servizio regionale di trasporto merci, né l'esclusione di cui all'art 3 paragrafo 3 punto c) della recast, in quanto tale situazione non ricorrerebbe più nella realtà italiana.

Ciò evidentemente comporta, per i gestori di tali reti (rete/tratta regionale adibita a servizi merci regionali), l'applicazione dei principi di separazione contabile e di indipendenza delle funzioni essenziali, mentre per le imprese ferroviarie che esercitano i servizi di trasporto, la vigenza dell'obbligo del possesso della licenza e del certificato di sicurezza. Ciò al fine di garantire, da un lato, una corretta e trasparente gestione dell'infrastruttura e, dall'altro, il possesso dei requisiti di



onorabilità, capacità finanziaria, competenza professionale nel rispetto degli standard vigenti in materia di sicurezza da parte delle imprese ferroviarie.

Ai fini dell'individuazione delle rete ferroviaria che rientra nell'ambito di applicazione del presente decreto e dell'eventuale esclusione di infrastrutture ferroviarie locali che non rivestono importanza strategica per il funzionamento del mercato ferroviario, preventivamente notificate alla Commissione europea secondo le modalità di cui all'articolo 2, paragrafo 3 della direttiva 2012/34/UE, si provvede con decreto ministeriale, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano; nelle more dell'emanazione del decreto succitato, si applica il vigente decreto ministeriale 28T del 5 agosto 2005, opportunamente modificato.

Si segnala la previsione contenuta nel comma 7 la quale prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa consultazione delle parti interessate periodicamente aggiorna la Strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria. Tale Strategia definisce, per un periodo di almeno cinque anni, le esigenze future in materia di mobilità in termini di manutenzione, rinnovamento e sviluppo dell'infrastruttura sulla base di un finanziamento sostenibile del sistema ferroviario. Su espressa richiesta del Ministero dell'economia e delle finanze è stato inserito l'inciso che prevede, ai fini dell'aggiornamento della suddetta Strategia la concertazione con il predetto Ministero, entro un termine prefissato e non derogabile per non determinare un aggravio ed un ritardo procedurale dell'attività.

L'articolo 2 individua i **principi**, in particolare, l'autonomia e l'indipendenza delle imprese ferroviarie e del gestore dell'infrastruttura, nonché la garanzia di accesso al mercato dei trasporti di merci e di passeggeri per ferrovia come previsto dagli attuali regolamenti europei, in particolare il RE 913/2010, il RE 1315/2013 e il RE 1316/2013.

L'articolo 3 individua le **definizioni** utili alla migliore comprensione del testo normativo proposto.

Si segnala in particolare che, al fine di operare una "rifusione" dell'assetto normativo nazionale e rispondere alla disposizione di cui all'art 1, comma 2 della recast, si è ritenuto necessario inserire la definizione di *licenza nazionale passeggeri* di cui all'articolo 58 della legge 99/2009 (da abrogare), chiarendo le condizioni di rilascio della stessa (sede legale in Italia e principio di reciprocità) e precisando che il rilascio è soggetto alle medesime verifiche dei requisiti richiesti per la *licenza "internazionale"* e dal rispetto delle disposizioni di cui al Regolamento (CE) 1371/2007. Ciò in linea con la recast che esplicitamente prevede al punto 18 del considerato che *"l'introduzione di un accesso aperto a questi nuovi servizi internazionali di passeggeri, con fermate intermedie, non dovrebbe essere usato per aprire il mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri, bensì servire semplicemente le fermate ausiliarie al percorso internazionale"*.

Analogamente si è inteso operare inserendo la definizione di titolo autorizzatorio, 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.

Per quanto concerne il Capo II recante norme in materia di **imprese ferroviarie**, specificando che per le stesse si intende qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto sia di merci sia di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione e ricomprendendo anche le imprese che forniscono solo la trazione:

L'articolo 4 definisce i **principi** guida limitatamente alle attività delle imprese ferroviarie. In particolare le imprese ferroviarie stabilite in Italia hanno uno status giuridico indipendente per quanto riguarda la gestione, l'amministrazione ed il controllo interno in materia amministrativa, economica e contabile. Il patrimonio, il bilancio e la contabilità delle imprese ferroviarie devono essere distinti da quelli dello Stato, delle regioni, delle province autonome e degli enti locali. Inoltre viene sancito il principio di indipendenza per le imprese ferroviarie dal gestore dell'infrastruttura



dal punto di vista contabile, e pertanto le stesse devono essere gestite secondo i principi validi per le società commerciali.

Non si è inteso recepire la fattispecie di cui all'art. 5, paragrafo 4 della recast in quanto, a parere del Ministero dell'economia e delle finanze, si verrebbe a creare un'attività di direzione e coordinamento in capo all'azionista MEF – con eventuali profili di responsabilità civile – in contrasto con l'interpretazione data all'articolo 2497 del codice civile dall'articolo 19, comma 6 del decreto legge 78/2009 che recita: "L'articolo 2497, primo comma, del codice civile, si interpreta nel senso che per enti si intendono i soggetti giuridici collettivi, diversi dallo Stato, che detengono la partecipazione sociale nell'ambito della propria attività imprenditoriale ovvero per finalità di natura economica o finanziaria".

L'articolo 5 contribuisce invece a delineare le regole di **contabilità e bilancio delle imprese ferroviarie** in linea con il principio di trasparenza della normativa europea, oggetto anche della procedura di infrazione comunitaria n. 2012/2213 in applicazione della direttiva 91/440/CEE sullo sviluppo delle ferrovie comunitarie (ex Pilot 2465/11/Move) ancora in corso di esame da parte della CE, sebbene si sia giunti già ad una seconda lettera di messa in mora, alla quale l'Italia ha dato puntuale riscontro nel recente passato. Si precisa che, su analoga questione, è aperto un contenzioso, allo stato pendente dinanzi la Corte di Giustizia, che interessa la Germania e che l'Italia ha proceduto a supportarne la difesa. In attesa della definizione di tale ricorso si è ritenuto opportuno confermare l'attuale quadro normativo, già in vigore con il D.Lgs. 188/2003, anche per evitare di aprire il fronte a possibili richieste di approfondimento da parte della CE. In particolare la trasparenza è stata attuata in sede di recepimento inserendo il precetto che il bilancio, nelle componenti del conto economico e della situazione patrimoniale finanziaria, deve essere tenuto separato e deve essere pubblicato, da un lato, per le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto di merci e, dall'altro, per le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto di passeggeri. Analoga separazione ed evidenza pubblica deve essere data per i contributi pubblici concessi alle imprese ferroviarie in ambito di obblighi di servizio pubblico. Si precisa che, su questo tema specifico è stata accolta l'obiezione del Ministero dell'economia e delle finanze sulla non opportunità di ricondurre tale evidenza dei contributi pubblici in forma dettagliata per ogni singolo contratto di servizio pubblico, ma in forma aggregata.

L'articolo 6 definisce **accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria**, in base a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, ma soprattutto al possesso degli adeguati requisiti tecnici e di interoperabilità oltre che di sicurezza (certificato di sicurezza emanato dall'ANSF a norma d.lgs. 162/2007) ed al possesso dei requisiti di onorabilità, capacità finanziaria e competenza professionale (licenza "internazionale" e licenza nazionale passeggeri rilasciate dall'apposita autorità preposta al rilascio della licenza ad un'impresa, in virtù della quale ne è riconosciuta la capacità di fornire servizi di trasporto ferroviario come impresa ferroviaria).

Si è ritenuto, in particolare, necessario precisare che per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri aventi esclusivamente origine e destinazione nel territorio nazionale è necessario il possesso della licenza nazionale passeggeri; mentre per il solo svolgimento di servizi di trasporto nazionale passeggeri a committenza pubblica, in alternativa alla licenza nazionale passeggeri, è necessario il possesso del titolo autorizzatorio in aggiunta alla licenza "internazionale".

L'articolo 7, in linea con il draft dell'atto di esecuzione di cui all'articolo 17, paragrafo 5 della direttiva 2012/34/UE, ad oggi predisposto dalla Commissione europea, individua la Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti quale autorità competente al rilascio della licenza, definisce le modalità di presentazione dell'istanza di rilascio della stessa, il format di modello comune per la comunicazione all'Agenzia ferroviaria europea, le modalità di calcolo dei diritti istruttori.

L'articolo 8 dettaglia i requisiti per il **rilascio della licenza**, di onorabilità, capacità finanziaria e competenza professionale, nonché di adeguata copertura della propria responsabilità civile, il cui possesso è necessario per ottenere il rilascio della licenza.



L'articolo 9 definisce la **validità della licenza**, che in particolare ha validità temporale illimitata, salvo alcune specifiche fattispecie, già previste nel D.Lgs. 188/2003. Infatti, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede, con cadenza quinquennale, al riesame della posizione di ciascuna impresa ferroviaria cui è stata rilasciata la licenza, ferma restando, comunque, la possibilità di procedere, in qualsiasi momento, ad apposite verifiche e controlli, anche di carattere ispettivo, circa l'osservanza e la sussistenza dei suddetti obblighi e requisiti. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, inoltre, revoca la licenza se accerta la mancanza dei titoli e dei requisiti per il suo rilascio, mentre ne sospende l'efficacia quando esiste un dubbio fondato circa la loro effettiva sussistenza, per un periodo non superiore a trenta giorni, per l'effettuazione dei necessari accertamenti. Analogamente, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, qualora constati che sussistono fondati dubbi circa il mantenimento, da parte di un'impresa ferroviaria cui l'autorità di un altro Stato membro ha rilasciato una licenza, dei requisiti previsti per il possesso della stessa dalla direttiva 2012/34/UE, ne informa immediatamente tale autorità.

Si è inoltre inteso stabilire che non possono essere richieste proroghe da parte delle imprese ferroviarie per l'inizio di attività superiori a due anni o proroghe successive, la cui somma temporale superi il periodo di due anni; il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può, inoltre, sospendere o revocare d'ufficio la licenza di quelle imprese ferroviarie che nei due anni di inattività non abbiano mai presentato istanza per il rilascio del certificato di sicurezza all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, in quanto tale prolungata inattività od assenza di attivazione del predetto procedimento di certificazione costituisce mancanza dei requisiti di competenza professionale. Infatti, giacché l'accesso all'infrastruttura è condizionato al preventivo possesso di entrambe le "autorizzazioni", il possesso della sola licenza - ove non ci sia evidenza di adeguate motivazioni per la mancanza del certificato di sicurezza - oltre il termine dei due anni, si giustifica spesso solo ai fini di una extra valorizzazione dell'impresa. Da ciò la necessità di poter monitorare lo stato di avanzamento delle attività propedeutiche all'inizio di attività, indicando eventuali modifiche societarie ed eventuali criticità sopravvenute.

Ai fini del monitoraggio per il mantenimento della licenza, le imprese ferroviarie sono, altresì, tenute a fornire, con cadenza annuale, i seguenti elementi informativi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

- a) bilanci consolidati dell'anno;
- b) rapporto riassuntivo del traffico e dei servizi prestati;
- c) relazione contenente gli elementi di verifica del controllo di qualità attuato e del livello di soddisfazione della clientela raggiunto nonché i ritardi realizzati ed i rimborsi erogati.

L'articolo 10 identifica invece gli aspetti legati al **certificato di sicurezza**, facendo specifico riferimento al decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, che attesta la conformità alle normative nazionali, compatibili con il diritto europeo, per quanto riguarda i requisiti tecnici e operativi specifici per i servizi ferroviari e i requisiti di sicurezza relativi al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna dell'impresa, con particolare riguardo agli standard in materia di sicurezza della circolazione ed alle disposizioni e prescrizioni emanate per le singole linee e per i singoli servizi.

Avendo esteso l'obbligo del possesso della licenza e del certificato di sicurezza per l'esercizio del trasporto anche alle reti regionali e locali, si è inteso rendere coerente la disposizione presente con l'assetto normativo vigente ed in particolare prevedere una diversa attribuzione delle competenze, nelle more dell'assunzione piena da parte dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie ANSF, in materia di rilascio del certificato di sicurezza per le imprese che intendono svolgere il servizio di trasporto su tali reti. Per l'emanazione del certificato alle imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale risulta competente l'ANSF, mentre, nelle more dell'attrezzaggio delle reti regionali e locali con sistemi idonei a rendere compatibili i livelli tecnologici delle medesime a quelli della rete nazionale per permettere l'unificazione degli standard di sicurezza, dei regolamenti e delle procedure per il rilascio del certificato, si è inteso demandare tale attività alla Direzione Generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale, che vi provvede, emanando proprie procedure, con le risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente.



Per quanto concerne il Capo III recante norme in materia di **gestore dell'infrastruttura**, intendendo in tal modo definire il soggetto incaricato, in particolare, della realizzazione, della gestione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresa la gestione del traffico ed il controllo-comando e il segnalamento:

L'articolo 11 definisce in dettaglio i **principi** relativi alle attività del gestore dell'infrastruttura come soggetto autonomo ed indipendente. In particolare 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.

L'articolo 12 determina le **condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria** a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, al fine di permettere la massima utilizzazione della capacità e la maggiore competizione possibile con regole comuni. Pertanto a tutte le imprese ferroviarie è concesso, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, il diritto di accesso alla infrastruttura ferroviaria. In particolare l'articolo tende a definire le eventuali limitazioni allo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale, ivi compresa la parte di servizi internazionali svolta sul territorio italiano, che può essere soggetto a limitazioni, sulla base di quanto disposto 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.

Si prevede, altresì, al fine di consentire uno sviluppo dei processi concorrenziali nel settore dei trasporti ferroviari, in armonia con la necessità di assicurare la copertura degli oneri per i servizi universali di trasporto ferroviario di interesse nazionale oggetto di contratti di servizio pubblico, la possibilità di introdurre un sovrapprezzo al canone dovuto per l'esercizio dei servizi di trasporto di passeggeri a media e a lunga percorrenza, non forniti nell'ambito di contratti di servizio pubblico, per la parte espletata su linee appositamente costruite o adattate per l'alta velocità, attrezzate per velocità pari o superiori a 250 chilometri orari. Si provvede alla determinazione del sovrapprezzo 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, sulla base dei costi dei servizi universali di trasporto ferroviario di interesse nazionale oggetto di contratti di servizio pubblico, senza compromettere la redditività economica del servizio di trasporto su rotaia al quale si applica. I proventi ottenuti dal sovrapprezzo non possono eccedere quanto necessario per coprire tutto o parte dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di altri obblighi. Gli introiti derivanti dal sovrapprezzo sono integralmente versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere utilizzati per contribuire al finanziamento degli oneri del servizio universale del trasporto ferroviario di interesse nazionale oggetto dei contratti di servizio pubblico.

L'articolo 13 definisce le **condizioni di accesso ai servizi**, distinguendoli in obbligatori, complementari ed ausiliari, attribuendone la fornitura al gestore dell'infrastruttura o alla nuova figura dell'operatore dell'impianto di servizio (un'entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie) e diversificandone il costo.

In particolare il gestore dell'infrastruttura fornisce a tutte le imprese ferroviarie cui sono state assegnate tracce orarie, a condizioni eque e non discriminatorie e senza corresponsione di alcun onere aggiuntivo rispetto al canone di accesso e utilizzo dell'infrastruttura, la fornitura dei servizi costituenti il pacchetto minimo di accesso:

- a) trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria, ai fini della conclusione dei contratti di utilizzo dell'infrastruttura;
- b) diritto di utilizzo della capacità assegnata;
- c) uso dell'infrastruttura ferroviaria, compresi scambi e raccordi;



- d) controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento ed instradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione;
- e) uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile;
- f) tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità.

A tutte le imprese ferroviarie l'operatore dell'impianto di servizio garantisce l'accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi, ove forniti, in tale ambito, al costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole:

- a) stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario;
- b) scali merci;
- c) scali di smistamento e aree di composizione dei treni, ivi comprese le arce di manovra;
- d) aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci;
- e) centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati;
- f) altre infrastrutture tecniche, comprese quelle di pulizia e di lavaggio, nonché gli impianti di scarico dei reflui delle toilette dei treni;
- g) infrastrutture portuali marittime e di navigazione interna collegate a servizi ferroviari;
- h) impianti e attrezzature di soccorso;
- i) aree o impianti per l'approvvigionamento di combustibile, i cui canoni sono indicati nelle fatture separatamente.

Qualora l'operatore dell'impianto di servizio fornisca i sotto indicati servizi complementari, questi ultimi sono forniti a richiesta delle imprese ferroviarie, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti:

- a) corrente di trazione, i cui diritti di utilizzo sono indicati nelle fatture separatamente rispetto a quelli per l'utilizzo del sistema di alimentazione elettrica, fatta salva l'applicazione della direttiva 2009/72/CE;
- b) preriscaldamento dei treni passeggeri e servizio di rifornimento idrico dei treni;
- c) controllo della circolazione di treni che effettuano trasporti di merci pericolose;
- d) assistenza alla circolazione di treni speciali;
- e) servizi di manovra.

L'operatore dell'impianto di servizio o il gestore dell'infrastruttura possono, su richiesta delle imprese ferroviarie, fornire, ove effettuati, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti i seguenti servizi ausiliari:

- a) accesso alla rete di telecomunicazioni;
- b) fornitura di informazioni complementari;
- c) ispezione tecnica del materiale rotabile;
- d) servizi di biglietteria nelle stazioni passeggeri;
- e) servizi di manutenzione pesante prestati in centri di manutenzione dedicati ai treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati.

Si precisa la competenza dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) in merito alla definizione delle procedure e dei criteri relativi all'accesso ai servizi di cui ai commi 2, 10 e 13 sulla base delle misure che la Commissione europea può adottare ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 9, della direttiva 2012/34/UE.

L'articolo 14 determina le regole ed i contenuti del **prospetto informativo della rete**, che descrive le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e contiene informazioni sulle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria in questione, agli impianti di servizio e di fornitura dei relativi servizi.

Il prospetto contiene opportune informazioni dettagliate sul sistema di imposizione e informazioni sufficienti sui canoni, nonché altre informazioni pertinenti sull'accesso applicabili ai servizi elencati nell'articolo 13 che sono prestati da un unico fornitore; illustra i principi e i criteri di assegnazione della capacità, le caratteristiche generali di capacità dell'infrastruttura disponibile per le imprese



ferroviarie e le eventuali restrizioni al suo utilizzo, comprese quelle dovute ad interventi di manutenzione; informazioni sulla domanda di licenza di cui all'articolo 7 e sui certificati di sicurezza rilasciati a norma della direttiva 2004/49/CE; informazioni sulle procedure di risoluzione delle controversie e di ricorso con riguardo a questioni di accesso alle infrastrutture e ai servizi ferroviari e al sistema di prestazioni; informazioni sull'accesso agli impianti di servizio di cui all'articolo 13 e sull'imposizione dei relativi corrispettivi; un modello di accordo per la conclusione di accordi quadro fra un gestore dell'infrastruttura e un richiedente ai sensi dell'articolo 23. Il gestore provvede al suo aggiornamento annuale, previo recepimento delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'organismo di regolazione.

L'articolo 15 definisce i rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato, in particolare sul contenuto del contratto di programma. Il CdP resta una esclusiva competenza delle Amministrazioni centrali dello Stato ed in particolare del MIT. Ad ogni modo il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti informa l'organismo di regolazione e, mediante il gestore dell'infrastruttura, i richiedenti e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, sul contenuto del contratto di programma, al fine di consentire agli stessi di esprimersi al riguardo prima che esso sia sottoscritto, soprattutto in materia di interventi nei terminali e scali merci, nei nodi urbani, nelle stazioni e nei collegamenti con i porti. Il contratto di programma è pubblicato entro un mese dalla sua approvazione.

L'articolo 16 determina il costo dell'infrastruttura e contabilità. Pertanto viene stabilito ad esempio che i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare, in condizioni normali di attività e nell'arco di un periodo ragionevole non superiore a cinque anni, almeno un equilibrio tra, da un lato, il gettito dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, i contributi statali definiti nei contratti di programma di cui all'articolo 15, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e le eventuali entrate non rimborsabili da fonti private e pubbliche, e, dall'altro, i costi di infrastruttura almeno nelle sue componenti di costi operativi, ammortamenti e remunerazione del capitale investito. Di conseguenza il gestore dell'infrastruttura utilizza un sistema di contabilità regolatoria che evidenzia i meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali relativi alla sua attività, con particolare riferimento al pacchetto minimo di accesso.

Per quanto concerne il Capo IV recante norme in materia di canoni (il pedaggio richiesto per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria):

L'articolo 17 definisce le competenze e le modalità per la determinazione del canone da parte del gestore e per la definizione dei criteri che sovrintendono a tale definizione.

A tale riguardo è necessario premettere che l'articolo 37 del decreto legge n. 201 del 2011 (Salva Italia), nell'istituire l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, espressamente prevede che *"l'Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture....."* e *"con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, a svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità e a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura."*

Si precisa che: il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, determina il canone dovuto dalle imprese ferroviarie per l'utilizzo dell'infrastruttura e procede alla riscossione dello stesso. Il canone di utilizzo dell'infrastruttura è pubblicato nel prospetto informativo della rete e si basa sugli stessi principi per tutta la rete. Il gestore dell'infrastruttura provvede affinché l'applicazione del sistema di imposizione comporti canoni equivalenti e non discriminatori per le diverse imprese ferroviarie che prestano servizi di natura equivalente su una parte simile del mercato o di rete. I canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura possono essere modificati per tener conto del costo degli effetti ambientali causati dalla circolazione del treno, sulla base delle modalità di calcolo definite dall'atto di esecuzione di cui all'articolo 31, comma 5, della direttiva 2012/34/UE. Ogni modifica dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura onde tenere in conto il costo degli effetti acustici favorisce



l'ammodernamento dei veicoli ferroviari con la tecnologia di sistema frenante a bassa rumorosità più vantaggioso economicamente disponibile. Inoltre l'imputazione di costi ambientali che determini un aumento del totale delle entrate per il gestore è tuttavia ammessa solo se essa è applicata anche al trasporto stradale di merci conformemente al diritto dell'Unione. Qualora l'imputazione dei costi ambientali determini un aumento delle entrate, l'autorità competente decide in merito all'uso degli introiti supplementari. Il gestore conserva le informazioni necessarie in modo da poter risalire sia all'origine dei proventi derivanti dall'imputazione dei costi ambientali che all'applicazione degli stessi, e, su richiesta le fornisce alla Commissione Europea.

L'articolo 18 definisce elementi relativi ai Canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria, ed in particolare le Deroghe ai principi di imposizione dei canoni di accesso, attribuendo in particolare al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, la definizione dei coefficienti di maggiorazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Infatti ai fini del pieno recupero dei costi connessi all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e al collegamento con gli impianti di servizio da parte del gestore, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, possono essere previsti coefficienti di maggiorazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Pertanto l'elenco dei segmenti di mercato definiti dai gestori dell'infrastruttura contiene almeno i tre segmenti seguenti:

- servizi merci;
- servizi passeggeri nel quadro di un contratto di servizio pubblico;
- altri servizi passeggeri.

Il gestore dell'infrastruttura può distinguere ulteriormente i segmenti di mercato in base alle merci o ai passeggeri trasportati nonché ad altri parametri relativi ai segmenti specifici. Sono, inoltre, definiti i segmenti di mercato in cui le imprese ferroviarie non effettuano al momento servizi ma possono effettuarli durante il periodo di validità del sistema di imposizione dei canoni. Il gestore dell'infrastruttura non include nel sistema di imposizione dei canoni nessun coefficiente di maggiorazione per tali segmenti di mercato. In questa attività importante è anche il ruolo dell'ART la quale verifica: a) la sostenibilità per il mercato dell'applicazione dei coefficienti di maggiorazione cui al comma 1; b) che tali coefficienti siano applicati in base a principi di efficienza, trasparenza e non discriminazione; c) che tali coefficienti siano applicati in modo da garantire la competitività ottimale dei segmenti del mercato ferroviario; d) che il sistema di imposizione dei canoni rispetti gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie. L'organismo di regolazione comunica gli esiti della verifica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'Economia e delle Finanze per le successive valutazioni.

L'articolo 19 definisce un Sistema di compensazione per la mancata copertura dei costi ambientali, dei costi connessi ad incidenti e dei costi di infrastruttura, come previsto anche dalla normativa europea. Pertanto per incentivare le politiche di trasporto in particolari settori di attività il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'organismo di regolazione, può istituire sistemi di compensazione, di durata limitata nel tempo, a favore del modo di trasporto ferroviario, laddove sia dimostrabile la mancata copertura dei costi ambientali, dei costi connessi ad incidenti e dei costi di infrastruttura non imputati in modi di trasporto concorrenti e nei limiti della differenza tra tali costi rispetto ai costi equivalenti imputabili alla modalità di trasporto ferroviario.

L'articolo 20 definisce elementi relativamente alla Cooperazione in materia di sistemi di imposizione dei diritti su più reti. È per altro un articolo di carattere operativo sulle modalità di cooperazione fra Gestori per garantire i servizi internazionali. I gestori dell'infrastruttura infatti cooperano per consentire l'applicazione di sistemi efficienti di imposizione dei canoni e si associano per coordinare l'imposizione dei canoni o per imporre canoni per l'esercizio di servizi ferroviari su più di una rete infrastrutturale del sistema ferroviario all'interno dell'Unione. In particolare, i gestori dell'infrastruttura mirano a garantire una competitività ottimale dei servizi ferroviari internazionali e assicurano l'utilizzo efficiente delle reti ferroviarie, stabilendo a tal fine procedure appropriate.



L'articolo 21 definisce il Sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario, al fine di ridurre al minimo le disfunzioni conseguenti ad eventuali perturbazioni arrecate alla circolazione dei treni ed i principi di base del sistema di controllo delle prestazioni indicati dalla direttiva 2012/34/UE.

Per quanto concerne il Capo V recante norme in materia di **assegnazione della capacità dell'infrastruttura** (processo attraverso il quale vengono esaminate le richieste e definita l'assegnazione della capacità di una determinata infrastruttura ferroviaria da parte del gestore dell'infrastruttura):

L'articolo 22 definisce i Diritti connessi alla capacità in quanto il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è il soggetto preposto all'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria e alla sua ripartizione in maniera equa e non discriminatoria. In particolare il gestore dell'infrastruttura ferroviaria procede alla ripartizione della capacità, garantendo:

- a) che la capacità sia ripartita su base equa, non discriminatoria e nel rispetto dei principi stabiliti dall'articolo 26 e dal diritto dell'Unione;
- b) che la ripartizione della capacità consenta un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria;
- c) la riservatezza commerciale delle informazioni ricevute.

L'articolo 23 stabilisce gli Accordi quadro, i quali specificano le caratteristiche della capacità di infrastruttura richiesta dal richiedente e a questo offerta per un periodo di norma superiore alla vigenza di un orario di servizio, sulla base anche delle necessità di una impresa ferroviaria nell'ambito di un Contratto di Servizio Pubblico. Infatti l'accordo quadro è un accordo di carattere generale, giuridicamente vincolante, di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un richiedente e del gestore dell'infrastruttura in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai canoni da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio.

L'articolo 24 definisce le modalità di Richiesta delle tracce orarie, con particolare riguardo alla richiesta di tracce internazionali secondo lo schema e le regole di prenotazione del Reg. 913/2010. Il richiedente che 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 al fine di consentire di valutare lo scopo del servizio internazionale nel trasportare passeggeri tra stazioni situate nel territorio nazionale e il potenziale impatto economico sui contratti di servizio pubblico esistenti.

L'articolo 25 definisce il Contratto di utilizzo dell'infrastruttura, che le imprese ferroviarie devono sottoscrivere dietro pagamento di un canone. Naturalmente le imprese ferroviarie presentano richiesta di capacità specifica sotto forma di tracce orarie.

L'articolo 26 stabilisce l'Assegnazione di capacità alle imprese ferroviarie in modo equo e non discriminatorio. Tale attività viene esercitata dal Gestore mediante procedure di assegnazione della capacità. In particolare, egli assicura che la capacità di infrastruttura sia assegnata equamente, in modo trasparente e non discriminatorio e nel rispetto del diritto europeo, osservando i criteri stabiliti dall'organismo di regolazione e riportati nel prospetto informativo della rete.

L'articolo 27 definisce i criteri per la Cooperazione per l'assegnazione della capacità di infrastruttura su più reti del sistema ferroviario all'interno dell'Unione, sempre con particolare riferimento al Reg. 913/2010. Tale assegnazione di capacità segue un canale prioritario rispetto al normale percorso delle tracce orarie di sole tratte nazionali al fine di favorire il mercato unico europeo, ed utilizzano solo tracce pre-assegnate ai corridoi merci dai gestori dell'infrastruttura nazionale, che in caso di mancato utilizzo tornano nella disponibilità dei gestori nazionali per assegnazioni in ambito nazionale al fine di massimizzare l'utilizzo e l'allocatione di capacità.



L'articolo 28 definisce la Procedura di programmazione e coordinamento nell'ambito del processo di assegnazione di capacità anche al fine di redigere un progetto di orario di servizio e il successivo orario di servizio, una volta risolte tutte le richieste di capacità confliggenti. L'articolo quindi tende a inquadrare il procedimento da seguire per la risoluzione di eventuali confligenze nella richiesta di tracce ed in particolare stabilisce che il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle parti interessate, redige un progetto di orario di servizio e concede alle parti stesse un termine non inferiore a trenta giorni per la presentazione di eventuali osservazioni, da valutarsi ai fini della ripartizione della capacità di infrastruttura. Le parti interessate comprendono tutti i soggetti che hanno presentato richieste di capacità di infrastruttura e altri soggetti che intendono formulare osservazioni in merito all'eventuale incidenza dell'orario di servizio sulla loro idoneità a prestare servizi ferroviari durante il periodo di vigenza dello stesso. Il gestore dell'infrastruttura adotta le misure appropriate per tener conto delle osservazioni formulate.

L'articolo 29 definisce l'Infrastruttura saturata, ovvero l'infrastruttura ove non è possibile soddisfare adeguatamente le richieste di capacità di infrastruttura e le relative misure da adottare sia da parte del Gestore che conseguentemente in ambito di Contratto di Programma.

L'articolo 30 definisce la disciplina delle Richieste specifiche avanzate dalle Imprese Ferroviarie in occasioni di particolari esigenze o eventi (es. manifestazioni sportive o picchi produttivi in caso di trasporto merci). Tali richieste particolari formulate in corso di orario ferroviario determinano l'avvio da parte del gestore dell'infrastruttura del procedimento di valutazione delle istanze, e la possibilità per quest'ultimo anche di prevedere la possibilità di tenere a disposizione, nell'ambito dell'orario definitivo di servizio, capacità di riserva per poter rispondere rapidamente a prevedibili richieste specifiche di capacità (es. EXPO o Giubileo).

L'articolo 31 definisce l'Infrastruttura specializzata, ovvero quella infrastruttura ferroviaria atta ad essere impiegata, come itinerario alternativo ed idoneo, da parte del gestore dell'infrastruttura, per determinati tipi di traffico.

L'articolo 32 definisce l'Analisi della capacità in caso di infrastruttura saturata. L'analisi della capacità individua i motivi della saturazione e le misure da adottare a breve e medio termine per porvi rimedio.

L'articolo 33 definisce invece il Piano di potenziamento della capacità. In particolare il piano di potenziamento determina, in base a un'analisi costi-benefici delle possibili misure individuate, le azioni da adottare per potenziare la capacità di infrastruttura, compreso un calendario per l'attuazione delle misure. Naturalmente viene prevista la possibilità che il piano sia sottoposto all'approvazione preliminare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'articolo 34 definisce l'Utilizzo delle tracce orarie, ovvero dei tracciati origine / destinazione e conseguente quadro orario dei percorsi richiesti dalle Imprese ferroviarie.

L'articolo 35 definisce la Capacità di infrastruttura per i lavori di manutenzione, ovvero la capacità conseguente e ricalcolata dalla programmazione e/o avvio di lavori di manutenzione.

L'articolo 36 definisce Misure speciali da adottare in caso di perturbazioni, ovvero di ripercussioni sul traffico ferroviario (es. ritardi o deviazioni di tracciato) a causa di malfunzionamenti, guasti a treni precedenti o eventi naturali.

L'articolo 37 e l'articolo 38 definiscono il ruolo dell'Organismo di regolazione nell'ambito delle attività nel campo dell'accesso all'infrastruttura e alla cooperazione con altri regolatori europei. In particolare l'organismo di regolazione è l'Autorità di regolazione dei trasporti che esercita le competenze nel settore dei trasporti ferroviari e dell'accesso alle relative infrastrutture ai sensi dell'articolo 37 del decreto legge n. 201 del 2011, dell'articolo 37 del decreto legge n. 1 del 2012, della direttiva 2014/34/UE e del presente decreto. L'organismo agisce in piena indipendenza sul



piano organizzativo, giuridico, decisionale e della strategia finanziaria, dai gestori dell'infrastruttura, dagli organismi preposti alla riscossione dei canoni, dagli organismi preposti all'assegnazione e dai richiedenti. È, inoltre, funzionalmente indipendente da qualsiasi autorità competente preposta all'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico. Si segnala inoltre che l'ART provvede:

- a) in caso di accertate violazioni della disciplina relativa all'accesso ed all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi connessi, ad irrogare una sanzione amministrativa pecuniaria fino ad un massimo dell'uno per cento del fatturato relativo ai proventi da mercato realizzato dal soggetto autore della violazione nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente all'accertamento della violazione stessa e, comunque, non superiore a euro 1.000.000;
- b) in caso di inottemperanza ai propri ordini e prescrizioni, ad irrogare una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 100.000 ad euro 500.000;
- c) qualora i destinatari di una richiesta dell'organismo non forniscano le informazioni o forniscano informazioni inesatte, fuorvianti o incomplete, ovvero senza giustificato motivo non forniscano le informazioni nel termine stabilito, ad irrogare una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 50.000 a euro 250.000;
- d) in caso di reiterazione delle violazioni di cui alle lettere a), b) e c), ad irrogare una sanzione fino al doppio della sanzione massima prevista per ogni violazione.

L'articolo 39 stabilisce i Principi generali degli accordi transfrontalieri i quali non devono costituire una discriminazione tra imprese ferroviarie né una limitazione della libertà delle imprese ferroviarie di effettuare servizi transfrontalieri. Pertanto vengono stabilite regole chiare di comunicazione e informativa alla CE che permettano di evitare tale previsioni normative in contrasto all'interno degli accordi futuri e la risoluzione di eventuali previsioni contrarie al diritto europeo in quelli vigenti.

L'articolo 40 definisce regole per il Monitoraggio del mercato al fine di trasmettere annualmente alla Commissione le informazioni necessarie sull'uso delle reti e sull'evoluzione delle condizioni quadro nel settore ferroviario.

L'articolo 41 definisce Ulteriori obblighi delle imprese ferroviarie, con particolare riguardo agli standard definiti e alle prescrizioni in materia di requisiti tecnici, di sicurezza e diritti dei lavoratori e degli utenti. L'articolo non intende tuttavia fare riferimento ad obblighi di scelta in materia di CCNL per le imprese ferroviarie in quanto vige il principio secondo il quale ogni impresa può che viene a costituirsi può scegliere il contratto di lavoro da adottare per i propri dipendenti.

Per quanto concerne il Capo VI recante **disposizioni finali**:

L'articolo 42 definisce norme abrogate che come detto in premessa risultavano in antitesi con l'attuale recepimento o risultano, come il D.Lgs. 188/2003 integralmente sostituiti dall'attuale recepimento. In particolare gli art. 58 e 59 della L. 99/2009 fanno riferimento alla licenza nazionale relativa ai soli servizi di trasporto passeggeri nazionale, non ancora liberalizzati per effetto della normativa comunitaria vigente, aventi quindi origine / destinazione in Italia.

L'articolo 43 stabilisce la Clausola di cedevolezza espressa.

L'articolo 44 reca disposizioni di carattere finanziario e dal presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 45 stabilisce l'entrata in vigore del provvedimento, che si ricorda dovrà essere recepito entro e non oltre il 16/06/2015.



L'allegato I mutuato dal testo della direttiva 2012/34/UE stabilisce l'elenco degli elementi dell'infrastruttura ferroviaria.

L'allegato II mutuato dal testo della direttiva 2012/34/UE definisce i principi e i parametri fondamentali del contratto di programma.

L'allegato III mutuato dal testo della direttiva 2012/34/UE definisce lo schema della procedura di assegnazione.

L'allegato IV mutuato dal testo della direttiva 2012/34/UE definisce le informazioni contabili da fornire, su richiesta, all'organismo di regolazione.



DIRETTIVA 2012/34/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione)	SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2012/34/UE, CHE ISTITUISCE UNO SPAZIO FERROVIARIO EUROPEO UNICO (RIFUSIONE).	Spiegazioni
DISPOSIZIONI GENERALI <i>Articolo 1</i> Oggetto e ambito di applicazione 1. La presente direttiva stabilisce: a) le regole relative alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria e alle attività di trasporto per ferrovia delle imprese ferroviarie stabilite o che si stabiliranno in uno Stato membro di cui al capo II; b) i criteri che disciplinano il rilascio, la proroga o la modifica a opera di uno Stato membro delle licenze destinate alle imprese ferroviarie che sono stabilite o si stabiliranno nell'Unione (capo III); c) i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nella riscossione dei canoni dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e nell'assegnazione della capacità di tale infrastruttura (capo IV). 2. La presente direttiva si applica all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria adibita a servizi ferroviari nazionali e internazionali.	CAPO I DISPOSIZIONI GENERALI ART. 1 (Oggetto e ambito di applicazione) 1. Il presente decreto disciplina: a) le regole relative all'utilizzo ed alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria adibita a servizi ferroviari nazionali e internazionali e alle attività di trasporto per ferrovia delle imprese ferroviarie operanti in Italia; b) i criteri che disciplinano il rilascio, la proroga o la modifica delle licenze per la prestazione di servizi di trasporto ferroviario da parte delle imprese ferroviarie che sono stabilite o si stabiliranno in Italia; c) i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nella riscossione dei canoni dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e nell'assegnazione della capacità di tale infrastruttura.	Con i cambiamenti si è inteso integrare nel testo del precedente Decreto Legislativo le modifiche intercorse con la Direttiva 2012/34/UE. Ad esempio quest'ultima disciplina anche l'utilizzo dell'infrastruttura e non solo la gestione.
<i>Articolo 2</i> Esclusioni dall'ambito di applicazione 1. Il capo II non si applica alle imprese ferroviarie che esercitano unicamente servizi di trasporto urbano, extraurbano o regionale su reti locali e regionali isolate per servizi di trasporto sull'infrastruttura ferroviaria o su reti adibite unicamente a servizi ferroviari urbani o suburbani. In deroga al primo comma, gli articoli 4 e 5 si applicano se detta impresa ferroviaria è controllata, direttamente o indirettamente, da un'impresa o altra entità che effettua o integra servizi di trasporto ferroviario diversi dai servizi urbani, suburbani o regionali. A siffatta impresa ferroviaria si applica anche l'articolo 6 per quanto attiene alla relazione fra di essa e l'impresa o entità che la controlla direttamente o indirettamente. 2. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione del capo III: a) le imprese che effettuano esclusivamente servizi ferroviari per passeggeri sulle infrastrutture ferroviarie locali e regionali isolate; b) le imprese che effettuano esclusivamente servizi ferroviari urbani o suburbani per passeggeri;	CAPO I DISPOSIZIONI GENERALI ART. 1 (Oggetto e ambito di applicazione) 2. Il presente decreto non si applica: a) alle reti ferroviarie locali e regionali isolate adibite al trasporto passeggeri 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, extraurbano o regionale su tali reti; c) alle infrastrutture ferroviarie private adibite unicamente alle operazioni merci del proprietario delle stesse infrastrutture ed alle imprese ferroviarie che effettuano solo servizi di trasporto merci su tali infrastrutture. 3. In deroga al comma 2, punti a) e b), se l'impresa ferroviaria è controllata, direttamente o indirettamente, da un'impresa o altra entità che effettua o integra servizi di trasporto ferroviario diversi dai servizi urbani, suburbani o regionali, a siffatta impresa ferroviaria si applica il disposto degli articoli 4, 5, 11 e 16.	Si è ritenuto opportuno operare l'esclusione dall'intero ambito di applicazione del dlgs in esame aggregando le fattispecie obbligatorie e quelle facoltative previste dalla recast relativamente alle reti ferroviarie locali e regionali isolate adibite al trasporto passeggeri ed alle reti adibite unicamente alla prestazione di servizi passeggeri urbani e suburbani, nonché alle imprese che espletano esclusivamente servizi di trasporto urbano, extraurbano o regionale su tali reti, fatta salva la deroga di cui all'art 2 comma 1 del recast. Non si è ritenuto invece necessario prevedere l'esclusione di cui all'art.2, comma 2 punto c) della recast estendendo quindi l'obbligatorietà del possesso della licenza agli esercenti il servizio regionale di trasporto merci, né l'esclusione di cui all'art 2 paragrafo 3 punto c) della recast in quanto tale situazione sembrerebbe non ricorrere nella realtà italiana. Si sottolinea peraltro la difficoltà interpretativa di un'esclusione di una rete.



