

N. 147

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo recante: «Attuazione della direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria»

(Parere ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge 7 luglio 2009, n. 88)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 28 ottobre 2009)



*Il Ministro
per i rapporti con il Parlamento*

DRP/I/XVI /D 77 /09

Roma, 128 011. 2009

Caro Presidente,

Le trasmetto, al fine dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari, lo schema di decreto legislativo recante "Attuazione della direttiva 2007/58/CE che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria", approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri del 28 ottobre 2009.

In considerazione dell'imminente scadenza della delega Le segnalo, a nome del Governo, l'urgenza dell'esame del provvedimento da parte delle competenti Commissioni parlamentari pur se privo del parere della Conferenza Stato-Regioni, che mi riservo di trasmettere non appena sarà da me acquisito.

Sen.
Renato Giuseppe SCHIFANI
Presidente del
Senato della Repubblica
R O M A

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Introduzione:

In questi anni, si sono succeduti almeno tre diversi pacchetti di direttive europee intese a sviluppare e migliorare il trasporto su ferro in Europa. Una delle ultime direttive di settore è la direttiva 2007/58/CE, che prosegue nella direzione volta ad estendere gradualmente il livello di liberalizzazione in Europa, aprendo nuovi settori al libero mercato. L'Italia tuttavia aveva già da tempo proceduto ad una apertura più estesa del proprio mercato ferroviario, apertura controllata dall'introduzione del titolo autorizzatorio, che estendeva l'accesso alle imprese in possesso di licenza "Europea", alla rete ferroviaria nazionale, per l'espletamento di quei servizi di trasporto non previsti dalla Direttiva Europea a condizione di reciprocità (condizioni di uguale accesso nei paesi di controllo e/o provenienza delle imprese ferroviarie). E' quindi evidente che se, di volta in volta, le direttive europee estendono i profili di liberalizzazione, il titolo autorizzatorio viene a recedere, essendo automaticamente garantita la reciprocità nei paesi comunitari dalla applicazione stessa delle direttive.

Di seguito, per chiarezza, si riporta in breve il processo storico della liberalizzazione in Europa:

- 91/440/CEE inizio del processo di apertura del mercato con l'obbligo di separazione fra gestione e trasporto;
- 2001/12/CE liberalizzazione dei trasporti internazionali di passeggeri e merci da effettuarsi in associazione di impresa; alle singole imprese possibilità di internazionale merci ma solo sui corridoi delle TEN-T;
- 2004/51/CE liberalizzazione del trasporto merci su tutto il territorio comunitario
- 2007/58/CE liberalizzazione del trasporto internazionale passeggeri (incluso il cabotaggio) dal 1 gennaio 2010

Le maggiori novità introdotte dalla citata Direttiva 2007/58/CE sono quelle di permettere, alle imprese dotate di licenza, di poter effettuare servizi internazionali di passeggeri, senza l'obbligo dell'associazione di impresa, e con la possibilità di poter effettuare rotture di carico (cabotaggio), lungo tutta la tratta internazionale. Tuttavia l'apertura al cabotaggio, nelle parti nazionali della tratta internazionale, ha posto la necessità di dover verificare che i nuovi servizi non creino disturbi o modificano gli equilibri economici di tutti quei servizi di pubblica utilità che siano esercitati lungo le stesse tratte o che effettuino le stesse fermate.

L'applicazione di tale principio, a cui si aggiunge una correzione di direzione del processo di liberalizzazione sino ad ora attuato in Italia, nonché l'esigenza, maturata dalle esperienze sino ad ora raccolte, di creare delle licenze di tipo nazionale distinte da quelle europee, ha comportato la preparazione di un testo normativo complesso che ha rimodulato in modo estensivo la struttura giuridica del settore.

La legge 23 luglio 2009, n.99 (articolo 58) ha quindi principalmente istituito la licenza nazionale, introducendo sia gli elementi normativi di apertura del mercato che la possibilità di limitazione dei servizi in concorrenza al servizio pubblico, così come previsto dalla direttiva 2007/58/CE (parte relativa alla modifica della 91/440). In questa maniera, la legge n.99 del 2009 ha in breve depurato il d.lgs n.188 del 2003 della parte relativa ai servizi nazionali.



