



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

A.G. 40

12 settembre 2018

Informazioni sugli atti di riferimento

Natura atto:	Schema di decreto legislativo	
Atto del Governo:	40	
Titolo:	Attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la <i>governance</i> dell'infrastruttura ferroviaria	
Norma di riferimento:	Articolo 1 della legge 25 ottobre 2017, n. 163	
Relazione tecnica (RT):	presente	
	<b>SENATO</b>	<b>CAMERA</b>
Commissione competente :	8ª Lavori pubblici	IX Trasporti

## Finalità

Il provvedimento – adottato nell'esercizio della delega contenuta all'articolo 1 (Allegato A, numero 25), della legge 163/2017 (Legge di delegazione europea 2016-2017) – reca attuazione della direttiva UE 2016/2370, che modifica la direttiva 2012/34/UE, relativa all'istituzione di uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e alla *governance* dell'infrastruttura ferroviaria.

L'articolo 1, comma 2, della L. 163/2017 specifica che eventuali spese non contemplate da leggi vigenti e che non riguardano l'attività ordinaria delle amministrazioni statali o regionali possono essere previste nei decreti legislativi recanti attuazione delle direttive elencate nell'Allegato A nei soli limiti occorrenti per l'adempimento degli obblighi di attuazione delle direttive stesse; alla relativa copertura, nonché alla copertura delle minori entrate eventualmente derivanti dall'attuazione delle direttive, in quanto non sia possibile farvi fronte con i fondi già assegnati alle competenti amministrazioni, si provvede mediante riduzione del Fondo per il recepimento della normativa europea previsto dall'articolo 41-*bis* della L. 234/2012. Qualora la dotazione del predetto Fondo si rivelasse insufficiente, i decreti legislativi dai quali derivino nuovi o maggiori oneri sono emanati solo successivamente all'entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanziavano le occorrenti risorse finanziarie, in conformità all'articolo 17, comma 2, della L. 196/2012. Gli schemi dei predetti decreti legislativi sono, in ogni caso, sottoposti anche al parere delle Commissioni parlamentari competenti per i profili finanziari, ai sensi dell'articolo 31, comma 4, della L. 234/2012.

Nella presente Nota sono riportati sinteticamente i contenuti delle disposizioni dello schema di decreto che presentano profili di carattere finanziario e le informazioni fornite dalla relazione tecnica (vedi tabella). Vengono quindi esposti gli elementi di analisi e le richieste di chiarimento considerati rilevanti ai fini di una verifica delle quantificazioni riportate nella relazione tecnica.

## Verifica delle quantificazioni

Disposizioni dello schema di decreto legislativo che presentano profili finanziari	Elementi forniti dalla relazione tecnica
<b>Articolo 1:</b> si modifica l'articolo 1 del DL 112/2015 (che ha recepito la Direttiva 2012/34/UE relativa all'istituzione di uno spazio ferroviario europeo unico), prevedendo l'acquisizione del	La <a href="#">relazione tecnica</a> afferma, relativamente al complesso delle disposizioni di cui al provvedimento in esame, che da esso non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della