- c) le imprese che effettuano esclusivamente servizi ferroviari regionali di trasporto merci;
- d) le imprese che effettuano solo servizi di trasporto merci su un'infrastruttura ferroviaria privata, utilizzata esclusivamente dal proprietario dell'infrastruttura per le operazioni di trasporto delle sue merci.

3. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione degli articoli 7, 8 e 13 e del capo IV:

- a) le reti locali e regionali isolate di trasporto passeggeri su infrastrutture ferroviarie;
- b) le reti adibite unicamente alla prestazione di servizi passeggeri ferroviari urbani e suburbani;
- c) le reti regionali adibite unicamente alla prestazione di servizi merci regionali da un'impresa ferroviaria esclusa ai sensi del paragrafo 1, finché non vi siano richieste di utilizzo della capacità della rete da parte di un altro richiedente;
- d) le infrastrutture ferroviarie private adibite unicamente alle operazioni merci del proprietario.

4. Fatto salvo il paragrafo 3, gli Stati membri possono escludere le infrastrutture ferroviarie locali e regionali che non rivestono importanza strategica per il funzionamento del mercato ferroviario dall'ambito di applicazione dell'articolo 8, paragrafo 3, e le infrastrutture ferroviarie locali che non rivestono importanza strategica per il funzionamento del mercato ferroviario dall'ambito di applicazione del capo IV.

4. Le reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del presente decreto e per le quali sono attribuite alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione ai sensi del decreto legislativo 19 novembre 1997, n.422, sono regolate, con particolare riferimento a quanto attiene all'utilizzo ed alla gestione di tali infrastrutture, all'attività di trasporto per ferrovia, al diritto di accesso all'infrastruttura ed alle attività di ripartizione ed assegnazione della capacità di infrastruttura, sulla base dei principi della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un unico spazio ferroviario europeo (rifusione) del presente decreto.

5. Per le reti di cui al comma 4, le funzioni dell'organismo di regolazione di cui all'articolo 37 sono svolte dall'Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n.201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n.214, sulla base dei principi stabiliti dalla direttiva 2012/34/UE e dal presente decreto.

6. Entro due anni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, è aggiornato e modificato il decreto ministeriale 28T del 5 agosto 2005 da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa con la conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, con il quale sono individuate le reti ferroviarie di cui al comma 4. Nel periodo transitorio il DM 28T permane in validità. Si provvede con cadenza periodica, almeno quinquennale, ad

regionale adibita a servizi merci regionali a fronte non delle sue funzioni di assolvimento del trasporto, ma in virtù dell'esercizio effettuato sulla stessa da parte di un'impresa che esercita unicamente servizio di trasporto urbano, extraurbano o regionale su reti locali e regionali isolate o su reti adibite unicamente a servizi ferroviari urbani o suburbani.

PB.

le infrastrutture ferroviarie private adibite unicamente alle operazioni merci del proprietario delle stesse infrastrutture ed alle imprese ferroviarie che effettuano solo servizi di trasporto merci su tali infrastrutture, non possono essere escluse dalla disciplina del Capo II della direttiva (Sviluppo infrastrutture UE)

Ad oggi sono vigenti il decreto legislativo 19 novembre 1997, n.422 di conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale (in particolare per le ferrovie in gestione commissariale governativa affidate per la ristrutturazione alla FS spa dalla legge 662/1996 e per le ferrovie in concessione a soggetti diversi da FS spa) ed il decreto ministeriale 28T del 5 agosto 2005 che, tra l'altro, individua le reti ferroviarie locali e regionali non isolate.

I commi 4 e 5 inseriti nel d.lgs. in esame intendono rendere coerente l'impianto normativo con quanto previsto dalla recast. Si renderà pertanto necessario provvedere ad un aggiornamento delle succitate norme.

Si è inteso recepire la facoltà di prevedere ulteriori esclusioni dall'ambito di applicazione del d.lgs. in esame attraverso l'aggiornamento e la modifica del vigente decreto ministeriale 28T del 5 agosto 2005, rispettando l'intesa con la conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.



Gli Stati membri notificano alla Commissione l'intenzione di escludere dette infrastrutture ferroviarie. Secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 62, paragrafo 2, la Commissione decide se detta infrastruttura ferroviaria debba essere considerata di nessuna importanza strategica tenuto conto della lunghezza delle linee ferroviarie in questione, del loro livello di utilizzo e del volume di traffico potenzialmente interessato.	apportare, da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, le necessarie modifiche all'allegato I del decreto ministeriale 28T del 5 agosto 2005 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 saranno preventivamente notificate alla Commissione europea secondo le modalità di cui all'articolo 2, paragrafo 3 della direttiva 2012/34/UE, nell'ambito dell'attività istruttoria di aggiornamento del Decreto ministeriale.	
5. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione dell'articolo 31, paragrafo 5, i veicoli utilizzati o destinati a essere utilizzati da o verso paesi terzi che circolano su una rete con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione. 6. Gli Stati membri possono decidere, per lo schema di assegnazione di capacità, periodi e scadenze che sono diversi da quelli previsti all'articolo 43, paragrafo 2, all'allegato VI, punto 2, lettera b), e all'allegato VII, punti 3, 4 e 5, ove la definizione a livello internazionale delle tracce ferroviarie, in cooperazione con i gestori dell'infrastruttura di paesi terzi su una rete con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione, abbia un impatto rilevante sullo schema di assegnazione di capacità in generale. 7. Laddove necessario per assicurare una leale concorrenza, gli Stati membri possono decidere di pubblicare, con strumenti e scadenze diversi da quelli previsti all'articolo 29, paragrafo 1, il quadro per l'imposizione dei canoni e le relative norme specificamente applicabili ai servizi di trasporto internazionale di merci da o verso paesi terzi effettuati su una rete con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione. 8. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione del capo IV l'infrastruttura ferroviaria con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione e che collega stazioni transfrontaliere di uno Stato membro al territorio di un paese terzo. 9. La presente direttiva non si applica alle imprese la cui attività è limitata unicamente alla prestazione di servizi di navetta per veicoli stradali attraverso gallerie sottomarine o a servizi di trasporto sotto forma di servizi di navetta per veicoli stradali attraverso tali gallerie, ad eccezione dell'articolo 6, paragrafi 1 e 4, e degli articoli 10, 11, 12 e 28.		La norma era prevista nel Recast per i paesi confinanti con Russia. Infatti la Russia ha uno scartamento diverso da quello tradizionale (1437 mm). Non si è pertanto inteso recepirlo in Italia. Ad esempio il paragrafo 10 si riferisce alle repubbliche baltiche. L'Italia confina sì con un Paese terzo ma lo scartamento è identico.



10. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito d'applicazione del capo II, ad eccezione dell'articolo 14, e del capo IV i servizi ferroviari in transito attraverso l'Unione. 11. Gli Stati membri possono escludere dall'applicazione dell'articolo 32, paragrafo 4, i treni non equipaggiati con il sistema europeo di controllo dei treni (ETCS) e utilizzati per i servizi regionali passeggeri entrati in servizio per la prima volta prima del 1985.		
	CAPO I DISPOSIZIONI GENERALI ART. 2(Principi) 1. Le attività disciplinate dal presente decreto si uniformano ai seguenti principi: a) autonomia e indipendenza gestionale, amministrativa e contabile delle imprese ferroviarie; b) indipendenza delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura, separazione contabile o costituzione di strutture aziendali autonome e distinte, sotto il profilo patrimoniale e contabile, per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria e per l'esercizio dell'attività di trasporto a mezzo ferrovia; c) libertà di accesso al mercato dei trasporti di merci e di passeggeri per ferrovia da parte delle imprese ferroviarie, in conformità alle prescrizioni contenute nelle direttive dell'Unione europea e negli articoli 56 e seguenti del TFUE, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti e tali da garantire lo sviluppo della concorrenza nel settore ferroviario; d) possibilità di risanamento della struttura finanziaria delle imprese di proprietà pubblica o controllate di settore, fatta salva la normativa dell'Unione sugli aiuti di Stato e a norma degli articoli 93, 107 e 108 TFUE. 2. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.	In analogia a quanto già previsto dal D.lgs. 188/2003 sono stati riportati i principi fondamentali ai quali si uniformano le attività disciplinate nel d.lgs. in esame. Si è inteso tuttavia precisare la salvaguardia per il bilancio pubblico.
Articolo 3 Definizioni Ai fini della presente direttiva si intende per: 1) «impresa ferroviaria», qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza ai sensi della presente direttiva e la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione; 2) «gestore dell'infrastruttura», qualsiasi organismo o impresa incaricati in particolare della realizzazione, della gestione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresa la gestione	ART. 3(Definizioni) 1. Ai fini del presente decreto si intende per: a) «impresa ferroviaria»: qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto sia di merci sia di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione; 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	Articolo in linea con la recast, alcuni piccoli aggiustamenti sono stati apportati per rendere più coerente elenco definizioni con necessità del sistema ferroviario italiano e la precedente formulazione della art. nel D.Lgs. 188/2003. Pertanto si preciserà di seguito solo le macro differenze.



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 organismi o imprese;

3) «infrastruttura ferroviaria», gli elementi elencati nell'allegato I;

4) «servizio di trasporto internazionale di merci», il servizio di trasporto nel quale il treno attraversa almeno una frontiera di uno Stato membro; il treno può essere unito e/o scomposto e le varie sezioni possono avere origini e destinazioni diverse, purché tutti i vagoni attraversino almeno una frontiera;

5) «servizio di trasporto internazionale di passeggeri», il servizio di trasporto di passeggeri nel quale il treno attraversa almeno una frontiera di uno Stato membro e la cui finalità principale è trasportare passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi; il treno può essere unito e/o scomposto e le varie sezioni che lo compongono possono avere origini e destinazioni diverse, purché tutti i vagoni attraversino almeno una frontiera;

6) «servizi urbani ed extraurbani», i servizi di trasporto la cui finalità principale è soddisfare le esigenze di un centro urbano o di un agglomerato, incluso un agglomerato transfrontaliero, insieme alle esigenze in materia di trasporto fra detto centro o agglomerato e le sue zone periferiche;

7) «servizi regionali», i servizi di trasporto la cui finalità principale è soddisfare le esigenze in materia di trasporto di una regione, inclusa una regione transfrontaliera;

8) «transito», l'attraversamento del territorio dell'Unione senza caricare né scaricare merci e/o senza far salire né scendere passeggeri nel territorio dell'Unione;

9) «percorso alternativo», un altro percorso tra la stessa origine e la stessa destinazione, fermo restando che tra i due percorsi vi è un rapporto di intercambiabilità ai fini della gestione, da parte dell'impresa ferroviaria, del servizio di trasporto merci o passeggeri in questione;

10) «alternativa valida», l'accesso a un altro impianto di servizio, economicamente accettabile per l'impresa ferroviaria e tale da consentirle di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri in questione;

11) «impianto di servizio», l'impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'allegato II, punti da 2 a 4;

12) «operatore dell'impianto di servizio», un'entità pubblica o

dell'infrastruttura per una rete o parte di essa possono essere assegnati a diversi soggetti con i vincoli definiti nelle norme comunitarie dell'Unione europea vigenti e nel presente decreto;

c) «infrastruttura ferroviaria»: gli elementi elencati nell'allegato I del presente decreto;

d) «servizio di trasporto internazionale di passeggeri»: il servizio di trasporto di passeggeri nel quale il treno attraversa almeno una frontiera di uno Stato membro e la cui finalità principale è trasportare passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi; il treno può essere sia unito sia scomposto e le varie sezioni che lo compongono possono avere origini e destinazioni diverse, purché tutti i vagoni attraversino almeno una frontiera;

e) «servizi urbani ed extraurbani»: i servizi di trasporto la cui finalità principale è soddisfare le esigenze di un centro urbano o di un agglomerato, incluso un agglomerato transfrontaliero, insieme alle esigenze in materia di trasporto fra detto centro o agglomerato e le sue zone periferiche;

f) «servizi regionali»: i servizi di trasporto la cui finalità principale è soddisfare le esigenze in materia di trasporto di una o più regioni, inclusa una regione transfrontaliera;

g) «transito»: l'attraversamento del territorio dell'Unione che non prevede il carico o lo scarico di merci né la salita e la discesa di passeggeri nel territorio dell'Unione;

h) «percorso alternativo»: un diverso percorso tra la stessa origine e la stessa destinazione, fermo restando che tra i due percorsi vi è un rapporto di intercambiabilità ai fini della gestione, da parte dell'impresa ferroviaria, del servizio di trasporto merci o passeggeri in questione;

i) «alternativa valida», l'accesso a un altro impianto di servizio, economicamente accettabile per l'impresa ferroviaria e tale da consentirle di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri in questione;

l) «impianto di servizio»: l'impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'articolo 13 commi 2, 9 e 11;

m) «operatore dell'impianto di servizio»: un'entità pubblica o

Qui si è inteso rimandare all'allegato come fatto nella direttiva recast in quanto lo stesso potrà subire variazioni anche nel prossimo futuro.

Il servizio di trasporto merci è completamente liberalizzato pertanto non si è ritenuto necessario NON esplicitare la singola fattispecie internazionale (potremmo anche inserirlo) Inserire

PARTE CORRISPONDENTE

Il servizio di trasporto merci è completamente liberalizzato pertanto non si è ritenuto necessario esplicitare la singola fattispecie internazionale

La specifica aggiunta relativa al gestore è necessaria in quanto in Italia, diversamente da altri



privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all'allegato II, punti da 2 a 4;

13) «accordo transfrontaliero», un accordo tra due o più Stati membri o tra Stati membri e paesi terzi destinato a facilitare la prestazione di servizi ferroviari transfrontalieri;

14) «licenza», un'autorizzazione rilasciata a un'impresa da un'autorità preposta al rilascio della licenza, in virtù della quale ne è riconosciuta la capacità di fornire servizi di trasporto ferroviario come impresa ferroviaria; tale capacità può essere limitata alla prestazione di determinati tipi di servizi;

5) «autorità preposta al rilascio della licenza», l'organismo incaricato di rilasciare le licenze in campo ferroviario nello Stato membro;

privata, che può coincidere anche con il gestore dell'infrastruttura, responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all'articolo 13, commi 2, 9 e 11;

n) «accordo transfrontaliero»: un accordo tra due o più Stati membri o tra Stati membri e paesi terzi, destinato a facilitare la prestazione di servizi ferroviari transfrontalieri;

o) «licenza»: autorizzazione valida su tutto il territorio dell'Unione europea, rilasciata dall'apposita autorità preposta al rilascio della licenza ad un'impresa, in virtù della quale ne è riconosciuta la capacità di fornire servizi di trasporto ferroviario come impresa ferroviaria; tale capacità può essere limitata alla prestazione di determinati tipi di servizi;

p) «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 al punto o) 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 i quali sia necessario l'accesso alla infrastruttura ferroviaria 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;

q) «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, sulla rete infrastrutturale nazionale, di servizi di trasporto 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;

r) «autorità preposta al rilascio della licenza»: l'organismo nazionale incaricato di rilasciare le licenze alle imprese ferroviarie che hanno sede nel territorio italiano è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

s) «organismo di regolazione»: l'Autorità di regolazione dei trasporti istituita dall'articolo 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n.201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22

Paesi il Gestore può essere anche operatore e pertanto è sembrata opportuna la precisazione per evitare dubbi interpretativi.

Al fine di operare una "rifusione" dell'assetto normativo nazionale e rispondere alla disposizione di cui all'art 1, comma 2 della recast, e quindi dei dlgs in esame, si è ritenuto necessario inserire anche la licenza nazionale passeggeri di cui all'articolo 58 della legge 99/2009 (da abrogare), chiarendo le condizioni di rilascio della stessa (sede legale in Italia e principio di reciprocità) e precisando che il rilascio è soggetto alle medesime verifiche dei requisiti richiesti per la licenza di cui al punto o) ed al rispetto delle disposizioni di cui al Regolamento (CE) 1371/2007. Ciò si ritiene essere in linea con i disposti della recast anche in considerazione del fatto che esplicitamente si prevede al punto 18 del considerato che *L'introduzione di un accesso aperto a questi nuovi servizi internazionali di passeggeri, con fermate intermedie, non dovrebbe essere usato per aprire il mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri, bensì servire semplicemente le fermate ausiliarie al percorso internazionale.*

Qui si è inteso precisare chi sia l'organismo di regolazione nazionale in Italia, ovvero ART.



16) «contratto», un accordo o, per analogia, un'intesa conclusi nel quadro di misure amministrative;

17) «profitto ragionevole», un tasso di rendimento del proprio capitale che tiene conto del rischio, anche in termini di entrate, o della mancanza di siffatto rischio, assunto dall'operatore dell'impianto di servizio e che è in linea con il tasso medio per il settore interessato negli ultimi anni;

18) «assegnazione», l'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria da parte di un gestore dell'infrastruttura;

19) «richiedente», un'impresa ferroviaria o un gruppo internazionale di imprese ferroviarie o altre persone fisiche o giuridiche, quali le autorità competenti di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007, nonché i caricatori, gli spedizionieri e gli operatori di trasporti combinati con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura;

20) «infrastruttura saturata», un elemento dell'infrastruttura dove, anche dopo il coordinamento delle diverse richieste di capacità non è possibile soddisfare pienamente la domanda, in determinati periodi;

21) «piano di potenziamento della capacità», una misura o una serie di misure con un calendario di attuazione volte a ridurre le limitazioni di capacità che portano a dichiarare un elemento dell'infrastruttura «infrastruttura saturata»;

22) «coordinamento», la procedura in base alla quale il gestore dell'infrastruttura e i richiedenti cercano di risolvere situazioni in cui esistono richieste di capacità di infrastruttura confliggenti;

23) «accordo quadro», un accordo di carattere generale giuridicamente vincolante di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un richiedente e del gestore

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, che è l'organismo nazionale di regolazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE;

t) «trasporto ferroviario», svolgimento di un servizio di trasporto di merci e/o passeggeri fra due distinte località a fronte di un contratto di trasporto e di un contratto di utilizzo dell'infrastruttura;

u) «contratto»: un accordo o, per analogia, un'intesa conclusa nel quadro di misure amministrative;

v) «contratto di utilizzo dell'infrastruttura»: accordo concluso tra il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria, in base al quale è concesso a quest'ultima l'utilizzo dell'infrastruttura in termini di tracce orarie, a fronte del pagamento dei canoni di cui all'articolo 17;

z) «profitto ragionevole»: un tasso di rendimento del proprio capitale, che tiene conto del rischio, anche in termini di entrate, o della mancanza di siffatto rischio, assunto dall'operatore dell'impianto di servizio e che è in linea con il tasso medio per il settore interessato negli ultimi anni;

aa) «assegnazione della capacità»: processo attraverso il quale vengono esaminate le richieste e definita l'assegnazione della capacità di una determinata infrastruttura ferroviaria da parte del gestore dell'infrastruttura;

bb) «richiedente»: un'impresa ferroviaria o un gruppo internazionale di imprese ferroviarie o altre persone fisiche o giuridiche, quali le autorità competenti di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007, nonché i caricatori, gli spedizionieri e gli operatori di trasporti combinati, con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario;

cc) «infrastruttura saturata»: elemento dell'infrastruttura dove, anche dopo il coordinamento delle diverse richieste di capacità, non è possibile soddisfare pienamente la domanda, anche se solo in determinati periodi;

dd) «piano di potenziamento della capacità»: una misura o una serie di misure con un calendario di attuazione volte a ridurre le limitazioni di capacità che portano a dichiarare un elemento dell'infrastruttura «infrastruttura saturata»;

ee) «coordinamento»: la procedura in base alla quale il gestore dell'infrastruttura e i richiedenti cercano di risolvere situazioni in cui esistono richieste di capacità di infrastruttura confliggenti;

ff) «accordo quadro»: un accordo di carattere generale, giuridicamente vincolante, di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un richiedente e del gestore

PARTE CORRISPONDENTE

Il punto v) è una precisazione italiana in quanto nella normativa nazionale è prevista anche questa fattispecie contrattuale.

PARTE CORRISPONDENTE

Tale definizione sembra rispondere meglio alle esigenze operative e contrattuali senza per questo discostarsi dalla definizione della recast

Qui è sembrato utile effettuare una precisazione per chiarire che la saturazione si raggiunge anche se solo se relativa a determinati periodi (es. pick hours).



dell'infrastruttura in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai canoni da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio; 24) «capacità di infrastruttura», il potenziale di programmazione delle tracce ferroviarie richieste su un elemento dell'infrastruttura per un certo periodo; 25) «rete», l'intera infrastruttura ferroviaria gestita da un gestore dell'infrastruttura; 26) «prospetto informativo della rete», un documento in cui sono precisati in dettaglio le regole generali, le scadenze, le procedure e i criteri relativi ai sistemi di imposizione dei canoni e di assegnazione della capacità e che contiene anche ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacità di infrastruttura; 27) «traccia ferroviaria», la capacità di infrastruttura necessaria per far viaggiare un treno tra due località in un dato periodo; 28) «orario di servizio», i dati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sulla infrastruttura interessata durante il suo periodo di validità. 29) «aree di deposito», aree destinate specificatamente al deposito temporaneo di veicoli ferroviari tra un impiego e l'altro; 30) «manutenzione pesante», l'attività che non viene effettuata regolarmente nel quadro delle operazioni giornaliere e che richiede la rimozione del veicolo dal servizio.	dell'infrastruttura in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai canoni da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio; gg) «capacità di infrastruttura»: il potenziale di programmazione delle tracce ferroviarie richieste su un elemento dell'infrastruttura per un certo periodo; hh) «rete»: l'intera infrastruttura ferroviaria gestita da un gestore dell'infrastruttura; ii) «prospetto informativo della rete»: un documento in cui sono pubblicate in dettaglio le regole generali, le scadenze, le procedure e i criteri relativi ai sistemi di definizione e di riscossione del canone per l'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi dovuti per i servizi, nonché quelli relativi all'assegnazione della capacità e che contiene anche ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacità di infrastruttura; ll) «traccia oraria»: la frazione di capacità di infrastruttura necessaria per far viaggiare un treno tra due località in un determinato periodo temporale; mm) «orario di servizio»: i dati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sulla infrastruttura interessata durante il suo periodo di validità; nn) «aree di deposito», aree destinate specificatamente al deposito temporaneo di veicoli ferroviari tra un impiego e l'altro; oo) «manutenzione pesante»: l'attività che non viene effettuata regolarmente nel quadro delle operazioni giornaliere e che richiede la rimozione del veicolo dal servizio. pp) «progetti di investimento specifici», progetti di investimento finanziati, integralmente o parzialmente, con capitale di debito o di rischio. qq) «raccordo», binario che si sviluppa dal deviatoio di allacciamento all'infrastruttura ferroviaria nazionale fino all'interno dell'impianto raccordato; rr) «impianto raccordato», l'impianto, di proprietà di soggetto diverso dal gestore dell'infrastruttura, ove si svolgono attività industriali o logistiche, allacciato all'infrastruttura ferroviaria nazionale mediante un raccordo (ivi compresi i Porti e le Aree di Sviluppo Industriale); ss) «contratto di raccordo», atto fra il gestore dell'infrastruttura e il titolare/gestore dell'impianto raccordato che regola la gestione della circolazione fra l'infrastruttura ferroviaria nazionale e l'impianto raccordato e le verifiche di sicurezza sullo stato del raccordo; tt) «costo totale», l'insieme dei costi operativi, degli ammortamenti	Completa meglio il riferimento allo strumento informativo per eccellenza delle imprese ferroviarie. Il termine in italiano sembra maggiormente corrispondente alla realtà con traccia oraria.
--	---	---



	e del costo di remunerazione del capitale investito, nelle sue componenti di capitale di debito o di rischio.	
CAPO II Indipendenza Gestionale Articolo 4 <i>Indipendenza delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura</i> 1. Gli Stati membri provvedono affinché, in materia di gestione, di amministrazione e di controllo interno in materia amministrativa, economica e contabile, le imprese ferroviarie direttamente o indirettamente possedute o controllate dagli Stati membri abbiano uno status indipendente in virtù del quale dispongano, in particolare, di un patrimonio, di un bilancio e di una contabilità distinti da quelli dello Stato. 2. Nel rispetto delle regole quadro e specifiche in materia di canoni e di assegnazione stabilite dagli Stati membri, il gestore dell'infrastruttura è responsabile della propria gestione, della propria amministrazione e del proprio controllo interno.	CAPO II IMPRESE FERROVIARIE ART. 4(Principi) 1. Le imprese ferroviarie stabilite in Italia devono possedere uno status giuridico indipendente per quanto riguarda la gestione, l'amministrazione ed il controllo interno in materia amministrativa, economica e contabile. Il patrimonio, il bilancio e la contabilità delle imprese ferroviarie devono essere distinti da quelli dello Stato, delle regioni, delle province autonome e degli enti locali. CAPO III GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA ART. 11 (Principi) 2. Nel rispetto delle regole quadro e specifiche in materia di canoni e di assegnazione di capacità di infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura è responsabile della propria gestione, della propria amministrazione e del proprio controllo interno. 7. I criteri per la separazione contabile sono stabiliti anche dal regolamento (CEE) n.1108/70 del Consiglio del 4 giugno 1970 che istituisce una contabilità delle spese per le infrastrutture dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile.	Si è ritenuto opportuno mantenere la struttura dell'articolato adottata nel D.lgs. 188/2003 che distingue compiti, attività, diritti ed obblighi in capo alle imprese ferroviarie (capo II) da quelli del gestore dell'infrastruttura (capo III). PARTE CORRISPONDENTE CONTROPROPOSTA DI FSI 1-bis. Il gestore dell'infrastruttura deve essere gestito secondo i principi e le regole proprie delle società commerciali, ed è libero di stabilire la propria organizzazione interna, nonché assumere in autonomia decisioni concernenti la gestione patrimoniale. 1-ter. I piani di investimento previsti nei Contratti di Programma devono essere definiti e realizzati assicurando almeno l'equilibrio economico e finanziario del gestore dell'infrastruttura, di cui al successivo articolo 16. Parte da mantenere?
<i>Articolo 5</i> <i>Gestione delle imprese ferroviarie secondo principi</i>	CAPO II IMPRESE FERROVIARIE	



commerciali

1. Gli Stati membri provvedono affinché le imprese ferroviarie possano adattare le loro attività al mercato e gestirle sotto la responsabilità dei loro organi direttivi, per fornire servizi efficienti e adeguati con la minor spesa possibile in rapporto alla qualità del servizio richiesto.

Le imprese ferroviarie devono essere gestite secondo i principi validi per le società commerciali, a prescindere dalla loro proprietà, anche per quanto riguarda gli obblighi di servizio pubblico imposti dallo Stato membro all'impresa e i contratti di servizio pubblico conclusi dalla medesima con le autorità competenti dello Stato.

2. Le imprese ferroviarie definiscono i loro programmi di attività, compresi i piani di investimento e di finanziamento. Detti programmi mirano al raggiungimento dell'equilibrio finanziario delle imprese e alla realizzazione degli altri obiettivi in materia di gestione tecnica, commerciale e finanziaria; essi inoltre indicano i mezzi per realizzare tali obiettivi.

3. Con riferimento agli orientamenti di politica generale adottati dallo Stato membro e in considerazione dei piani o contratti nazionali, eventualmente pluriennali, compresi i piani di investimento e di finanziamento, le imprese ferroviarie sono in particolare libere di:

- a) stabilire la propria organizzazione interna, fatte salve le disposizioni degli articoli 7, 29 e 39;
 - b) disciplinare le modalità della fornitura e della commercializzazione dei servizi e stabilirne la tariffazione;
 - c) prendere le decisioni concernenti il personale, la gestione patrimoniale e gli acquisti propri;
 - d) aumentare la propria quota di mercato, elaborare nuove tecnologie, creare nuovi servizi e adottare tecniche di gestione innovative;
 - e) avviare nuove attività in settori associati all'attività ferroviaria.
- Il presente paragrafo lascia impregiudicato il regolamento (CE) n. 1370/2007.

4. In deroga al paragrafo 3, gli azionisti delle imprese ferroviarie detenute o controllate dallo Stato possono richiedere la loro approvazione preventiva per le principali decisioni relative alla gestione dell'impresa al pari degli azionisti di società per azioni private in virtù del diritto societario degli Stati membri. Le disposizioni del presente articolo fanno salve le competenze degli organi di vigilanza a titolo del diritto societario degli Stati membri in relazione alla nomina dei membri del consiglio di amministrazione.

ART. 4(Principi)

2. Le imprese ferroviarie sono gestite secondo i principi validi per le società commerciali, a prescindere dalla loro proprietà pubblica o privata, anche per quanto riguarda gli obblighi di servizio pubblico imposti dallo Stato all'impresa e i contratti di servizio pubblico conclusi dalla medesima con le autorità competenti.

3. Le imprese ferroviarie definiscono i loro programmi di attività, compresi i piani di investimento e di finanziamento. Detti programmi mirano al raggiungimento dell'equilibrio finanziario delle imprese e alla realizzazione degli altri obiettivi in materia di gestione tecnica, commerciale e finanziaria; essi inoltre indicano i mezzi per realizzare tali obiettivi.

4. Con riferimento agli orientamenti di politica generale e in considerazione dei piani o contratti nazionali, eventualmente pluricennali, compresi i piani di investimento e di finanziamento, e lasciato impregiudicato il regolamento (CE) n. 1370/2007, le imprese ferroviarie sono in particolare libere di:

- a) stabilire la propria organizzazione interna, fatte salve le disposizioni di cui agli articoli 11, 17 e 21;
- b) disciplinare le modalità della fornitura e della commercializzazione dei servizi e stabilirne la tariffazione;
- c) prendere le decisioni concernenti il personale, la gestione patrimoniale e gli acquisti propri;
- d) aumentare la propria quota di mercato, elaborare nuove tecnologie, creare nuovi servizi e adottare tecniche di gestione innovative;
- e) avviare nuove attività in settori associati all'attività ferroviaria.

5. In deroga al comma 4, gli azionisti delle imprese ferroviarie detenute o controllate dallo Stato possono richiedere la loro approvazione preventiva per le principali decisioni relative alla gestione dell'impresa al pari degli azionisti di società per azioni private in virtù del diritto societario italiano. Le disposizioni del presente articolo fanno salve le competenze degli organi di vigilanza in relazione alla nomina dei membri del consiglio di amministrazione.

Indicare nello specifico quale normativa

La normativa italiana prevede già i meccanismi atti a rispettare tale disposizione normativa anche in virtù del diritto commerciale cui si chiede di adeguarsi la Direttiva recast. Pertanto non si è ritenuto di recepire tale parte del comma 1 art. 5

PARTE CORRISPONDENTE

PARTE CORRISPONDENTE

indicare la parte corrispondente del c.c.



Articolo 6 Separazione contabile

1. Gli Stati membri provvedono affinché sia i conti, profitti e perdite, sia i bilanci siano tenuti separati e siano pubblicati per le attività connesse alla prestazione di servizi di trasporto e per quelle connesse alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria. Il finanziamento pubblico concesso a uno di questi due settori di attività non può essere trasferito all'altro.

2. Gli Stati membri possono inoltre prevedere che detta separazione comporti sezioni organiche distinte all'interno di una stessa impresa o che la gestione dell'infrastruttura e dei servizi di trasporto sia esercitata da enti distinti.

Articolo 6 Separazione contabile

3. Gli Stati membri provvedono affinché i conti profitti e perdite e i bilanci siano tenuti separati e siano pubblicati, da un lato, per le

ART. 5 (Contabilità e bilancio delle imprese ferroviarie)

I. Le imprese ferroviarie rendono pubblico il bilancio annuale.

4. Qualora l'impresa ferroviaria svolga attività connesse alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria, sono tenuti separati i bilanci, nelle componenti del conto economico e della situazione patrimoniale finanziaria, e sono pubblicati, da un lato, per le attività connesse alla prestazione di servizi di trasporto e, dall'altro, per quelle connesse alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria. Il finanziamento pubblico concesso a uno di questi due settori di attività non può essere trasferito all'altro e deve avere apposita evidenza contabile. Nel caso di imprese ferroviarie non appartenenti a strutture verticalmente oppure orizzontalmente integrate, comunque il bilancio dovrà essere trasparente, dando evidenza in modo separato per i singoli servizi di trasporto e degli eventuali finanziamenti pubblici ricevuti.

ART. 11 (Principi)

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.

6. Per quanto riguarda i gestori di infrastrutture ferroviarie regionali e locali, rientranti nel campo di applicazione del presente decreto, qualora le attività di servizio di trasporto e di gestione dell'infrastruttura non siano svolte da imprese distinte sul piano della separazione giuridica e decisionale, l'impresa deve essere organizzata in strutture aziendali separate ed autonome sotto il profilo gestionale, contabile e amministrativo per le attività suddette, nonché per altri settori dell'attività di trasporto con modalità diverse dal ferroviario. Le attività ed i compiti di cui ai commi 2, 3 e 4, devono essere espletati senza oneri aggiuntivi per la finanza pubblica. I criteri per la separazione contabile sono stabiliti dal regolamento (CEE) n.1108/70 del Consiglio del 4 giugno 1970 che istituisce una contabilità delle spese per le infrastrutture dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile [...].

ART. 5 (Contabilità e bilancio delle imprese ferroviarie)

2. Il bilancio, nelle componenti del conto economico e della

PARTE CORRISPONDENTE solo adattata non potendo recepire la terminologia conti, profitti e perdita che contabilmente si definisce meglio con il termine conto economico e situazione patrimoniale finanziaria.

Precisazione ulteriore già presente nella recast, tuttavia avendo adottato uno schema diverso è necessario riprenderlo anche nei principi del Capo III

Il testo è stato inserito per renderlo coerente con la proposta in parlamento sul TPL così come formulata dalla DG competente.

Il testo recepisce interamente l'indirizzo della direttiva ma con una formulazione diversa per renderla più coerente con l'attuale quadro



attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto di merci e, dall'altro, per le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto di passeggeri. I fondi pubblici erogati per le attività relative alla prestazione di servizi di trasporto per servizio pubblico figurano separatamente, a norma dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 1370/2007, nella pertinente contabilità e non possono essere trasferiti alle attività relative alla prestazione di altri servizi di trasporto o altre attività. 4. I conti relativi ai diversi settori di attività di cui ai paragrafi 1 e 3 sono tenuti in modo da permettere di verificare che il divieto di trasferire i fondi pubblici da settore di attività a un altro sia rispettato e di verificare l'utilizzo delle entrate derivanti dai canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e le eccedenze provenienti da altre attività commerciali.	situazione patrimoniale finanziaria, è tenuto separato ed è pubblicato, da un lato, per le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto di merci e, dall'altro, per le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto di passeggeri. 3. Qualora siano erogati fondi pubblici per le attività relative alla prestazione di servizi di trasporto per servizio pubblico, essi devono figurare separatamente nella pertinente contabilità, a norma dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 1370/2007, e non possono essere trasferiti alle attività relative alla prestazione di altri servizi di trasporto o ad altre attività. 5. I conti relativi ai diversi settori di attività di cui ai commi precedenti sono tenuti in modo da permettere di verificare che il divieto di trasferire i fondi pubblici percepiti, da un settore di attività ad un altro, sia rispettato, e di verificare l'utilizzo delle entrate derivanti dai canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e le eccedenze provenienti da altre attività commerciali. 6. E' in ogni caso fatto salvo quanto previsto dall'articolo 37, comma 3, lettera b), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con la legge 23 dicembre 2011, n. 214.	normativo italiano e la necessità di tenere ben distinti i bilanci delle diverse società di servizio operanti nel settore ferroviario (merci, passeggeri). Analogamente per i fondi pubblici c'è la necessità che l'impresa ferroviaria che percepisce fondi pubblici dia evidenza in modo separato di ogni contributo ricevuto dalle diverse Autorità pubbliche. PARTE CORRISPONDENTE Tale comma è stato richiesto nel corso di alcune procedure di infrazione in cui l'Italia si è trovata a dover fornire giustificazioni del perché non avesse previsto obbligo di separazione nei bilanci di ogni attività di servizio pubblico.
Articolo 7 Indipendenza delle funzioni essenziali dei gestori dell'infrastruttura 1. Gli Stati membri provvedono affinché le funzioni essenziali che determinano l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura, siano attribuite a enti o società che non svolgono a loro volta servizi di trasporto ferroviario. Indipendentemente dalle strutture organizzative deve essere comunque dimostrato che il presente obiettivo è stato realizzato. Le funzioni essenziali sono: a) adozione di decisioni relative all'assegnazione delle tracce ferroviarie, incluse sia la definizione e la valutazione che la	CAPO III GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA ART. 11 (Principi) 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. 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 eccezion fatta per le aree funzionali alle attività proprie del gestore dell'infrastruttura. 4. Al gestore dell'infrastruttura ferroviaria, per la rete di propria attribuzione, sono affidati in via esclusiva le funzioni essenziali relative alla determinazione e riscossione dei canoni e	Essendo svolte dal Gestore dell'infrastruttura le funzioni essenziali si è ritenuto fare riferimento al Gestore (come stabilito successivo comma 4) Esistono delle situazioni per le quali il Gestore dell'infrastruttura ha ceduto la gestione delle stazioni a società terze, pertanto al fine di garantire gli obblighi normativi di manutenzione e pulizia si è ritenuto necessario fare tale specificazione. Definizione compiti esclusivi del Gestore



disponibilità e l'assegnazione delle singole tracce ferroviarie; e b) adozione di decisioni relative all'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, comprendenti il calcolo e la riscossione dei canoni, fatto salvo l'articolo 29, paragrafo 1. Gli Stati membri possono tuttavia attribuire alle imprese ferroviarie o a qualsiasi altro organismo la responsabilità di contribuire allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, ad esempio mediante investimenti, manutenzione e finanziamento. 2. Se il gestore dell'infrastruttura non è indipendente da un'impresa ferroviaria sul piano giuridico, organizzativo o decisionale, le funzioni di cui al capo IV, sezioni 2 e 3, sono svolte, rispettivamente, da un organismo incaricato della determinazione dei canoni e da un organismo incaricato dell'assegnazione della capacità indipendenti dalle imprese ferroviarie sul piano giuridico, organizzativo e decisionale. 3. Ove le disposizioni del capo IV, sezioni 2 e 3, facciano riferimento alle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura, esse sono intese in riferimento all'organismo incaricato della determinazione dei canoni o all'organismo incaricato dell'assegnazione di capacità in funzione delle rispettive competenze.	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. 5. Le imprese ferroviarie o qualsiasi soggetto avente personalità giuridica pubblica o privata possono, tuttavia, contribuire allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, anche mediante investimenti, manutenzione e finanziamento diretto o tramite il gestore della rete, senza che ciò comporti corrispondenti riduzioni del canone di utilizzo dell'infrastruttura. Il Gestore dell'infrastruttura, una volta ricevuti i contributi, in tutto o in parte, è tenuto nel più breve tempo possibile ad avviare gli interventi di sviluppo dell'infrastruttura richiesti, e concluderli comunque rapidamente una volta ricevuto il saldo del contributo concordato con le imprese ferroviarie. 6. Per quanto riguarda i gestori di infrastrutture ferroviarie regionali e locali, rientranti nel campo di applicazione del presente decreto[...] In caso in cui l'attività di gestione dell'infrastruttura della rete è svolta da impresa non distinta sul piano giuridico e decisionale dall'impresa che svolge le prestazioni di servizio di trasporto sulla medesima rete, le funzioni essenziali del gestore di cui al comma 4 devono essere svolte da un organismo incaricato della determinazione dei canoni, individuato in ambito regionale o locale ed indipendente sul piano giuridico e decisionale dalle imprese nel settore ferroviario.	L'aggiunta è resa necessaria per evitare il rischio che un contributo privato sia fatto al mero scopo di ottenere successivamente una riduzione del canone trasferendo di fatto sul gestore e sul bilancio statale l'onere dell'investimento privato effettuato. Inoltre la previsione temporale è utile per garantire effettuazione investimenti. Il testo è stato inserito per renderlo coerente con la proposta in parlamento sul TPL così come formulata dalla DG competente. la norma riguarda anche il gestore nazionale? La direttiva prevede due organismi, uno per i canoni, l'altro per la capacità di infrastruttura
Risanamento Finanziario Articolo 8 Finanziamento del gestore dell'infrastruttura 1. Gli Stati membri sviluppano l'infrastruttura ferroviaria nazionale tenendo conto eventualmente delle esigenze generali dell'Unione, inclusa l'esigenza di cooperare con i paesi terzi limitrofi. A tale scopo essi pubblicano, entro 16 dicembre 2014, previa consultazione delle parti interessate, una strategia indicativa di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria al fine di soddisfare le esigenze future in materia di mobilità in termini di manutenzione, rinnovamento e sviluppo dell'infrastruttura sulla base di un finanziamento sostenibile del sistema ferroviario. Tale strategia comprende un periodo di almeno cinque anni ed è rinnovabile.	CAPO I DISPOSIZIONI GENERALI ART. 1(Oggetto e ambito di applicazione) 7. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa consultazione delle parti interessate, periodicamente aggiorna la Strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria. Tale Strategia definisce, per un periodo di almeno cinque anni, le esigenze future in materia di mobilità in termini di manutenzione, rinnovamento e sviluppo dell'infrastruttura sulla base di un finanziamento sostenibile del sistema ferroviario.	PARTE CORRISPONDENTE infatti essendo già passato il termine entro il quale si doveva pubblicare il primo piano di strategia di sviluppo questo esercizio si riduce ad un suo mero aggiornamento