Recepimento della 2007/58/CE

Purtroppo l'azione normativa di modifica operata dalla legge n.99 del 2009 non può essere considerata esaustiva ai fini del recepimento della direttiva 2007/58/CE, poiché non comprensiva delle modifiche che la direttiva stessa apporta alla direttiva 2001/14/CE. C'è tuttavia da chiarire che non è stato possibile includere tali modifiche nel suddetto provvedimento legislativo, poiché non attinenti ratio materiae in quanto queste disposizioni non sono direttamente inerenti allo sviluppo ed all'internalizzazione delle imprese (obiettivo della legge n.99 del 2009).

Si ritiene quindi necessario predisporre uno schema di decreto legislativo, attuando la delega contenuta nell'articolo 1, comma 3, della legge 7 luglio 2009, n. 88, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee, che all'allegato B contiene il riferimento alla direttiva 2007/58/CE.

In tal modo, si conferma quanto già disposto dalla legge n.99 del 2009 e si procede alla modifica del decreto legislativo 8 luglio 2003, n.188 per le parti della direttiva in questione non ancora recepite, operando una azione di ricucitura fra le varie e recenti modifiche operate al d.lgs n.188 del 2003.

Descrizione del provvedimento legislativo:

Il decreto consta di tre articoli. Il primo articolo contiene le modifiche e le integrazioni che risulta necessario apportare al d.lgs n.188 del 2003, per renderlo conforme alla nuova direttiva europea 2007/58/Ce. Il secondo articolo reca le disposizioni finanziarie di invarianza di spesa, ed il terzo l'indicazione dell'entrata in vigore dell'atto.

Nel dettaglio, l'articolo 1 prevede:

- a) attuazione art. 1, paragrafo 2, della direttiva 2007/58/CE;
- b) modifica della definizione di servizio internazionale - art.1 paragrafo 3 della Direttiva 2007/58/CE;
- c) aggiunta per uniformare il testo;
- d) soppressione poiché refuso;
- e) aggiunta per uniformare il testo;
- f) abrogazione necessaria per rispettare la direttiva europea. I servizi internazionali passeggeri sono ora liberalizzati dalla direttiva e quindi non valgono più le condizioni di reciprocità per questa tipologia di servizi;
- g) inserimento necessario per rimandare alla legge n.99 del 2009 la tipologia di "servizio passeggeri internazionale nella parte nazionale", che recepisce la parte della 2007/58/CE relativa alle limitazioni sui servizi;
- h) modifiche necessarie per soddisfare la direttiva europea -articolo 1, comma 6 della 2007/58/CE;
- i) abrogazione per uniformare il testo e per soddisfare la direttiva europea -articolo 1, comma 6 della 2007/58/CE;
- l) soppressione per un refuso dal precedente recepimento della 2000/51/CE. Il trasporto ferroviario di merci è già completamente liberalizzato su tutto il territorio comunitario;

- m) modifiche come disposto da direttiva europea, articolo 2 comma 4 della 2007/58/CE;
- n) aggiunte come disposto da direttiva europea, articolo 2 comma 4 della 2007/58/CE;
- o) aggiunte come disposto da direttiva europea, articolo 2 comma 3 della 2007/58/CE;
- p) modifiche necessarie per uniformare il testo;
- q) modifiche necessarie per uniformare il testo.

Le rimanenti disposizioni della direttiva 2007/58/CE che non sono state recepite con il presente schema di decreto legislativo consistono in azioni da adottarsi facoltativamente dai singoli paesi della comunità, altre sono già state recepite con la legge n.99 del 2009 e con il decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135 (articolo 2, comma 1, recante le modifiche all'art. 37 del d.lgs n.188 del 2003 relativo all'organismo di regolazione dei servizi ferroviari (URSF).

Non si rende necessaria la relazione tecnica in quanto l'attuazione della direttiva non comporta maggiori oneri a carico della finanza pubblica.