<p>parere, da parte dell'organismo di regolazione (l'Autorità di regolazione dei trasporti - ART), durante la fase istruttoria per l'adozione del decreto ministeriale volto a individuare le reti ferroviarie disciplinate dal suddetto D. Lgs. 112/2015.</p>	<p>finanza pubblica. Infatti, nessuna modifica di competenze interviene, con riferimento al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e all'Autorità nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF). Pertanto, per lo svolgimento delle attività previste gli enti indicati provvederanno con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.</p>
<p><b>Articolo 7:</b> viene integralmente sostituito l'articolo 11 del D. Lgs. 112/2015, intervenendo sulle disposizioni relative all'indipendenza del gestore dell'infrastruttura.</p> <p>In particolare, si prevede l'obbligo, in capo ai gestori delle infrastrutture ferroviarie regionali, in caso di mancata separazione giuridica, di affidare le funzioni essenziali a un soggetto terzo, indipendente da qualsiasi impresa ferroviaria (comma 11).</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> non considera le norme.</p>
<p><b>Articolo 8:</b> vengono introdotti gli articoli 11-<i>bis</i> (Imparzialità del gestore dell'infrastruttura rispetto alla gestione del traffico e alla programmazione della manutenzione), 11-<i>ter</i> (Delega e ripartizione delle funzioni del gestore dell'infrastruttura); 11-<i>quater</i> (Trasparenza finanziaria); 11-<i>quinquies</i> (Meccanismi di coordinamento) e 11-<i>sexies</i> (Rete europea dei gestori dell'infrastruttura) D. Lgs. 112/2015.</p> <p>Con riferimento all'articolo 11-<i>quater</i>, si prevede che il gestore dell'infrastruttura possa utilizzare le entrate derivanti dalla gestione della rete dell'infrastruttura comportanti fondi pubblici soltanto per finanziare la propria attività. Il gestore dell'infrastruttura può, inoltre, utilizzare gli eventuali utili derivanti da tali entrate per pagare dividendi ai proprietari dell'impresa, che possono comprendere lo Stato e azionisti privati, ma non le imprese che fanno parte di un'impresa a integrazione verticale.</p> <p>In base a quanto disposto dall'articolo 11-<i>sexies</i>, si prevede altresì che il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale partecipi alla rete europea dei gestori dell'infrastruttura.</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> non considera le norme.</p>
<p><b>Articolo 9:</b> viene modificato l'articolo 12 del D. Lgs. 112/2015, prevedendo, tra l'altro, che l'organismo di regolazione possa limitare lo svolgimento dei servizi ferroviari passeggeri quando uno o più contratti di servizio pubblico coprono lo stesso percorso o un percorso alternativo, se l'esercizio di tale diritto compromette l'equilibrio economico dei suddetti contratti. Viene altresì previsto che l'organismo di regolazione possa indicare eventuali modifiche al servizio di trasporto passeggeri al fine di non compromettere l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico. All'impresa ferroviaria oggetto di procedura può essere richiesto il pagamento di diritti di compensazione, previo parere dell'organismo di regolazione.</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> non considera le norme.</p>

<p><b>Articolo 10:</b> viene introdotto l'articolo 12-<i>bis</i> del D. Lgs. 112/2015, relativo ai servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità. I requisiti per il diritto all'accesso sono stabiliti dall'organo di regolazione. Inoltre, qualora l'organismo di regolazione determini che un servizio di trasporto passeggeri ad alta velocità previsto comprometta l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico, lo stesso indica eventuali modifiche al servizio previsto.</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> non considera le norme.</p>
<p><b>Articolo 11:</b> viene introdotto l'articolo 13-<i>bis</i> nel D. Lgs. 112/2015, che prevede un Sistema comune di informazione e di biglietteria integrata con modalità definite con decreto interministeriale, sentita l'Autorità di regolazione dei trasporti, cui spettano compiti di vigilanza sul suo funzionamento. In tale provvedimento sono stabilite anche le modalità di ripartizione dei costi del servizio integrato tra gli operatori. Con decreto interministeriale sono inoltre individuate le modalità per l'estensione del sistema comune di informazione e di biglietteria integrata agli altri servizi di trasporto passeggeri.</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che il Sistema comune di informazione e di emissione di biglietti cumulativi riguarderà i servizi che si svolgono in assenza di contribuzione pubblica, e che, con separato decreto, verranno individuate le modalità per l'estensione del sistema comune di informazione e di biglietteria integrata anche agli altri servizi di trasporto passeggeri soggetti a contribuzione pubblica, <u>senza maggiori oneri per la finanza pubblica</u>. Inoltre, al fine di evitare che un operatore abbia la possibilità di vendere i propri biglietti attraverso altri canali senza sostenerne i relativi costi (fissi e variabili), si prevede che le modalità di istituzione del sistema siano definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e che tale decreto dovrà anche precisare le modalità di ripartizione dei costi del servizio integrato tra gli operatori. I capitoli di funzionamento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che risultano pertinenti alle attività istituzionali di cui al decreto legislativo in esame 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.</p>
<p><b>Articolo 12:</b> viene sostituito l'articolo 18, comma 9, del D. Lgs. 112/2015, relativo ai canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura di corridoi ferroviari. Le modifiche prevedono canoni differenziati al fine di incentivare l'utilizzo dell'<i>European Train Control System</i> (ETCS). Detta differenziazione non comporta globalmente un aumento delle entrate del gestore dell'infrastruttura.</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> non considera le norme.</p>
<p><b>Articolo 17:</b> viene modificato l'articolo 37 del D. Lgs. 112/2015, relativo all'Organismo di regolazione. In particolare, vengono ampliate, in caso di vertenze, le materie relative alla capacità di infrastruttura sulle quali si può adire detto Organismo. Inoltre, ad esso vengono attribuite nuove competenze in relazione agli accordi di cooperazione tra il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie e al rispetto degli obblighi di trasparenza finanziaria</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> afferma che le funzioni esercitate dall'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), ai sensi dell'articolo 37 del D. Lgs. 112/2015, come modificato dal provvedimento in esame, sono oggetto di mera ridefinizione e le integrazioni apportate sono da ricondurre all'attività istituzionalmente svolta dalla medesima Autorità.</p>
<p><b>Articolo 19:</b> viene previsto che dall'attuazione</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> non considera le norme.</p>