2. Nel rispetto degli articoli 93, 107 e 108 TFUE, gli Stati membri possono inoltre erogare al gestore dell'infrastruttura un finanziamento sufficiente in funzione dei compiti di cui all'articolo 3, punto 2, della dimensione dell'infrastruttura e delle esigenze finanziarie, in particolare per far fronte a nuovi investimenti. Gli Stati membri possono decidere di finanziare detti investimenti con mezzi diversi dai contributi statali diretti. In ogni caso gli Stati membri osservano i requisiti di cui al paragrafo 4 del presente articolo. 3. Nell'ambito della politica generale stabilita dallo Stato membro interessato e tenendo conto della strategia di cui al paragrafo 1 e del finanziamento erogato dagli Stati membri di cui al paragrafo 2, il gestore dell'infrastruttura adotta un piano commerciale comprendente i programmi di investimento e di finanziamento. Il piano ha lo scopo di garantire l'uso, la fornitura e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura, assicurando al tempo stesso l'equilibrio finanziario e prevedendo i mezzi per conseguire tali obiettivi. Il gestore dell'infrastruttura accerta che i richiedenti noti e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali abbiano accesso alle informazioni pertinenti e la possibilità di esprimersi sul contenuto del piano commerciale riguardo alle condizioni di accesso e di uso e alla natura, fornitura e sviluppo dell'infrastruttura prima della sua approvazione da parte del gestore dell'infrastruttura.	CAPO III GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA ART. 15. (Rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato) 3. Nei contratti di programma di cui al comma 1 è disciplinata, nel rispetto degli articoli 93, 107 e 108 TFUE, separatamente, la concessione di finanziamenti per far fronte a nuovi investimenti ai fini del miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura stessa e del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica, e la concessione di finanziamenti destinati alla manutenzione ordinaria e a quella straordinaria finalizzata al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria. Il finanziamento può essere assicurato con mezzi diversi dai contributi statali diretti, incluso il finanziamento privato. 4. Nei contratti di programma di cui al comma 1 può essere, altresì, prevista, la concessione di un indennizzo al gestore dell'infrastruttura ferroviaria per le perdite finanziarie conseguenti alla assegnazione di capacità di infrastruttura ferroviaria per la prestazione dei servizi nell'interesse della collettività definiti dal regolamento (CE) 23 ottobre 2007, n. 1370/2007, del Parlamento europeo e del Consiglio, ovvero conseguenti alla assegnazione di capacità di infrastruttura ferroviaria specificamente finalizzata a favorire lo sviluppo dei trasporti ferroviari delle merci. 6. Nell'ambito della politica generale di Governo e tenendo conto della Strategia di cui all'articolo 1, comma 6, e del finanziamento erogato di cui al comma 1, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è tenuto all'elaborazione ed all'aggiornamento di un piano commerciale comprendente i programmi di finanziamento e di investimento, da trasmettere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il piano ha lo scopo di garantire l'uso, la fornitura e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura, assicurando al tempo stesso l'equilibrio economico e finanziario e prevedendo i mezzi per conseguire tali obiettivi. 7. Il gestore dell'infrastruttura assicura che i richiedenti noti e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali abbiano accesso alle informazioni pertinenti e la possibilità di esprimersi sul contenuto del piano commerciale riguardo alle condizioni di accesso e di uso e alla natura, fornitura e sviluppo dell'infrastruttura prima della sua approvazione da parte del gestore dell'infrastruttura. A tal fine il gestore dell'infrastruttura pubblica, sul proprio sito internet, il piano commerciale tre mesi prima della sua adozione, concedendo ai richiedenti trenta giorni per esprimere un parere non vincolante.	PARTE CORRISPONDENTE anche se è sembrato necessario fare qualche affinamento del testo e dare maggiori chiarimenti Norma per favorire sviluppo TPL e MERCI norma di liberalizzazione senza gravare sul bilancio gestore infrastruttura PARTE CORRISPONDENTE anche più dettagliato per permetterne una più facile attuazione Si è inteso aggiungere equilibrio anche economico per sostenere il processo di privatizzazione in corso
---	---	---



4. Gli Stati membri assicurano che il conto profitti e perdite del gestore dell'infrastruttura, in condizioni normali di attività e nell'arco di un periodo ragionevole non superiore a cinque anni, presenti almeno un equilibrio tra, da un lato, il gettito dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali, le entrate non rimborsabili da fonti private e i contributi statali, compresi, se del caso, i pagamenti anticipati concessi dallo Stato, e, dall'altro, i costi di infrastruttura. Fatto salvo l'eventuale obiettivo a lungo termine della copertura da parte dell'utilizzatore dei costi di infrastruttura per tutti i modi di trasporto sulla base di una concorrenza intermodale equa e non discriminatoria, quando il trasporto ferroviario è competitivo rispetto ad altri modi di trasporto, nell'ambito dei principi di imposizione dei canoni di cui agli articoli 31 e 32, uno Stato membro può imporre al gestore dell'infrastruttura di conseguire un equilibrio della contabilità senza contributi statali.	sulle tematiche suddette. CAPO III GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA ART.16 (Costo dell'infrastruttura e contabilità) 1. I conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare, in condizioni normali di attività e nell'arco di un periodo ragionevole non superiore a cinque anni, almeno un equilibrio tra, da un lato, il gettito dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, i contributi statali definiti nei contratti di programma di cui al precedente art.15, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e le eventuali entrate non rimborsabili da fonti private e pubbliche, e, dall'altro, i costi di infrastruttura almeno nelle sue componenti di costi operativi, ammortamenti e remunerazione del capitale investito. 4. Fatto salvo l'eventuale obiettivo a lungo termine della copertura da parte dell'utilizzatore dei costi di infrastruttura per tutti i modi di trasporto sulla base di una concorrenza intermodale equa e non discriminatoria, quando il trasporto ferroviario è competitivo rispetto ad altri modi di trasporto, nell'ambito dei principi di imposizione dei canoni di cui agli articoli 17 e 18, il gestore dell'infrastruttura dovrà tendere ad un equilibrio della contabilità senza contributi statali.	Nella recast sono previsti 4 modalità mediante le quali il Gestore può conseguire equilibrio di bilancio (fondi statali, canone e entrate private, oppure efficienza interna) e tale comma intende quindi fare chiarezza su questo aspetto, includendo anche i fondi del Contratto di Programma. tra i contributi statali non sono espressamente compresi i pagamenti anticipati concessi dallo Stato. Chiarire. PARTE CORRISPONDENTE solo con giusti riferimenti nel nuovo testo
Articolo 9 Riduzione trasparente del debito 1. Fatta salva la normativa dell'Unione sugli aiuti di Stato e a norma degli articoli 93, 107 e 108 TFUE, gli Stati membri creano meccanismi adeguati per contribuire alla riduzione dell'indebitamento delle imprese ferroviarie di proprietà pubblica o controllate a un livello che non ostacoli una sana gestione finanziaria e che risani la loro situazione finanziaria. 2. Ai fini di cui al paragrafo 1, gli Stati membri possono imporre che nell'ambito della contabilità delle imprese ferroviarie sia istituito un servizio distinto per l'ammortamento dei debiti. Al passivo di questo servizio possono essere trasferiti tutti i prestiti contratti dall'impresa ferroviaria per finanziare gli investimenti e per coprire le eccedenze di spese di gestione risultanti dall'attività di trasporto ferroviario o dalla gestione dell'infrastruttura ferroviaria, fino a estinzione di tali prestiti. I debiti derivanti da	CAPO I DISPOSIZIONI GENERALI ART. 2(Principi) 1. Le attività disciplinate dal presente decreto si uniformano ai seguenti principi: d) possibilità di risanamento della struttura finanziaria delle imprese di proprietà pubblica o controllate di settore, ai sensi dell'art. 9 della Direttiva 2012/34/UE, fatta salva la normativa dell'Unione sugli aiuti di Stato e a norma degli articoli 93, 107 e 108 TFUE.	PARTE CORRISPONDENTE Manca una previsione che vincoli il Governo a stabilire un meccanismo che comporti una sana gestione finanziaria delle imprese ferroviarie pubbliche o controllate. Il comma 2 e 3 non sono stati recepiti in quanto la possibilità ivi prevista sarà oggetto dell'Atto o del Decreto con il quale lo Stato vorrà definire questi meccanismi per contribuire alla riduzione dell'indebitamento.



attività di società affiliate non possono essere presi in considerazione. 3. I paragrafi 1 e 2 si applicano soltanto ai debiti o agli interessi dovuti sui debiti contratti dalle imprese ferroviarie pubbliche prima della data dell'apertura del mercato di tutti o di parte dei servizi di trasporto ferroviario nello Stato membro in questione e in ogni caso entro il 15 marzo 2001 o, per gli Stati membri che hanno aderito all'Unione dopo tale data, la data di adesione.		indicare quale articolo affida ad un decreto ministeriale del MIT la definizione dei meccanismi attraverso i quali risanare le perdite di Trenitalia e garantirne per il futuro una sana gestione finanziaria.
Accesso all'infrastruttura e ai Servizi Ferroviari Articolo 10 Condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria 1. Alle imprese ferroviarie è concesso, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria in tutti gli Stati membri per l'esercizio di tutti i tipi di servizi di trasporto ferroviario di merci. Tale diritto comprende l'accesso all'infrastruttura che collega i porti marittimi e di navigazione interna e altri impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2, e all'infrastruttura che serve o potrebbe servire più di un cliente finale. 2. Alle imprese ferroviarie è concesso il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria di tutti gli Stati membri per l'esercizio di servizi di trasporto internazionale di passeggeri. Durante lo svolgimento di un servizio di 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. Tale diritto comprende l'accesso alle infrastrutture di collegamento agli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2. 3. L'organismo o gli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 55 stabiliscono, a seguito di una richiesta delle autorità competenti o delle imprese ferroviarie interessate, se la finalità principale del servizio sia il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi. 4. In base all'esperienza degli organismi di regolamentazione, delle autorità competenti e delle imprese ferroviarie e in base alle attività della rete di cui all'articolo 57, paragrafo 1, la Commissione adotta, entro 16 dicembre 2016, misure che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione del paragrafo 3.	CAPO III GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA ART. 12 (Condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria) 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, e all'infrastruttura che serve o potrebbe servire più di un cliente finale. 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. 3. Durante lo svolgimento di un servizio di 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. Tale diritto comprende l'accesso alle infrastrutture di collegamento agli impianti di servizio di cui all'articolo 13, comma 2. 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 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	Tale articolo è in rif all'art 59 della legge 99/2009 E al procedimento demandato al Regolatore di verificare l'impatto sull'equilibrio economico dei nuovi servizi sul contratto di pubblico servizio di una impresa ferroviaria che esercita attività sulle medesime direttrici del nuovo servizio. PARTE CORRISPONDENTE PARTE CORRISPONDENTE Tale precisazione deriva dal recepimento di regolamenti esistenti per l'attività di regolazione



Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.	dal punto di vista commerciale.	
Articolo 11 Limitazione del diritto di accesso e del diritto di far salire e scendere i passeggeri 1. Gli Stati membri possono limitare il diritto di accesso di cui all'articolo 10 sui servizi fra una stazione di partenza e una di destinazione che sono oggetto di uno o più contratti di servizio pubblico che sono conformi al diritto dell'Unione. Detta limitazione non può determinare una restrizione del diritto di far salire passeggeri in ogni stazione situata lungo il percorso e farli scendere in un'altra stazione, incluse le stazioni situate in uno stesso Stato membro, salvo se l'esercizio di tale diritto comprometta l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico. 2. L'organismo o gli organismi di regolamentazione competenti di cui all'articolo 55 stabiliscono se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico risulti compromesso in base a un'analisi economica oggettiva e a criteri prestabiliti, previa richiesta: a) della o delle competenti autorità di aggiudicazione del contratto di servizio pubblico; b) di qualsiasi altra autorità competente interessata e dotata del diritto di limitare l'accesso ai sensi di tale articolo; c) del gestore dell'infrastruttura; d) dell'impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico. Le autorità competenti e le imprese ferroviarie che prestano servizi pubblici forniscono all'organismo o agli organismi di regolamentazione competenti le informazioni ragionevolmente necessarie per addivenire a una decisione. L'organismo di regolamentazione 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 un mese dal ricevimento della richiesta. L'organismo di regolamentazione si consulta adeguatamente con tutte le parti interessate e informa queste ultime della sua decisione motivata	ART. 12 (Condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria) 5. Lo svolgimento di servizi di trasporto internazionale di passeggeri può essere soggetto a limitazioni, 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. 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 risulta compromesso sulla base di quanto disposto dagli articoli da 11 a 17 del regolamento di esecuzione (UE) n.869/2014, previa richiesta: 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; b) di qualsiasi altra autorità competente interessata e dotata del diritto di limitare l'accesso ai sensi di tale articolo; c) del gestore dell'infrastruttura nell'area geografica coperta dal nuovo servizio proposto di trasporto internazionale di passeggeri; d) di qualsiasi impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico aggiudicato dall'autorità di cui alla lettera a). Le autorità competenti e le imprese ferroviarie che prestano servizi pubblici forniscono all'organismo o agli organismi di regolamentazione competenti le informazioni ragionevolmente necessarie per addivenire a una decisione. L'organismo di regolamentazione 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 un mese dal ricevimento della richiesta. L'organismo di regolamentazione si consulta adeguatamente con tutte le parti interessate e informa queste ultime della sua decisione motivata	Con rif al RE di esecuzione (UE) n.869/2014 e alla L. 99/2009 ed in particolare all'art. 59 si fa presente che sono state emanate normative specifiche per autorizzare e monitorare le attività di trasporto ferroviario passeggeri internazionale, ormai liberalizzato, al fine di evitare che gli stessi tendano a mascherare servizi nazionali invece non ancora liberalizzati e sottoposti a limitazioni. Pertanto nel rispetto di tali normative è stato necessario, a tutela del mercato interno, mantenere alcuni riferimenti normativi, in attesa che l'emanazione del IV pacchetto ferroviario liberalizzi anche il mercato nazionale passeggeri per ferrovia. PARTE CORRISPONDENTE PARTE CORRISPONDENTE



entro un termine ragionevole e prestabilito e, comunque, entro sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie. 3. L'organismo di regolamentazione motiva la sua decisione e precisa il termine entro cui una delle seguenti parti può chiedere il riesame della decisione nonché le relative condizioni cui questo è assoggettato: a) la o le autorità competenti; b) il gestore dell'infrastruttura; c) l'impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico; d) l'impresa ferroviaria che chiede l'accesso. 4. In base all'esperienza degli organismi di regolamentazione, delle autorità competenti e delle imprese ferroviarie e in base alle attività della rete di cui all'articolo 57, paragrafo 1, la Commissione adotta, entro 16 dicembre 2016 misure che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione dei paragrafi 1, 2 e 3 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3. 5. Gli Stati membri possono inoltre limitare il diritto di far salire e scendere passeggeri in stazioni situate nel medesimo Stato membro lungo il percorso di un servizio di trasporto internazionale di passeggeri se un diritto esclusivo al trasporto di passeggeri tra le stazioni in questione è stato concesso a titolo di un contratto di concessione attribuito prima del 4 dicembre 2007, mediante una procedura di aggiudicazione in concorrenza equa e secondo i pertinenti principi della normativa dell'Unione. Detta limitazione può restare in vigore per la durata iniziale del contratto o per 15 anni, ove la durata sia superiore. 6. Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni di cui ai paragrafi 1, 2, 3 e 5 siano sottoposte a controllo giurisdizionale. <i>Articolo 12 Prelievi di canoni sulle imprese ferroviarie che</i>	entro un termine ragionevole e prestabilito e, comunque, entro sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie. 7. L'organismo di regolazione motiva la sua decisione e precisa il termine entro cui i soggetti, di cui al comma 6, possono chiedere il riesame della decisione derivante dall'esame dell'equilibrio economico alle condizioni definite dall'organismo di regolamentazione, fra cui: a) se il nuovo servizio di trasporto internazionale di passeggeri risulta profondamente modificato rispetto ai dati analizzati dall'organismo di regolamentazione; b) se esiste una differenza sostanziale fra l'impatto reale e quello stimato sui servizi nell'ambito del contratto di servizio pubblico; c) se il contratto di servizio pubblico è scaduto prima del termine iniziale. 8. Salvo indicazione contraria dell'organismo di regolazione nella sua decisione, il riesame di una decisione non può essere richiesto nei primi tre anni dopo la pubblicazione della decisione, ad eccezione del caso di cui al comma 6, lettera a). 9. Avverso le decisioni di cui ai commi 4, 5, 6 e 7 è possibile proporre ricorso giurisdizionale. CAPO III GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA	PARTE CORRISPONDENTE Solo più dettagliato per favorire l'applicazione Non tutti i soggetti sono legittimati a chiedere il riesame della decisione. Occorre che l'organismo di regolazione ne individui uno solo tra i seguenti.. Tale recepimento è definito dal regolamento di esecuzione (UE) n.869/2014 Fattispecie che non si applica in Italia tutti Contratti di Servizio aggiudicati dopo tale data. PARTE CORRISPONDENTE
--	--	--



assicurano servizi viaggiatori 1. Fatto salvo l'articolo 11, paragrafo 2, gli Stati membri possono autorizzare, alle condizioni di cui al presente articolo, l'autorità competente per i trasporti ferroviari di viaggiatori a imporre alle imprese ferroviarie che assicurano servizi viaggiatori un canone sull'esercizio di collegamenti che sono di competenza di detta autorità e sono effettuati fra due stazioni di tale Stato membro. Nella fattispecie, le imprese ferroviarie che forniscono servizi di trasporto nazionale o internazionale di passeggeri sono soggette al medesimo canone sull'esercizio delle linee di competenza di tale autorità. 2. 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 proventi ottenuti da tali canoni e pagati come compensazione non eccedono quanto necessario per coprire tutti o parte dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico in questione, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi. 3. 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. La totalità dei canoni imposti ai sensi del presente paragrafo non deve compromettere la redditività economica del servizio di trasporto su rotaia di passeggeri al quale si applicano. 4. Le autorità competenti conservano le informazioni necessarie per poter risalire sia all'origine dei canoni che all'utilizzo degli stessi. Gli Stati membri forniscono tali informazioni alla Commissione. 5. In base all'esperienza degli organismi di regolamentazione, delle autorità competenti e delle imprese ferroviarie e in base alle attività della rete di cui all'articolo 57, paragrafo 1, la Commissione adotta misure che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.	ART. 12 (Condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria) 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 contenute nell'atto di esecuzione di cui all'articolo 12, comma 5 della direttiva 2012/34/UE. 11. I proventi ottenuti da tali diritti devono essere utilizzati per compensare i servizi oggetto del contratto di servizio pubblico al fine di ristabilirne l'equilibrio economico e non eccedono quanto necessario per coprire tutti o parte dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico in questione, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi. La totalità dei diritti imposti ai sensi del presente comma non deve compromettere la redditività economica del servizio di trasporto di passeggeri al quale si applicano. 12. Le autorità competenti conservano le informazioni necessarie per poter risalire sia all'origine dei diritti di compensazione che all'utilizzo degli stessi e le forniscono, su richiesta, alla Commissione.	PARTE CORRISPONDENTE PARTE CORRISPONDENTE manca il parametro della proporzionalità definita in relazione al prezzo medio del servizio al passeggero e al livello dei canoni. Chiarire Tale comma non sembra si debba recepire in quanto già contenuta nel comma 10 che fa riferimento all'atto di esecuzione della CE.
Articolo 13 Condizioni di accesso ai servizi 1. I gestori dell'infrastruttura forniscono a tutte le imprese ferroviarie, in modo non discriminatorio, il pacchetto minimo di accesso di cui all'allegato II, punto 1.	CAPO III GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA ART. 13 (Condizioni di accesso ai servizi) 1. Il gestore dell'infrastruttura garantisce a tutte le imprese ferroviarie cui sono state assegnate tracce orarie, a condizioni eque e non discriminatorie e senza corresponsione di alcun onere	PARTE CORRISPONDENTE salvo aver introdotto il termine garantisce dare una più ampia applicazione della norma.



2. Gli operatori degli impianti di servizio forniscono, su base non discriminatoria, a tutte le imprese ferroviarie l'accesso, incluso l'accesso alle linee, alle strutture di cui all'allegato II, punto 2, e ai servizi forniti in tali strutture. 3. Per garantire la totale trasparenza e l'accesso non discriminatorio	aggiuntivo rispetto al canone di accesso e utilizzo dell'infrastruttura, la fornitura dei seguenti servizi costituenti il pacchetto minimo di accesso: a) trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria, ai fini della conclusione dei contratti di utilizzo dell'infrastruttura; b) diritto di utilizzo della capacità assegnata; c) uso dell'infrastruttura ferroviaria, compresi scambi e raccordi; d) controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento ed instradamento dei convogli, nonché comunicazione di ogni informazione relativa alla circolazione; e) uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione, ove disponibile; f) tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità. 2. Gli operatori degli impianti di servizio, forniscono, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, a tutte le imprese ferroviarie l'accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi forniti in tale ambito: a) stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali sia alla salita che alla discesa dei viaggiatori nonché ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria; b) scali merci; c) scali di smistamento e aree di composizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra; d) aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci; e) centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati; f) altre infrastrutture tecniche, comprese quelle di pulizia e di lavaggio, nonché agli impianti di scarico dei reflui delle toilette dei treni; g) infrastrutture portuali marittime e di navigazione interna collegate a servizi ferroviari; h) impianti e attrezzature di soccorso; i) aree o impianti per l'approvvigionamento di combustibile, i cui canoni sono indicati nelle fatture separatamente. 3. Il collegamento tra gli impianti di servizio e l'infrastruttura ferroviaria è disciplinato da specifici contratti di raccordo, il cui schema tipo è riportato nel prospetto informativo della rete. 4. Per garantire la totale trasparenza e l'accesso non discriminatorio	Inoltre è stato solamente inserito il testo dell'allegato II punto 1 della recast per evitare eccessivi rimandi. Inoltre tale allegato non si ipotizza sia modificato come invece sarà l'allegato I. Come detto in precedenza è importante segnalare che in Italia anche il Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale (Gf) Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI) può essere un operatore di impianto. Potrebbero anche essere declinati i servizi di assistenza alle PMR e quelli commerciali da individuare in ogni stazione (sale d'attesa, spazi dove installare biglietterie self service, desk, spazi per la vendita e l'assistenza dei viaggiatori, ecc.). Tale norma su centri di manutenzione è prevista in quanto i treni alta velocità a seconda della loro provenienza e casa costruttrice hanno specifiche così diverse da necessitare appositi impianti di manutenzione che non possono essere garantiti né essere posti a carico del gestore. Si è introdotto tale aspetto specifico in quanto nel PIR previsto a norma della recast il Gestore dell'infrastruttura ha anche l'obbligo di prevedere specifici contratti per i raccordi ferroviari alla rete
---	---	---



agli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2, lettere a), b), c), d), g) e i), così come la fornitura di servizi in tali impianti nei casi in cui l'operatore di tale impianto di servizio è controllato, direttamente o indirettamente, da un ente o da una società che è anche attiva e detiene una posizione dominante sui mercati nazionali dei servizi di trasporto ferroviario per il quale il servizio è utilizzato, gli operatori di detti impianti di servizio sono organizzati in modo tale da essere indipendenti da tale ente o società sotto il profilo organizzativo e decisionale. L'indipendenza non comporta la costituzione di un'entità giuridica distinta per gli impianti di servizio e può essere realizzata mediante l'organizzazione di divisioni distinte all'interno di una stessa entità giuridica. Per tutti gli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2, l'operatore e detto ente o società tengono una contabilità separata, compresi i bilanci e i conti profitti e perdite. Se l'esercizio di un impianto di servizio è assicurato da un gestore dell'infrastruttura oppure quando l'operatore dell'impianto di servizio è controllato, direttamente o indirettamente, da un gestore dell'infrastruttura, la conformità ai requisiti del presente paragrafo si considera dimostrata se sono rispettate le condizioni previste all'articolo 7.

4. Alle richieste di accesso agli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2, e alle relative forniture di servizi è data risposta entro limiti ragionevoli di tempo stabiliti dall'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55. Dette richieste possono essere respinte solo se esistono alternative valide che consentono loro di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri sullo stesso itinerario, o su itinerari alternativi, a condizioni economicamente accettabili. La presente disposizione non obbliga l'operatore degli impianti di servizio a investire in risorse o impianti per soddisfare tutte le richieste delle imprese ferroviarie.

agli impianti di servizio di cui al comma 2, lettere a), b), c), d), g) e i), così come la fornitura di servizi in tali impianti nei casi in cui l'operatore di tale impianto di servizio è controllato, direttamente o indirettamente, da una società che è anche attiva e detiene una posizione dominante sui mercati nazionali dei servizi di trasporto ferroviario per il quale il servizio è utilizzato, gli operatori di detti impianti di servizio sono organizzati in modo tale da essere indipendenti da tale società sotto il profilo organizzativo e decisionale. L'indipendenza non comporta la costituzione di un'entità giuridica distinta per gli impianti di servizio e può essere realizzata mediante l'organizzazione di divisioni distinte all'interno di una stessa entità giuridica.

4. Per tutti gli impianti di servizio di cui al comma 2, l'operatore e detta società tengono una contabilità separata del proprio bilancio, nelle componenti del conto economico e della situazione patrimoniale finanziaria. Se l'esercizio di un impianto di servizio è assicurato da un gestore dell'infrastruttura oppure quando l'operatore dell'impianto di servizio è controllato, direttamente o indirettamente, da un gestore dell'infrastruttura, la conformità ai requisiti del presente comma si considera dimostrata se sono rispettate le condizioni previste all'articolo 11.

5. Ove l'operatore di impianto coincida con il gestore dell'infrastruttura, e quest'ultimo non sia in condizione di fornire alcuni dei servizi di cui al comma 2, provvede, entro il termine indicato nel prospetto informativo della rete, ad affidare la gestione dei servizi stessi, con procedure trasparenti nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria, a soggetti indipendenti dalle imprese ferroviarie, nel rispetto delle esigenze di accesso equo, trasparente e non discriminatorio da parte delle imprese ferroviarie e delle misure adottate dall'organismo di regolazione ai sensi dell'articolo 37, comma 3. Il gestore dell'infrastruttura deve comunque garantire, anche nelle more dell'eventuale affidamento a terzi, una gestione efficiente, equa e non discriminatoria dei servizi in parola e ne risponde direttamente.

6. Alle richieste di accesso agli impianti di servizio di cui al comma 2 e di fornitura dei servizi ivi forniti, ove forniti, è data risposta entro limiti ragionevoli di tempo stabiliti dall'organismo di regolazione. Dette richieste possono essere respinte, motivando per iscritto la decisione di diniego, solo se esistono alternative valide che consentono di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri sullo stesso itinerario, o su itinerari alternativi o su altri impianti, a condizioni economicamente accettabili. La presente disposizione non obbliga gli operatori degli impianti di servizio, a investire in risorse o impianti per soddisfare tutte le richieste delle

nazionale al fine di disciplinarne gli accessi e monitorare correttamente tali attività. Previsione confermata anche da ART nella Decisione 70/2014

Comma 3 recast splittato in due nel nuovo D.Lgs. e meglio articolato.

Essendo presente la peculiarità del Gestore quale operatore di impianto è necessario fare specifico rimando alle situazioni in cui non sia possibile fornire tali servizi specificando che gli stessi devono obbligatoriamente essere inseriti nel PIR e messi a gara i servizi da offrire alle imprese.

PARTE CORRISPONDENTE solo sintetizzata



Se le richieste di imprese ferroviarie riguardano l'accesso agli impianti di servizio gestiti da un operatore dell'impianto di servizio di cui al paragrafo 3 e la relativa fornitura di servizi, l'operatore dell'impianto di servizio motiva per iscritto le decisioni di rifiuto e indica alternative valide su altri impianti. 5. Se esistono conflitti fra diverse richieste, l'operatore dell'impianto di servizio di cui all'allegato II, punto 2, cerca di soddisfare tutte le richieste nella misura del possibile. Se non esiste alcuna alternativa valida e se non è possibile soddisfare tutte le richieste di capacità per l'impianto in questione sulla base di esigenze dimostrate, il richiedente può presentare un reclamo all'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55, il quale esamina il caso e, se opportuno, interviene per assicurare che a detto richiedente sia riservata una parte adeguata della capacità. 6. Se un impianto di servizio di cui all'allegato II, punto 2, non è utilizzato per almeno due anni consecutivi e imprese ferroviarie hanno manifestato interesse ad accedere all'impianto in questione sulla base di esigenze dimostrate, il proprietario rende pubblico che la gestione dell'impianto di servizio è data in locazione o in leasing come impianto di servizio, in tutto o in parte, a meno che l'operatore di detto impianto di servizio non dimostri che un progetto di riconversione in corso ne impedisce l'uso da parte di un'impresa ferroviaria. 7. Se l'operatore dell'impianto di servizio fornisce uno dei servizi indicati nell'allegato II, punto 3, come servizi complementari, lo stesso deve fornirli a richiesta delle imprese ferroviarie in modo non discriminatorio.	imprese ferroviarie, ma ad ottimizzare ed efficientare la capacità utilizzata nell'impianto. 7. Se esistono conflitti fra diverse richieste, l'operatore dell'impianto di servizio di cui al comma 2, cerca di soddisfare tutte le richieste nella misura del possibile. Se non esiste alcuna alternativa valida e se non è possibile soddisfare tutte le richieste di capacità per l'impianto in questione sulla base di esigenze dimostrate, il richiedente può presentare un reclamo all'organismo di regolazione, il quale esamina il caso e, se opportuno, interviene per assicurare che a detto richiedente sia riservata una parte adeguata della capacità. 8. Se un impianto di servizio di cui al comma 2, non è utilizzato per almeno due anni consecutivi e le imprese ferroviarie hanno manifestato interesse ad accedere all'impianto in questione sulla base di esigenze dimostrate, il proprietario rende pubblico, anche mediante una informativa pubblicitaria nel medesimo impianto, che la gestione dell'impianto di servizio è data in locazione o in leasing come impianto di servizio, in tutto o in parte, a meno che l'operatore di detto impianto di servizio non dimostri che un progetto di riconversione in corso ne impedisce l'uso da parte di un'impresa ferroviaria. 9. Qualora l'operatore dell'impianto di servizi fornisca i sotto indicati servizi complementari, questi ultimi saranno forniti a richiesta delle imprese ferroviarie, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti: a) corrente di trazione, i cui diritti di utilizzo sono indicati nelle fatture separatamente rispetto a quelli per l'utilizzo del sistema di alimentazione elettrica, fatta salva l'applicazione della direttiva 2009/72/CE; b) preriscaldamento dei treni passeggeri e servizio di rifornimento idrico dei treni; c) controllo della circolazione di treni che effettuano trasporti di merci pericolose; d) assistenza alla circolazione di treni speciali; e) servizi di manovra; f) assistenza a persone a mobilità ridotta.	non recepito il secondo periodo? PARTE CORRISPONDENTE Il tentativo è quello di liberalizzare il settore della gestione ed utilizzo degli impianti. Pertanto se il proprietario coincide con il gestore si rende necessaria l'affidamento mediante gara qualora i servizi vengano offerti da terzi per garantire accesso equo e non discriminatorio ai servizi. un'affissione sull'impianto è mezzo di pubblicità idoneo? PARTE CORRISPONDENTE si riporta in più il contenuto dell'Allegato II punto 3 Si ritiene importante effettuare tali aggiunte in quanto la recente delibera ART 70/2014 ha confermato importanza di tali servizi complementari a norma reg. 913/2010 la manovra
--	---	--

		e Reg. 1371/2007 per l'assistenza PRM.
	Relativamente alla corrente di trazione di cui alla lettera a) del comma 5, il relativo prezzo di fornitura è determinato sulla base di quanto previsto dall'articolo 29 del decreto legge 24 giugno 2014 n. 91, convertito in legge dall'articolo 1, comma 1, della legge 11 agosto 2014 n. 116, e dal relativo decreto attuativo. Tenuto conto delle variazioni delle condizioni del mercato dell'energia elettrica, il fornitore del servizio applica meccanismi di conguaglio, in positivo o in negativo, sulla base dei costi da esso sostenuti.	E parte delle disposizioni già contenute nel D.Lgs. 188/2003
8. Le imprese ferroviarie possono chiedere, come servizi ausiliari, al gestore dell'infrastruttura o ad altri operatori di impianti di servizio i servizi di cui all'allegato II, punto 4. L'operatore del servizio sulla linea non è obbligato a fornire questi servizi. Se decide di offrire ad altri uno o più di tali servizi, l'operatore dell'impianto di servizio deve fornirli a richiesta delle imprese ferroviarie in modo non discriminatorio.	10. Ove l'operatore di impianto coincida con il gestore dell'infrastruttura, e quest'ultimo fornisca alcuni dei servizi di cui al comma 9 ma non intenda prestarli direttamente, provvede, entro due anni dall'entrata in vigore del presente decreto, ad affidarne la gestione con procedure trasparenti nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria europea, a soggetti indipendenti dalle imprese ferroviarie, nel rispetto delle esigenze di accesso equo, trasparente e non discriminatorio da parte delle imprese ferroviarie sulla base delle misure adottate dall'organismo di regolazione ai sensi dell'articolo 37, comma 3.	Requisito di liberalizzazione e trasparenza precedentemente illustrato e commentato, che aggiunge positività alla norma europea che parla di assegnazione equa e trasparente anche se non impone obblighi di gare. In Italia però c'è già stata pronuncia regolatore.
	11. L'operatore dell'impianto di servizio possono, su richiesta delle imprese ferroviarie, fornire, ove effettuati, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti i seguenti servizi ausiliari: a) accesso alla rete di telecomunicazioni; b) fornitura di informazioni complementari; c) ispezione tecnica del materiale rotabile; d) servizi di biglietteria nelle stazioni passeggeri; e) servizi di manutenzione pesante prestati in centri di manutenzione dedicati ai treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati. 12. Fermo il rispetto del principio di non discriminazione, l'operatore dell'impianto di servizio non è obbligato a fornire i servizi di cui al comma 11.	due anni è un termine equo? Che succede nel frattempo? Chi li fornisce i servizi?
9. In base all'esperienza degli organismi di regolamentazione e degli operatori degli impianti di servizio e in base alle attività della rete di cui all'articolo 57, paragrafo 1, la Commissione può adottare misure che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'accesso ai servizi prestati nel quadro degli impianti	13. Le procedure ed i criteri relativi all'accesso ai servizi di cui ai commi 2, 9 e 11 sono definiti dall'Autorità di regolazione dei trasporti sulla base delle misure di cui all'articolo 13, comma 9, della direttiva 2012/34/UE.	PARTE CORRISPONDENTE nella quale si riporta contenuto allegato II parte 4. Tale non obbligo è relativo al fatto che non sempre è possibile avere accesso a tali servizi e stabilire obbligo tassativo potrebbe aver ingenerato eccessivi costi per il Gestore. Tali servizi hanno natura non obbligatoria, pertanto, come già previsto nella precedente formulazione possono essere resi ma non rappresentano un obbligo nel fare. Per effetto norma istitutiva ART



di servizio di cui all'allegato II, punti da 2 a 4. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.	14. L'operatore dell'impianto di servizio, garantisce alle imprese ferroviarie l'accesso agli impianti di cui al precedente comma 2 ed effettua i servizi eventualmente ivi forniti dietro pagamento di un corrispettivo. Se i servizi di cui ai precedenti commi 9 e 11 sono offerti da un unico fornitore, il loro corrispettivo è commisurato al costo totale. Se gli stessi servizi sono invece offerti in regime di concorrenza, possono essere forniti a prezzi di mercato.	Norma non presente nel recast che si inserisce nell'ambito delle norme di apertura al mercato e accesso all'infrastruttura ed ai servizi ferroviari. non c'è profitto per il fornitore unico di servizi? Norma gold plating.
<i>Accordi Transfrontalieri</i> Articolo 14 Principi generali degli accordi transfrontalieri 1. Gli Stati membri assicurano che le disposizioni contenute negli accordi transfrontalieri non costituiscano una discriminazione tra imprese ferroviarie né una limitazione della libertà delle imprese ferroviarie di effettuare servizi transfrontalieri. 2. Gli Stati membri notificano alla Commissione, entro 16 giugno 2013, gli accordi transfrontalieri conclusi anteriormente a tale data, mentre gli accordi nuovi o riveduti tra Stati membri sono notificati prima della loro conclusione. La Commissione decide sulla conformità di tali accordi al diritto dell'Unione entro nove mesi dalla notifica per gli accordi conclusi prima 15 dicembre 2012 dell'entrata in vigore della presente direttiva e entro quattro mesi dalla notifica per gli accordi nuovi o riveduti tra Stati membri. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 62, paragrafo 2. 3. Fatta salva la ripartizione delle competenze fra l'Unione e gli Stati membri, in conformità al diritto dell'Unione, gli Stati membri notificano alla Commissione l'intenzione di avviare negoziati e di concludere accordi transfrontalieri nuovi o riveduti fra gli Stati membri e i paesi terzi. 4. Se, entro due mesi dalla data in cui uno Stato membro le notifica l'intenzione di avviare i negoziati di cui al paragrafo 2, la Commissione conclude che i negoziati potrebbero compromettere gli obiettivi di negoziati in corso tra l'Unione e i paesi terzi interessati o/o portare a un accordo incompatibile con il diritto dell'Unione, essa ne informa di conseguenza lo Stato membro. Gli Stati membri informano regolarmente la Commissione su tali negoziati e, se del caso, invitano la Commissione a partecipare in	ART. 39 (Principi generali degli accordi transfrontalieri) 1. Le disposizioni contenute negli accordi transfrontalieri non devono costituire una discriminazione tra imprese ferroviarie né una limitazione della libertà delle imprese ferroviarie di effettuare servizi transfrontalieri. 2. Il Ministro degli affari esteri notifica alla Commissione gli accordi transfrontalieri nuovi o riveduti dopo il 16 giugno 2013 prima della loro conclusione. La Commissione decide sulla conformità di tali accordi al diritto europeo dell'Unione europea. 3. Fatta salva la ripartizione delle competenze fra l'Unione e gli Stati membri, in conformità al diritto dell'Unione, il Ministro degli affari esteri notifica alla Commissione l'intenzione di avviare negoziati, denunciare convenzioni in essere e di concludere accordi transfrontalieri nuovi o riveduti con i paesi terzi e, se del caso, invita la Commissione a partecipare in qualità di osservatore. Il Ministero degli affari esteri dovrà tenere conto delle comunicazioni della Commissione nel caso in cui il negoziato potrebbe compromettere gli obiettivi di negoziati in corso tra l'Unione e i paesi terzi interessati o portare a un accordo incompatibile con il diritto dell'Unione. 4. Nei casi di incompatibilità dell'accordo o del negoziato di cui ai commi 2 e 3, entro un mese dalla decisione della Commissione, il	Tutti gli accordi internazionali esistenti sono stati notificati alla CE. In particolare la CE ha emanato una decisione lo scorso 31/1/2015 nella quale elenca, per ogni accordo internazionale notificato entro il 30.06.2014, la eventuale presenza di criticità con conseguente richiesta di modifica. PARTE CORRISPONDENTE Le differenze sono da ricondursi a quanto sopra riportato