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

(redatta ai sensi dell'allegato "A" del DPCM 11 settembre 2008 – G.U. n. 257 del 2008)

Sezione I – Il contesto e gli obiettivi:

Contesto

In questi anni, si sono succeduti almeno tre diversi pacchetti di direttive europee intese a sviluppare e migliorare il trasporto su ferro in Europa. Una delle ultime direttive di settore è la direttiva 2007/58/CE, che prosegue nella direzione volta ad estendere gradualmente il livello di liberalizzazione in Europa, aprendo nuovi settori al libero mercato. L'Italia tuttavia aveva già da tempo proceduto ad una apertura più estesa del proprio mercato ferroviario, apertura controllata dall'introduzione del titolo autorizzatorio, che estendeva l'accesso alle imprese in possesso di licenza "Europea", alla rete ferroviaria nazionale, per l'espletamento di quei servizi di trasporto non previsti dalla Direttiva Europea a condizione di reciprocità (condizioni di uguale accesso nei paesi di controllo e/o provenienza delle imprese ferroviarie). È quindi evidente che se, di volta in volta, le direttive europee estendono i profili di liberalizzazione, il titolo autorizzatorio viene a recedere, essendo automaticamente garantita la reciprocità nei paesi comunitari dalla applicazione stessa delle direttive.

Di seguito, per chiarezza, si riporta in breve il processo storico della liberalizzazione in Europa:

- 91/440/CEE inizio del processo di apertura del mercato con l'obbligo di separazione fra gestione e trasporto;
- 2001/12/CE liberalizzazione dei trasporti internazionali di passeggeri e merci da effettuarsi in associazione di impresa; alle singole imprese possibilità di internazionale merci ma solo sui corridoi delle TEN-T;
- 2004/51/CE liberalizzazione del trasporto merci su tutto il territorio comunitario
- 2007/58/CE liberalizzazione del trasporto internazionale passeggeri (incluso il cabotaggio) dal 1 gennaio 2010

Le maggiori novità introdotte dalla citata Direttiva 2007/58/CE sono quelle di permettere, alle imprese dotate di licenza, di poter effettuare servizi internazionali di passeggeri, senza l'obbligo dell'associazione di impresa, e con la possibilità di poter effettuare rotture di carico (cabotaggio), lungo tutta la tratta internazionale. Tuttavia l'apertura al cabotaggio, nelle parti nazionali della tratta internazionale, ha posto la necessità di dover verificare che i nuovi servizi non creino disturbi o modifichino gli equilibri economici di tutti quei servizi di pubblica utilità che siano esercitati lungo le stesse tratte o che effettuino le stesse fermate. L'applicazione di tale principio, a cui si aggiunge una correzione di direzione del processo di liberalizzazione sino ad ora attuato in Italia, nonché l'esigenza, maturata dalle esperienze sino ad ora raccolte, di creare delle licenze di tipo nazionale distinte da quelle europee, ha comportato la preparazione di un testo normativo complesso che ha rimodulato in modo estensivo la struttura giuridica del settore.

La legge 23 luglio 2009, n.99 (articolo 58) ha quindi principalmente istituito la licenza nazionale, introducendo sia gli elementi normativi di apertura del mercato che la possibilità di limitazione dei servizi in concorrenza al servizio pubblico, così come previsto dalla direttiva 2007/58/CE (parte relativa alla modifica della 91/440). In questa maniera, la legge



n.99 del 2009 ha in breve depurato il d.lgs n.188 del 2003 della parte relativa ai servizi nazionali.

Descrizione degli Obiettivi

Purtroppo l'azione normativa di modifica operata dalla legge n.99 del 2009 non può essere considerata esaustiva ai fini del recepimento della direttiva 2007/58/CE, poiché non comprensiva delle modifiche che la direttiva stessa apporta alla direttiva 2001/14/CE. C'è tuttavia da chiarire che non è stato possibile includere tali modifiche nel suddetto provvedimento legislativo, poiché non attinenti ratio materiae in quanto queste disposizioni non sono direttamente inerenti allo sviluppo ed all'internalizzazione delle imprese (obiettivo della legge n.99 del 2009).

Si ritiene quindi necessario predisporre uno schema di decreto legislativo, attuando la delega contenuta nell'articolo 1, comma 3, della legge 7 luglio 2009, n. 88, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee, che all'allegato B contiene il riferimento alla direttiva 2007/58/CE.