<p>delle disposizioni del provvedimento in esame <u>non derivino nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica</u>. Le amministrazioni interessate provvedono all'adempimento dei compiti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.</p>	
<p><b>Articolo 20:</b> viene previsto, nell'ambito delle disposizioni transitorie, che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti svolga attività di verifica sulle licenze nazionali in corso di validità alla data del 1° gennaio 2019 e convertite ai sensi del provvedimento in esame.</p>	<p>La <b>relazione tecnica</b> non considera le norme.</p>

**In merito ai profili di quantificazione**, si rileva che le disposizioni in esame modificano il D. Lgs. 112/2015 al fine di recepire la direttiva UE 2016/2370, che modifica la direttiva 2012/34/UE, in materia di trasporto nazionale passeggeri per ferrovia e di *governance* dell'infrastruttura ferroviaria.

Si ricorda che la relazione tecnica relativa al D. Lgs. 112/2015 afferma che da tale provvedimento non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Con riferimento alle modifiche apportate al al D. Lgs. 112/2015 dal provvedimento in esame, si rileva che le stesse prevedono adempimenti a carico sia di soggetti esclusi dal perimetro delle amministrazioni pubbliche (Rete ferroviaria italiana, in qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria, e le imprese di trasporto ferroviario) sia di soggetti inclusi in detto perimetro (l'Autorità per la regolazione dei trasporti e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti).

Relativamente all'Autorità, si fa riferimento all'articolo 10, in materia di servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità, all'articolo 11, che prevede un sistema comune d'informazione e di biglietteria integrata su cui vigila l'Autorità e all'articolo 17, che amplia le competenze della stessa; per quanto riguarda il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si fa riferimento all'articolo 11 e alle disposizioni transitorie di cui all'articolo 20, secondo le quali il Ministero svolge attività di verifica sulle licenze nazionali in corso di validità alla data del 1° gennaio 2019.

In proposito, si prende atto di quanto disposto dall'articolo 19 circa l'assenza di nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e di quanto riportato dalla RT circa la possibilità per le amministrazioni interessate di far fronte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Con particolare riferimento all'articolo 11, che prevede, tra l'altro, un decreto interministeriale per la ripartizione dei costi del servizio integrato tra gli operatori, si prende atto che la RT precisa che tale provvedimento sarà adottato secondo modalità volte ad escludere nuovi o maggiori oneri (tenuto conto altresì delle pertinenti risorse stanziare in bilancio), pur rilevando che tale vincolo di non onerosità non è specificamente indicato dal testo con riferimento all'adozione del predetto provvedimento.

Non si formulano infine ulteriori osservazioni sui profili finanziari, anche considerato che l'Autorità di regolazione dei trasporti rifinanzia a valere sulle contribuzioni delle imprese del settore, ai sensi dell'art. 37, comma 6, del D.L. n. 201/2011.

**In merito ai profili di copertura finanziaria**, in considerazione del contenuto dell'articolo 19, volto esclusivamente ad affermare la neutralità sul piano finanziario delle norme contenute nel presente schema di decreto, andrebbe valutata l'opportunità di riformularne la rubrica, sostituendo le parole: "Disposizioni finanziarie" con le seguenti: "Clausola di invarianza finanziaria".

La redazione del presente dossier è stata curata dal Servizio Bilancio dello Stato della Camera dei deputati. La parte relativa ai profili di copertura finanziaria è stata curata dalla Segreteria della Commissione Bilancio

**Senato: Nota di lettura n. 37**

**Camera: Verifica delle quantificazioni n. 38**

Camera Servizio Bilancio dello Stato bs\_segreteria@camera.it - 066760-2174

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.  
VQAG040