qualità di osservatore. 5. Gli Stati membri sono autorizzati ad applicare in via provvisoria e/o concludere accordi transfrontalieri nuovi o riveduti con paesi terzi purché essi siano compatibili con il diritto dell'Unione e non ledano l'oggetto e lo scopo della politica dei trasporti dell'Unione. La Commissione adotta le decisioni di autorizzazione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 62, paragrafo 2.	Ministro degli affari esteri, sentito il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, avvia la necessaria procedura di denuncia.	periodo non recepito. Motivare o recepire
<i>Compiti di Controllo della Commissione</i> <i>Articolo 15 Portata del monitoraggio del mercato</i> 1. La Commissione adotta le disposizioni necessarie per monitorare le condizioni tecniche ed economiche e gli sviluppi di mercato del trasporto ferroviario dell'Unione. 2. In tale contesto, la Commissione associa strettamente ai suoi lavori rappresentanti degli Stati membri, compresi i rappresentanti degli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 55, e rappresentanti dei settori interessati, compresi, se del caso, le parti sociali e gli utilizzatori del settore ferroviario e i rappresentanti delle autorità locali e regionali, affinché essi siano in grado di seguire meglio gli sviluppi del settore ferroviario e l'evoluzione del mercato, di procedere alla valutazione dell'effetto delle misure adottate e di fornire gli studi d'impatto delle misure previste dalla Commissione. Se del caso la Commissione si avvale del contributo dell'Agenzia ferroviaria europea in conformità dei suoi compiti di cui al regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea (1). 3. La Commissione controlla l'uso delle reti e l'evoluzione delle condizioni quadro nel settore ferroviario, in particolare l'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, l'assegnazione della capacità, gli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria, l'evoluzione dei prezzi e la qualità dei servizi di trasporto ferroviario, i servizi di trasporto ferroviario oggetto di contratti di servizio pubblico, le licenze e il grado di apertura del mercato e di armonizzazione tra gli Stati membri, lo sviluppo dell'occupazione e le annesse condizioni sociali del settore ferroviario. Queste attività di controllo non pregiudicano analoghe attività negli Stati membri e il ruolo delle parti sociali. 4. La Commissione riferisce ogni due anni al Parlamento europeo e al Consiglio circa: a) l'evoluzione del mercato interno nel settore dei servizi ferroviari o dei servizi da fornire alle imprese ferroviarie di cui all'allegato II; b) le condizioni quadro di cui al paragrafo 3, comprese quelle	ART. 40 (Monitoraggio del mercato) 1. Ai fini del monitoraggio del mercato da parte della Commissione di cui all'articolo 15, comma 5, della direttiva 2012/34/UE, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nel rispetto del ruolo delle parti sociali, trasmette annualmente alla Commissione le informazioni necessarie sull'uso delle reti e sull'evoluzione delle condizioni quadro nel settore ferroviario, sulla base degli atti di esecuzione di cui all'articolo 15, comma 6, della direttiva stessa. 2. Ai fini di tale adempimento, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti si avvale dell'ISTAT e dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, istituito con l'articolo 1, comma 300 della legge 244/07, per quanto di competenza, sulla base di un protocollo di intesa da formalizzare entro due anni dall'entrata in vigore del presente decreto. 3. Sono fatte salve le disposizioni sulla protezione dei dati di cui alla direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche, con	Questo articolo della recast stabilisce compiti della CE e quindi qui vengono disciplinati i soli obblighi in capo allo stato, che riguardano per altro il solo obbligo di fornire i dati richiesti almeno una volta l'anno c.d. RMMS. Parte di competenza MIT e questionario RMMS Si ritiene il termine sufficiente a garantire l'obiettivo fissato dalla recast



relative ai servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia; c) lo stato della rete ferroviaria dell'Unione; d) l'utilizzo dei diritti di accesso; e) gli ostacoli a servizi ferroviari più efficienti; f) le limitazioni di infrastruttura; g) la necessità di una normativa. 5. Ai fini del monitoraggio del mercato da parte della Commissione gli Stati membri, nel rispetto del ruolo delle parti sociali, trasmettono annualmente alla Commissione le informazioni necessarie sull'uso delle reti e sull'evoluzione delle condizioni quadro nel settore ferroviario. 6. La Commissione può adottare misure volte ad assicurare la coerenza degli obblighi di comunicazione che incombono agli Stati membri. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.	riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati. La Commissione europea sostiene gli scambi di informazioni di cui al primo comma tra i membri della rete, eventualmente tramite mezzi elettronici, nel rispetto della riservatezza dei segreti commerciali trasmessi dalle imprese interessate. 4. Per assicurare la coerenza degli obblighi di comunicazione, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisce e pubblica le modalità e le tempistiche di acquisizione delle informazioni richieste dalla Commissione, che sono vincolanti per tutti i soggetti destinatari della rilevazione somministrata.	PARTE CORRISPONDENTE Tale comma non sembra si debba recepire riguardando attività futura connessa alle competenze della CE
CAPO VI RILASCIO DELLE LICENZE DELLE IMPRESE FERROVIARIE <i>Articolo 16 Autorità preposta al rilascio delle licenze</i> Ogni Stato membro designa un'autorità preposta al rilascio delle licenze e all'adempimento degli obblighi previsti dal presente capo. L'autorità preposta al rilascio delle licenze non presta direttamente servizi di trasporto ed è indipendente dalle imprese o dalle entità che lo fanno.	CAPO II IMPRESE FERROVIARIE ART.7 (Licenza) 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 tre mesi dal ricevimento delle informazioni complete di cui al comma 3 con provvedimento comunicato al soggetto richiedente. Il rigetto della richiesta deve essere motivato.	PARTE CORRISPONDENTE
<i>Articolo 17 Requisiti generali</i> 1. Un'impresa ha diritto di richiedere il rilascio di una licenza nello Stato membro in cui è stabilita. 2. Gli Stati membri non rilasciano né prorogano la validità delle licenze nei casi in cui non ricorrano i requisiti fissati nel presente capo. 3. Un'impresa per la quale ricorrono i requisiti di cui al presente capo ha diritto di ottenere il rilascio della licenza.	CAPO II IMPRESE FERROVIARIE ART.7 (Licenza) 1. Possono chiedere il rilascio della licenza, le imprese con sede in Italia, la cui attività principale consista nella prestazione di servizi per il trasporto su ferrovia, che sono in grado di dimostrare, già prima di iniziare l'attività, i requisiti in materia di onorabilità, capacità finanziaria e competenza professionale nonché di copertura della propria responsabilità civile di cui all'articolo 8.	PARTE CORRISPONDENTE Le imprese che non hanno sede in Italia non possono chiedere il rilascio di una licenza in Italia? Libertà di stabilimento?



Articolo 18 . Condizioni per il rilascio della licenza Ogni impresa che richiede il rilascio di una licenza deve essere in grado di dimostrare alle autorità dello Stato membro preposte al rilascio delle licenze, già prima di iniziare le sue attività, che sarà in condizione di garantire, in qualsiasi momento, i requisiti in materia di onorabilità, capacità finanziaria e competenza professionale nonché di copertura della propria responsabilità civile di cui agli articoli da 19 a 22. A tal fine, ogni impresa che richiede il rilascio di una licenza deve fornire tutte le informazioni utili.		
Articolo 17 Requisiti generali 4. Nessun'impresa è autorizzata a prestare i servizi di trasporto ferroviario rientranti nell'ambito di applicazione del presente capo se non le è stata rilasciata la licenza conforme al tipo di servizi da prestare. Tuttavia detta licenza non dà diritto di per sé all'accesso all'infrastruttura ferroviaria.	CAPO II IMPRESE FERROVIARIE ART. 6 (Accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria) 1. L'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria ai fini dell'esercizio del trasporto ferroviario è consentito a condizione che ciascuna impresa ferroviaria dimostri: a) il possesso della licenza corrispondente al servizio da prestare; b) il possesso del certificato di sicurezza, di cui all'articolo 10, rilasciato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, di cui al decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162; c) di aver concluso, in base al diritto pubblico o privato, la stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura di cui all'articolo 25. Le condizioni alla base di tale contratto sono non discriminatorie e trasparenti e sono pubblicate nel prospetto informativo della rete. 2. Le imprese che intendono effettuare servizi ferroviari passeggeri aventi esclusivamente origine e destinazione nel territorio nazionale, devono possedere, oltre a quanto previsto ai punti b) e c) del comma 1, la licenza nazionale passeggeri di cui all'articolo 3, comma 1, lettera 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 q). 4. In sede di stipula dei contratti previsti al comma 1, lettera c), il gestore dell'infrastruttura ferroviaria accerta che l'impresa ferroviaria sia in possesso di una licenza rilasciata dallo Stato italiano o da altro Stato membro dell'Unione europea.	PARTE CORRISPONDENTE Andando ad effettuare specifici riferimenti al testo previgente per evitare dubbi interpretativi e rimandi a normativa esistente che rientra nel campo di competenza ad esempio dell'ANSF (art. 10 d.lgs. 162/2007). Il certificato di sicurezza è un requisito di professionalità? la licenza nazionale passeggeri perché dev'essere diversa dalla licenza di cui alla lettera a)?
Articolo 17 Requisiti generali 5. La Commissione adotta misure che stabiliscono i dettagli dell'utilizzo di un modello comune di licenza e, se necessario a una	CAPO II IMPRESE FERROVIARIE ART.7 (Licenza) 2. L'istanza per il rilascio della licenza è soggetta all'imposta di	PARTE CORRISPONDENTE



concorrenza equa ed effettiva sui mercati del trasporto ferroviario, i dettagli della procedura da seguire per l'applicazione del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.	bollo in base alla normativa vigente, deve indicare la tipologia o le tipologie dei servizi che l'impresa intende espletare e deve essere firmata dal rappresentante legale dell'impresa. 3. Le imprese richiedenti sono tenute ad uniformarsi alle procedure operative per il rilascio della licenza pubblicate dall'autorità competente sul sito web del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed a produrre a corredo dell'istanza la documentazione completa, indicata nelle procedure, necessaria ad attestare il possesso dei requisiti di cui all'articolo 8. 5. Del rilascio della licenza è fatta comunicazione all'Agenzia ferroviaria europea, secondo le modalità contenute nell'atto di esecuzione di cui all'articolo 17, comma 5 della direttiva 2012/34/UE, 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. 7. Le imprese richiedenti sono tenute, all'atto della presentazione della domanda, al pagamento di un diritto commisurato ai costi sostenuti per l'istruttoria, per le verifiche, per i controlli e per le procedure di rilascio e modifica della licenza. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono aggiornate le modalità del pagamento e l'ammontare del diritto di cui al decreto ministeriale 28 maggio 2009, n. 481, sulla base delle disposizioni contenute nell'atto di esecuzione di cui all'articolo 17, comma 5 della direttiva 2012/34/UE.	Benché non risulti essere stato ancora pubblicato, il draft relativo all'atto di esecuzione di cui all'articolo 17, comma 5 della direttiva 2012/34/UE contiene le informazioni, dettagliate nel presente articolo, relative alle modalità di presentazione dell'istanza di rilascio della licenza, il format di modello comune per la comunicazione all'Agenzia ferroviaria europea, le modalità di calcolo dei diritti istruttori.
Articolo 19 Requisiti in materia di onorabilità Gli Stati membri definiscono le condizioni alle quali ricorrono i requisiti in materia di onorabilità per garantire che l'impresa che richiede il rilascio di una licenza o le persone responsabili della sua gestione: a) non siano stati condannati per illeciti penali gravi, ivi compresi illeciti di natura commerciale; b) non siano stati oggetto di una procedura fallimentare; c) non siano stati condannati per gravi violazioni di leggi specifiche relative ai trasporti; d) non siano stati condannati 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	CAPO II IMPRESE FERROVIARIE ART. 8 (Requisiti per il rilascio della licenza) 1. Le imprese richiedenti devono essere in possesso di requisiti di onorabilità, capacità finanziaria e competenza professionale, nonché di adeguata copertura della propria responsabilità civile, per ottenere il rilascio della licenza. 2. Costituiscono requisiti di onorabilità: 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; 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	PARTE CORRISPONDENTE L'art 8 del vigente DLgs 188/2003 contiene già le disposizioni di cui al presente articolo.



legislazione doganale qualora una società intendesse effettuare trasporti transfrontalieri di merci soggette a procedure doganali.

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;

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;

d) non essere stati sottoposti a misure di prevenzione personali o patrimoniali;

e) non sussista alcuno dei divieti previsti dall'articolo 10 della legge 31 maggio 1965, n. 575, e successive modificazioni ed integrazioni;

f) non essere stati condannati in via definitiva per gravi violazioni di leggi specifiche relative ai trasporti.

3. I requisiti di cui al comma 2 devono essere posseduti:

a) dai titolari delle imprese individuali;

b) da tutti i soci delle società di persone;

c) dai soci accomandatari, quando trattasi di società in accomandita semplice o in accomandita per azioni;

d) dagli amministratori delegati e dai legali rappresentanti per ogni altro tipo di società.

4. Se non si tratta di imprese individuali, il requisito di cui al comma 2, lettera a), deve essere altresì posseduto dalla persona giuridica che esercita l'attività d'impresa.

Articolo 20 Requisiti in materia di capacità finanziaria

1. Ricorrono i requisiti in materia di capacità finanziaria allorché un'impresa che richiede il rilascio di una licenza può provare che potrà far fronte ai suoi obblighi effettivi e potenziali, stabiliti in base a presupposti realistici, per un periodo di dodici mesi.

2. L'autorità preposta al rilascio delle licenze verifica la capacità finanziaria, in particolare in base ai conti annuali dell'impresa ferroviaria o, per le imprese che richiedono il rilascio di una licenza rna non sono in grado di presentare tali conti, in base al bilancio annuale. Ciascuna impresa che richiede il rilascio di una licenza presenta quantomeno le informazioni di cui all'allegato III.

5. Costituisce requisito di capacità finanziaria la capacità dell'impresa di far fronte agli impegni effettivi e potenziali, stabiliti in base a presupposti realistici, per un periodo non inferiore a dodici mesi, sulla base delle disposizioni dell'atto di esecuzione di cui all'articolo 17, comma 5 della direttiva 2012/34/UE.

6. Per l'effettuazione dell'esame di capacità finanziaria la richiesta di licenza deve essere corredata da specifiche informazioni riguardanti i seguenti elementi, come riportato nell'Allegato III della direttiva 2012/34/UE:

a) risorse finanziarie disponibili, compresi depositi bancari, anticipi concessi in conto corrente, prestiti;

PARTE CORRISPONDENTE

Il draft relativo all'atto di esecuzione di cui all'articolo 17, comma 5 della direttiva

2012/34/UE contiene anche indicazioni di maggior attenzione nei confronti di imprese new comers

delle quali è necessario tener conto in tale comma.

In respect of undertakings with annual revenues of less than € 5 million from rail transport activities, the licensing authority may consider the requirement regarding its ability to meet actual and potential obligations for a period of 12 months from the start of operations in accordance with Article 20(1) of Directive 2012/34/EU as fulfilled, if the



3. L'autorità preposta al rilascio delle licenze considera che un'impresa che richiede il rilascio di una licenza non possieda la capacità finanziaria richiesta qualora siano dovuti arretrati ingenti o ricorrenti di imposte o contributi sociali in relazione alle attività svolte dall'impresa.

4. L'autorità preposta al rilascio delle licenze può esigere la presentazione di una relazione di valutazione e di documenti appropriati emessi da una banca, una cassa di risparmio pubblica, un revisore dei conti o un esperto contabile giurato. Tali documenti contengono le informazioni elencate nell'allegato III.

5. La Commissione ha il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 60 riguardo a talune modifiche dell'allegato III. Pertanto, l'allegato III può essere modificato per specificare le informazioni che devono essere fornite dall'impresa che richiede il rilascio di una licenza o integrarle alla luce dell'esperienza acquisita dalle autorità preposte al rilascio delle licenze o dell'evoluzione del mercato del trasporto ferroviario.

Articolo 21 Requisiti in materia di competenza professionale

I requisiti in materia di competenza professionale sono soddisfatti allorché l'impresa che richiede il rilascio di una licenza può dimostrare che dispone o disporrà di un'organizzazione gestionale dotata delle conoscenze o dell'esperienza necessarie per esercitare un controllo operativo e una supervisione sicuri ed efficaci sulle operazioni del tipo specificato nella licenza.

b) fondi ed elementi di attivo realizzabile a titolo di garanzia;

c) capitale di esercizio;

d) costi di esercizio, compresi costi di acquisto e acconti per veicoli, terreni, edifici, attrezzature e materiale rotabile;

e) oneri gravanti sul patrimonio dell'impresa ferroviaria;

f) imposte e contributi sociali.

7. Per la dimostrazione del possesso del requisito della capacità finanziaria di cui al comma 5 l'impresa presenta una relazione, prodotta da un revisore dei conti o da altro esperto contabile giurato, valutativa delle informazioni richieste sulla base degli elementi indicati al comma 6, nonché idonea documentazione da parte di una banca o una cassa di risparmio. Il revisore deve essere soggetto terzo, autonomo ed indipendente rispetto all'impresa ed appartenente ad una amministrazione pubblica competente per materia.

8. Le imprese richiedenti il rilascio di una licenza non possiedono la capacità finanziaria richiesta qualora siano dovuti arretrati ingenti o ricorrenti di imposte o contributi sociali in relazione alle attività svolte dalle imprese stesse.

9. In materia di competenza professionale, l'impresa dimostra di disporre o di essere in grado di disporre di un'organizzazione gestionale efficiente e di possedere le conoscenze e l'esperienza necessarie per esercitare un controllo operativo ed una supervisione sicuri ed efficaci relativamente ai servizi ferroviari della tipologia specificata nella licenza.

10. Per l'effettuazione dell'esame della competenza professionale la richiesta di licenza deve essere corredata da specifiche informazioni relativamente:

a) alla natura e allo stato di manutenzione del materiale rotabile con particolare riguardo alle norme di sicurezza;

b) alle qualifiche del personale responsabile della sicurezza, nonché alle modalità di formazione del personale, fermo restando che il rispetto dei requisiti in materia di qualifiche deve essere provato mediante la presentazione dei corrispondenti documenti giustificativi.

11. Le informazioni di cui alle lettere a) e b) del comma 10 possono essere sostituite da un piano organico che specifica i programmi di acquisizione e gestione delle risorse umane e strumentali, inclusa la manutenzione del materiale rotabile, con particolare riferimento alle norme di sicurezza.

12. Se un'impresa detiene già il certificato di sicurezza di cui all'articolo 10, il requisito di competenza professionale di cui al

undertaking can demonstrate that its net capital is at least € 100,000 or an amount agreed with the regulatory body. The licensing authority shall publish this amount.

chi sarebbe??

PARTE CORRISPONDENTE

sovrapposizione con il certificato di sicurezza ?
D.Lgs. n. 162/2007 art. 14. Certificati di sicurezza.

1. Per avere accesso all'infrastruttura ferroviaria, un'impresa ferroviaria deve essere titolare di un certificato di sicurezza che può valere per l'intera rete ferroviaria o soltanto per una parte delimitata. Scopo del certificato di sicurezza è fornire la prova che l'impresa ferroviaria ha elaborato un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è pertanto in grado di soddisfare i requisiti delle STI, di altre pertinenti disposizioni della normativa comunitaria e delle norme nazionali di sicurezza ai fini del controllo dei rischi e della prestazione di servizi di trasporto



Articolo 22 Requisiti in materia di copertura per la responsabilità civile

Fatta salva la normativa dell'Unione sugli aiuti di Stato e a norma degli articoli 93, 107 e 108 TFUE, un'impresa ferroviaria deve essere coperta da idonea assicurazione o assumere adeguate garanzie a condizioni di mercato, a norma delle legislazioni nazionali e internazionali, a copertura della responsabilità civile in caso di incidenti, in particolare per quanto riguarda i passeggeri, il bagaglio, le merci trasportate, la posta e i terzi. In deroga a questo obbligo, è possibile tenere conto delle specificità e del profilo di rischio di diversi tipi di servizi, in particolare per le attività ferroviarie a fini culturali o storici.

comma 9, si intende già soddisfatto.

13. Ogni impresa ferroviaria deve essere coperta da idonea assicurazione o assumere adeguate garanzie a condizioni di mercato, a norma delle legislazioni nazionali e internazionali, a copertura della responsabilità civile in caso di incidenti, in particolare per quanto riguarda i passeggeri, il bagaglio, le merci trasportate, la posta e i terzi.

14. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, acquisita una motivata relazione da parte del gestore della rete, previo parere dell'organismo di regolazione, con proprio decreto approva il livello minimo di copertura assicurativa richiesto. Nel prospetto informativo della rete è riportato tale ammontare ed i suoi successivi aggiornamenti secondo le modalità previste nel decreto ministeriale. In caso di scostamento il Gestore dovrà dare adeguata motivazione al Ministero.

15. Ai fini dell'attestazione di quanto previsto al comma 13, l'impresa richiedente allega all'istanza la dichiarazione di impegno a disporre, al momento dell'inizio dell'attività, della polizza assicurativa o della garanzia congruente con quanto stabilito nel decreto di cui al comma 15.

sulla rete in condizioni di sicurezza (24).

2. Il certificato di sicurezza comprende:

a) la certificazione che attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria, di cui all'articolo 13 e all'allegato III;

b) la certificazione che attesta l'accettazione delle misure adottate dall'impresa ferroviaria per soddisfare i requisiti specifici necessari per la prestazione, in condizioni di sicurezza, dei suoi servizi sulla rete in questione. Detti requisiti possono riguardare l'applicazione delle STI e delle norme nazionali di sicurezza, ivi comprese le norme per il funzionamento della rete, l'accettazione dei certificati del personale e l'autorizzazione alla messa in servizio dei veicoli utilizzati dall'impresa ferroviaria. La certificazione è basata sulla documentazione trasmessa dall'impresa ferroviaria ai sensi dell'allegato IV (25).

Il draft relativo all'atto di esecuzione di cui all'articolo 17, comma 5 della direttiva 2012/34/UE contiene tale disposizione.

If an undertaking holds a safety certificate, the licensing authority shall not check requirements for safety certificates, when granting the license.

Il draft relativo all'atto di esecuzione di cui all'articolo 17, comma 5 della direttiva 2012/34/UE prevede la necessità che il livello



		minimo di copertura assicurativa richiesto debba essere pubblicato, indicando sulla base di quale norma è stato definito. The licensing authority shall publish the minimum required levels of cover, including where the amount of such cover is laid down in national law.
Articolo 23 Validità spaziale e temporale 1. Una licenza è valida in tutto il territorio dell'Unione. 2. La licenza resta valida fintantoché l'impresa ferroviaria adempie gli obblighi previsti dal presente capo. Tuttavia, l'autorità preposta al rilascio della licenza può prescrivere che questa sia oggetto di riesame a intervalli regolari. In tal caso il riesame è effettuato almeno ogni cinque anni.	CAPO II IMPRESE FERROVIARIE ART. 9 (Validità della licenza) 1. La licenza ha validità temporale illimitata, salvo quanto previsto dal presente articolo. 2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in qualsiasi momento, può richiedere all'impresa di comprovare il possesso ed il mantenimento dei requisiti che hanno consentito il rilascio della licenza e effettuare verifiche e controlli, anche di carattere ispettivo, qualora nutra fondati dubbi circa la ricorrenza di tali requisiti. 16. Al fine di verificare l'effettivo adempimento e il rispetto di quanto stabilito dal presente articolo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede, con cadenza quinquennale, al riesame della posizione di ciascuna impresa ferroviaria cui è stata rilasciata la licenza, ferma restando comunque la possibilità di procedere, in qualsiasi momento, ad apposite verifiche e controlli, anche di carattere ispettivo, circa l'osservanza e la sussistenza dei suddetti obblighi e requisiti. 3. Entro al massimo 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 15. Le imprese sono tenute a rispondere entro 30 giorni dalla richiesta. Delle risultanze di tale verifica è data comunicazione all'Agenzia ferroviaria europea con le modalità previste nell'atto di esecuzione di cui all'articolo 17, comma 5 della direttiva 2012/34/UE. Per le	PARTE CORRISPONDENTE Il draft relativo all'atto di esecuzione di cui all'articolo 17, comma 5 della direttiva 2012/34/UE contiene tale disposizione.



3. Le licenze possono contenere disposizioni specifiche in materia di sospensione o di revoca delle stesse.

Articolo 24 Licenza temporanea, approvazione, sospensione e revoca

1. Qualora l'autorità preposta al rilascio delle licenze nutra fondati dubbi circa la ricorrenza, da parte dell'impresa ferroviaria cui essa ha rilasciato la licenza, dei requisiti stabiliti al presente capo, in particolare all'articolo 18, essa può, in qualsiasi momento, compiere le verifiche quanto alla ricorrenza di tali requisiti.

L'autorità preposta al rilascio delle licenze sospende o revoca la licenza se constata che per l'impresa ferroviaria non ricorrono più i requisiti fissati.

2. Qualora l'autorità preposta al rilascio delle licenze di uno Stato membro constati che sussistono fondati dubbi quanto alla ricorrenza dei requisiti definiti nel presente capo da parte di un'impresa ferroviaria cui l'autorità di un altro Stato membro ha rilasciato una licenza, ne informa immediatamente tale autorità.

3. In deroga al paragrafo 1, allorché una licenza è sospesa o revocata a motivo della mancata ricorrenza dei requisiti in materia di idoneità finanziaria, l'autorità preposta al rilascio della licenza può concedere una licenza temporanea durante la riorganizzazione dell'impresa ferroviaria, purché non sia compromessa la sicurezza. La licenza temporanea è tuttavia valida soltanto per un periodo massimo di sei mesi a decorrere dalla data di concessione della stessa.

4. Qualora un'impresa ferroviaria abbia sospeso l'attività per sei mesi o non l'abbia iniziata nei sei mesi successivi al rilascio della licenza, l'autorità preposta al rilascio delle licenze può decidere che la licenza debba costituire oggetto di una nuova richiesta di conferma ovvero essere sospesa.

Nel caso di avvio dell'attività, l'impresa può chiedere che sia fissato un periodo più lungo, tenuto conto della specificità dei servizi forniti.

impresе ferroviarie dotate di licenza nazionale passeggeri si deroga a tale comunicazione all'Agenzia ferroviaria europea.

4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti revoca la licenza se accerta la mancanza dei titoli e dei requisiti per il suo rilascio, mentre ne sospende l'efficacia quando esiste un dubbio fondato circa la loro effettiva sussistenza, per un periodo non superiore ad un mese, per l'effettuazione dei necessari accertamenti.

5. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, qualora constati che sussistono fondati dubbi circa il mantenimento, da parte di un'impresa ferroviaria cui l'autorità di un altro Stato membro ha rilasciato una licenza, dei requisiti previsti per il possesso della stessa dalla direttiva 2012/34/UE, ne informa immediatamente tale autorità.

6. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può rilasciare una licenza temporanea per il tempo necessario alla riorganizzazione dell'impresa ferroviaria, comunque non superiore al periodo di sei mesi dalla data di rilascio, purché non sia compromessa la sicurezza del servizio di trasporto, quando la sospensione o la revoca della licenza sono state determinate dal mancato possesso dei requisiti di capacità finanziaria.

7. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può sospendere la licenza o richiedere la conferma dell'istanza di rilascio quando l'impresa ferroviaria sospende l'attività per oltre sei mesi o non la inizia decorsi sei mesi dal rilascio della licenza. L'impresa ferroviaria può chiedere la concessione di un termine più lungo di sei mesi per l'inizio dell'attività in considerazione della specificità dei servizi prestati. La proroga può essere richiesta contestualmente alla presentazione della domanda di licenza o successivamente al rilascio della licenza stessa. In entrambi i casi la richiesta di proroga deve essere adeguatamente motivata con gli elementi necessari alla valutazione delle cause del ritardo di inizio attività.

8. Non possono essere richieste proroghe per l'inizio di attività superiori a due anni o proroghe successive la cui somma temporale superi il periodo di due anni. Il Ministero delle infrastrutture e dei

PARTE CORRISPONDENTE

La precisazione si rende necessaria in quanto l'esperienza fino ad ora acquisita suggerisce di fissare un termine massimo di tale proroga, oltre il quale la prolungata inattività costituisce mancanza dei requisiti di capacità professionale. Analogamente dicasi nei casi in cui, ottenuta la licenza, l'impresa non sia riuscita ad ottenere il



	trasporti può inoltre sospendere o revocare d'ufficio la licenza di quelle imprese ferroviarie che nei due anni di inattività non abbiano mai presentato istanza per il rilascio del certificato di sicurezza all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie. Tale prolungata inattività od assenza di attivazione del predetto procedimento di certificazione costituisce mancanza dei requisiti di capacità professionale di cui all'articolo 8, comma 10. 9. Le imprese ferroviarie durante il periodo di proroga o di sospensione dell'attività devono informare, in modo puntuale e con cadenza semestrale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, trasmettendo un rapporto sullo stato di avanzamento delle iniziative propedeutiche all'inizio di attività, indicando eventuali modifiche societarie ed eventuali criticità sopravvenute, al fine di consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di valutare il rispetto della data prevista di inizio delle attività.	certificato di sicurezza o non abbia mai avviato la procedura per il rilascio della stessa. Infatti giacché l'accesso all'infrastruttura è condizionato al preventivo possesso di entrambe le autorizzazioni, il possesso della sola licenza — ove non ci sia evidenza di adeguate motivazioni per la mancanza del cds — oltre il termine dei due anni si giustifica spesso solo per una ulteriore valorizzazione dell'impresa. Da ciò la necessità di poter monitorare lo stato di avanzamento delle attività di cui al comma 9 del presente art. la licenza rilasciata in Italia ma non più utilizzata in Italia, può essere usata in altri Stati membri? Si può ottenere il certificato di sicurezza in altri Stati membri?
5. Nel caso di modifiche riguardanti la situazione giuridica di un'impresa ferroviaria, in particolare nel caso di fusione o di assunzione del controllo, l'autorità preposta al rilascio delle licenze può decidere che la licenza debba costituire oggetto di una nuova richiesta di conferma. L'impresa ferroviaria in questione può continuare l'attività a meno che l'autorità preposta al rilascio delle licenze ritenga che la sicurezza è compromessa. In tal caso la decisione deve essere motivata.	10. L'impresa ferroviaria è tenuta a richiedere la conferma della licenza nel caso in cui siano sopravvenute modifiche della configurazione giuridica dell'impresa stessa e, in particolare, nei casi di fusione, incorporazione o acquisizione del controllo societario da parte di un altro soggetto. L'impresa ferroviaria che richiede la conferma può continuare l'attività a meno che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sospenda, con provvedimento motivato, l'efficacia della licenza già rilasciata, se ritiene compromessa la sicurezza del servizio di trasporto. 11. Nei casi di cui al comma 9 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.	PARTE CORRISPONDENTE Precisazione necessaria nei casi in cui a fronte della configurazione giuridica si determinino modifiche relative al controllo dell'impresa ferroviaria da parte di imprese aventi sede all'estero ove non sia rispettato il principio di reciprocità necessario per i servizi a committenza pubblica o per servizi aventi esclusivamente O/D in ambito nazionale.
6. Qualora un'impresa ferroviaria intenda mutare o estendere in misura considerevole le proprie attività, la licenza deve essere sottoposta, per una revisione, all'autorità preposta al rilascio delle licenze.	12. L'impresa ferroviaria che intende estendere o modificare in modo rilevante la propria attività deve chiedere la revisione della licenza.	PARTE CORRISPONDENTE
7. L'autorità preposta al rilascio delle licenze non permette a un'impresa ferroviaria nei confronti della quale sia stato dato inizio a una procedura fallimentare o qualsiasi altra di natura analoga di	13. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può revocare la licenza quando l'impresa ferroviaria risulta assoggettata ad una procedura concorsuale e mancano realistiche possibilità di una	PARTE CORRISPONDENTE



mantenere la licenza, qualora sia convinta che non sussistano prospettive realistiche di ristrutturazione finanziaria soddisfacenti entro un termine ragionevole. 8. Qualora sospenda, revochi o modifichi una licenza, l'autorità preposta al rilascio delle licenze ne informa immediatamente l'Agenzia ferroviaria europea. L'Agenzia ferroviaria europea informa le autorità preposte al rilascio delle licenze degli altri Stati membri.	soddisfacente ristrutturazione entro un ragionevole periodo di tempo. 14. 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 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. 15. Le imprese titolari di licenza sono tenute a fornire, con cadenza annuale, i seguenti elementi informativi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: a) bilanci consolidati dell'anno; b) rapporto riassuntivo del traffico e dei servizi prestati; c) relazione contenente gli elementi di verifica del controllo di qualità attuato e del livello di soddisfazione della clientela raggiunto nonché i ritardi realizzati ed i rimborsi erogati.	disposizione non prevista. Motivare o eliminare. La disposizione si rende necessaria per poter effettuare il monitoraggio e la verifica dei requisiti di cui al presente articolo.
Articolo 25 Procedura per il rilascio di una licenza 1. Le procedure per il rilascio di una licenza sono rese pubbliche dallo Stato membro interessato, il quale ne informa la Commissione. 2. L'autorità preposta al rilascio delle licenze decide sulla richiesta di rilascio immediatamente e comunque entro tre mesi dalla data in cui sono state fornite le informazioni necessarie, in particolare le informazioni di cui all'allegato III. Essa tiene conto di tutti gli elementi di giudizio disponibili e comunica tempestivamente la decisione all'impresa che richiede il rilascio di una licenza. Ogni decisione di rigetto di una richiesta deve essere motivata. 3. Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni adottate dalla autorità preposta al rilascio delle licenze siano oggetto di ricorso giurisdizionale.	CAPO II IMPRESE FERROVIARIE ART.7 (Licenza) 3. Le imprese richiedenti sono tenute ad uniformarsi alle procedure operative per il rilascio della licenza pubblicate dall'autorità competente sul sito web del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed a produrre a corredo dell'istanza la documentazione completa, indicata nelle procedure, necessaria ad attestare il possesso dei requisiti di cui all'articolo 8. 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 tre mesi dal ricevimento delle informazioni complete di cui al comma 3 con provvedimento comunicato al soggetto richiedente. Il rigetto della richiesta deve essere motivato. 6. Avverso le decisioni adottate dalla autorità preposta al rilascio delle licenze è possibile proporre ricorso giurisdizionale.	
	ART. 10 (Certificato di sicurezza) 1. Al fine di garantire il sicuro e affidabile espletamento dei servizi ferroviari, il certificato di sicurezza di cui al decreto legislativo 10	Si riporta qui il testo aggiornato del D.Lgs. 188/2003 fatto salva la verifica per il Trasporto



	agosto 2007, n. 162, attesta la conformità alle normative nazionali, compatibili con il diritto europeo, per quanto riguarda i requisiti tecnici e operativi specifici per i servizi ferroviari e i requisiti di sicurezza relativi al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna dell'impresa, con particolare riguardo agli standard in materia di sicurezza della circolazione ed alle disposizioni e prescrizioni emanate per le singole linee e per i singoli servizi. 2. È facoltà dell'impresa richiedere il rilascio del certificato di sicurezza prima del rilascio della licenza.	pubblico locale dell'opportunità di far emanare il Certificato di Sicurezza dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti – Dipartimento Trasporti terrestri – D.G. TPL invece che dall'ANSF non c'è armonizzazione su questi aspetti??
CAPO IV IMPOSIZIONE DEI CANONI PER L'UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA E ASSEGNAZIONE DI CAPACITÀ DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA <i>Articolo 26 Utilizzo efficace della capacità di infrastruttura</i> Gli Stati membri provvedono affinché i sistemi di imposizione dei canoni e di assegnazione di capacità dell'infrastruttura ferroviaria rispettino i principi enunciati nella presente direttiva e, pertanto, consentano al gestore dell'infrastruttura di offrire sul mercato la capacità di infrastruttura disponibile al fine del suo utilizzo ottimale.	ART. 17 (Canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi) 1. Ai fini dell'accesso e dell'utilizzo equo e non discriminatorio dell'infrastruttura ferroviaria da parte delle imprese ferroviarie, l'Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, definisce i criteri per la determinazione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria da parte del Gestore della rete e dei corrispettivi dei servizi di cui all'articolo 13, sentiti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze, che devono esprimersi entro il termine di trenta giorni dalla richiesta, decorso il quale l'Autorità procede comunque alle determinazioni di competenza. ART.22 (Diritti connessi alla capacità) 2. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, procede alla ripartizione della capacità, garantendo: a) che la capacità sia ripartita su base equa, non discriminatoria e nel rispetto dei principi stabiliti dall'articolo 26 e dal diritto dell'Unione; b) che la ripartizione della capacità consenta un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria;	PARTE CORRISPONDENTE Si precisa tuttavia che tale disposizione è enunciata più volte nell'articolato, sia nei principi generali che in questi due articoli
<i>Articolo 27 Prospetto informativo della rete</i> 1. Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle parti interessate, elabora e pubblica un prospetto informativo della rete, ottenibile contro pagamento di un contributo che non può essere superiore al costo di pubblicazione del prospetto stesso. Il prospetto informativo della rete è pubblicato in almeno due lingue ufficiali dell'Unione. Il contenuto del prospetto informativo della rete è disponibile gratuitamente in formato elettronico sul portale internet	ART. 14(Prospetto informativo della rete) 1. Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle regioni, delle province autonome e delle altre parti interessate, elabora e pubblica un prospetto informativo della rete, provvede al suo periodico aggiornamento e procede ad apportare le opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'organismo di regolazione. 1-bis. Il prospetto informativo della rete è pubblicato in lingua	Il Prospetto informativo della rete o PIR è lo strumento informativo per eccellenza del settore ferroviario, prodotto di norma dal Gestore dell'Infrastruttura. In esso sono ricondotte tutte le fonti informative, contrattuali, e norme non di legge che regolano i rapporti fra Gestore e Imprese ferroviarie e richiedenti. In tal senso il recepimento



del gestore dell'infrastruttura ed è accessibile tramite un portale internet comune. Tale portale internet è creato dai gestori dell'infrastruttura nel quadro della loro cooperazione a norma degli articoli 37 e 40.

2. Il prospetto informativo della rete descrive le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e contiene informazioni sulle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria in questione. Il prospetto informativo contiene, inoltre, le informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete del gestore dell'infrastruttura e di fornitura dei relativi servizi o indica un sito internet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico. Il contenuto del prospetto informativo della rete è illustrato nell'allegato IV.

3. Il prospetto informativo della rete è tenuto aggiornato e se necessario modificato

italiana ed in un'altra delle lingue ufficiali dell'Unione europea. Il contenuto del prospetto informativo della rete è disponibile gratuitamente in formato elettronico sul portale internet del gestore dell'infrastruttura ed è accessibile tramite un adeguato portale internet. Tale portale internet è creato dai gestori dell'infrastruttura nel quadro della loro cooperazione a norma degli articoli 37 e 40 della direttiva 2012/34/UE.

2. Il prospetto informativo della rete descrive le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e contiene informazioni sulle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria in questione. Il prospetto informativo contiene, inoltre, le informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete del gestore dell'infrastruttura e di fornitura dei relativi servizi o indica un sito internet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico.

3. Il prospetto informativo della rete contiene le seguenti informazioni:

a) un capitolo che espone le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e le condizioni di accesso alla stessa. Le informazioni contenute in questo capitolo sono rese annualmente conformi o fanno riferimento ai registri dell'infrastruttura ferroviaria che devono essere pubblicati a norma dell'articolo 35 della direttiva 2008/57/CE;

b) un capitolo sui principi di imposizione dei diritti e canoni, contenente opportune informazioni dettagliate sul sistema di imposizione e informazioni sufficienti sui canoni nonché altre informazioni pertinenti sull'accesso applicabili ai servizi elencati nell'articolo 13 che sono prestati da un unico fornitore. Esso precisa la metodologia, le norme e i parametri utilizzati ai fini dell'applicazione degli articoli da 17 a 20 per quanto riguarda i costi e i canoni. Esso contiene informazioni sulle modifiche dei canoni già decise o previste nei prossimi cinque anni, se disponibili;

c) un capitolo sui principi e i criteri di assegnazione della capacità, che illustra le caratteristiche generali di capacità dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e le eventuali restrizioni al suo utilizzo, comprese quelle dovute a interventi di manutenzione. Esso specifica anche procedure e scadenze in materia di assegnazione della capacità e indica i criteri specifici applicabili, in particolare:

1) le modalità di presentazione delle richieste di capacità al gestore dell'infrastruttura da parte dei richiedenti;

ha tentato di prendere tutto quanto stabilito dalla Direttiva recast facendo salve le parti pre-esistenti del PIR che hanno negli anni dimostrato di ben funzionare e garantire un corretto approccio di liberalizzazione del mercato e di regole chiare e trasparenti. Inoltre sul PIR si è confermato il passaggio secondo il quale spetta all'ART il compito di regolamentare e quindi modificare il PIR che resta uno strumento del Gestore dell'Infrastruttura

Pertanto resta importante dettagliarne il contenuto ben oltre a quanto disposto dalla recast al fine di garantire la non discriminatorietà delle informazioni ivi contenute.

non sarebbe meglio fare un allegato a parte per i contenuti del prospetto informativo, modificabile con D.M.?



	2) le condizioni imposte ai richiedenti; 3) le scadenze per la presentazione delle richieste e l'assegnazione e le procedure da seguire per chiedere informazioni sulla programmazione nonché le procedure per i lavori di manutenzione programmati e imprevisti; 4) i principi che disciplinano la procedura di coordinamento e il sistema di risoluzione delle controversie reso disponibile nell'ambito di tale procedura; 5) le procedure da seguire e i criteri da utilizzare quando l'infrastruttura è saturata; 6) informazioni dettagliate relative alle restrizioni all'uso dell'infrastruttura; 7) le condizioni previste per tener conto dei precedenti livelli di utilizzo della capacità nella determinazione delle priorità nell'ambito della procedura di assegnazione. Il prospetto informativo della rete descrive le misure prese per garantire un trattamento adeguato dei servizi merci, dei servizi internazionali e delle richieste ad hoc di cui all'articolo 30. Contiene un modello da compilare per le richieste di capacità. Il gestore dell'infrastruttura pubblica anche informazioni dettagliate sulle procedure di assegnazione delle tracce ferroviarie internazionali; d) un capitolo di informazioni sulla domanda di licenza di cui all'articolo 7 del presente decreto e sui certificati di sicurezza rilasciati a norma della direttiva 2004/49/CE, ovvero indicante un sito Internet nel quale tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico; e) un capitolo di informazioni sulle procedure di risoluzione delle controversie e di ricorso con riguardo a questioni di accesso alle infrastrutture e ai servizi ferroviari e al sistema di prestazioni di cui all'articolo 21; f) un capitolo di informazioni sull'accesso agli impianti di servizio di cui all'articolo 13c sull'imposizione dei relativi corrispettivi. Gli operatori degli impianti di servizio diversi dal gestore dell'infrastruttura forniscono informazioni sui corrispettivi di accesso a tali servizi e sulla fornitura dei servizi, nonché informazioni sulle condizioni tecniche di accesso da inserire nel prospetto informativo della rete ovvero indicano un sito Internet nel quale tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico; g) un modello di accordo per la conclusione di accordi quadro fra un gestore dell'infrastruttura e un richiedente ai sensi dell'articolo 42. h) informazioni sulla domanda di licenza di impresa ferroviaria e	disposizioni aggiuntive rispetto all'allegato IV
--	---	--



4. Il prospetto informativo della rete è pubblicato almeno quattro mesi prima della scadenza del termine per la presentazione delle richieste di capacità di infrastruttura.	sul rilascio del certificato di sicurezza ovvero deve essere indicato un sito Internet nel quale tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico; i) informazioni sulle procedure di risoluzione delle controversie e di ricorso con riguardo a questioni di accesso alle infrastrutture e ai servizi ferroviari e al sistema di controllo delle prestazioni di cui all'articolo 21 del presente decreto; l) informazioni sull'accesso agli impianti di servizio e sull'imposizione dei relativi corrispettivi di cui al successivo articolo 20 del presente decreto. Gli operatori degli impianti di servizio che non sono controllati dal gestore dell'infrastruttura, entro sessanta giorni prima della pubblicazione del prospetto informativo della rete, forniscono al gestore dell'infrastruttura e all'organismo di regolazione, di cui al successivo articolo 37, informazioni sui corrispettivi di accesso a tali servizi e sulla fornitura dei servizi nonché informazioni sulle condizioni tecniche di accesso da inserire nel prospetto informativo della rete ovvero indicano un sito Internet nel quale tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico, secondo un modello predisposto dall'organismo di regolazione. 4. È consentito ad ogni parte interessata di ottenere copia del prospetto informativo della rete, dietro presentazione di apposita domanda. Il gestore dell'infrastruttura può richiedere, a tal fine, la corresponsione di un contributo che non può eccedere le spese di pubblicazione del prospetto informativo stesso. Il contenuto del prospetto informativo della rete è disponibile gratuitamente in formato elettronico sul portale internet del gestore dell'infrastruttura ed è accessibile tramite un portale internet comune. Tale portale internet è creato dal gestore dell'infrastruttura nel quadro della cooperazione di cui all'articolo 27 5 il prospetto informativo della rete è pubblicato in lingua italiana ed in un'altra delle lingue ufficiali dell'Unione europea almeno quattro mesi prima della scadenza del termine per la presentazione delle richieste di assegnazione di capacità d'infrastruttura.	della direttiva. Obblighi informativi a carico degli operatori degli impianti di servizio che non sono controllati dal Gestore. Gold plating? PARTE CORRISPONDENTE Anche nell'aspetto linguistico si è recepito il disposto della recast
Articolo 28 Accordi tra imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura Le imprese ferroviarie che prestano servizi di trasporto ferroviario concludono, a norma del diritto pubblico o privato, gli accordi necessari con i gestori dell'infrastruttura ferroviaria utilizzata. Le condizioni alla base di detti accordi sono non discriminatorie e trasparenti, ai sensi della presente direttiva.	CAPO II IMPRESE FERROVIARIE ART. 6 (Accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria) 1. L'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria ai fini dell'esercizio del trasporto ferroviario è consentito a condizione che ciascuna impresa ferroviaria dimostri: a) il possesso della licenza corrispondente al servizio da prestare; b) il possesso del certificato di sicurezza, di cui all'articolo 10, rilasciato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, di cui al decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162;	Il testo pre – esistente era maggiormente dettagliato e nel rispetto della Direttiva recast si tende qui a fare salve le parti che hanno negli anni dimostrato di ben funzionare e garantire un corretto approccio di liberalizzazione del mercato e di regole chiare e trasparenti, ma soprattutto non discriminatorie, facendo specifici riferimenti alle norme nazionali vigenti come il D.Lgs. 162/2007



	c) di aver concluso, in base al diritto pubblico o privato, la stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura di cui all'articolo 25. Le condizioni alla base di tale contratto sono non discriminatorie e trasparenti e sono pubblicate nel prospetto informativo della rete. CAPO V ASSEGNAZIONE DELLA CAPACITA' DI INFRASTRUTTURA ART. 25 (Contratto di utilizzo dell'infrastruttura) 1. I richiedenti possono presentare al gestore dell'infrastruttura una richiesta di sottoscrizione di contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, dietro pagamento di un canone, di cui all'articolo 17. 2. Le richieste concernenti l'orario di servizio devono rispettare i termini fissati nell'articolo 26 e riportati nel prospetto informativo della rete. 3. Le imprese ferroviarie che hanno concluso un accordo quadro ai sensi dell'articolo 23, presentano per tale accordo la richiesta di capacità specifica sotto forma di tracce orarie e conformemente ai contenuti del medesimo accordo. 4. Le imprese ferroviarie devono, preliminarmente alla sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, essere in possesso del certificato di sicurezza. 5. La stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura avviene in modo non discriminatorio e trasparente, seguendo lo schema pubblicato nel prospetto informativo della rete.	Questa è una norma pre-esistente non in contrasto con la recast. Infatti gli atti di implementazione prevedono i contratti di utilizzo dell'infrastruttura e gli accordi quadro, ma non disciplinano così in dettaglio tali argomenti. Pertanto anche qui si è ritenuto fare salva la norma pre-esistente.
Articolo 29 Fissazione, calcolo e riscossione dei canoni 1. Gli Stati membri istituiscono un quadro per l'imposizione dei canoni rispettando l'indipendenza di gestione di cui dall'articolo 4. Patta salva detta condizione, gli Stati membri stabiliscono inoltre regole specifiche in materia di imposizione o delegano tale competenza al gestore dell'infrastruttura. Gli Stati membri assicurano che il prospetto informativo della rete riporti il quadro per l'imposizione dei canoni e le relative norme oppure indichi un sito internet nel quale essi sono pubblicati. Il gestore dell'infrastruttura determina i canoni dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura e procede alla loro riscossione in conformità del quadro stabilito per l'imposizione dei canoni e le relative norme.	CAPO IV CANONI ART. 17 (Canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi) 1. Ai fini dell'accesso e dell'utilizzo equo e non discriminatorio dell'infrastruttura ferroviaria da parte delle imprese ferroviarie, il gestore dell'infrastruttura, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previo parere dell'Autorità di regolazione dei trasporti, è definito il quadro per l'imposizione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. 2. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, sulla base di quanto disposto dal decreto di cui al comma 1, determina il canone dovuto dalle imprese ferroviarie per l'utilizzo dell'infrastruttura e procede alla riscossione dello stesso. Il canone di utilizzo dell'infrastruttura è pubblicato nel prospetto informativo della rete. Salvo nel caso delle disposizioni specifiche di cui all'articolo 18, il gestore dell'infrastruttura provvede a che il sistema di imposizione dei	PARTE CORRISPONDENTE PARTE CORRISPONDENTE



Ferma restando l'indipendenza gestionale prevista all'articolo 4 e a condizione di un conferimento diretto a norma del diritto costituzionale anteriormente a 15 dicembre 2010, il parlamento nazionale può avere il diritto di verificare e, se necessario, rivedere il livello dei canoni fissato dal gestore dell'infrastruttura. L'eventuale regolazione regolazione assicura che i canoni imposti siano conformi alla presente direttiva, al quadro per l'imposizione dei canoni stabilito e alle relative norme. 2. Salvo nel caso delle disposizioni specifiche di cui all'articolo 32, paragrafo 3, i gestori dell'infrastruttura provvedono a che il sistema di imposizione di canoni in vigore si basi sugli stessi principi per tutta la loro rete. 3. I gestori dell'infrastruttura provvedono affinché l'applicazione del sistema di imposizione comporti canoni equivalenti e non discriminatori per le diverse imprese ferroviarie che prestano servizi di natura equivalente su una parte simile del mercato e i canoni effettivamente applicati siano conformi alle regole di cui al prospetto informativo della rete. 4. Il gestore dell'infrastruttura rispetta la riservatezza commerciale delle informazioni ricevute dai richiedenti.	canoni in vigore si basi sugli stessi principi per tutta la rete. 3. Il gestore dell'infrastruttura provvede affinché l'applicazione del sistema di imposizione comporti canoni equivalenti e non discriminatori per le diverse imprese ferroviarie che prestano servizi di natura equivalente su una parte simile del mercato e i canoni effettivamente applicati siano conformi a quanto disposto al comma 2. Dal momento di sua entrata in vigore, il gestore dell'infrastruttura non può rivelare informazioni commerciali riservate. CAPO III GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA ART. 11 (Principi) 8. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è tenuto al rispetto della riservatezza delle informazioni commerciali in suo possesso. CAPO III GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA ART. 15. (Rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato) 1. I rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato sono disciplinati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma. I contratti di programma sono stipulati per un periodo minimo di cinque anni, nel rispetto dei principi e parametri fondamentali di cui all'allegato II del presente decreto. Le condizioni dei contratti di programma e la struttura dei pagamenti ai fini dell'erogazione di fondi al gestore dell'infrastruttura sono concordate in anticipo e coprono l'intera durata del contratto.	Tale norma non si applica alla situazione italiana pertanto non si è inteso recepirlo PARTE CORRISPONDENTE pur volendo effettuare qualche precisazione aggiuntiva. PARTE CORRISPONDENTE
Articolo 30 Costo dell'infrastruttura e contabilità 1. Tenendo debito conto della sicurezza, della manutenzione e del miglioramento della qualità del servizio di infrastruttura, sono concessi incentivi ai gestori per ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e il livello dei canoni di accesso. 2. Ferma restando la loro competenza riguardo alla pianificazione e al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria e fatto salvo, ove applicabile, il principio finanziario dell'annualità, gli Stati membri provvedono a che l'autorità competente e il gestore dell'infrastruttura concludano, per un periodo minimo di cinque anni, un contratto che rispetti i principi e parametri fondamentali di cui all'allegato V.	CAPO III GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA ART. 15. (Rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato) 1. I rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato sono disciplinati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma. I contratti di programma sono stipulati per un periodo minimo di cinque anni, nel rispetto dei principi e parametri fondamentali di cui all'allegato II del presente decreto. Le condizioni dei contratti di programma e la struttura dei pagamenti ai fini dell'erogazione di fondi al gestore dell'infrastruttura sono concordate in anticipo e coprono l'intera durata del contratto.	PARTE CORRISPONDENTE Salvo la necessità di adattarla alla specificità italiana e alla presenza di più Contratti di programma.



Gli Stati membri provvedono a che i contratti in vigore il 15 dicembre 2012 siano modificati, se necessario, per essere allineati alla presente direttiva previo rinnovo degli stessi oppure, al più tardi, entro 16 giugno 2015.

3. Gli Stati membri pongono in essere gli incentivi di cui al paragrafo 1 attraverso il contratto di cui al paragrafo 2 o attraverso misure di regolamentazione oppure tramite una combinazione di incentivi volti a ridurre i costi attraverso il contratto e il livello dei canoni tramite misure di regolamentazione.

4. Se uno Stato membro decide di porre in essere gli incentivi di cui al paragrafo 1 attraverso misure di regolamentazione, l'attuazione si basa su un'analisi delle riduzioni di costi conseguibili. Ciò lascia impregiudicati i poteri dell'organismo di regolamentazione di rivedere i canoni di cui all'articolo 56.

5. Le condizioni del contratto di cui al paragrafo 2 e la struttura dei pagamenti ai fini dell'erogazione di fondi al gestore dell'infrastruttura sono concordate in anticipo e coprono l'intera durata del contratto.

6. Gli Stati membri assicurano che l'autorità competente e il gestore dell'infrastruttura informino i richiedenti e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, sul contenuto del contratto e diano loro la possibilità di esprimersi al riguardo prima che esso sia sottoscritto. Il contratto è pubblicato entro un mese dalla sua conclusione. Il gestore dell'infrastruttura si accerta della coerenza tra le disposizioni del contratto e il piano commerciale.

7. I gestori dell'infrastruttura mettono a punto e aggiornano un registro dei propri beni e dei beni della cui gestione sono responsabili, che sarà utilizzato per valutare il finanziamento necessario alla loro riparazione o sostituzione. Il registro è corredato delle spese dettagliate per il rinnovo e il potenziamento dell'infrastruttura.

5. Nei contratti di programma di cui al comma 1, tenendo in debito conto la necessità di garantire il conseguimento di elevati livelli di sicurezza, l'effettuazione delle operazioni di manutenzione, nonché il miglioramento della qualità dell'infrastruttura e dei servizi ad essa connessi, sono previsti incentivi al gestore per ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e l'entità dei diritti di accesso, fermo restando il rispetto dell'equilibrio economico e finanziario di cui all'art.16.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti informa, mediante il gestore dell'infrastruttura, i richiedenti e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, sul contenuto del contratto di programma al fine di consentire agli stessi di esprimersi al riguardo prima che esso sia sottoscritto. Il contratto di programma è pubblicato entro un mese dalla sua formalizzazione.

8. Il gestore dell'infrastruttura si accerta della coerenza tra le disposizioni del contratto e il piano commerciale.

9. Il gestore dell'infrastruttura redige e aggiorna annualmente un registro dei propri beni e dei beni della cui gestione è responsabile, dandone adeguata informativa al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tale registro deve essere corredato delle spese dettagliate per il rinnovo e il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria e viene utilizzato per valutare il finanziamento necessario alla loro riparazione o sostituzione.

Tale norma non si applica alla situazione italiana pertanto non si è inteso recepirlo

PARTE CORRISPONDENTE

Salvo la necessità di adattarla alla specificità italiana

Non si parla mai di riduzione dei canoni. Motivare o aggiungere. Gli incentivi dovrebbero servire anche a rendere l'infrastruttura più accessibile.

Tale norma non si applica alla situazione italiana pertanto non si è inteso recepirlo.

Norma non attuata. Motivare meglio.

PARTE CORRISPONDENTE

Salvo la necessità di adattarla alla specificità italiana



8. I gestori dell'infrastruttura stabiliscono un metodo di imputazione dei costi alle diverse categorie di <u>servizi offerti</u> alle imprese ferroviarie. Gli Stati membri possono richiedere un'autorizzazione preventiva. Tale metodo è aggiornato periodicamente sulla base della migliore pratica internazionale.	ART.16 (Costo dell'infrastruttura e contabilità) 2. Il gestore dell'infrastruttura utilizza un sistema di contabilità regolatoria che evidenzia i meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali relativi alla sua attività, con particolare riferimento al pacchetto minimo di accesso. In particolare, tale sistema presenta un grado di disaggregazione delle poste contabili tale da evidenziare l'attribuzione dei costi e dei ricavi <u>relativi ai processi industriali di sua competenza</u> o alle diverse categorie di servizi offerti alle imprese ferroviarie, nonché la destinazione dei contributi ed incentivi pubblici. Il gestore dell'infrastruttura provvede ad aggiornare periodicamente l'imputazione dei costi secondo la migliore pratica internazionale. 3. I risultati derivanti dal sistema di contabilità di cui al comma 2 sono comunicati annualmente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, corredati di tutte le informazioni necessarie alla valutazione dell'efficienza della spesa e del rispetto di quanto previsto al comma 1.	Si dà conferma di una situazione de facto già esistente a garanzia degli attuali processi e dell'attuale funzionamento del sistema Relativi ai processi industriali di sua competenza equivale in linea teorica ai servizi offerti ma rispecchia la contabilità interna attuale del Gestore Un obbligo non previsto dalla recast ma già esistente nel d.lgs. 188/2003, ma comunque previsione di sicura utilità nell'attività del monitoraggio del MIT
Articolo 31 Principi di imposizione dei canoni 1. I canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e degli impianti di servizio sono pagati, rispettivamente, al gestore dell'infrastruttura e all'operatore degli impianti di servizio, che li usano per finanziare le loro attività. 2. Gli Stati membri chiedono al gestore dell'infrastruttura e all'operatore degli impianti di servizio di fornire all'organismo di regolamentazione tutte le informazioni necessarie sui canoni imposti per consentirgli di svolgere le proprie funzioni di cui all'articolo 56. Al riguardo il gestore dell'infrastruttura e l'operatore dell'impianto di servizio devono essere in grado di provare alle imprese ferroviarie che i canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei servizi effettivamente fatturati a ciascuna impresa ferroviaria, a norma degli articoli da 30 a 37 sono conformi ai metodi, alle regole e, se del caso, ai criteri indicati nel prospetto informativo della rete. 3. Fatti salvi i paragrafi 4 o 5 del presente articolo o dell'articolo 32, i canoni per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario.	CAPO IV CANONI ART. 17 (Canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi) 4. Fatto salvo quanto previsto ai commi 5 e 6 del presente articolo o dell'articolo 18, i canoni per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario, sulla base delle modalità di calcolo definite	Tale norma si applica alla situazione italiana ma saranno oggetto del DM di cui all'art. 17 comma 1 PARTE CORRISPONDENTE Salvo la necessità di adattarla alla specificità italiana



Anteriormente a 16 giugno 2015, la Commissione adotta misure che stabiliscono le modalità applicabili al calcolo del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3. Il gestore dell'infrastruttura può decidere di adeguarsi gradualmente a tali modalità durante un periodo non superiore a quattro anni dall'entrata in vigore di detti atti di esecuzione. 4. I canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura di cui al paragrafo 3 possono includere un costo che rispecchi la scarsità di capacità della sezione identificabile dell'infrastruttura nei periodi di congestione. 5. I canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura di cui al paragrafo 3 possono essere modificati per tener conto del costo degli effetti ambientali causati dalla circolazione del treno. Qualsiasi modifica di questo tipo è modulata in funzione dell'entità dell'effetto prodotto. In base all'esperienza maturata da gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie, organismi di regolamentazione e autorità competenti e tenuto conto dei sistemi esistenti di differenziazione basata sugli effetti acustici, la Commissione adotta misure di attuazione che stabiliscono le modalità dettagliate da seguire per l'applicazione dell'imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici, inclusa la durata dell'applicazione, e che permettono la differenziazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura in funzione, se del caso, della sensibilità della zona esposta, in particolare in termini di entità della popolazione interessata e composizione del treno avente un impatto sul livello delle emissioni sonore. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3. Essi non danno luogo all'indebita distorsione della concorrenza tra le imprese ferroviarie e non incidono sulla competitività complessiva del settore ferroviario. Ogni modifica dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura onde tenere in conto il costo degli effetti acustici favorisce l'ammodernamento dei veicoli ferroviari con la tecnologia di sistema frenante a bassa rumorosità più vantaggioso economicamente disponibile. L'imputazione di costi ambientali che determini un aumento del totale delle entrate per il gestore è tuttavia ammessa solo se essa è applicata anche al trasporto stradale di merci conformemente al	dall'atto di esecuzione di cui all'articolo 31, comma 3, della direttiva 2012/34/UE. Il gestore dell'infrastruttura può decidere di adeguarsi gradualmente a tali modalità durante un periodo non superiore a quattro anni dall'entrata in vigore di detto atto di esecuzione. 5. I canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura possono includere un costo che rispecchi la scarsità di capacità della sezione identificabile dell'infrastruttura nei periodi di congestione. 6. I canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura possono essere modificati per tener conto del costo degli effetti ambientali causati dalla circolazione del treno, sulla base delle modalità di calcolo definite dall'atto di esecuzione di cui all'articolo 31, comma 5, della direttiva 2012/34/UE. Ogni modifica dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, onde tenere in conto il costo degli effetti acustici, favorisce l'ammodernamento dei veicoli ferroviari con la tecnologia di sistema frenante a bassa rumorosità più vantaggioso economicamente disponibile. 7. L'imputazione di costi ambientali che determini un aumento del totale delle entrate per il gestore è tuttavia ammessa solo se essa è applicata anche al trasporto stradale di merci conformemente al	PARTE CORRISPONDENTE Salvo la necessità di adattarla alla specificità italiana PARTE CORRISPONDENTE Salvo la necessità di adattarla alla specificità italiana Tenuto conto che le modifiche di cui al presente comma sono dirette a limitare l'impatto del trasporto ferroviario sull'ambiente, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni sonore e, pertanto, a perseguire un obiettivo di interesse comune, le stesse sono subordinate all'individuazione delle risorse pubbliche necessarie per realizzare il suddetto ammodernamento. L'imputazione di costi ambientali che determini un aumento del totale delle entrate per il gestore dell'infrastruttura è ammessa solo se essa è applicata anche al trasporto stradale di merci. PARTE CORRISPONDENTE Salvo la necessità di adattarla alla specificità italiana
---	--	---



diritto dell'Unione. Qualora l'imputazione dei costi ambientali determini un aumento delle entrate, gli Stati membri decidono in merito all'uso degli introiti supplementari.

Gli Stati membri assicurano che le informazioni necessarie siano conservate e che si possa risalire sia all'origine dei proventi derivanti dall'imputazione dei costi ambientali che all'applicazione degli stessi. Gli Stati membri forniscono tali informazioni alla Commissione su sua richiesta.

6. Per evitare fluttuazioni sproporzionate e indesiderate, i canoni di cui ai paragrafi 3, 4 e 5 possono essere espressi in medie calcolate su un ragionevole numero di servizi ferroviari e periodi. L'entità relativa dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura è comunque correlata ai costi imputabili ai servizi.

7. Il canone richiesto per l'accesso agli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2, e per la prestazione dei servizi in tali impianti non può superare il costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole.

8. Se i servizi elencati nell'allegato II, punti 3 e 4, come complementari e ausiliari sono offerti da un unico fornitore, i pertinenti canoni non superano il costo di fornitura, aumentato di un profitto ragionevole.

9. Possono essere riscossi canoni per la capacità utilizzata a scopo di manutenzione dell'infrastruttura. Questi canoni non devono superare la perdita netta di entrate causata al gestore dell'infrastruttura dalla manutenzione.

10. L'operatore della struttura per la fornitura dei servizi di cui all'allegato II, punti 2, 3 e 4, fornisce al gestore dell'infrastruttura le informazioni sui canoni da inserire nel prospetto informativo della rete o indica un sito internet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico a norma dell'articolo 27.

diritto dell'Unione. Qualora l'imputazione dei costi ambientali determini un aumento delle entrate, l'autorità competente decide in merito all'uso degli introiti supplementari. Il gestore conserva le informazioni necessarie in modo da poter risalire sia all'origine dei proventi derivanti dall'imputazione dei costi ambientali che all'applicazione degli stessi, e, su richiesta le fornisce alla Commissione.

8. Per evitare fluttuazioni sproporzionate e indesiderate, i canoni di cui ai comini 4, 5 e 6 possono essere espressi in medie calcolate su un ragionevole numero di servizi ferroviari e periodi. L'entità relativa dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura è comunque correlata ai costi imputabili ai servizi.

10. Il canone richiesto per l'accesso agli impianti di servizio di cui all'articolo 13, comma 2 e per la prestazione dei servizi in tali impianti non può superare il costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole.

11. Se i servizi complementari e ausiliari di cui all'articolo 13, commi 9 e 11, sono offerti da un unico fornitore, i pertinenti corrispettivi non superano il costo di fornitura, aumentato di un profitto ragionevole. Se gli stessi servizi sono offerti in regime di concorrenza, devono essere forniti a prezzi di mercato.

chi è l'autorità competente?
PARTE CORRISPONDENTE
 Salvo la necessità di adattarla alla specificità italiana

PARTE CORRISPONDENTE
 Salvo la necessità di adattarla alla specificità italiana

Comma introdotto per nonnare periodo transitorio
 In particolare si evidenzia l'opportunità di inserire nel testo "sulla base delle deliberazioni già assunte alla data di entrata in vigore del presente decreto dall'Autorità di regolazione dei trasporti" in quanto hanno un fattore vincolante benché non un valore di nonna.

Non si è ravvisata opportunità di recepire tale comma in quanto la manutenzione è operata dallo stesso Gestore dell'infrastruttura

L'art 14 del prospetto informativo contiene già la previsione circa le informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete del gestore dell'infrastruttura e di fornitura dei relativi servizi o indica un sito internet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico.



Articolo 32 Deroghe ai principi di imposizione dei canoni 1. Ai fini del pieno recupero dei costi da parte del gestore dell'infrastruttura, uno Stato membro può, se il mercato lo consente, applicare coefficienti di maggiorazione in base a principi efficaci, trasparenti e non discriminatori, garantendo nel contempo una competitività ottimale dei segmenti del mercato ferroviario. Il sistema di imposizione dei canoni deve rispettare gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie.	ART. 18 (Deroghe ai principi di imposizione dei canoni di accesso) 1. Ai fini del pieno recupero dei costi totali connessi all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e al collegamento con gli impianti di servizio da parte del gestore, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, possono essere previsti coefficienti di maggiorazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, fermo restando l'equilibrio economico e finanziario di cui all'articolo 16. 3. Il gestore dell'infrastruttura applica i coefficienti di maggiorazione di cui al comma 1 in base a principi di efficienza, trasparenza e non discriminazione, garantendo nel contempo la competitività ottimale dei segmenti del mercato ferroviario. Il sistema di imposizione dei canoni deve rispettare gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie. Il gestore dell'infrastruttura può altresì applicare, fatti salvi gli articoli 101, 102, 106 e 107 TFUE, le riduzioni sui canoni imposti all'impresa ferroviaria, secondo quanto previsto ai successivi commi 11, 12 e 13, fermo restando l'equilibrio economico e finanziario di cui all'articolo 16. 4. L'organismo di regolazione verifica: a) la sostenibilità per il mercato dell'applicazione dei coefficienti di maggiorazione di cui al comma 1; b) che tali coefficienti siano applicati in base a principi di efficienza, trasparenza e non discriminazione; c) che tali coefficienti siano applicati in modo da garantire la competitività ottimale dei segmenti del mercato ferroviario; d) che il sistema di imposizione dei canoni rispetti gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie. L'organismo di regolazione comunica gli esiti della verifica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'Economia e delle Finanze per le successive valutazioni. L'organismo di regolazione verifica inoltre che le riduzioni rispettino quanto stabilito ai successivi commi 11, 12 e 13.	
Il livello dei canoni stabiliti non preclude tuttavia l'utilizzo dell'infrastruttura a segmenti del mercato che possono pagare quanto meno il costo direttamente imputabile, più un tasso di rendimento accettabile per il mercato, alla prestazione del servizio ferroviario. Prima di approvare l'applicazione di tali coefficienti di maggiorazione, gli Stati membri assicurano che i gestori dell'infrastruttura ne valutino in pertinenza per specifici segmenti	5. Il livello dei canoni stabiliti non preclude l'utilizzo dell'infrastruttura a segmenti del mercato che possono pagare quanto meno il costo direttamente imputabile, più un tasso di rendimento accettabile per il mercato, alla prestazione del servizio ferroviario. 2. Ai fini dell'approvazione del decreto di cui al comma 1, il Ministero dell'infrastruttura e dei trasporti si assicura che i gestori dell'infrastruttura abbiano valutato l'impatto dei coefficienti di	PARTE CORRISPONDENTE Salvo la necessità di adattarla alla specificità italiana ed al TFUE.



di mercato, prendendo in considerazione almeno i binomi elencati nell'allegato VI, punto 1, e scegliendo quelli pertinenti. L'elenco dei segmenti di mercato definiti dai gestori dell'infrastruttura contiene almeno i tre segmenti seguenti: servizi merci, servizi passeggeri nel quadro di un contratto di servizio pubblico e altri servizi passeggeri.

I gestori dell'infrastruttura possono distinguere ulteriormente i segmenti di mercato in base alle merci o passeggeri trasportati. Sono inoltre definiti i segmenti di mercato in cui le imprese ferroviarie non effettuano al momento servizi ma possono effettuarli durante il periodo di validità del sistema di imposizione dei canoni. Il gestore dell'infrastruttura non include nel sistema di imposizione dei canoni nessun coefficiente di maggiorazione per tali segmenti di mercato.

L'elenco dei segmenti di mercato è pubblicato nel prospetto informativo della rete ed è riveduto almeno ogni cinque anni. L'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 controlla tale elenco in conformità dell'articolo 56.

2. I gestori dell'infrastruttura possono fissare i canoni a un livello più elevato per recuperare completamente i costi sostenuti per il trasporto merci da e verso paesi terzi effettuato su linee con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione.

3. Per progetti di investimento specifici, da realizzare in futuro o ultimati dopo il 1988, il gestore dell'infrastruttura può stabilire o mantenere canoni più elevati, sulla base dei costi a lungo termine di tali progetti, purché si tratti di progetti che migliorano l'efficienza e/o la redditività e che, in caso contrario, non potrebbero o non avrebbero potuto essere attuati. Tale sistema di imposizione dei canoni può inoltre comportare accordi di ripartizione dei rischi connessi ai nuovi investimenti.

4. I canoni imposti 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 dell'ETCS conforme alla versione adottata dalla decisione 2008/386/CE (2) della Commissione e alle versioni successive. Detta modifica non incide globalmente sulle entrate del gestore dell'infrastruttura. In deroga a questo obbligo, gli Stati membri

maggiorazione per specifici segmenti di mercato, prendendo in considerazione almeno i binomi elencati nell'allegato VI, punto 1, della direttiva 2012/34/UE, scegliendo quelli pertinenti. L'elenco dei segmenti di mercato definiti dai gestori dell'infrastruttura contiene almeno i tre segmenti seguenti:

- a) servizi merci;
- b) servizi passeggeri nel quadro di un contratto di servizio pubblico;
- c) altri servizi passeggeri.

Il gestore dell'infrastruttura può distinguere ulteriormente i segmenti di mercato in base alle merci o ai passeggeri trasportati nonché ad altri parametri relativi ai segmenti specifici. Sono, inoltre, definiti i segmenti di mercato in cui le imprese ferroviarie non effettuano al momento servizi ma possono effettuarli durante il periodo di validità del sistema di imposizione dei canoni. Il gestore dell'infrastruttura non include nel sistema di imposizione dei canoni nessun coefficiente di maggiorazione per tali segmenti di mercato.

6. L'elenco dei segmenti di mercato è pubblicato nel prospetto informativo della rete ed è rivisto almeno ogni cinque anni. L'organismo di regolazione controlla tale elenco ai sensi dell'articolo 14, comma 1, del presente decreto.

7. I gestori dell'infrastruttura possono fissare i canoni a un livello più elevato per recuperare completamente i costi sostenuti per il trasporto merci da e verso paesi terzi, effettuato su linee con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione.

8. Per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità e per altri progetti di investimento specifici, da realizzare in futuro o ultimati dopo il 1988, il gestore dell'infrastruttura può stabilire o mantenere canoni più elevati, sulla base dei costi totali a lungo termine di tali progetti, purché si tratti di progetti che migliorano l'efficienza o la redditività e che, in caso contrario, non potrebbero o non avrebbero potuto essere attuati. Tale sistema di imposizione dei canoni può inoltre comportare accordi di ripartizione dei rischi connessi ai nuovi investimenti.

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 Traffic 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

PARTE CORRISPONDENTE

Salvo la necessità di adattarla alla specificità italiana

PARTE CORRISPONDENTE



possono decidere di non applicare la suddetta differenziazione per l'utilizzo dell'infrastruttura alle linee ferroviarie di cui alla decisione 2009/561/CE della Commissione, sulle quali possono circolare solo i treni dotati dell'ETCS. Gli Stati membri possono decidere di estendere questa differenziazione alle linee ferroviarie non specificate nella decisione 2009/561/CE. Anteriormente a 16 giugno 2015, e a seguito di una valutazione d'impatto, la Commissione adotta misure che stabiliscono le modalità dettagliate da seguire per l'applicazione della differenziazione dei canoni secondo un calendario coerente con il piano europeo di sviluppo dell'ERTMS, istituito ai sensi della decisione 2009/561/CE e provvedendo a che non incida globalmente sulle entrate del gestore dell'infrastruttura. Tali atti di esecuzione adattano le modalità della differenziazione applicabile ai treni che effettuano servizi locali e regionali utilizzando una sezione limitata dei corridoi ferroviari di cui alla decisione 2009/561/CE. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3. Essi non danno luogo all'indebita distorsione della concorrenza tra le imprese ferroviarie e non incidono sulla competitività complessiva del settore ferroviario. 5. Per impedire discriminazioni, gli Stati membri garantiscono che i canoni medi e marginali di ogni gestore dell'infrastruttura per usi equivalenti della sua infrastruttura siano comparabili e che i servizi comparabili sullo stesso segmento di mercato siano soggetti agli stessi canoni. Il gestore dell'infrastruttura deve dimostrare nel prospetto informativo della rete, senza rivelare informazioni commerciali riservate, che il sistema di imposizione dei canoni soddisfa questi requisiti. 6. Se un gestore di infrastruttura intende modificare gli elementi essenziali del sistema di imposizione dei canoni di cui al paragrafo 1 del presente articolo deve renderli pubblici con almeno tre mesi di anticipo rispetto al termine per la pubblicazione del prospetto informativo della rete a norma dell'articolo 27, paragrafo 4. <i>Articolo 33</i> Riduzioni 1. Fatti salvi gli articoli 101, 102, 106 e 107 TFUE e in deroga al principio del costo diretto stabilito all'articolo 31, paragrafo 3, della presente direttiva, le riduzioni sui canoni imposti a	esecuzione di cui all'articolo 32, comma 4, della direttiva 2012/34/UE. 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. 10. Per impedire discriminazioni, i canoni medi e marginali di ogni gestore dell'infrastruttura per usi equivalenti della sua infrastruttura sono comparabili e i servizi comparabili sullo stesso segmento di mercato sono soggetti agli stessi canoni. Il gestore dell'infrastruttura deve dimostrare nel prospetto informativo della rete, senza rivelare informazioni commerciali riservate, che il sistema di imposizione dei canoni soddisfa questi requisiti. 14. Ogni modifica degli elementi essenziali del sistema di imposizione dei canoni deve essere resa pubblica con almeno tre mesi di anticipo rispetto al termine per la pubblicazione del prospetto informativo della rete.	parte da non recepire PARTE CORRISPONDENTE Salvo la necessità di adattarla alla specificità italiana PARTE CORRISPONDENTE
--	---	--



un'impresa ferroviaria dal gestore dell'infrastruttura per qualsiasi servizio devono rispettare i criteri di cui al presente articolo. 2. Ad eccezione del paragrafo 3, le riduzioni si limitano all'economia effettiva realizzata dal gestore dell'infrastruttura dei costi amministrativi. Per determinare il livello di riduzione, non si può tener conto delle economie integrate nei canoni applicati. 4. Le riduzioni possono riferirsi soltanto ai canoni applicati a una sezione determinata dell'infrastruttura. 3. Il gestore dell'infrastruttura può istituire regimi aperti a tutti gli utenti dell'infrastruttura, per flussi di traffico specifici, che prevedono riduzioni limitate nel tempo al fine di promuovere lo sviluppo di nuovi servizi ferroviari o riduzioni volte a incentivare l'uso di linee notevolmente sotto utilizzate. 5. A servizi analoghi si applicano sistemi di riduzione analoghi. I sistemi di riduzione si applicano in modo non discriminatorio a qualsiasi impresa ferroviaria.	11. Le riduzioni di cui al comma 3, possono riferirsi soltanto ai canoni applicati a una sezione determinata dell'infrastruttura e si limitano all'economia effettiva realizzata dal gestore dell'infrastruttura dei costi amministrativi. Per determinare il livello di riduzione, non si può tener conto delle economie integrate nei canoni applicati. 13. Il gestore dell'infrastruttura può istituire schemi di canone, destinati a tutti gli utenti dell'infrastruttura, per flussi di traffico specifici, che prevedono riduzioni limitate nel tempo al fine di promuovere lo sviluppo di nuovi servizi ferroviari o riduzioni volte a incentivare l'uso di linee notevolmente sotto utilizzate. 12. A servizi analoghi si applicano sistemi di riduzione analoghi. I sistemi di riduzione si applicano in modo non discriminatorio a qualsiasi impresa ferroviaria.	PARTE CORRISPONDENTE PARTE CORRISPONDENTE
Articolo 34 Sistemi di compensazione per la mancata copertura dei costi ambientali, dei costi connessi a incidenti e dei costi di infrastruttura 1. Gli Stati membri possono introdurre un sistema di compensazione di durata limitata, per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, per i costi ambientali, i costi connessi a incidenti e i costi di infrastruttura non imputati in modi di trasporto concorrenti, ove la mancata copertura sia comprovabile e nella misura in cui tali costi superino i costi equivalenti della ferrovia. 2. Se un'impresa ferroviaria che beneficia di una compensazione usufruisce di un diritto esclusivo, la compensazione è accompagnata da vantaggi comparabili per gli utenti. 3. Il metodo usato e i calcoli effettuati sono resi pubblici. In particolare deve essere possibile dimostrare i costi specifici dell'infrastruttura di trasporto concorrente che vengono evitati e garantire che il sistema sia applicato alle imprese a condizioni non discriminatorie.	ART. 19 (Sistema di compensazione per la mancata copertura dei costi ambientali, dei costi connessi ad incidenti e dei costi di infrastruttura) 1. Nel rispetto degli articoli 93, 107 e 108 TFUE, possono essere istituiti, dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, sistemi di compensazione, di durata limitata nel tempo, a favore del modo di trasporto ferroviario, laddove sia dimostrabile la mancata copertura dei costi ambientali, dei costi connessi ad incidenti e dei costi di infrastruttura non imputati in modi di trasporto concorrenti e nei limiti della differenza tra tali costi rispetto ai costi equivalenti imputabili alla modalità di trasporto ferroviario. 2. Se i soggetti che beneficiano di una compensazione di cui al comma 1 usufruiscono di un diritto esclusivo, la compensazione deve essere accompagnata da vantaggi comparabili per gli utenti. 3. Le metodologie di definizione e di calcolo utilizzate per la determinazione delle compensazioni di cui al presente articolo devono essere rese pubbliche e deve essere possibile dimostrare l'entità dei costi specifici imputabili a modi di trasporto concorrenti che vengono evitati, direttamente o indirettamente, sostenendo il trasporto ferroviario con il ricorso a tale tipologia di compensazioni.	PARTE CORRISPONDENTE Tranne necessità di adattarla al sistema ferroviario e regolatorio italiano, in particolare per la parte che prevede la definizione nel decreto di cui all'art 17, c1.



4. Gli Stati membri assicurano la compatibilità di tale sistema con gli articoli 93, 107 e 108 TFUE.		Non inserito in quanto già detto al comma 1
Articolo 35 Sistema di prestazioni 1. I sistemi di imposizione dei canoni incoraggiano le imprese ferroviarie e il gestore dell'infrastruttura a ridurre al minimo le perturbazioni e a migliorare le prestazioni della rete ferroviaria mediante un sistema di prestazioni. Questo sistema può prevedere sanzioni per atti che perturbano il funzionamento della rete, compensazioni per le imprese vittime di tali perturbazioni nonché premi in caso di prestazioni superiori alle previsioni. 2. I principi di base del sistema di prestazioni indicati nell'allegato VI, punto 2, si applicano a tutta la rete. 3. La Commissione ha il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 60 riguardo alle modifiche dell'allegato VI, punto 2, lettera c). Pertanto, l'allegato VI, punto 2, lettera c), può essere modificato alla luce dell'evoluzione del mercato ferroviario e dell'esperienza acquisita dagli organismi di regolamentazione di cui all'articolo 55, dai gestori delle infrastrutture e dalle imprese ferroviarie. Tali modifiche adattano le classi di ritardo alle migliori prassi sviluppate dal settore.	ART. 21 (Sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario) 1. Al fine di ridurre al minimo le disfunzioni conseguenti ad eventuali perturbazioni arrecate alla circolazione dei treni, il gestore dell'infrastruttura adotta, senza oneri aggiuntivi per il bilancio dello Stato, un apposito sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario, che può prevedere la possibilità sia di comminare sanzioni agli utilizzatori della rete che arrecano tali perturbazioni, sia di erogare compensazioni agli utilizzatori della rete danneggiati da tali perturbazioni, sia di erogare forme di premio per gli utilizzatori della rete che si distinguono per l'aver effettuato prestazioni superiori a quelle previste dai rispettivi contratti di accesso all'infrastruttura. 2. I principi di base del sistema di controllo delle prestazioni indicati allegato VI, punto 2, della direttiva 2012/34/UE si applicano all'intera rete gestita dal gestore dell'infrastruttura.	PARTE CORRISPONDENTE Salvo la necessità di adattarla alla specificità italiana e alla necessità di non modificare delle parti non toccate dalla recast come riferito per la parte del performance regime ovvero delle compensazioni agli utilizzatori virtuosi. PARTE CORRISPONDENTE Salvo la necessità di fare specifico riferimento all'allegato della Direttiva, da valutare un suo diretto inserimento nel testo D.Lgs. anche se tale allegato potrebbe subire modifiche in futuro.
Articolo 36 Canoni di prenotazione della capacità I gestori dell'infrastruttura possono applicare un canone adeguato per la capacità assegnata ma non utilizzata. Tale canone per mancato uso serve a incentivare un utilizzo efficiente della capacità. L'applicazione del canone in parola ai richiedenti cui sia stata assegnata una traccia ferroviaria obbligatoria in caso di regolare mancato uso delle tracce assegnate o di parte di esse. Ai fini dell'imposizione di questo canone, i gestori dell'infrastruttura pubblicano nel proprio prospetto informativo della rete i criteri per determinare tale mancato uso. L'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 controlla tali criteri a norma dell'articolo 56. I pagamenti di tale canone sono effettuati dal richiedente o dall'impresa ferroviaria designata in conformità dell'articolo 41, paragrafo 1. I gestori dell'infrastruttura debbono essere permanentemente in grado di indicare a qualsiasi interessato la capacità d'infrastruttura già assegnata alle imprese ferroviarie utilizzatrici.	ART. 17 (Canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi) 9 Il gestore dell'infrastruttura può applicare un canone adeguato per la capacità assegnata ma non utilizzata. Tale canone per mancato uso serve a incentivare un utilizzo efficiente della capacità. L'applicazione del canone in parola ai richiedenti cui sia stata assegnata una traccia ferroviaria è obbligatoria in caso di regolare mancato uso delle tracce assegnate o di parte di esse. Ai fini dell'imposizione di questo canone, il gestore dell'infrastruttura pubblica nel proprio prospetto informativo della rete i criteri per determinare tale mancato uso. L'organismo di regolazione controlla tali criteri. I pagamenti di tale canone sono effettuati dal richiedente o dall'impresa ferroviaria designata. Il gestore dell'infrastruttura deve essere permanentemente in grado di indicare a qualsiasi interessato la capacità d'infrastruttura già assegnata alle imprese ferroviarie utilizzatrici.	PARTE CORRISPONDENTE Salvo la necessità di fare specifico riferimento a specificità nazionali Si potrebbe valutare anche la mancata contrattualizzazione



Articolo 37 Cooperazione in materia di sistemi di imposizione dei canoni su più reti 1. Gli Stati membri garantiscono che i gestori dell'infrastruttura cooperino per consentire l'applicazione di sistemi efficienti di imposizione dei canoni e si associno per coordinare l'imposizione dei canoni o per imporre canoni per l'esercizio di servizi ferroviari su più di una rete infrastrutturale del sistema ferroviario all'interno dell'Unione. In particolare, i gestori dell'infrastruttura mirano a garantire una competitività ottimale dei servizi ferroviari internazionali e assicurano l'utilizzo efficace delle reti ferroviarie. A tal fine stabiliscono le procedure appropriate a norma della presente direttiva. 2. Ai fini del paragrafo 1 del presente articolo, gli Stati membri provvedono affinché i gestori dell'infrastruttura cooperino al fine di consentire l'efficace applicazione dei coefficienti di maggiorazione di cui all'articolo 32 e dei sistemi di prestazioni di cui all'articolo 35 al traffico che interessa più di una rete del sistema ferroviario all'interno dell'Unione.	ART.20 (Cooperazione in materia di sistemi di imposizione dei canoni su più reti) 1. I gestori dell'infrastruttura cooperano per consentire l'applicazione di sistemi efficienti di imposizione dei canoni e si associano per coordinare l'imposizione dei canoni o per imporre canoni per l'esercizio di servizi ferroviari su più di una rete infrastrutturale del sistema ferroviario all'interno dell'Unione. In particolare, i gestori dell'infrastruttura mirano a garantire una competitività ottimale dei servizi ferroviari internazionali e assicurano l'utilizzo efficace delle reti ferroviarie, stabilendo a tal fine procedure appropriate. 2. Ai fini del comma 1, i gestori dell'infrastruttura cooperano al fine di consentire l'efficace applicazione dei coefficienti di maggiorazione di cui all'articolo 18 e dei sistemi di prestazioni di cui all'articolo 19 al traffico che interessa più di una rete del sistema ferroviario all'interno dell'Unione.	PARTE CORRISPONDENTE Salvo la necessità di fare specifico riferimento evidenziando che i Gestori hanno obbligo di cooperare.
Assegnazione della Capacità di Infrastruttura Articolo 38 Diritti connessi alla capacità 1. La capacità di infrastruttura è assegnata dal gestore dell'infrastruttura e, una volta assegnata a un richiedente, non può essere trasferita dal beneficiario a un'altra impresa o servizio. Qualsiasi forma di transazione avente per oggetto la capacità di infrastruttura è vietata e ha come conseguenza l'esclusione da un'ulteriore assegnazione di capacità. L'utilizzo della capacità da parte di un'impresa ferroviaria, che opera per conto di un richiedente che non è un'impresa ferroviaria, non è considerato un trasferimento. 2. Il diritto di utilizzare capacità specifiche di infrastruttura sotto forma di tracce ferroviarie può essere concesso ai richiedenti per una durata massima non superiore alla vigenza di un orario di servizio. Un gestore dell'infrastruttura e un richiedente possono concludere un accordo quadro, a norma dell'articolo 42, per l'utilizzo della capacità sull'infrastruttura ferroviaria interessata per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio. 3. I diritti e obblighi rispettivi dei gestori dell'infrastruttura e dei richiedenti in materia di assegnazione della capacità sono stabiliti	ART.22(Diritti connessi alla capacità) 1. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è il soggetto preposto all'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria. 3. La capacità di infrastruttura assegnata ad un richiedente non può essere trasferita dal beneficiario a un'altra impresa o servizio a pena di nullità ed ogni violazione ha come conseguenza l'esclusione da una nuova assegnazione di capacità, nell'ambito della programmazione dell'orario di servizio immediatamente successivo. L'utilizzo della capacità da parte di un'impresa ferroviaria al fine di svolgere attività di trasporto per conto di un richiedente, che non è un'impresa ferroviaria non è considerato un trasferimento. 4. Il diritto di utilizzare capacità specifiche di infrastruttura sotto forma di tracce orarie può essere concesso per una durata massima non superiore alla vigenza di un orario di servizio. 5. Il gestore dell'infrastruttura e un richiedente possono, tuttavia, concludere un accordo quadro, a norma dell'articolo 23, per l'utilizzo di capacità sull'infrastruttura ferroviaria interessata per un periodo superiore a quello di vigenza di un orario di servizio, e a partire dal primo cambio orario utile, compatibilmente con le procedure individuate per l'assegnazione di capacità nell'articolo 26 e riportate nel prospetto informativo della rete. 6. I diritti ed obblighi rispettivi del gestore dell'infrastruttura e dei richiedenti in materia di assegnazione della capacità sono definiti	PARTE CORRISPONDENTE Salvo la necessità di specificare in commi diversi la previsione del comma 1 art. 38 recast al fine di preservare struttura D.Lgs. PARTE CORRISPONDENTE



in sede contrattuale o nella legislazione degli Stati membri. 4. 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 regolamentazione interessati. Per poter valutare se lo scopo del servizio internazionale consista nel trasporto di passeggeri su un percorso tra stazioni situate in Stati membri diversi e quale sia il potenziale impatto economico sui contratti di servizio pubblico esistenti, gli organismi di regolamentazione si assicurano che siano informate 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 e le imprese ferroviarie che adempiono al contratto di servizio pubblico sul percorso di detto servizio di trasporto internazionale di passeggeri.	in sede contrattuale, con modalità riportate nel prospetto informativo della rete. ART. 24(Richieste di tracce orario) 3. 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 regolamentazione interessati. Per consentire di valutare lo scopo del servizio internazionale nel trasportare passeggeri tra stazioni situate nel territorio nazionale e il potenziale impatto economico sui contratti di servizio pubblico esistenti, l'organismo di regolamentazione 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 e le imprese ferroviarie che adempiono al contratto di servizio pubblico sul percorso nazionale di detto servizio di trasporto internazionale di passeggeri.	PARTE CORRISPONDENTE
<i>Articolo 39</i> Assegnazione della capacità 1. Gli Stati membri possono definire un quadro per l'assegnazione della capacità di infrastruttura soggetto alla condizione dell'indipendenza di gestione di cui all'articolo 4. Devono essere definite regole specifiche per l'assegnazione della capacità. Il gestore dell'infrastruttura svolge le procedure di assegnazione della capacità. In particolare, egli assicura che la capacità di infrastruttura sia assegnata equamente, in modo non discriminatorio e nel rispetto del diritto dell'Unione. 2. I gestori dell'infrastruttura rispettano la riservatezza commerciale delle informazioni ricevute.	ART.22(Diritti connessi alla capacità) 1. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è il soggetto preposto all'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria. 2. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, procede alla ripartizione della capacità, garantendo: a) che la capacità sia ripartita su base equa, non discriminatoria e nel rispetto dei principi stabiliti dall'articolo 26 e dal diritto dell'Unione; b) che la ripartizione della capacità consenta un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria; c) la riservatezza commerciale delle informazioni ricevute. ART. 26 (Assegnazione di capacità) 1. Il gestore dell'infrastruttura svolge le procedure di assegnazione della capacità. In particolare, egli assicura che la capacità di infrastruttura sia assegnata equamente, in modo trasparente e non discriminatorio e nel rispetto del diritto europeo, osservando i criteri stabiliti dall'Autorità di regolazione dei trasporti e riportati nel prospetto informativo della rete.	PARTE CORRISPONDENTE Parte già recepita al capo III Gestore Infrastruttura e qui meglio specificata. PARTE CORRISPONDENTE
<i>Articolo 40</i> Cooperazione per l'assegnazione della capacità di infrastruttura su più reti	ART. 27 (Cooperazione per l'assegnazione della capacità di infrastruttura) 1. I gestori dell'infrastruttura cooperano per consentire la creazione	PARTE CORRISPONDENTE



1. Gli Stati membri provvedono affinché i gestori dell'infrastruttura cooperino per consentire la creazione e l'assegnazione efficienti della capacità di infrastruttura su più reti del sistema ferroviario all'interno dell'Unione, anche nell'ambito degli accordi quadro di cui all'articolo 42. I gestori dell'infrastruttura definiscono le procedure necessarie a tal fine a norma della presente direttiva e organizzano di conseguenza le tracce ferroviarie che insistono su più reti.

Gli Stati membri provvedono affinché i rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura le cui decisioni di assegnazione hanno un impatto sull'attività di altri gestori dell'infrastruttura si associno al fine di coordinare l'assegnazione della capacità di infrastruttura, o di assegnare tutta la pertinente capacità di infrastruttura, a livello internazionale, fatte salve le norme specifiche contemplate dal diritto dell'Unione sulle reti ferroviarie orientate al trasporto merci. I principi e i criteri di assegnazione della capacità definiti nell'ambito di questa cooperazione sono pubblicati dai gestori dell'infrastruttura nel loro prospetto informativo della rete a norma dell'allegato IV, punto 3. Possono essere associati a dette procedure rappresentanti di gestori di infrastruttura di paesi terzi.

2. La Commissione è informata delle principali riunioni in cui sono elaborati i principi e le pratiche comuni per l'assegnazione dell'infrastruttura ed è invitata a parteciparvi come osservatore. Gli organismi di regolamentazione ricevono, riguardo all'elaborazione dei principi e delle pratiche comuni per l'assegnazione dell'infrastruttura così come dai sistemi di assegnazione informatici, informazioni sufficienti per consentire loro di svolgere il controllo regolamentare ai sensi dell'articolo 56.

3. Nelle riunioni o nel corso di altre attività concernenti l'assegnazione della capacità di infrastruttura per i servizi ferroviari su più reti, le decisioni sono adottate unicamente dai rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura.

4. I partecipanti alla cooperazione di cui al paragrafo 1 provvedono affinché i requisiti di partecipazione, le modalità di funzionamento e tutti i criteri utilizzati per valutare e assegnare la capacità di infrastruttura siano resi pubblici.

5. Nell'ambito della cooperazione di cui al paragrafo 1, i gestori dell'infrastruttura valutano le esigenze ed eventualmente propongono e organizzano tracce ferroviarie internazionali per

e l'assegnazione efficiente della capacità di infrastruttura su più reti del sistema ferroviario all'interno dell'Unione, anche nell'ambito degli accordi quadro di cui all'articolo 23. I gestori dell'infrastruttura definiscono le procedure necessarie a tal fine e organizzano di conseguenza le tracce orarie che insistono su più reti.

I rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura, le cui decisioni di assegnazione hanno un impatto sull'attività di altri gestori dell'infrastruttura, si associano al fine di coordinare l'assegnazione della capacità di infrastruttura, o di assegnare tutta la pertinente capacità di infrastruttura, anche a livello internazionale, fatte salve le norme specifiche contemplate dal diritto dell'Unione sulle reti ferroviarie orientate al trasporto merci. I principi e i criteri di assegnazione della capacità definiti nell'ambito di questa cooperazione sono pubblicati dai gestori dell'infrastruttura nel loro prospetto informativo della rete. Possono essere associati a dette procedure rappresentanti di gestori di infrastruttura di paesi terzi.

2. La Commissione è informata delle principali riunioni in cui sono elaborati i principi e le pratiche comuni per l'assegnazione dell'infrastruttura per tracce internazionali ed è invitata a parteciparvi come osservatore. L'organismo di regolamentazione riceve, riguardo all'elaborazione dei principi e delle pratiche comuni per l'assegnazione dell'infrastruttura così come dai sistemi di assegnazione informatici, informazioni sufficienti per consentire di svolgere il controllo regolamentare ai sensi dell'articolo 37.

3. Nelle riunioni, o nel corso di altre attività concernenti l'assegnazione della capacità di infrastruttura per i servizi ferroviari su più reti, le decisioni sono adottate unicamente dai rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura.

4. I partecipanti alla cooperazione di cui al comma 1 provvedono affinché i requisiti di partecipazione, le modalità di funzionamento e tutti i criteri utilizzati per valutare e assegnare la capacità di infrastruttura siano resi pubblici.

5. Nell'ambito della cooperazione di cui al comma 1, i gestori dell'infrastruttura valutano le esigenze ed eventualmente propongono e organizzano tracce orarie internazionali per facilitare la circolazione di treni merci che sono oggetto di una richiesta specifica secondo quanto previsto all'articolo 30. Queste tracce orarie internazionali, previamente convenute, sono comunicate ai



facilitare la circolazione di treni merci che sono oggetto di una richiesta ad hoc di cui all'articolo 48. Queste tracce ferroviarie internazionali previamente convenute sono comunicate ai richiedenti a cura di uno dei gestori dell'infrastruttura partecipanti.	richiedenti a cura di uno dei gestori dell'infrastruttura partecipanti.	
Articolo 41 Richiedenti 1. Le richieste di capacità di infrastruttura possono essere presentate da richiedenti. Ai fini dell'uso di tale capacità di infrastruttura, i richiedenti designano un'impresa ferroviaria affinché concluda un accordo con il gestore dell'infrastruttura a norma dell'articolo 28. Resta impregiudicato il diritto dei richiedenti di concludere accordi con i gestori dell'infrastruttura a norma dell'articolo 44, paragrafo 1. 2. Il gestore dell'infrastruttura può stabilire per i richiedenti condizioni volte a tutelare le sue legittime aspettative circa le future entrate e l'utilizzo dell'infrastruttura. Tali condizioni sono congrue, trasparenti e non discriminatorie. Sono indicate nel prospetto informativo della rete a norma dell'allegato IV, punto 3, lettera b). Riguardano esclusivamente la prestazione di una garanzia finanziaria, di livello congruo e non eccedente un appropriato livello proporzionato al livello di attività previsto dal richiedente, e l'idoneità a presentare offerte conformi in vista dell'ottenimento della capacità di infrastruttura. 3. Anteriormente a 16 giugno 2015, la Commissione può adottare misure di attuazione che stabiliscano nei dettagli i criteri da seguire per l'applicazione del paragrafo 2. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62,	ART. 24 (Richieste di tracce orarie) 1. Le richieste di capacità specifiche di infrastruttura possono essere presentate dalle imprese ferroviarie sotto forma di tracce orarie e dei connessi servizi di cui all'articolo 13, comma 2, lettere a), b) e c). 2. Se un richiedente di un accordo quadro non è un'impresa ferroviaria, esso dovrà indicare al gestore dell'infrastruttura, nei termini indicati nel prospetto informativo della rete, le imprese ferroviarie che eretteranno, per l'intero o almeno per il primo anno di validità dell'accordo, i mezzi e i servizi di trasporto relativi alla capacità acquisita con tale accordo quadro. A tal fine, le imprese ferroviarie procedono alla richiesta di assegnazione di capacità specifiche sotto forma di tracce orarie e dei servizi connessi, e successivamente, alla stipula del contratto con il gestore dell'infrastruttura secondo le procedure previste negli articoli 22 e 24, e riportate nel prospetto informativo della rete. ART.22(Diritti connessi alla capacità) 8. Il gestore dell'infrastruttura può stabilire per i richiedenti condizioni volte a tutelare le sue legittime aspettative circa le future entrate e l'utilizzo dell'infrastruttura. Tali condizioni devono essere congrue, trasparenti e non discriminatorie. Esse sono pubblicate, nell'ambito dei principi di assegnazione della capacità, nel prospetto informativo della rete. 9. Le condizioni di cui al comma precedente riguardano esclusivamente la prestazione di una garanzia finanziaria, di livello congruo e non eccedente un appropriato livello proporzionato al livello di attività previsto dal richiedente, e l'idoneità a presentare offerte conformi in vista dell'ottenimento della capacità di infrastruttura, sulla base di quanto disciplinato dal regolamento di esecuzione (UE) 2015/10 della Commissione del 6 gennaio 2015 a norma art. 41 par. 3 della Direttiva 2012/34/UE.	PARTE CORRISPONDENTE Con salvaguardia delle specificità normative italiane che comunque rispettano le prescrizioni della recast, anche in materia di accordi quadro o accordi commerciali con il Gestore per utilizzo impianti, tracce e servizi da esso forniti. Inoltre il Gestore assegna tracce solo alle Imprese Ferroviarie ovvero alle Imprese titolari di licenza o certificato di sicurezza e non ai semplici richiedenti. Tale distinzione è importante per garantire sicurezza e rispetto norme tecniche. PARTE CORRISPONDENTE Tale comma non sembra si debba recepire riguardando attività futura connessa alle competenze della CE



paragrafo 3.		
Articolo 42 Accordi quadro 1. Fatti salvi gli articoli 101, 102 e 106 TFUE, è possibile concludere un accordo quadro fra un gestore dell'infrastruttura e un richiedente. Tale accordo quadro specifica le caratteristiche della capacità di infrastruttura chiesta dal richiedente e a lui offerta per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio. L'accordo quadro non specifica una traccia ferroviaria nei dettagli, ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali del richiedente. Uno Stato membro può prescrivere la previa autorizzazione di tale accordo quadro da parte dell'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 della presente direttiva. 2. Gli accordi quadro non devono ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura in questione da parte di altri richiedenti o servizi. 3. Gli accordi quadro devono poter essere modificati o limitati per consentire un migliore utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. 4. Gli accordi quadro possono prevedere sanzioni nell'ipotesi in cui fosse necessario modificare l'accordo o porvi termine. 5. Gli accordi quadro sono conclusi di regola per un periodo di cinque anni e sono rinnovabili per periodi uguali alla durata iniziale. Il gestore dell'infrastruttura può accettare in casi specifici una durata maggiore o minore. Periodi superiori ai cinque anni devono essere motivati dall'esistenza di contratti commerciali, investimenti particolari o rischi. 6. Per i servizi che utilizzano un'infrastruttura specializzata, di cui all'articolo 49, che richiede investimenti cospicui e a lungo termine, debitamente motivati dal richiedente, gli accordi quadro possono avere una durata di 15 anni. Eventuali periodi superiori ai 15 anni sono consentiti soltanto in casi eccezionali, in particolare in	ART. 23 (Accordi quadro) 1. Fatti salvi gli articoli 101, 102 e 106 TFUE, l'accordo quadro di cui all'articolo 22, comma 5, specifica le caratteristiche della capacità di infrastruttura richiesta dal richiedente e a questo offerta per un periodo di norma superiore alla vigenza di un orario di servizio, sulla base delle procedure e criteri definiti dall'atto di esecuzione di cui all'articolo 42, comma 8, della direttiva 2012/34/UE e dell'articolo 26 del presente decreto. L'accordo quadro non specifica il dettaglio delle tracce orarie richieste e degli eventuali servizi connessi, ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali del richiedente. 2. Gli accordi quadro non devono ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura in questione da parte di altri richiedenti o servizi. A tale fine, con riferimento a ciascuna tratta o linea ferroviaria, la quota massima di capacità acquisibile da un singolo richiedente per mezzo di un accordo quadro avente vigenza superiore ad un anno, non può essere superiore ai limiti indicati nel prospetto informativo della rete tenuto conto dei criteri definiti nell'atto di esecuzione di cui all'articolo 42, comma 8, della direttiva 2012/34/UE. 3. Sono ammesse modifiche o limitazioni dell'accordo quadro purché finalizzato a consentire un migliore utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. 4. L'accordo quadro può prevedere sanzioni per il caso di modifica o di cessazione dello stesso per entrambi i contraenti. Alle sanzioni possono essere previste contrattualmente delle eccezioni in casi particolari. 5. Gli accordi quadro sono conclusi di regola per un periodo di cinque anni e sono rinnovabili per periodi uguali alla durata iniziale. In casi specifici è ammessa una durata maggiore o minore. Un periodo superiore ai cinque anni è motivato dall'esistenza di contratti commerciali specifici, connessi ad investimenti o rischi di particolare rilievo, strettamente connessi all'utilizzazione della capacità acquisita con l'accordo quadro o alla sottoscrizione di contratti in ambito di obblighi di servizio pubblico. 6. Per i servizi che utilizzano un'infrastruttura specializzata, di cui all'articolo 31, che richiede investimenti cospicui e a lungo termine, debitamente motivati dal richiedente, gli accordi quadro possono avere una durata di quindici anni. Eventuali periodi superiori ai quindici anni sono consentiti soltanto in casi	PARTE CORRISPONDENTE Negli anni sulla materia sono state prese numerose decisioni da parte del Regolatore e da ultimo dell'ART sul tema fissando limiti all'acquisizione di capacità in linea con il principio di massimizzazione della capacità da allocare pertanto si è qui ritenuto opportuno effettuare delle ulteriori precisazioni rispetto alla recast ma in linea sempre con lo spirito di questa direttiva. PARTE CORRISPONDENTE Con necessità di alcune precisazioni e chiarimenti

caso di investimenti su grande scala e a lungo termine, in particolare qualora tali investimenti siano coperti da impegni contrattuali che prevedano un piano di ammortizzazione pluriennale. In tali casi eccezionali l'accordo quadro può fissare in maniera particolareggiata le caratteristiche di capacità che vanno fornite al richiedente per la durata dell'accordo quadro. Tali caratteristiche possono comprendere la frequenza, il volume e la qualità delle tracce ferroviarie. Il gestore dell'infrastruttura può ridurre la capacità riservata che, per un periodo di almeno un mese, sia stata utilizzata al di sotto della soglia stabilita nell'articolo 52. A decorrere dal 1 ° gennaio 2010 è possibile concludere un accordo quadro iniziale per un periodo di cinque anni, rinnovabile una sola volta, sulla base delle caratteristiche di capacità utilizzate dai richiedenti che gestivano i servizi prima del 1 ° gennaio 2010, onde tener conto degli investimenti particolari o dell'esistenza di contratti commerciali. Spetta all'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 autorizzare l'entrata in vigore di tale accordo. 7. Nel rispetto della riservatezza commerciale, gli aspetti generali di ogni accordo quadro sono comunicati a tutte le parti interessate. 8. In base all'esperienza degli organismi di regolamentazione, delle autorità competenti e delle imprese ferroviarie e in base alle attività della rete di cui all'articolo 57, paragrafo 1, la Commissione può adottare misure che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.	eccezionali, in particolare in caso di ingenti investimenti e a lungo termine, nonché qualora tali investimenti siano coperti da impegni contrattuali che prevedano un piano di ammortizzazione pluriennale. In tali casi eccezionali l'accordo quadro può fissare in maniera particolareggiata le caratteristiche di capacità che vanno fornite al richiedente per la durata dell'accordo quadro. Tali caratteristiche possono comprendere la frequenza, il volume e la qualità delle tracce ferroviarie. Il gestore dell'infrastruttura può ridurre la capacità riservata che, per un periodo di almeno un mese, sia stata utilizzata al di sotto della soglia stabilita nell'articolo 34. 7. Un accordo quadro, sottoscritto a partire dal 1 gennaio 2010, per un periodo iniziale di cinque anni, è rinnovabile una sola volta, sulla base delle caratteristiche di capacità utilizzate dai richiedenti che gestivano i servizi prima del 1 gennaio 2010, onde tener conto degli investimenti particolari o dell'esistenza di contratti commerciali. Spetta all'organismo di regolamentazione autorizzare il rinnovo di tale accordo. 8. Nel rispetto della riservatezza commerciale, gli aspetti generali di ogni accordo quadro sono comunicati a tutte le parti interessate.	Previsto dall'atto di recepimento emanato dalla CE
Articolo 43 Schema della procedura di assegnazione 1. Il gestore dell'infrastruttura rispetta, per l'assegnazione di capacità, lo schema di cui all'allegato VII. 2. La Commissione ha il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 60 riguardo a talune modifiche dell'allegato VII. Pertanto, previa consultazione di tutti i gestori dell'infrastruttura,	ART. 26 (Assegnazione di capacità) 2. Il gestore dell'infrastruttura rispetta la riservatezza commerciale delle informazioni ricevute dai richiedenti e deve essere permanentemente in grado di fornire, ad ogni soggetto interessato, informazioni sulla capacità di infrastruttura assegnata per l'effettuazione di servizi di trasporto ferroviario. 3. L'assegnazione della capacità avviene sulla base dello schema di cui all'allegato VII della direttiva 2012/34/UE, di quanto previsto dal prospetto informativo della rete e delle eventuali misure stabilite nell'atto di esecuzione di cui all'articolo 43, comma 2, della direttiva 2012/34/UE.	PARTE CORRISPONDENTE Con necessità di alcune precisazioni e chiarimenti Tale comma non sembra si debba recepire riguardando attività futura connessa alle competenze della CE



l'allegato VII può essere modificato in considerazione degli aspetti operativi della procedura di assegnazione. Le modifiche si basano su quanto, alla luce dell'esperienza, si rivela necessario ai fini dell'efficienza della procedura di assegnazione e rispecchiano le considerazioni operative fatte presenti dai gestori dell'infrastruttura. 3. I gestori dell'infrastruttura concordano con gli altri gestori interessati le tracce ferroviarie internazionali da inserire nell'orario di servizio prima di iniziare le consultazioni sul progetto di orario di servizio. Sono operati adeguamenti soltanto in caso di assoluta necessità.	4. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, prima di iniziare le consultazioni per la definizione del progetto di orario di servizio di cui all'articolo 28, comma 3, identifica, insieme con i soggetti competenti in materia di assegnazione di capacità negli altri Stati membri, le tracce orarie riservate ai servizi di trasporto internazionale, che vanno integrati nello stesso orario. Soltanto in caso di assoluta e comprovata necessità il gestore dell'infrastruttura può apportare modifiche alle tracce orarie che sono state riservate ai servizi di trasporto internazionale secondo la procedura di cui al comma 3. 5. Il gestore dell'infrastruttura delibera sulle richieste di tracce entro due mesi successivi alla scadenza del termine per la presentazione delle stesse da parte delle imprese ferroviarie, dandone comunicazione tempestiva a queste ultime. Il rigetto della richiesta deve essere motivato. 6. Quando il rigetto della richiesta di capacità è motivato dalla insufficienza della stessa, la richiesta è riesaminata, d'accordo con l'istante, in occasione del successivo adeguamento dell'orario per gli itinerari interessati. Le date degli adeguamenti di orario e le relative prescrizioni sono rese disponibili ai soggetti interessati. 7. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è tenuto a comunicare tempestivamente alle imprese ferroviarie interessate ogni modifica rilevante della qualità delle linee e della capacità utilizzata per l'espletamento dei servizi ferroviari. Le imprese ferroviarie titolari di contratto di pubblico servizio dovranno a loro volta darne immediata comunicazione alle autorità competenti.	PARTE CORRISPONDENTE Con necessità di alcune precisazioni e chiarimenti E salvaguardare norme pre-esistenti non toccate dalla recast, come ad esempio i tempi ai quali si deve attenere il Gestore (comma 5)
Articolo 44 Richieste 1. I richiedenti possono presentare al gestore dell'infrastruttura, a norma del diritto pubblico o privato, una richiesta di conclusione di un accordo per la concessione di diritti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, dietro pagamento di un canone, di cui al capo IV, sezione 2. 2. Le richieste concernenti l'orario regolare di servizio devono rispettare i termini fissati nell'allegato VII. 3. Un richiedente che ha concluso un accordo quadro presenta la	ART. 25 (Contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria) 1. I richiedenti possono presentare al gestore dell'infrastruttura una richiesta di sottoscrizione di contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, dietro pagamento di un canone, di cui all'articolo 17. 2. Le richieste concernenti l'orario di servizio devono rispettare i termini fissati nell'articolo 26 e nell'allegato VII della direttiva 2012/34/UE e riportati nel prospetto informativo della rete. 3. I richiedenti che hanno concluso un accordo quadro ai sensi	PARTE CORRISPONDENTE Con necessità di alcune precisazioni e chiarimenti E salvaguardare norme pre-esistenti non toccate dalla recast o da esso stabilite in altri punti ma qui richiamate per questioni di opportunità e chiarezza avendo adottato uno schema legislativo diverso, come ad esempio nel caso del riferimento al possesso del certificato di sicurezza (comma 4)



richiesta in base a tale accordo. 4. Per le tracce ferroviarie su più reti i gestori dell'infrastruttura assicurano che le richieste possano essere presentate a uno sportello unico sotto forma di organismo congiunto istituito dai gestori dell'infrastruttura medesimi oppure di un gestore unico dell'infrastruttura attivo sulla traccia ferroviaria in questione. Questi può agire per conto del richiedente nella ricerca di capacità presso altri gestori dell'infrastruttura in questione. La presente disposizione lascia impregiudicato il regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo (1).	dell'articolo 23, presentano per tale accordo la richiesta di capacità specifica sotto forma di tracce orarie conformemente ai contenuti del medesimo accordo. 4. Le imprese ferroviarie devono, preliminarmente, alla sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, essere in possesso del certificato di sicurezza. 5. La stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura avviene in modo non discriminatorio e trasparente, seguendo lo schema pubblicato nel prospetto informativo dell'arrete. ART. 24 (Richieste di tracce orarie) 4. Per le tracce ferroviarie su più reti il gestore dell'infrastruttura assicura che le richieste possano essere presentate a uno sportello unico sotto forma di organismo congiunto istituito dai gestori dell'infrastruttura medesimi oppure di un gestore unico dell'infrastruttura attivo sulla traccia ferroviaria in questione. Questi può agire per conto del richiedente nella ricerca di capacità presso altri gestori dell'infrastruttura in questione. La presente disposizione lascia impregiudicato il regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo.	PARTE CORRISPONDENTE Nel caso di tracce orario su corridoi europei di cui al REG. 913/201 e ai reg. 1315/2013 e 1316/2013 che includono le reti TEN-T, le tracce devono essere assegnate da un unico organismo per conto di tutti i gestori dell'infrastruttura interessati. Tale ente è denominato OSS (one stop shop) e assegna le tracce dei corridoi in via prioritaria rispetto all'assegnazione delle tracce nazionali al fine di garantirne la qualità e l'efficacia del collegamento.
Articolo 45 Programmazione 1. Il gestore dell'infrastruttura soddisfa per quanto possibile tutte le richieste di capacità di infrastruttura, comprese quelle concernenti le tracce ferroviarie che utilizzano più reti, e tiene conto per quanto possibile di tutti i vincoli che gravano sui richiedenti, compresa l'incidenza economica sulla loro attività. 2. Il gestore dell'infrastruttura può, nell'ambito della procedura di programmazione e coordinamento, accordare la priorità a servizi specifici, ma soltanto nei casi di cui agli articoli 47 e 49. 3. Il gestore dell'infrastruttura consulta le parti interessate sul progetto di orario di servizio e concede loro almeno un mese per presentare osservazioni. Le parti interessate comprendono tutti i soggetti che hanno presentato richieste di capacità di infrastruttura e altri soggetti che intendono formulare osservazioni in merito all'eventuale incidenza dell'orario di servizio sulla loro idoneità a prestare servizi ferroviari durante il periodo di vigenza dello stesso. 4. Il gestore dell'infrastruttura adotta le misure appropriate per tener conto delle osservazioni formulate.	ART. 28 (Procedura di programmazione e coordinamento) 1. Nell'ambito del processo di assegnazione di capacità, devono essere soddisfatte, per quanto possibile, tutte le richieste di capacità di infrastruttura, comprese quelle relative a tracce orarie su linee appartenenti a più reti, salvaguardando comunque i diritti derivanti dagli accordi quadro sottoscritti ai sensi dell'articolo 23. 2. Nei soli casi previsti dagli articoli 31 e 32, il gestore dell'infrastruttura, nell'ambito della procedura di programmazione e coordinamento finalizzata all'assegnazione di capacità, può accordare la priorità a servizi specifici, nel rispetto dei criteri di cui all'articolo 26, comma 1. 3. Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle parti interessate, redige un progetto di orario di servizio e concede alle parti stesse un termine non inferiore a trenta giorni per la presentazione di eventuali osservazioni, da valutarsi ai fini della ripartizione della capacità di infrastruttura. Le parti interessate comprendono tutti i soggetti che hanno presentato richieste di capacità di infrastruttura e altri soggetti che intendono formulare osservazioni in merito all'eventuale incidenza dell'orario di servizio sulla loro idoneità a prestare servizi ferroviari durante il periodo di vigenza dello stesso. Il gestore dell'infrastruttura adotta	PARTE CORRISPONDENTE



Articolo 46 Procedura di coordinamento

1. Se nel corso della programmazione di cui all'articolo 45 il gestore dell'infrastruttura constata l'esistenza di richieste confliggenti, si adopera, tramite il coordinamento delle stesse, per conciliare al massimo tutte le richieste.

2. Se una situazione richiede un coordinamento, il gestore dell'infrastruttura ha il diritto di proporre, entro limiti ragionevoli, capacità di infrastruttura diverse da quelle richieste.

3. 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 informazioni seguenti:

a) tracce ferroviarie richieste da tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;

b) tracce ferroviarie assegnate in via preliminare a tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;

c) tracce ferroviarie alternative sugli itinerari pertinenti proposte a norma del paragrafo 2;

d) descrizione dettagliata dei criteri utilizzati nella procedura di assegnazione della capacità.

A norma dell'articolo 39, paragrafo 2, dette informazioni sono fornite senza che sia resa nota l'identità degli altri richiedenti, a meno che essi non vi abbiano acconsentito.

4. I principi che disciplinano la procedura di coordinamento sono stabiliti nel prospetto informativo della rete. Essi tengono conto in particolare della difficoltà di predisporre tracce ferroviarie internazionali e dell'effetto che ogni modificazione può avere su altri gestori dell'infrastruttura.

5. Se alcune richieste di capacità di infrastruttura non possono essere soddisfatte senza coordinamento, il gestore dell'infrastruttura cerca di conciliare tutte le richieste tramite il coordinamento.

6. Fatte salve le procedure di ricorso esistenti e l'articolo 56, in caso di vertenze relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura, è predisposto un sistema di risoluzione delle vertenze al fine di giungere a una rapida soluzione delle stesse. Questo sistema è illustrato nel prospetto informativo della rete. In applicazione di questo sistema, una decisione è raggiunta entro 10 giorni lavorativi.

le misure appropriate per tener conto delle osservazioni formulate.

4. In caso di richieste di capacità confliggenti, il gestore dell'infrastruttura si adopera al fine di coordinarle nell'ottica di conciliare al massimo tutte le richieste anche, se del caso, proponendo, entro limiti ragionevoli, capacità di infrastruttura diverse da quelle richieste. Tali limiti sono descritti nel prospetto informativo della rete.

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 informazioni seguenti:

a) tracce ferroviarie richieste da tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;

b) tracce ferroviarie assegnate in via preliminare a tutti gli altri richiedenti sugli stessi itinerari;

c) tracce ferroviarie alternative sugli itinerari pertinenti proposte a norma del comma 2;

d) descrizione dettagliata dei criteri utilizzati nella procedura di assegnazione della capacità.

A norma dell'articolo 11, comma 8 dette informazioni sono fornite senza che sia resa nota l'identità degli altri richiedenti, a meno che essi non vi abbiano acconsentito.

6. La procedura di coordinamento è esposta nel prospetto informativo della rete e tiene conto sia della difficoltà di predisporre tracce orarie per i servizi di trasporto internazionale sia dell'effetto che ogni modificazione può comportare su altri gestori dell'infrastruttura.

7. Fatti salvi i rimedi giurisdizionali previsti dall'ordinamento nazionale e le disposizioni di cui all'articolo 37, in caso di vertenze relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura, è predisposto dal gestore dell'infrastruttura un sistema di risoluzione delle vertenze al fine di giungere alla rapida soluzione delle stesse. Questo sistema è illustrato nel prospetto informativo della rete. Le decisioni in merito devono essere adottate dal gestore dell'infrastruttura entro dieci giorni lavorativi.

PARTE CORRISPONDENTE

Non recepita in quanto data come possibilità dalla recast.

PARTE CORRISPONDENTE

Il termine di 10 giorni non è recepito in quanto facendo rimando al PIR qui il termine risulta già oggi di 5 giorni quindi ben inferiore e più favorevole alle Imprese ferroviarie



Articolo 47 Infrastruttura saturata 1. Se dopo il coordinamento delle tracce ferroviarie richieste e la consultazione con i richiedenti non è possibile soddisfare adeguatamente le richieste di capacità di infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura dichiara immediatamente che la sezione dell'infrastruttura in causa è saturata. Tale dichiarazione è emessa anche per un'infrastruttura che è prevedibile abbia, in un prossimo futuro, capacità insufficiente. 2. Se un'infrastruttura è stata dichiarata saturata, il gestore dell'infrastruttura esegue un'analisi della capacità, a norma dell'articolo 50, a meno che sia già in corso un piano di potenziamento della capacità a norma dell'articolo 51. 3. Se i canoni di cui all'articolo 31, paragrafo 4, non sono stati riscossi o non hanno prodotto risultati soddisfacenti e l'infrastruttura è stata dichiarata saturata, il gestore dell'infrastruttura può inoltre applicare criteri di priorità per assegnare la capacità di infrastruttura. 4. I criteri di priorità devono tenere conto dell'interesse sociale di un servizio rispetto ad altri servizi che saranno di conseguenza esclusi. Al fine di garantire, in questo contesto, lo sviluppo di adeguati servizi di trasporto, in particolare per rispondere a requisiti di servizio pubblico o per favorire lo sviluppo del trasporto di merci per ferrovia nazionale e internazionale, gli Stati membri possono adottare le misure del caso affinché, in condizioni non discriminatorie, nell'assegnazione di capacità d'infrastruttura venga data la priorità a detti servizi. All'occorrenza, gli Stati membri possono concedere ai gestori dell'infrastruttura una compensazione che corrisponde all'eventuale perdita di proventi legata alla necessità di assegnare a taluni servizi una data capacità in applicazione del secondo comma. Tali misure e detta compensazione tengono anche conto degli effetti di detta esclusione negli altri Stati membri. 5. L'importanza dei servizi merci, in particolare internazionali, è tenuta in debito conto nella determinazione dei criteri di priorità. 6. Le procedure da seguire e i criteri da applicare quando l'infrastruttura è a capacità saturata sono indicati nel prospetto	ART. 29 (Infrastruttura saturata) 1. Se dopo il coordinamento delle richieste di tracce orarie e la consultazione con i richiedenti non è possibile soddisfare adeguatamente le richieste di capacità di infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura dichiara immediatamente che l'elemento dell'infrastruttura in causa è saturata. Tale dichiarazione è emessa anche per un'infrastruttura che è prevedibile abbia, in un prossimo futuro, capacità insufficiente rispetto all'utilizzo richiesto. 2. Quando un'infrastruttura è stata dichiarata saturata, il gestore dell'infrastruttura esegue un'analisi della capacità, a norma dell'articolo 32, a meno che sia già in corso un piano di potenziamento della capacità a norma dell'articolo 33. 3. Se i canoni di cui all'articolo 17, comma 1, non sono stati riscossi o non hanno prodotto risultati soddisfacenti e l'infrastruttura è stata dichiarata saturata, il gestore dell'infrastruttura può inoltre applicare criteri di priorità per assegnare la capacità di infrastruttura. 4. I criteri di priorità devono tenere conto dell'interesse sociale di un servizio rispetto ad altri servizi che saranno di conseguenza esclusi, ma tra i criteri di priorità per i servizi commerciali non possono essere previste ragioni riguardanti tracce assegnate nell'Orario di Servizio precedente. 5. L'importanza dei servizi merci, in particolare internazionali, è tenuta in debito conto nella determinazione dei criteri di priorità. 6. Le procedure da seguire e i criteri da applicare quando l'infrastruttura è a capacità saturata sono indicati nel prospetto	PARTE CORRISPONDENTE Tale comma rappresenta una possibilità, ad oggi però si ritiene tale competenza rientri in quelle dell'ART che ha già iniziato ad esercitare tale possibilità di definizione di criteri di priorità fra i diversi servizi nell'assegnazione di tracce o nella precedenza in caso di ritardi in linea. Non avendo recepito il comma precedente si è ritenuto di non applicare neanche il comma in questione per analogia essendo i due collegati. PARTE CORRISPONDENTE
---	---	--



informativo della rete.	informativo della rete.	
Articolo 48 Richieste ad hoc 1. Il gestore dell'infrastruttura risponde a richieste ad hoc concernenti singole tracce ferroviarie quanto prima e, comunque, entro cinque giorni lavorativi. L'informazione fornita sulla capacità disponibile di riserva è comunicata a tutti i richiedenti eventualmente interessati a utilizzare questa capacità. 2. Il gestore dell'infrastruttura valuta se del caso la necessità di tenere a disposizione, nell'ambito dell'orario definitivo di servizio, capacità di riserva per poter rispondere rapidamente a prevedibili richieste ad hoc di capacità. Ciò vale anche per infrastrutture saturate.	ART. 30 (Richieste ad hoc) 1. Il gestore dell'infrastruttura risponde celermente, e comunque entro cinque giorni lavorativi, a richieste concernenti singole tracce orarie presentate dalle imprese ferroviarie, anche in corso di vigenza dell'orario di servizio. L'informazione fornita sulla capacità disponibile di riserva è comunicata a tutti i richiedenti eventualmente interessati ad utilizzare questa capacità. 2. Il gestore dell'infrastruttura valuta la necessità di tenere a disposizione, nell'ambito dell'orario definitivo di servizio, capacità di riserva per poter rispondere rapidamente a prevedibili richieste specifiche di capacità. Tale principio vale anche per infrastrutture saturate.	PARTE CORRISPONDENTE
Articolo 49 Infrastruttura specializzata 1. Fatto salvo il paragrafo 2, la capacità di infrastruttura è considerata disponibile per tutti i tipi di servizi conformi alle caratteristiche necessarie per l'uso della linea ferroviaria. 2. Se esistono itinerari alternativi idonei, il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle parti interessate, può designare un'infrastruttura particolare da utilizzare per determinati tipi di traffico. Fatti salvi gli articoli 101, 102 e 106 TFUE, ove tale designazione abbia avuto luogo, il gestore dell'infrastruttura può dare la priorità a questo tipo di traffico nell'assegnazione della capacità di infrastruttura. La designazione non impedisce l'utilizzo dell'infrastruttura per altri tipi di traffico se vi è capacità disponibile. 3. In caso di designazione di un'infrastruttura a norma del paragrafo 2 ne è fatta menzione nel prospetto informativo della rete.	ART. 31 (Infrastruttura specializzata) 1. Fatto salve le previsioni di cui al comma 2, la capacità di infrastruttura è considerata disponibile per tutte le tipologie di servizi di trasporto che hanno le caratteristiche necessarie per l'utilizzo della linea ferroviaria. 2. Se esistono itinerari alternativi idonei, il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione di tutte le parti interessate, può designare un'infrastruttura particolare da utilizzare per determinati tipi di traffico. Fatti salvi gli articoli 101, 102 e 106 TFUE, ove tale designazione abbia avuto luogo, il gestore dell'infrastruttura può dare la priorità a tali tipologie di traffico nell'assegnazione della capacità di infrastruttura. La designazione non impedisce l'utilizzo dell'infrastruttura per altri tipi di traffico se vi è capacità disponibile e se il materiale rotabile utilizzato corrisponde alle caratteristiche tecniche necessarie per l'utilizzo della linea. 3. In caso di designazione di un'infrastruttura a norma del comma 2 ne è fatta menzione nel prospetto informativo della rete.	PARTE CORRISPONDENTE
Articolo 50 Analisi della capacità 1. L'analisi della capacità mira a determinare le limitazioni di capacità dell'infrastruttura che impediscono il soddisfacimento adeguato delle richieste e a proporre metodi volti al soddisfacimento di richieste supplementari. L'analisi della capacità individua i motivi della saturazione e le misure da adottare a breve e medio termine per porvi rimedio. 2. L'analisi della capacità verte sull'infrastruttura, le procedure	ART. 32 (Analisi della capacità) 1. L'analisi della capacità in caso di infrastruttura saturata mira a determinare le limitazioni di capacità dell'infrastruttura che impediscono il soddisfacimento adeguato delle richieste e a proporre metodi volti al soddisfacimento di richieste supplementari. L'analisi della capacità individua i motivi della saturazione e le misure da adottare a breve e medio termine per porvi rimedio. 2. L'analisi verte sull'infrastruttura, le procedure operative, la	PARTE CORRISPONDENTE



operative, la natura dei diversi servizi e l'effetto di tutti questi fattori sulla capacità dell'infrastruttura. Le misure da prendere in considerazione comprendono in particolare la modificazione dell'itinerario, la riprogrammazione dei servizi, i cambiamenti di velocità e i miglioramenti dell'infrastruttura. 3. L'analisi della capacità deve essere completata entro sei mesi dal momento in cui l'infrastruttura è stata individuata come saturata.	natura dei diversi servizi e l'effetto di tutti questi fattori sulla capacità di infrastruttura. Il gestore dell'infrastruttura può adottare misure che comprendano la modificazione dell'itinerario, la riprogrammazione dei servizi, i cambiamenti di velocità e i miglioramenti dell'infrastruttura, inclusa la specializzazione delle linee. 3. L'analisi della capacità deve essere completata entro sei mesi dal momento in cui l'infrastruttura è stata dichiarata saturata.	
Articolo 51 Piano di potenziamento della capacità 1. Entro sei mesi dal completamento dell'analisi di capacità, il gestore dell'infrastruttura presenta un piano di potenziamento della capacità. 2. Il piano di potenziamento della capacità è elaborato previa consultazione dell'utenza dell'infrastruttura saturata. Il piano indica: a) i motivi della saturazione; b) il prevedibile futuro sviluppo del traffico; c) i vincoli allo sviluppo dell'infrastruttura; d) le opzioni e i costi del potenziamento della capacità, tra cui le probabili modifiche dei canoni di accesso. Esso determina inoltre, in base a un'analisi costi-benefici delle possibili misure individuate, le azioni da adottare per potenziare la capacità di infrastruttura, compreso un calendario per l'attuazione delle misure. Il piano può essere sottoposto all'approvazione preliminare dello Stato membro. 3. Il gestore dell'infrastruttura cessa di esigere i canoni per l'infrastruttura a norma dell'articolo 31, paragrafo 4, qualora: a) non sia in grado di presentare un piano di potenziamento della capacità; o b) non porti avanti le azioni stabilite nel piano di potenziamento della capacità. 4. In deroga al paragrafo 3 del presente articolo, il gestore	ART. 33 (Piano di potenziamento della capacità) 1. Entro sei mesi dal completamento dell'analisi di capacità, il gestore dell'infrastruttura presenta un piano di potenziamento della capacità. 2. Il piano di potenziamento della capacità è elaborato previa consultazione dell'utenza dell'infrastruttura saturata e deve indicare: a) i motivi della saturazione; b) il prevedibile futuro sviluppo del traffico; c) i vincoli allo sviluppo dell'infrastruttura; d) le opzioni e i costi del potenziamento della capacità, tra cui le probabili modifiche dei canoni di accesso. 3. Oltre a quanto previsto al comma 2, il piano di potenziamento determina, in base a un'analisi costi-benefici delle possibili misure individuate, le azioni da adottare per potenziare la capacità di infrastruttura, compreso un calendario per l'attuazione delle misure. Il piano può essere sottoposto all'approvazione preliminare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. La realizzazione del piano, relativamente agli investimenti necessari per il potenziamento della capacità, è subordinata alla effettiva assegnazione di finanziamenti pubblici nell'ambito del contratto di programma di cui all'articolo 15. 4. Il gestore dell'infrastruttura, per l'utilizzo di determinate infrastrutture e tratti infrastrutturali saturati a norma dell'articolo 31, cessa di esigere il pagamento della componente del canone legata alla densità di circolazione su tali infrastrutture e tratti infrastrutturali, qualora: a) non sia in grado di presentare un piano di potenziamento della capacità; o b) non porti avanti il piano di azione stabilito nel piano di potenziamento della capacità. 5. Il gestore dell'infrastruttura nei casi di cui al comma 4 può,	PARTE CORRISPONDENTE PARTE CORRISPONDENTE PARTE CORRISPONDENTE



dell'infrastruttura può, previa approvazione dell'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55, continuare a esigere tali canoni se a) il piano di potenziamento della capacità non può essere attuato per ragioni che sfuggono al suo controllo; o b) le opzioni disponibili non sono economicamente o finanziariamente valide.	previa approvazione dell'organismo di regolazione, continuare ad esigere il pagamento del componente del canone di cui al medesimo comma, se: a) il piano di potenziamento della capacità non può essere attuato per ragioni che sfuggono al suo controllo; b) le opzioni disponibili non sono economicamente o finanziariamente valide.	
Articolo 52 Utilizzo delle tracce ferroviarie 1. Nel prospetto informativo della rete, il gestore dell'infrastruttura specifica le condizioni in base alle quali terrà conto dei precedenti livelli di utilizzo delle tracce ferroviarie nella determinazione delle priorità nella procedura di assegnazione. 2. Il gestore dell'infrastruttura impone, in particolare in caso di infrastruttura saturata, la rinuncia a una traccia ferroviaria che, per un periodo di almeno un mese, sia stata utilizzata al di sotto di una soglia minima da fissare nel prospetto informativo della rete, a meno che la causa sia riconducibile a fattori di carattere non economico che sfuggano al controllo dei richiedenti.	ART. 34 (Utilizzo delle tracce orarie) 1. Il gestore dell'infrastruttura impone, in particolare in caso di infrastruttura saturata, la rinuncia alle tracce orarie, riferite ad una linea ferroviaria che, per un periodo di almeno un mese, sia stata utilizzata al di sotto della soglia minima fissata nel prospetto informativo della rete, a meno che la causa sia riconducibile a fattori di carattere non economico che sfuggano al controllo dei richiedenti. 2. Nel prospetto informativo della rete, il gestore dell'infrastruttura indica le condizioni in base alle quali si terrà conto dei precedenti livelli di utilizzo delle tracce orarie nella determinazione delle priorità nella procedura di assegnazione di capacità.	PARTE CORRISPONDENTE
Articolo 53 Capacità di infrastruttura per i lavori di manutenzione 1. Le richieste di capacità di infrastruttura per eseguire lavori di manutenzione sono presentate nell'ambito della procedura di programmazione. 2. Il gestore dell'infrastruttura tiene opportunamente conto dell'incidenza sull'attività dei richiedenti della riserva di capacità di infrastruttura per i lavori di manutenzione programmata della rete. 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.	ART. 35 (Capacità di infrastruttura per i lavori di manutenzione) 1. Le richieste di capacità di infrastruttura per eseguire lavori di manutenzione sono presentate nell'ambito della procedura di programmazione. 2. Il gestore dell'infrastruttura tiene opportunamente conto dell'incidenza sull'attività dei richiedenti della riserva di capacità di infrastruttura per i lavori di manutenzione programmata della rete. 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.	PARTE CORRISPONDENTE
Articolo 54 Misure speciali da adottare in caso di perturbazioni 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.	ART. 36 (Misure speciali da adottare in caso di perturbazioni) 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	PARTE CORRISPONDENTE



2. In caso di emergenza e se assolutamente necessario a causa di un guasto che rende l'infrastruttura temporaneamente inutilizzabile, le tracce ferroviarie assegnate possono essere revocate senza preavviso per tutto il tempo necessario per la riparazione degli impianti. Il gestore dell'infrastruttura può, se lo ritiene necessario, richiedere alle imprese ferroviarie di mettere a sua disposizione le risorse che egli ritiene più appropriate al fine di ripristinare al più presto la normalità. 3. Gli Stati membri possono esigere che le imprese ferroviarie concorrano a garantire l'applicazione degli standard e delle norme di sicurezza e a controllare che esse stesse rispettino gli standard e le norme di sicurezza.	circolazione dei treni. 2. In caso di emergenza, e se assolutamente necessario a causa di un guasto che rende l'infrastruttura temporaneamente inutilizzabile, le tracce orarie assegnate possono essere revocate senza preavviso per tutto il tempo necessario per la riparazione degli impianti. Il gestore dell'infrastruttura può, se lo ritiene necessario, richiedere alle imprese ferroviarie di mettere a sua disposizione le risorse che egli ritiene più appropriate al fine di ripristinare al più presto la normalità. 3. Le imprese ferroviarie concorrono a garantire l'applicazione degli standard e delle norme di sicurezza nell'ambito delle attività di competenza e a controllare che esse stesse rispettino gli standard e le norme di sicurezza.	
Articolo 55 Organismo di regolamentazione 1. Ciascuno Stato membro istituisce un organismo di regolamentazione nazionale unico per il settore ferroviario. Fatto salvo il paragrafo 2, detto organismo è un'autorità indipendente che sotto il profilo organizzativo, funzionale, gerarchico e decisionale è giuridicamente distinta e indipendente da qualsiasi altro ente pubblico o privato. Esso inoltre è indipendente, sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e della strategia finanziaria, dai gestori dell'infrastruttura, dagli organismi preposti alla riscossione dei canoni, dagli organismi preposti all'assegnazione e dai richiedenti. È inoltre funzionalmente indipendente da qualsiasi autorità competente preposta all'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico. 2. Gli Stati membri possono istituire organismi di regolamentazione competenti per diversi settori regolamentati se tali autorità di regolamentazione integrate soddisfano i requisiti di indipendenza di cui al paragrafo 1 del presente articolo. L'organismo di regolamentazione del settore ferroviario può altresì essere fuso, sotto il profilo organizzativo, con l'autorità nazionale garante della concorrenza di cui all'articolo 11 del regolamento (CE) n. 1/2003 della Commissione, del 16 dicembre 2002, concernente l'applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli 101 e 102 del trattato (1), l'autorità preposta alla sicurezza istituita a norma della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie (1), oppure l'autorità preposta al rilascio della licenza di cui al capo III, purché l'organismo risultante dalla fusione risponda ai criteri di indipendenza stabiliti nel paragrafo 1	ART. 37 (Organismo di regolazione) 1. L'organismo di regolazione vigila sulla concorrenza nei mercati dei servizi ferroviari e agisce in piena indipendenza sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e della strategia finanziaria, dai gestori dell'infrastruttura, dagli organismi preposti alla riscossione dei canoni, dagli organismi preposti all'assegnazione e dai richiedenti. È, inoltre, funzionalmente indipendente da qualsiasi autorità competente preposta all'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico, conformandosi ai principi di cui al presente articolo.	L'Autorità di regolazione dei trasporti è stata istituita dall'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, che è l'organismo nazionale di regolazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE; Parte recepita nel nostro ordinamento con la legge sopra citata di istituzione dell'ART.



del presente articolo.

3. Ciascuno Stato membro provvede a che l'organismo di regolamentazione conti su un personale e una gestione che ne garantiscano l'indipendenza. In particolare, assicura che, nell'espletamento delle funzioni dell'organismo di regolamentazione, i responsabili delle decisioni da esso adottate a norma dell'articolo 56, quali, se del caso, i membri del comitato esecutivo, siano nominati sulla base di regole chiare e trasparenti che garantiscano la loro indipendenza dalla compagine governativa o dal consiglio dei ministri nazionali o da ogni altra autorità pubblica che non esercita direttamente diritti di proprietà su imprese regolamentate.

Ciascuno Stato membro decide se i responsabili sono nominati con una scadenza fissa e rinnovabile oppure su base permanente che consenta unicamente il licenziamento per motivi disciplinari distinti dalle funzioni decisionali. Essi sono selezionati con una procedura trasparente sulla base dei rispettivi meriti, comprese congrue competenze ed esperienze pertinenti, preferibilmente nel settore delle ferrovie o di comparti in rete.

Ciascuno Stato membro provvede a che, nell'espletamento delle funzioni dell'organismo di regolamentazione, i responsabili non siano influenzati da nessun interesse di mercato riconducibile al settore ferroviario e, quindi, non abbiano interessi o relazioni di affari con le imprese o i soggetti regolamentati. A tal fine tali persone rilasciano ogni anno una dichiarazione di impegno e una dichiarazione di interessi in cui sono indicati tutti gli interessi diretti o indiretti che possono essere ritenuti pregiudizievoli per la loro indipendenza e che possono influenzare l'espletamento dei loro compiti. Tali persone si astengono dall'adottare decisioni su casi che abbiano attinenza con un'impresa con cui abbiano avuto legami diretti o indiretti nel corso dell'anno precedente l'avvio della procedura.

Essi non chiedono né accettano istruzioni da nessun governo o altro ente pubblico o privato nel contesto dell'espletamento delle funzioni dell'organismo di regolamentazione e hanno pieni poteri per quanto riguarda l'assunzione e la gestione del personale dell'organismo di regolamentazione.

Al termine del loro impegno nell'organismo di regolamentazione non assumono incarichi o responsabilità professionali in imprese o enti regolamentati per un periodo non inferiore a un anno.

Articolo 56 Funzioni dell'organismo di regolamentazione

1. Fatto salvo l'articolo 46, paragrafo 6, un richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolamentazione se ritiene di essere stato

ART. 37(Organismo di regolazione)

2. Salvo quanto previsto dall'articolo 28, comma 7, in tema di vertenze relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura,

PARTE CORRISPONDENTE



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:

- a) prospetto informativo della rete nella versione provvisoria e in quella definitiva;
- b) criteri in esso contenuti;
- c) procedura di assegnazione e relativo esito;
- d) sistema di imposizione dei canoni;
- e) livello o struttura dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura che è tenuto o può essere tenuto a pagare;
- f) accordi per l'accesso di cui agli articoli da 10 a 13;
- g) accesso ai servizi e canoni imposti per il loro utilizzo a norma dell'articolo 13.

2. Fatte salve le competenze delle autorità nazionali garanti della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari, l'organismo di regolamentazione ha il potere di monitorare la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari e, in particolare, controlla il paragrafo 1, 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.

3. L'organismo di regolamentazione collabora strettamente con l'autorità nazionale di sicurezza, ai sensi della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (2), e con l'autorità preposta al rilascio della licenza, ai sensi della presente direttiva.

Gli Stati membri assicurano che queste autorità elaborino congiuntamente un quadro per la cooperazione e lo scambio di informazioni che consenta di evitare conseguenze negative sulla concorrenza o sulla sicurezza nel mercato ferroviario. Tale quadro include un meccanismo che consenta all'organismo di regolamentazione di fornire all'autorità nazionale di sicurezza e all'autorità preposta al rilascio della licenza raccomandazioni in merito alle questioni che possono pregiudicare la concorrenza nel mercato ferroviario, e che permetta all'autorità nazionale di sicurezza di fornire all'organismo di regolamentazione e all'autorità preposta al rilascio della licenza raccomandazioni in

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:

- a) prospetto informativo della rete nella versione provvisoria e in quella definitiva;
- b) criteri in esso contenuti;
- c) procedura di assegnazione e relativo esito;
- d) sistema di imposizione dei canoni;
- e) livello o struttura dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura che è tenuto o può essere tenuto a pagare;
- f) accordi per l'accesso di cui all'articolo 6;
- g) accesso ai servizi e corrispettivi imposti per il loro utilizzo a norma dell'articolo 13.

3. Fatte salve le competenze delle autorità nazionali garanti della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari, l'organismo di regolazione ha il potere di monitorare la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari e, in particolare, controlla il comma 2, 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.

4. L'organismo di regolazione collabora strettamente con l'autorità nazionale di sicurezza, ai sensi della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario e con l'autorità preposta al rilascio della licenza, ai sensi dell'articolo 56, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE.

5. Ai fini del comma 4, queste autorità elaborano congiuntamente un quadro per la cooperazione e lo scambio di informazioni che consenta di evitare conseguenze negative sulla concorrenza o sulla sicurezza nel mercato ferroviario. Tale quadro include un meccanismo che consenta all'organismo di regolazione di fornire all'autorità nazionale di sicurezza e all'autorità preposta al rilascio della licenza raccomandazioni in merito alle questioni che possono pregiudicare la concorrenza nel mercato ferroviario, e che permetta all'autorità nazionale di sicurezza di fornire all'organismo di regolazione e all'autorità preposta al rilascio della licenza raccomandazioni in merito alle questioni che possono pregiudicare

ANCHE IN RIFERIMENTO ALLA LEGGE
ISTITUTIVA DELL'ART.

PARTE CORRISPONDENTE
ANCHE IN RIFERIMENTO ALLA LEGGE
ISTITUTIVA DELL'ART.



merito alle questioni che possono pregiudicare la sicurezza. Fatta salva l'indipendenza di ogni autorità nell'ambito delle rispettive prerogative, l'autorità competente esamina dette raccomandazioni prima di adottare una decisione. Se l'autorità competente decide di discostarsi dalle raccomandazioni, ne fornisce la motivazione.

4. Gli Stati membri possono decidere di conferire all'organismo di regolamentazione il compito di adottare pareri non vincolanti sulle versioni provvisorie del piano commerciale di cui all'articolo 8, paragrafo 3, del contratto e del piano di potenziamento della capacità, indicando, in particolare, se gli strumenti in questione sono compatibili con la situazione concorrenziale nei mercati dei servizi ferroviari.

5. L'organismo di regolamentazione dispone della capacità organizzativa necessaria, in termini di risorse umane e materiali, proporzionata all'importanza del settore ferroviario nello Stato membro.

6. L'organismo di regolamentazione garantisce che i canoni fissati dal gestore dell'infrastruttura siano conformi al capo IV, sezione 2, e non siano discriminatori.

Le trattative tra i richiedenti e un gestore dell'infrastruttura concernenti il livello dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura sono permesse soltanto se si svolgono sotto la supervisione dell'organismo di regolamentazione. Quest'ultimo interviene se le trattative possono contravvenire alle prescrizioni del presente capo.

7. L'organismo di regolamentazione consulta regolarmente, e in ogni caso almeno ogni due anni, i rappresentanti degli utenti dei servizi ferroviari di trasporto merci e passeggeri per tenere conto del loro punto di vista in relazione al mercato ferroviario.

8. L'organismo di regolamentazione ha il potere di chiedere le informazioni utili al gestore dell'infrastruttura, ai richiedenti e a qualsiasi altra parte interessata nello Stato membro in questione. Le informazioni richieste sono fornite entro un lasso di tempo ragionevole fissato dall'organismo di regolamentazione, non superiore a un mese, salvo in circostanze eccezionali, in cui l'organismo di regolamentazione concorda e autorizza una proroga limitata del termine, che non può superare due settimane addizionali. L'organismo di regolamentazione impone il rispetto di tali richieste comminando adeguate sanzioni, anche in forma di ammende. Le informazioni che devono essere fornite all'organismo

la sicurezza. Fatta salva l'indipendenza di ogni autorità nell'ambito delle rispettive prerogative, l'autorità competente esamina dette raccomandazioni prima di adottare una decisione. Se l'autorità competente decide di discostarsi dalle raccomandazioni, ne fornisce la motivazione.

6. L'organismo di regolazione garantisce che i canoni per l'accesso all'infrastruttura ed i corrispettivi per la fornitura dei servizi di cui all'articolo 13, fissati dall'operatore di impianto, siano conformi a quanto previsto dal presente decreto e non siano discriminatori. Le trattative tra i richiedenti e un gestore dell'infrastruttura concernenti il livello dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura sono permesse soltanto se si svolgono sotto la supervisione dell'organismo di regolazione. Quest'ultimo interviene se le trattative possono contravvenire alle prescrizioni del presente articolo.

7. L'organismo di regolazione consulta regolarmente, e in ogni caso almeno ogni due anni, i rappresentanti degli utenti dei servizi ferroviari di trasporto merci e passeggeri per tenere conto del loro punto di vista in relazione al mercato ferroviario.

8. L'organismo di regolazione ha il potere di chiedere le informazioni al gestore dell'infrastruttura, ai richiedenti e a qualsiasi altra parte interessata. Le informazioni richieste sono fornite entro un lasso di tempo ragionevole fissato dall'organismo di regolazione, non superiore a un mese, salvo in circostanze eccezionali, in cui l'organismo di regolazione concorda e autorizza una proroga limitata del termine, che non può superare due settimane addizionali. Le informazioni che devono essere fornite all'organismo di regolazione comprendono tutti i dati che detto organismo chiede nell'ambito della sua funzione di organo di appello e della sua funzione di monitoraggio della concorrenza sui

PARTI RECEPITE CON LA LEGGE
ISTITUTIVA DELL'ART

PARTI CORRISPONDENTE

PARTI CORRISPONDENTE



di regolamentazione comprendono tutti i dati che detto organismo chiede nell'ambito della sua funzione di organo di appello e della sua funzione di monitoraggio della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari a norma del paragrafo 2. Sono compresi i dati necessari per scopi statistici e di osservazione del mercato.

9. L'organismo di regolamentazione 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 delle autorità nazionali garanti della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari, ove opportuno l'organismo di regolamentazione 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 paragrafo 1, lettere da a) a g).

La decisione dell'organismo di regolamentazione è vincolante per tutte le parti cui è destinata e non è soggetta al controllo di un'altra istanza amministrativa. L'organismo di regolamentazione può imporre il rispetto delle proprie decisioni comminando adeguate sanzioni, anche in forma di ammende.

In caso di ricorso contro un rifiuto di concessione di capacità di infrastruttura o contro le condizioni di una proposta di capacità, l'organismo di regolamentazione può concludere che non è necessario modificare la decisione del gestore dell'infrastruttura o che essa deve essere modificata secondo gli orientamenti precisati dall'organismo stesso.

10. Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni dell'organismo di regolamentazione siano soggette a sindacato giurisdizionale. Il ricorso può avere effetto sospensivo sulla decisione dell'organismo di regolamentazione solo quando l'effetto immediato della decisione dell'organismo di regolamentazione può causare danni irrimediabili o manifestamente eccessivi al ricorrente. La presente disposizione lascia impregiudicati i poteri che, ove applicabile, il diritto costituzionale conferisce al giudice investito del ricorso.

11. Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni adottate dall'organismo di regolamentazione siano pubblicate.

12. L'organismo di regolamentazione ha il potere di effettuare audit o di far realizzare audit esterni presso i gestori

mercati dei servizi ferroviari. Sono compresi i dati necessari per scopi statistici e di osservazione del mercato.

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 delle autorità nazionali garanti della concorrenza sui mercati 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).

10. La decisione dell'organismo di regolazione è vincolante per tutte le parti cui è destinata e non è soggetta al controllo di un'altra istanza amministrativa. L'organismo di regolamentazione può imporre il rispetto delle proprie decisioni comminando adeguate sanzioni, anche in forma di ammende.

11. In caso di ricorso contro un rifiuto di concessione di capacità di infrastruttura o contro le condizioni di una proposta di capacità, l'organismo di regolazione può concludere che non è necessario modificare la decisione del gestore dell'infrastruttura o che essa deve essere modificata secondo gli orientamenti precisati dall'organismo stesso.

12. Le decisioni dell'organismo di regolazione sono pubblicate e sono soggette a sindacato giurisdizionale. Il ricorso può avere effetto sospensivo sulla decisione dell'organismo di regolazione solo quando l'effetto immediato della decisione dell'organismo stesso può causare danni irrimediabili o manifestamente eccessivi al ricorrente. La presente disposizione lascia impregiudicati i poteri che, ove applicabile, il diritto costituzionale conferisce al giudice investito del ricorso.

13. L'organismo di regolazione ha il potere 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

PARTE CORRISPONDENTE UTILIZZANDO
PAROLA ITALIANA CONTROLLI invece di



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 6. A tal fine, l'organismo di regolamentazione è autorizzato a chiedere tutte le informazioni pertinenti. In particolare, ha il potere di chiedere ai gestori dell'infrastruttura, agli 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 6, paragrafi 1 e 2, e all'articolo 13 di fornire tutte o parte delle informazioni contabili elencate nell'allegato VIII, 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 regolamentazione può anche trarre conclusioni concernenti questioni di aiuti di Stato di cui informa dette autorità.

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 il potere di chiedere ai gestori dell'infrastruttura, agli 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 III del presente decreto, 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.

14. L'organismo di regolazione, osservando, in quanto applicabili, le disposizioni contenute nel capo I, sezioni I e II, della legge 24 novembre 1981, n. 689, provvede:

- a) in caso di accertate violazioni della disciplina relativa all'accesso ed all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi connessi, ad irrogare una sanzione amministrativa pecuniaria fino ad un massimo dell'uno per cento del fatturato relativo ai proventi da mercato realizzato dal soggetto autore della violazione nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente all'accertamento della violazione stessa e, comunque, non superiore a euro 1.000.000;
- b) in caso di inottemperanza ai propri ordini e prescrizioni, ad irrogare una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 100.000 ad euro 500.000;
- c) qualora i destinatari di una richiesta dell'organismo non forniscano le informazioni o forniscano informazioni inesatte, fuorvianti o incomplete, ovvero senza giustificato motivo non forniscano le informazioni nel termine stabilito, ad irrogare una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 50.000 a euro 250.000;
- d) in caso di reiterazione delle violazioni di cui alle lettere a), b) e c), ad irrogare una sanzione fino al doppio della sanzione massima prevista per ogni violazione.

15. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

AUDIT.

PARTE non toccata recast ed opportuna per fissare limiti di riferimento per sanzioni da applicare da parte delle Autorità preposte

Si è ritenuto opportuno precisare tale aspetto benché l'organismo di regolazione si finanzia mediante prelievo sulle società controllate.



13. La Commissione ha il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 60 riguardo a talune modifiche dell'allegato VIII. Pertanto, l'allegato VIII può essere modificato per adeguarlo all'evoluzione delle pratiche contabili e di controllo c/o per integrarlo con gli elementi aggiuntivi necessari alla verifica della separazione contabile.		Tale comma non sembra si debba recepire riguardando attività futura connessa alle competenze della CE.
Articolo 57 Cooperazione tra organismi di regolamentazione 1. Gli organismi di regolamentazione si scambiano informazioni sulla propria attività e sui principi e le prassi decisionali e in particolare informazioni sulle principali questioni riguardanti le loro procedure o sui problemi di interpretazione del recepimento del diritto dell'Unione in materia ferroviaria. Essi cooperano in altri modi al fine di coordinare i loro processi decisionali nell'insieme dell'Unione. A tale scopo essi partecipano e cooperano in una rete che si riunisce periodicamente. La Commissione è membro della rete, ne coordina e assiste il lavoro e se del caso, formula raccomandazioni alla rete. Essa assicura una cooperazione fattiva dei pertinenti organismi di regolamentazione. Alla luce delle disposizioni sulla protezione dei dati di cui alla direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati (1) e del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati (2), la Commissione sostiene gli scambi di informazioni di cui al primo comma tra i membri della rete, eventualmente tramite mezzi elettronici, nel rispetto della riservatezza dei segreti commerciali trasmessi dalle imprese interessate. 2. Gli organismi di regolamentazione cooperano strettamente, anche attraverso accordi di lavoro, a fini di assistenza reciproca nelle loro funzioni di monitoraggio del mercato e di trattamento di reclami o svolgimento di indagini. 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	ART. 38 (Cooperazione tra organismi di regolazione) 1. L'organismo di regolazione scambia informazioni sulla propria attività e sui criteri e le prassi decisionali e, in particolare, informazioni sulle principali questioni riguardanti le procedure e sui problemi di interpretazione del recepimento del diritto dell'Unione in materia ferroviaria, al fine di coordinare i propri processi decisionali con i propri omologhi europei. 2. L'organismo di regolazione coopera strettamente con i propri omologhi europei, anche attraverso accordi di lavoro, a fini di assistenza reciproca nelle loro funzioni di monitoraggio del mercato e di trattamento di reclami o svolgimento di indagini. 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	PARTE CORRISPONDENTE La restante parte non sembra si debba recepire riguardando attività connessa alle competenze della CE PARTE CORRISPONDENTE



della concorrenza sul mercato dei servizi di trasporto ferroviario internazionale, l'organismo di regolamentazione interessato consulta gli organismi di regolamentazione 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 decisione.

4. Gli organismi di regolamentazione consultati a norma del paragrafo 3 forniscono tutte le informazioni che essi stessi hanno il diritto di esigere a norma del diritto nazionale. Tali informazioni possono essere utilizzate solo ai fini del trattamento del reclamo o dello svolgimento dell'indagine di cui al paragrafo 3.

5. L'organismo di regolamentazione che riceve il reclamo o svolge un'indagine di propria iniziativa trasmette le informazioni pertinenti all'organismo di regolamentazione responsabile affinché possa adottare le opportune misure concernenti le parti interessate.

6. Gli Stati membri provvedono affinché i rappresentanti associati dei gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 40, paragrafo 1, forniscano senza indugio tutte le informazioni necessarie per trattare il reclamo o condurre l'indagine di cui al paragrafo 3 del presente articolo chieste dall'organismo di regolamentazione dello Stato membro in cui si trova il rappresentante associato. Tale organismo di regolamentazione ha facoltà di trasferire le informazioni relative alla traccia ferroviaria internazionale in questione agli organismi di regolamentazione di cui al paragrafo 3.

7. Su richiesta di un organismo di regolamentazione, la Commissione può partecipare alle attività di cui ai paragrafi da 2 a 6 allo scopo di facilitare la cooperazione tra organismi di regolamentazione, come indicato in tali paragrafi.

8. Gli organismi di regolamentazione elaborano principi e pratiche comuni per le decisioni che hanno il potere di adottare ai sensi della presente direttiva. In base all'esperienza degli organismi di regolamentazione e alle attività della rete di cui al paragrafo 1 e, se necessario, ai fini di una cooperazione efficiente tra gli organismi di regolamentazione, la Commissione può adottare misure che stabiliscono tali principi e pratiche comuni. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.

9. Gli organismi di regolamentazione riesaminano le decisioni e le pratiche di associazione dei gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 37 e all'articolo 40, paragrafo 1, che attuano le

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 decisione.

4. L'organismo di regolazione, consultato a norma del comma 3, fornisce tutte le informazioni che i propri omologhi europei hanno il diritto di esigere a norma del diritto nazionale. Tali informazioni possono essere utilizzate solo ai fini del trattamento del reclamo o dello svolgimento dell'indagine di cui al comma 3.

5. L'organismo di regolazione qualora riceva il reclamo o svolga un'indagine di propria iniziativa trasmette le informazioni pertinenti all'organismo di regolazione responsabile affinché possa adottare le opportune misure concernenti le parti interessate.

6. I rappresentanti associati dei gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 27, comma 1, forniscono senza indugio tutte le informazioni necessarie per trattare il reclamo o condurre l'indagine di cui al comma 3 chieste dall'organismo di regolazione. Tale organismo di regolazione ha facoltà di trasferire le informazioni relative alla traccia oraria internazionale in questione ai altri organismi di regolamentazione di cui al comma 3.

7. Su richiesta di un organismo di regolazione, la Commissione può partecipare alle attività di cui ai commi da 2 a 6, allo scopo di facilitare la cooperazione tra organismi di regolamentazione, come indicato in tali paragrafi.

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 sulla base delle misure di cui all'articolo 57, comma 8, della direttiva stessa.

9. L'organismo di regolazione riesamina le decisioni e le pratiche di associazione dei gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 17 e all'articolo 27, comma 1, che attuano le disposizioni della presente



disposizioni della presente direttiva o facilitano in altro modo il trasporto ferroviario internazionale.	direttiva o facilitano in altro modo il trasporto ferroviario internazionale.	
DISPOSIZIONI FINALI Articolo 58 Norme sulle procedure d'appalto Le disposizioni della presente direttiva 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 (1).	ART. 1(Oggetto e ambito di applicazione) 7. 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.	PARTE CORRISPONDENTE
Articolo 59 Deroghe 1. Fino al 15 marzo 2013 l'Irlanda, in quanto Stato membro insulare avente collegamenti ferroviari unicamente con un altro Stato membro, e il Regno Unito limitatamente all'Irlanda del Nord, per la stessa ragione, a) non sono tenuti ad attribuire a un organismo indipendente la responsabilità delle funzioni che determinano l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura, di cui all'articolo 7, paragrafo 1, primo comma, nella misura in cui tale articolo obbliga gli Stati membri a istituire organismi indipendenti per lo svolgimento dei compiti di cui all'articolo 7, paragrafo 2 b) non sono tenuti ad applicare i requisiti di cui all'articolo 27, all'articolo 29, paragrafo 2, agli articoli 38, 39, 42, all'articolo 46, paragrafi 4 e 6, all'articolo 47, all'articolo 49, paragrafo 3, agli articoli da 50 a 53 e agli articoli 55 e 56, a condizione che le decisioni relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura o all'imposizione di canoni possano essere oggetto di ricorso, su richiesta scritta di un'impresa ferroviaria, dinanzi a un organismo indipendente che deve pronunciarsi entro due mesi dalla data di comunicazione di tutte le informazioni necessarie e la cui decisione è soggetta a sindacato giurisdizionale. 2. Laddove più di un'impresa ferroviaria in possesso di una licenza a norma dell'articolo 17, oppure, nel caso dell'Irlanda e dell'Irlanda del Nord, un'impresa ferroviaria in possesso di una licenza ottenuta altrove presenti formale richiesta di effettuare servizi ferroviari concorrenti in, da o verso l'Irlanda o l'Irlanda del Nord, sarà deciso secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 62, paragrafo 2, se continuare ad applicare questa deroga. La deroga di cui al paragrafo 1 non si applica ove un'impresa ferroviaria che effettua servizi di trasporto ferroviario in Irlanda o in Irlanda del Nord presenti formale richiesta di effettuare servizi ferroviari nel, da o verso il territorio di un altro Stato membro, ad eccezione dell'Irlanda per le imprese ferroviarie che effettuano		TALI DISPOSIZIONI NON SI APPLICANO ALL'ITALIA PERTANTO NON SONO RECEPITE.



servizi di trasporto ferroviario in Irlanda del Nord e del Regno Unito per le imprese ferroviarie che effettuano servizi ferroviari in Irlanda. Entro un anno a decorrere dalla ricezione della decisione di cui al primo comma del presente paragrafo, o dalla ricezione della notifica della richiesta formale di cui al secondo comma del presente paragrafo, lo Stato membro o gli Stati membri interessati (Irlanda o Regno Unito limitatamente all'Irlanda del Nord) adottano la normativa necessaria per l'applicazione degli articoli di cui al paragrafo 1. 3. La deroga di cui al paragrafo 1 può essere rinnovata per periodi non superiori ai 5 anni. Entro 12 mesi dalla data di scadenza della deroga, lo Stato membro che si avvale di tale deroga può formulare una richiesta alla Commissione per chiederne la proroga. Tale richiesta è motivata. La Commissione esamina la richiesta e adotta una decisione secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 62, paragrafo 2. Tale procedura si applica a ogni decisione connessa con la richiesta. Quando adotta la sua decisione, la Commissione tiene conto di ogni sviluppo della situazione geopolitica e del mercato ferroviario nel, dal e verso il territorio dello Stato membro che ha chiesto la proroga della deroga.		
Articolo 60Esercizio della delega 1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo. 2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 20, paragrafo 5, all'articolo 35, paragrafo 3, all'articolo 43, paragrafo 2, e all'articolo 56, paragrafo 13, è conferito alla Commissione per un periodo di 5 anni a decorrere da 15 dicembre 2012. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo. 3. La delega di potere di cui all'articolo 20, paragrafo 5, all'articolo 35, paragrafo 3, all'articolo 43, paragrafo 2, e all'articolo 56, paragrafo 13, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti		La restante parte non sembra si debba recepire riguardando attività connessa alle competenze della CE



delegati già in vigore. 4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio. 5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 20, paragrafo 5, dell'articolo 35, paragrafo 3, dell'articolo 43, paragrafo 2, e dell'articolo 56, paragrafo 13, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.		
Articolo 61 Misure di attuazione Su richiesta di uno Stato membro, di un organismo di regolamentazione o di propria iniziativa, la Commissione esamina le misure specifiche adottate dalle autorità nazionali per l'applicazione della presente direttiva per quanto riguarda le condizioni di accesso all'infrastruttura e ai servizi ferroviari, il rilascio della licenza alle imprese ferroviarie, l'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e l'assegnazione della capacità, entro dodici mesi dall'adozione di tali misure. Entro quattro mesi dal ricevimento della richiesta la Commissione decide, secondo la procedura di cui all'articolo 62, paragrafo 2, se la misura in questione può continuare ad essere applicata o meno		Sono poteri attribuiti direttamente dalla direttiva recast ma che non sembra necessario recepire riguardando compiti della CE.
Articolo 62 Procedure di comitato 1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011. 2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011. 3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Se il comitato non esprime nessun parere su un progetto di atto di esecuzione da adottare a norma dell'articolo 10, paragrafo 4, dell'articolo 11, paragrafo 4, dell'articolo 12, paragrafo 5, dell'articolo 13, paragrafo 9, dell'articolo 17, paragrafo 5, dell'articolo 31, paragrafi 3 e 5, dell'articolo 32, paragrafo 4, e dell'articolo 57, paragrafo 8, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.		La restante parte non sembra si debba recepire riguardando attività connessa alle competenze della CE e del Comitato che l'assiste.
Articolo 63 Relazione 1. Entro il 31 dicembre 2012, la Commissione presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale		La restante parte non sembra si debba recepire riguardando attività connessa alle competenze



europeo e al Comitato delle regioni una relazione riguardante l'attuazione del capo II. Tale relazione valuta egualmente lo sviluppo del mercato, incluso lo stato dei preparativi per un'ulteriore apertura del mercato su rotaia. In detta relazione la Commissione analizza anche i diversi modelli per l'organizzazione di tale mercato e l'impatto della presente direttiva sui contratti di servizio pubblico e il loro finanziamento. Nel fare ciò la Commissione prende in considerazione l'attuazione del regolamento (CE) n. 1370/2007 e le differenze intrinseche tra gli Stati membri (densità delle reti, numero di passeggeri, distanza media dei viaggi). La Commissione, se del caso, propone misure legislative relative all'apertura del mercato nazionale del trasporto ferroviario di passeggeri e allo sviluppo di condizioni adatte ad assicurare un accesso non discriminatorio all'infrastruttura, sulla base dei requisiti esistenti riguardo alla separazione tra gestione dell'infrastruttura e attività di trasporto e valuta l'impatto di eventuali misure di tal genere. 2. Alla luce dell'esperienza acquisita attraverso la rete di organismi di regolamentazione, la Commissione, entro 16 dicembre 2014, presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione sulla cooperazione tra organismi di regolamentazione. Se del caso, la Commissione propone misure complementari per assicurare una vigilanza regolamentare integrata del mercato ferroviario europeo, segnatamente per i servizi internazionali. A tal fine, se del caso, sono esaminate misure legislative.		della CE.
	ART. 41 (Ulteriori obblighi delle imprese ferroviarie). 1. Le imprese ferroviarie che espletano sull'infrastruttura ferroviaria nazionale servizi di trasporto di merci o di persone osservano, oltre ai requisiti stabiliti dal presente decreto, anche la legislazione nazionale, regionale, e la normativa regolamentare, compatibili con la legislazione europea, ed applicate in modo non discriminatorio, con particolare riguardo agli standard definiti e alle prescrizioni in materia di: a) requisiti tecnici ed operativi specifici per i servizi ferroviari; b) requisiti di sicurezza applicabili al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna delle imprese ferroviarie; c) salute, sicurezza, condizioni sociali e diritti dei lavoratori e degli utenti; d) requisiti applicabili a tutte le imprese nel pertinente settore ferroviario destinate a offrire vantaggi o protezione agli utenti. e) regolazione dei trattamenti di lavoro del personale definiti dalla	TALE ARTICOLO ERA GIA' PRESENTE NEL PRECEDENTE D.LGS. 188/2003 E SI RITIENE DEBBA ESSERE MANTENUTO NON ESSENDO STATO TOCCATO DALLA RECAST



	contrattazione collettiva nazionale svolta dalle organizzazioni più rappresentative a livello nazionale o, in via delegata, dalla contrattazione a livelli decentrati; 2. È fatto obbligo alle imprese ferroviarie di rispettare gli accordi applicabili ai trasporti ferroviari internazionali, anche in riferimento alla Legge n° 277 in vigore dal 29.11.2014 relativa alla "Ratifica ed esecuzione del Protocollo di modifica della Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari (COTIF) del 9 maggio 1980, fatto a Vilnius il 3 giugno 1999, nonché le pertinenti disposizioni fiscali e doganali. ART. 42 (Norme abrogate) 1. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto sono abrogati: a) il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188; b) gli articoli 58 e 59, della legge 23 luglio 2009, n.99; c) il decreto ministeriale 2 febbraio 2011 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti d) il decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, n. 146, recante norme di attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e della direttiva 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura 2. Si intende fatto al presente decreto ogni riferimento ai decreti di cui al comma 1, nelle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative concernenti la materia regolata dal presente decreto. ART. 43 (Clausola di cedevolezza espressa) 1. In relazione a quanto disposto dall'articolo 117, quinto comma, della Costituzione, le disposizioni del presente decreto afferenti a materia di competenza legislativa delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano, che non abbiano ancora provveduto al recepimento della direttiva 2012/34/UE, si applicano fino alla data di entrata in vigore della normativa di attuazione di ciascuna regione e provincia autonoma, nel rispetto dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e dei principi fondamentali desumibili dal presente decreto. ART. 44	APPARE UTILE AL FINE DEL CORRETTO RECEPIMENTO EFFETTUARE ATTIVITA' DI SEMPLIFICAZIONE NORMATIVA ABROGANDO LE NORME SOSTITUITE O INTERAMENTE MODIFICATE DAL PRESENTE D.LGS. ARTICOLI OBBLIGATORI IN FASE DI RECEPIMENTO
--	---	--



	(Disposizioni di carattere finanziario) 1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. 2. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.	ARTICOLI OBBLIGATORI IN FASE DI RECEPIMENTO
Articolo 64 Recepimento 1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva, anche ai fini dell'osservanza da parte di imprese, operatori, richiedenti, autorità e altri enti interessati, entro 16 giugno 2015. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni. Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva oppure sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Esse recano altresì l'indicazione che i riferimenti alle direttive abrogate dalla presente direttiva, contenuti nelle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative vigenti, devono essere intesi come riferimenti fatti alla presente direttiva. Le modalità di tale riferimento nonché la formulazione di detta indicazione sono decise dagli Stati membri. 2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva. Gli obblighi di recepimento e attuazione dei capi II e IV della presente direttiva non si applicano a Cipro e a Malta fintantoché non sarà istituito un sistema ferroviario all'interno del loro territorio.	ART. 45 (Entrata in vigore) 1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana. 2. Le disposizioni derivanti dall'emanazione degli atti di esecuzione della direttiva 2012/34/UE non immediatamente applicabili nell'ordinamento nazionale, saranno recepiti con decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.	ARTICOLI OBBLIGATORI IN FASE DI RECEPIMENTO
Articolo 65 Abrogazione Le direttive 91/440/CEE, 95/18/CE o 2001/14/CE, modificate dalle direttive elencate nell'allegato IX, parte A, sono abrogate a decorrere da 17 giugno 2015, fatti salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini per il recepimento delle direttive nel diritto nazionale indicati nell'allegato IX, parte B. I riferimenti alle direttive abrogate si intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza contenuta nell'allegato X.		Vale quanto detto all'art. 42 per analogia con la norma comunitaria abrogata dalla recast.
Articolo 66 Entrata in vigore La presente direttiva entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.		Vale quanto detto all'art. 45



Articolo 67 Destinatari Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva. Fatto a Strasburgo, il 21 novembre 2012 <i>Per il Parlamento europeo Il presidente M. SCHULZ</i> <i>Per il Consiglio Il presidente A. D. MAVROYIANNIS</i>		
ALLEGATI I, II e III	ALLEGATI I, II e III	Gli allegati sono corrispondenti



RELAZIONE TECNICA

Dallo schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva n. 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, che istituisce uno spazio unico europeo per il trasporto ferroviario (rifusione), non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Infatti, le funzioni ed attribuzioni previste sono riferite ad attività già esercitate dall'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) e dall'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria (ANSF), ai sensi del disposto combinato del decreto legislativo n. 188/2003, della legge n. 99/2009 e del decreto legislativo n. 162/2007, ed oggetto di mera ridefinizione a seguito delle modifiche apportate alle norme citate conseguentemente al recepimento della richiamata direttiva. Pertanto, per lo svolgimento di tali attività, gli enti indicati provvederanno con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

A tal proposito, si precisa che anche per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è previsto che le funzioni, le attribuzioni ed i compiti indicati dal decreto legislativo di recepimento siano svolti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

I capitoli di funzionamento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che risultano pertinenti alle attività istituzionali, di cui al decreto legislativo in oggetto sono il n. 1221, 1222, 1238. A questi si aggiunge il capitolo 1227 che è relativo alle somme destinate a garantire la sicurezza del sistema ferroviario nazionale da attribuire all'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie. I citati capitoli presentano le sufficienti disponibilità finanziarie.

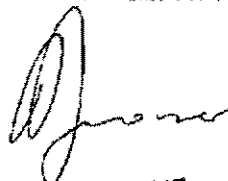
La verifica delle presunte violazioni commesse, effettuate ai sensi e per gli effetti dell'art. 47, comma 1, della legge del 28 gennaio 2009, n. 199, ha avuto esito



POSITIVO

NEGATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato



14 APR. 2015



ANALISI TECNICO-NORMATIVA (A.T.N.)

(all. "A" alla direttiva P.C.M. del 10 settembre 2008 - G.U. n. 219 del 2008)

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Titolo: decreto legislativo di recepimento della direttiva del 21 novembre 2012, n. 2012/34/UE, del Parlamento Europeo e del Consiglio, che istituisce uno spazio unico europeo per il trasporto ferroviario (rifusione).

PARTE I - ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.

L'intervento regolatorio recepisce la direttiva 2012/34/UE del 21 novembre 2012 del Parlamento Europeo e del Consiglio, che istituisce uno spazio unico europeo per il trasporto ferroviario (rifusione), abrogando il vigente decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante "*Attuazione della direttiva 2001/12/CE, della direttiva 2001/13/CE e della direttiva 2001/14/CE in materia ferroviaria*". Si pone come obiettivo principale quello di agevolare il trasporto ferroviario tra gli Stati membri dell'Unione europea, promuovendo lo sviluppo della competizione, la libertà di accesso delle imprese ferroviarie al mercato dei trasporti di merci e di passeggeri per ferrovia, nel rispetto dei requisiti e standard tecnici di ciascun Paese, e la definizione del ruolo dell'organismo di regolazione, andando poi a definire sia la corretta gestione finanziaria e definizione dei canoni di accesso all'infrastruttura, sia l'indipendenza del Gestore dell'infrastruttura e le regole per l'allocazione della capacità, la tutela degli investimenti pubblici e la definizione in sintesi del Piano Informativo della Rete.

Coerentemente con il programma di Governo l'intervento normativo persegue obiettivi di sviluppo della competizione, di libertà di accesso delle imprese ferroviarie al mercato dei trasporti di merci e di passeggeri per ferrovia.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Il quadro normativo nazionale di riferimento è costituito dal decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante "*Attuazione della direttiva 2001/12/CE, della direttiva 2001/13/CE e della direttiva 2001/14/CE in materia ferroviaria*".

3) *Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.*

L'intervento regolatorio contiene all'art. 42 l'espressa abrogazione delle disposizioni vigenti incompatibili.

4) *Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.*

Non sussistono elementi di incompatibilità con le disposizioni costituzionali.

5) *Analisi della compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.*

Non si rilevano profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle Regioni ordinarie ed a statuto speciale, nonché degli Enti locali. L'intervento normativo contiene all'articolo 43 la clausola di cedevolezza espressa. Si evidenzia che avendo ricompreso nell'ambito di applicazione le reti regionali e locali, si applicano per i gestori di tali reti i principi di separazione contabile e di indipendenza delle funzioni essenziali, mentre per le imprese ferroviarie che esercitano servizi di trasporto sulle stesse vige l'obbligo del possesso della licenza e del certificato di sicurezza. Ciò al fine di garantire, da un lato, una corretta e trasparente gestione dell'infrastruttura e, dall'altro, il rispetto dei requisiti di onorabilità, capacità finanziaria, competenza professionale e degli standard tecnici in materia di sicurezza delle imprese ferroviarie.

6) *Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.*

L'intervento regolatorio rispetta i principi sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

7) *Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.*

Non è prevista rilegificazione né l'utilizzazione della delegificazione.

8) *Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.*

Il disegno di legge della "Legge europea 2014" prevede un articolo di modifica del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante "*Recepimento delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria* finalizzato alla chiusura della Procedura di infrazione 2008/2097, allo stadio di messa in mora ex art. 260 TFUE, relativa alla non corretta attuazione delle direttive del Primo Pacchetto Ferroviario UE, nell'ambito della quale la Corte di Giustizia dell'Unione europea, con sentenza del 3 ottobre 2013 emessa nella causa C-369/11, ha, tra l'altro, condannato l'Italia per non aver garantito al Gestore

dell'infrastruttura ferroviaria (RFI) sufficiente indipendenza gestionale, dal momento che, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, del richiamato decreto legislativo, i canoni per l'accesso all'infrastruttura, seppur proposti dal Gestore stesso, acquisiscono valore legale solo dopo che l'ART definisce i criteri per la determinazione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi dei servizi ai sensi dell'articolo 13, dopo aver sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze, che devono esprimersi entro il termine di trenta giorni dalla richiesta. Infatti, decorso tale termine, l'Autorità procede comunque alle determinazioni di competenza.

9) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo progetto.*

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi di costituzionalità pendenti sul medesimo o analogo progetto.

PARTE II - CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

10) *Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.*

L'intervento regolatorio è pienamente compatibile con l'ordinamento europeo e realizza l'adempimento di recepimento da parte dell'Italia, quale Stato membro dell'Unione europea della direttiva n. 2012/34/UE.

11) *Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.*

Risulta aperta la Procedura di infrazione 2008/2097, allo stadio di messa in mora da parte della Corte di Giustizia dell'Unione europea ex art. 260 TFUE, relativa alla non corretta attuazione delle direttive del Primo Pacchetto Ferroviario UE.

12) *Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.*

L'intervento regolatorio risulta pienamente compatibile con gli obblighi internazionali.

13) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.*

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza della Corte di Giustizia europea.

14) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.*

Non risultano orientamenti della giurisprudenza e giudizi pendenti innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

5) *Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.*

Non risultano esistenti linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto.

PARTE III - ELEMENTI DI QUALITA' SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

1) *Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.*

All'articolo 3, in linea con la direttiva "recast", sono stati apportati alcuni adeguamenti per rendere più coerente l'elenco delle definizioni con le necessità del sistema ferroviario italiano e la precedente formulazione del richiamato decreto legislativo n. 188/2003. Inoltre, sono state individuate le seguenti nuove definizioni:

- pp) "progetti di investimento specifici", progetti di investimento finanziati, integralmente o parzialmente, con capitale di debito o di rischio.
- qq) "raccordo", binario che si sviluppa dal deviatoio di allacciamento all'infrastruttura ferroviaria nazionale fino all'interno dell'impianto raccordato;
- rr) "impianto raccordato", l'impianto, di proprietà di soggetto diverso dal gestore dell'infrastruttura, ove si svolgono attività industriali o logistiche, allacciato all'infrastruttura ferroviaria nazionale mediante un raccordo (ivi compresi i Porti e le Aree di Sviluppo Industriale);
- ss) "contratto di raccordo", atto fra il gestore dell'infrastruttura e il titolare/gestore dell'impianto raccordato che regola la gestione della circolazione fra l'infrastruttura ferroviaria nazionale e l'impianto raccordato e le verifiche di sicurezza sullo stato del raccordo;
- tt) "costo totale", l'insieme dei costi operativi, degli ammortamenti e del costo di remunerazione del capitale investito, nelle sue componenti di capitale di debito o di rischio.

2) *Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi.*

La verifica è stata effettuata con esito positivo.

3) *Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.*

Non è stata utilizzata la tecnica della novella legislativa.

4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.

Si è proceduto all'abrogazione del vigente decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante "Attuazione della direttiva 2001/12/CE, della direttiva 2001/13/CE e della direttiva 2001/14/CE in materia ferroviaria"; degli articoli 58 e 59 della legge 23 luglio 2009, n.99; del decreto ministeriale 2 febbraio 2011 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; del decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, n. 146, recante "Norme di attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie", e della direttiva 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Non sono presenti disposizioni aventi effetti retroattivi o di reviviscenza o di interpretazione autentica. L'art. 4, comma 2, dello schema di d.lgs. contiene una norma derogatoria.

6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

Non risultano deleghe aperte sul medesimo oggetto.

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, saranno aggiornate le modalità del pagamento e l'ammontare del diritto di cui al decreto ministeriale 28 maggio 2009, n. 481, sulla base delle disposizioni contenute nell'atto di esecuzione di cui all'articolo 17, comma 5, della direttiva 2012/34/UE.

Ai fini dell'accesso e dell'utilizzo equo e non discriminatorio dell'infrastruttura ferroviaria da parte delle imprese ferroviarie, acquisita una motivata relazione da parte del gestore dell'infrastruttura, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previo parere dell'Autorità di regolazione dei trasporti, sarà definito il quadro per l'imposizione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Infine, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, saranno previsti principi di imputazione di coefficienti di maggiorazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, ovvero di riduzione dei canoni stessi, fermo restando l'equilibrio economico e finanziario di cui all'articolo 16 del decreto legislativo.

8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della

necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.

Non sono stati utilizzati dati e riferimenti statistici, ma ai fini dell'attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 40 (Monitoraggio) è opportuno, previo apposito protocollo di intesa con l'ISTAT, poter far acquisire all'Istituto stesso parte dei dati richiesti dalla Commissione europea.

Titolo: decreto legislativo di recepimento della direttiva del 21 novembre 2012, n. 2012/34/UE, del Parlamento Europeo e del Consiglio, che istituisce uno spazio unico europeo per il trasporto ferroviario (rifusione).

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)

(Dir. P.C.M. 16 GENNAIO 2013 – G.U. 12 APRILE 2013, N. 86)

SEZIONE 1 - IL CONTESTO E GLI OBIETTIVI

A) Rappresentazione del problema da risolvere e delle criticità constatate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo, nonché delle esigenze sociali ed economiche considerate,

Lo schema di decreto legislativo recepisce la direttiva del 21 novembre 2012, n. 2012/34/UE, del Parlamento Europeo e del Consiglio, che istituisce uno spazio unico europeo per il trasporto ferroviario (rifusione), abrogando il vigente decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante "*Attuazione della direttiva 2001/12/CE, della direttiva 2001/13/CE e della direttiva 2001/14/CE in materia ferroviaria*". Si pone come obiettivo principale di agevolare il trasporto ferroviario tra gli Stati membri dell'Unione europea, promuovendo lo sviluppo della competizione, la libertà di accesso delle imprese ferroviarie al mercato dei trasporti di merci e di passeggeri per ferrovia, nel rispetto dei requisiti e standard tecnici di ciascun Paese, e la definizione del ruolo dell'organismo di regolazione, andando poi a definire sia la corretta gestione finanziaria e definizione dei canoni di accesso all'infrastruttura, sia l'indipendenza del Gestore dell'infrastruttura e le regole per l'allocazione della capacità, la tutela degli investimenti pubblici e la definizione in sintesi del Piano Informativo della Rete.

B) Indicazione degli obiettivi (di medio e lungo periodo) perseguiti con l'intervento regolatorio

L'obiettivo di breve periodo dell'intervento regolatorio è individuare un provvedimento che integri in un unico testo le disposizioni in vigore, le modificazioni successive subite e le nuove modificazioni sostanziali, essendo la direttiva n. 2012/34 un provvedimento di refusione.

L'obiettivo di lungo periodo è riconoscere l'autonomia e l'indipendenza gestionale, amministrativa e contabile delle imprese ferroviarie; l'indipendenza delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura; la separazione contabile o costituzione di strutture aziendali autonome e distinte, sotto il profilo patrimoniale e contabile, per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria e per l'esercizio dell'attività di trasporto a mezzo ferrovia; la libertà di accesso al mercato dei trasporti di merci e di passeggeri per ferrovia da parte delle imprese ferroviarie, in conformità alle prescrizioni contenute nelle direttive comunitarie e negli articoli 56 e seguenti del T.F.U.E., a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti e tali da garantire lo sviluppo della concorrenza nel settore



ferroviario; il possesso da parte delle imprese ferroviarie stabilite in Italia di uno status giuridico indipendente per quanto riguarda la gestione, l'amministrazione ed il controllo interno in materia amministrativa, economica e contabile; la distinzione del patrimonio, del bilancio e della contabilità delle imprese ferroviarie da quelli dello Stato, delle Regioni, delle province autonome e degli Enti locali; nel rispetto delle regole quadro e specifiche in materia di canoni e di assegnazione di capacità di infrastruttura, la responsabilità del gestore dell'infrastruttura della propria gestione, della propria amministrazione e del proprio controllo interno; la gestione delle imprese ferroviarie secondo i principi validi per le società commerciali, a prescindere dalla loro proprietà pubblica o privata, anche per quanto riguarda gli obblighi di servizio pubblico imposti dallo Stato all'impresa e i contratti di servizio pubblico conclusi dalla medesima con le autorità competenti; il riconoscimento al gestore dell'infrastruttura ferroviaria di essere soggetto autonomo ed indipendente, sul piano giuridico, organizzativo o decisionale, e sotto il profilo contabile, autonomo dalle imprese operanti nel settore dei trasporti.

C) Descrizione degli indicatori che consentiranno successivamente di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi e di monitorare l'attuazione dell'intervento nell'ambito della VIR.

Per ciò che attiene agli indicatori con i quali sarà possibile verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi, si dovrà appurare che le imprese di trasporto ferroviario disporranno dello stato giuridico di operatori autonomi ed agire secondo criteri imprenditoriali, adeguandosi alle necessità del mercato; che si operi una distinzione fra la fornitura dei servizi di trasporto e la gestione dell'infrastruttura; che gli Stati membri manterranno la responsabilità generale dello sviluppo di un'infrastruttura ferroviaria adeguata; che sarà garantito alle imprese ferroviarie l'accesso non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria, agli impianti di servizio e alla fornitura di servizi ferroviari; ove disponibili, che il gestore dell'infrastruttura ferroviaria agirà autonomamente nella determinazione del canone di accesso all'infrastruttura.

D) Indicazione delle categorie dei soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio.

Destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio sono il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, l'Autorità di regolazione dei trasporti, tutte le imprese ferroviarie, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, ed in parte anche il sistema produttivo e l'utenza ferroviaria, ivi inclusi cittadini ed operatori di settore.

SEZIONE 2 - PROCEDURE DI CONSULTAZIONE PRECEDENTI L'INTERVENTO

A livello nazionale, sono state sentite le direzioni generali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti direttamente interessate dall'ambito di applicazione della direttiva in esame (i.e. Direzione Generale per il trasporto pubblico locale e gli impianti fissi e Direzione Generale per i sistemi informativi e statistici), nonché la Agenzia Nazionale per la sicurezza ferroviaria (ANSF), il gestore della rete RFI ed una qualificata rappresentanza delle imprese ferroviarie (NTV, TRENITALIA, FERCARGO). Sono state,



altresì, avviate le consultazioni sul testo con il Ministero dell'Economia e delle Finanze e l'Autorità di regolazione dei trasporti.

Contestualmente, prosegue la partecipazione in seno al Single European Railway Area Committee (SERAC) e presso i sottogruppi di lavoro istituiti dalla Commissione Europea per le attività preparatorie di redazione e votazione degli atti di esecuzione della direttiva 2012/34/UE già emanati o in fase di emanazione relativamente a:

- licenze, criteri per la definizione di procedure uniformi e per la definizione degli oneri per il rilascio;
- equilibrio economico PSO e definizione di servizio passeggeri prevalentemente internazionale;
- accordi quadro per richieste pluriennali di capacità;
- modellazione della tariffazione di accesso in base al rumore dei carri ferroviari;
- obblighi di comunicazione delle informazioni necessarie relativamente all'uso delle reti e all'evoluzione delle condizioni quadro di accesso all'infrastruttura ferroviaria.

SEZIONE 3 - LA VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO DI REGOLAMENTAZIONE ("OPZIONE ZERO").

In mancanza dell'intervento regolatorio, le regole relative alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria e alle attività di trasporto per ferrovia delle imprese ferroviarie; i criteri che disciplinano il rilascio, la proroga o la modifica delle licenze destinate alle imprese ferroviarie; i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nella riscossione dei canoni dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e nell'assegnazione della capacità di tale infrastruttura non sarebbero più coerenti con il nuovo dettato normativo comunitario.

SEZIONE 4 - OPZIONI ALTERNATIVE ALL'INTERVENTO REGOLATORIO

Non sono emerse opzioni alternative, considerato che si recepisce una direttiva di refusione che integra in un unico testo le disposizioni in vigore.

L'intervento regolatorio rappresenta, pertanto, lo strumento più idoneo, sia sotto l'aspetto giuridico che di opportunità, per adempiere agli obblighi di recepimento della direttiva n. 2012/34 ed al contempo operare una "rifusione" dell'attuale quadro normativo nazionale di settore, consentendo di introdurre nell'ordinamento interno lo sviluppo della competizione, la libertà di accesso delle imprese ferroviarie al mercato dei trasporti di merci e di passeggeri per ferrovia, la corretta gestione finanziaria e definizione dei canoni di accesso all'infrastruttura, l'indipendenza del Gestore dell'infrastruttura.

SEZIONE 5 - GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA E VALUTAZIONE DEGLI ONERI AMMINISTRATIVI E DELL'IMPATTO SULLE PMI

Si è ritenuto necessario adottare un nuovo decreto legislativo, e non operare la modifica del vigente decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante "*Attuazione della direttiva 2001/12/CE, della direttiva 2001/13/CE e della direttiva 2001/14/CE in materia ferroviaria*", sia perché la direttiva n. 2012/34 comporta un ampliamento della materia regolata



introducendo gli obblighi inerenti agli accordi transfrontalieri, al monitoraggio del mercato ed alla redazione della Strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di cui all'articolo 1, comma 7, sia perché un nuovo testo, stante l'onerosità delle modifiche da apportare sebbene strutturato come il richiamato decreto n. 188/2003, consente una lettura più organica di quella che si sarebbe determinata con la mera modifica della norma vigente.

L'intervento regolatorio, inoltre, è motivato dalla necessità di stabilire le regole relative alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria ed alle attività di trasporto per ferrovia delle imprese ferroviarie stabilite o che si stabiliranno in uno Stato membro; i criteri che disciplinano il rilascio, la proroga o la modifica a opera di uno Stato membro delle licenze destinate alle imprese ferroviarie che sono stabilite o si stabiliranno nell'Unione; i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nella riscossione dei canoni dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e nell'assegnazione della capacità di tale infrastruttura.

A) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta.

L'intervento regolatorio costituisce atto necessario di recepimento delle disposizioni della direttiva in materia di spazio unico europeo per il trasporto ferroviario.

Non si ravvisano svantaggi specifici legati all'opzione prescelta ma, al contrario, l'intervento consentirà di introdurre nell'ordinamento interno lo sviluppo della competizione, la libertà di accesso delle imprese ferroviarie al mercato dei trasporti di merci e di passeggeri per ferrovia, la corretta gestione finanziaria e definizione dei canoni di accesso all'infrastruttura, l'indipendenza del Gestore dell'infrastruttura.

In particolare si segnala che la direttiva lasciava alcune liberalità nel recepimento. Su alcune di esse si è in realtà proceduto nel recepire direttamente la direttiva nella sua formulazione comunitaria essendo molte specifiche relative a realtà diverse da quella italiana, come ad esempio le reti a scartamento ridotto o le linee isolate di interesse nazionale e non locale. Per altre si è inteso procedere con una presa di posizione differente proprio nel tentativo di massimizzare i vantaggi del recepimento. Un esempio è rappresentato dal fatto di mantenere:

- l'esclusione dal campo di applicazione di alcune linee ferroviarie locali per le quali non si intende applicare la direttiva essendo troppo oneroso l'onere che si andrebbe ad attribuire alle regioni per l'adeguamento normativo dell'infrastruttura e delle strutture deputate al controllo e gestione del gestore e delle imprese ferroviarie locali;
- la licenza nazionale per i servizi ferroviari passeggeri nazionali non ancora liberalizzati in Europa, tale per cui la norma preserva le imprese ferroviarie nazionali e il settore produttivo nazionale da una concorrenza sleale di imprese ferroviarie terze di paesi non ancora liberalizzati che intendono effettuare business in altri Paesi più aperti a scapito delle imprese ferroviarie di questo Paese;
- la definizione dei principi di determinazione del canone di cui all'art. 17 che rappresenta un'altra decisione politica presa dal Governo italiano che va in senso leggermente diverso da quello che era l'indicazione della Recast dove per "stato membro" che identifica i criteri per la determinazione del canone si intendeva in



realità "l'amministrazione centrale competente per materia", sebbene non vi fosse un vincolo o un obbligo tassativo in tal senso;

- la determinazione dei poteri dell'autorità per le licenze e lasciarla internamente al MIT invece di costituire una nuova agenzia o autorità è un'altra decisione o scelte normativa soggetta alla potestà discriminatoria dello SM;
- l'emanazione del certificato di sicurezza e l'aver confermato i poteri stabiliti dal previgente D.Lgs. 162/2007 è un'altra di tali scelte di normativa soggetta alla potestà discriminatoria dello SM al pari di quella di voler attribuire in via transitoria per le reti locali la facoltà di emanare il certificato di sicurezza.

Per non appesantire ulteriormente l'analisi si conferma che altre minori variazioni sono riportate anche nella tabella di concordanza.

B) Individuazione e stima degli effetti dell'opzione prescelta sulle micro, piccole e medie imprese.

Non si ravvisano effetti sulle micro e piccole imprese, considerato che la direttiva in argomento non si applica alle reti ferroviarie locali e regionali isolate adibite al trasporto passeggeri ed alle imprese ferroviarie che esercitano unicamente servizi di trasporto urbano, extraurbano o regionale su tali reti; alle reti ferroviarie adibite unicamente alla prestazione di servizi passeggeri urbani e suburbani ed alle imprese ferroviarie che esercitano unicamente servizi di trasporto urbano, extraurbano o regionale su tali reti; alle infrastrutture ferroviarie private adibite unicamente alle operazioni merci del proprietario delle stesse infrastrutture ed alle imprese ferroviarie che effettuano solo servizi di trasporto merci su tali infrastrutture.

Per quanto riguarda le medie imprese, avendo ricompreso nell'ambito di applicazione le reti regionali e locali (seppur potendo per queste ultime derogare ai sensi dell'articolo 1, comma 5, operando modifiche al decreto ministeriale 28T del 5 agosto 2005), si applicano per i gestori di tali reti i principi di separazione contabile e di indipendenza delle funzioni essenziali, mentre per le imprese ferroviarie che esercitano servizi di trasporto sulle stesse vige l'obbligo del possesso della licenza e del certificato di sicurezza. Ciò al fine di garantire, da un lato, una corretta e trasparente gestione dell'infrastruttura e, dall'altro, il rispetto dei requisiti di onorabilità, capacità finanziaria, competenza professionale e degli standard tecnici in materia di sicurezza delle imprese ferroviarie.

Infine, le imprese ferroviarie possono contribuire allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, anche mediante investimenti, manutenzione e finanziamento diretto o tramite il gestore della rete.

C) Indicazione e stima degli oneri informativi e dei relativi costi amministrativi a carico di cittadini ed imprese.

Quanto precisato al punto B) comporta evidentemente costi di gestione e di amministrazione (creazione di strutture aziendali separate ed autonome sotto il profilo gestionale, contabile e amministrativo per la gestione e manutenzione dell'infrastruttura e per l'esercizio del trasporto ferroviario, costi di rilascio della licenza e del certificato di sicurezza).

L'intervento inoltre declina in maniera più puntuale gli obblighi informativi in capo alle imprese titolari di licenza ai fini del mantenimento della stessa, in quanto le imprese



ferroviarie sono tenute a fornire, con cadenza annuale, i seguenti elementi informativi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

- a) bilanci consolidati dell'anno;
 - b) rapporto riassuntivo del traffico e dei servizi prestati;
 - c) relazione contenente gli elementi di verifica del controllo di qualità attuato e del livello di soddisfazione della clientela raggiunto nonché i ritardi realizzati ed i rimborsi erogati.
- Viene invece introdotto l'obbligo di comunicazione dei dati utili ai fini del monitoraggio del mercato di cui all'articolo 40, cui adempie il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nei confronti della CE sulla base dell'acquisizione delle informazioni richieste dalla Commissione stessa, che sono vincolanti per tutti i soggetti destinatari della rilevazione somministrata (autorità competenti per PSO, gestori delle infrastrutture, imprese ferroviarie, ISTAT, Osservatorio).

Per quanto invece attiene al gestore dell'infrastruttura, si precisa che i risultati derivanti dal sistema di contabilità regolatoria che evidenzia i meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali relativi alla sua attività, con particolare riferimento al pacchetto minimo di accesso, sono comunicati annualmente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, corredati di tutte le informazioni necessarie alla valutazione dell'efficienza della spesa.

D) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio.

Non si ravvisano condizioni e fattori che possano incidere in maniera rilevante sull'attuazione dell'intervento, fatta salva la necessaria conseguente organizzazione delle attività amministrative delle pubbliche amministrazioni coinvolte che, in ogni caso, avverrà senza ulteriori oneri per il bilancio dello Stato. Sul fronte dei soggetti privati, essi saranno in grado di dare attuazione alle previsioni. Si prevede inoltre un beneficio complessivo per il settore produttivo, che disponendo di un sistema ferroviario maggiormente competitivo, trasparente e con condizioni di accesso eque e non discriminatorie potrà meglio rispecchiare le esigenze del settore, ivi incluse quelle dei cittadini utenti e degli operatori ferroviari, a tutto vantaggio dei servizi offerti. In sintesi l'intervento regolatorio, demandato anche all'ART, potrà produrre tutti i suoi effetti grazie all'introduzione stabile nel sistema ferroviario di questi nuovi elementi e della loro riformulazione.

SEZIONE 6 - INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITA' DEL PAESE

L'intervento regolatorio che è in atto da parte dell'ART combinato con quanto disposto dal D.Lgs. di recepimento della direttiva recast crea necessariamente benefici e incide sul livello di competitività del Paese, introducendo garanzie di supporto alla libertà di accesso al mercato dei trasporti di merci e di passeggeri per ferrovia da parte delle imprese ferroviarie, anche estere, in conformità alle prescrizioni contenute nelle direttive comunitarie e negli articoli 56 e seguenti del T.F.U.E. Tale accesso viene quindi garantito dalla Recast introducendo:



- l'accesso al mercato, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti e tali da garantire lo sviluppo della concorrenza nel settore ferroviario attraverso l'incremento dell'efficienza derivante dalla competizione intramodale;
- il possesso da parte delle imprese ferroviarie stabilite in Italia di uno status giuridico indipendente per quanto riguarda la gestione, l'amministrazione ed il controllo interno in materia amministrativa, economica e contabile renderà possibile una reale concorrenza fra le diverse imprese ferroviarie creando la base per un level playing field sul quale il regolatore potrà successivamente operare avendo un quadro più stabile di riferimento;
- il riconoscimento al gestore dell'infrastruttura ferroviaria di essere soggetto autonomo ed indipendente, sul piano giuridico, organizzativo o decisionale, e sotto il profilo contabile, autonomo dalle imprese operanti nel settore dei trasporti, garantirà trattamenti uniformi ai vari operatori e una maggiore trasparenza nella determinazione delle regole di assegnazione delle tracce e definizione degli accordi quadro.

Pertanto se da un lato il Recast non incide sul sistema produttivo delle aziende ferroviarie ma sul solo esercizio ferroviario, aprendo il mercato e dettando regole certe e trasparenti per l'accesso ai servizi e all'infrastruttura ferroviaria, dall'altro lato i cittadini potranno beneficiare di servizi più moderni, più concorrenza con probabili benefici anche in termini di costo dei biglietti o del trasporto di merci per ferrovia. Tali benefici per l'utenza finale tuttavia dovranno essere seguiti da adeguate norme regolatorie da parte dell'ART e dalla definizione di adeguati standard tecnici con l'emanazione del IV pacchetto ferroviario - pilastro tecnico, di prossima emanazione.

La competitività del Paese potrà quindi aumentare, una volta introdotti tali innovazioni legislative, anche per effetto di regole più chiare e trasparenti rispetto a quelle pre-vigenti, chiarendo tuttavia che gran parte di esse erano già presenti, con una formulazione simile nelle direttive del Primo pacchetto ferroviario recepite con il D.Lgs. 188/2003, motivo ulteriore per il quale si è adottato lo schema di quest'ultima legge quadro per recepire il recast.

SEZIONE 7 - MODALITA' ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO

A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio proposto.

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell'economia e delle finanze, Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, Autorità di regolazione dei trasporti, Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, l'Agenzia ferroviaria europea, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

B) Eventuali azioni per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento.

Non è prevista alcuna forma di pubblicità.

C) Strumenti e modalità per il controllo ed il monitoraggio dell'intervento regolatorio.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti monitorerà la separazione contabile o la costituzione di strutture aziendali autonome e distinte, sotto il profilo patrimoniale e contabile, per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria e per l'esercizio dell'attività di trasporto a mezzo ferrovia. Inoltre, l'organismo di regolazione consulta regolarmente, e in ogni caso almeno ogni due anni, i rappresentanti degli utenti dei servizi ferroviari di trasporto merci e passeggeri per tenere conto del loro punto di vista in relazione al



mercato ferroviario; fatte salve le competenze delle autorità nazionali garanti della concorrenza sui mercati 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 all'articolo 2, lettere da a) a g); 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. Inoltre, la novità introdotta dalla "recast" all'articolo 15, comma 1, comporta la necessità di una pianificazione e programmazione quinquennale dei contratti di programma, di concerto tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze per le attività di competenza, a differenza dell'attuale su base triennale, con piena copertura per l'intera durata del contratto.

D) Meccanismi eventualmente previsti per la revisione dell'intervento regolatorio

Le disposizioni derivanti dall'emanazione degli atti di esecuzione della direttiva n. 2012/34/UE non immediatamente applicabili nel decreto legislativo in esame, si prevede saranno recepiti con decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

E) Aspetti prioritari da monitorare in fase di attuazione dell'intervento regolatorio da considerare ai fini della VIR

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti monitorerà la separazione contabile o la costituzione di strutture aziendali autonome e distinte, sotto il profilo patrimoniale e contabile, per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria e per l'esercizio dell'attività di trasporto a mezzo ferrovia

SEZIONE 8 - Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

Non si introducono, con l'intervento regolatorio, livelli di regolazione superiori rispetto a quelli minimi previsti dalla regolamentazione comunitaria.