In tal modo, si conferma quanto già disposto dalla legge n.99 del 2009 e si procede alla modifica del decreto legislativo 8 luglio 2003, n.188 per le parti della direttiva in questione non ancora recepite, operando una azione di ricucitura fra le varie e recenti modifiche operate

Sezione II – Procedure di consultazione:

Non sono state esperite procedure di consultazione

Sezione III – La valutazione dell'opzione di non intervento:

Trattandosi di recepimento di direttiva comunitaria (2007/58/CE) ed essendo, peraltro, stata aperta una procedura di infrazione dalla Commissione europea nei confronti dell'Italia ai sensi dell'art. 226 del Trattato (procedura n. 2009/0370), l'opzione di non intervento non è stata presa in considerazione.

Sezione IV – Valutazione delle opzioni alternative:

Non risultano possibili soluzioni alternative all'intervento legislativo in questione.

Sezione V- Giustificazione dell'opzione regolatoria proposta:

Il decreto legislativo in esame recepisce le disposizioni della direttiva 2007/58/Ce (che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria) per le parti rispetto alle quali la normativa interna non risulta conforme, in quanto per le disposizioni non recepite l'ordinamento giuridico nazionale risulta già conforme a seguito dell'ultima riforma legislativa della materia effettuata con la legge n. 99 del 2009 (articoli 58,59, 60 e 62).



Il provvedimento novella il decreto legislativo 8 luglio 2003, n.188, completando l'azione conformativa della legislazione nazionale alla legislazione comunitaria, in particolare alle disposizioni della suddetta direttiva 2007/58/Ce, iniziata con la citata legge n.99 del 2009, operando anche una "ricucitura" fra le varie e recenti modifiche operate al d.lgs n.188 del 2003 dalla predetta legge.

Sezione VI – Incidenza sul corretto funzionamento concorrenziale del mercato e sulla competitività:

L'intervento legislativo in commento, come già rappresentato, in attuazione di normativa comunitaria (direttiva 2007/58/CE), prosegue nella direzione intrapresa sia a livello europeo che nazionale di estendere gradualmente il livello di liberalizzazione in Europa, aprendo nuovi settori al libero mercato, nel caso di specie, dei servizi di trasporto per ferrovia.

Sezione VII–modalità attuative dell'intervento regolatorio:

L'intervento legislativo non necessita di provvedimenti di attuazione.



Relazione Tecnico-Normativa ATN:

(redatta ai sensi dell'allegato "A" del DPCM 11 settembre 2008 – G.U. n. 257 del 2008)

Amministrazioni proponenti: Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per le politiche europee – Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Titolo: Schema di decreto legislativo recante "Attuazione della direttiva 2007/58/Ce del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria".

Indicazione del referente di Amministrazione concertante:

Ministero degli affari esteri, Ministero dell'economia e delle finanze e Ministero della giustizia - Capo Ufficio legislativo

PARTE I - ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

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

Trattasi di attuazione di normativa comunitaria che prosegue nell'azione intrapresa dagli organi europei di estendere gradualmente il livello di liberalizzazione in Europa, aprendo nuovi settori al libero mercato, nel caso di specie, dei servizi di trasporto ferroviario. L'intervento legislativo in esame è coerente con l'azione che anche l'Italia ha già da tempo intrapreso verso una apertura più estesa del proprio mercato ferroviario, apertura controllata dall'introduzione del titolo autorizzatorio, che estende l'accesso alle imprese in possesso di licenza "Europea" alla rete ferroviaria nazionale, per l'espletamento di quei servizi di trasporto non previsti dalla direttiva europea a condizione di reciprocità (condizioni di uguale accesso nei paesi di controllo e/o provenienza delle imprese ferroviarie).

E' quindi evidente che se, di volta in volta, le direttive europee estendono i profili di liberalizzazione, il titolo autorizzatorio viene a recedere, essendo automaticamente garantita la reciprocità nei paesi comunitari dalla applicazione stessa delle direttive.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.



Il vigente quadro normativo nazionale di riferimento è il seguente:

- a) decreto legislativo 8 luglio 2003, n.188, recante "Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria" e che ha abrogato il decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277, recante il "Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie";
- b) articoli 58, 59, 60 e 62 della legge n. 99 del 2009 recante "Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia" contenenti disposizioni che rendono conforme la normativa nazionale alla direttiva 2007/58/Ce e conseguentemente modificano il decreto legislativo n. 188 del 2003 e il decreto legislativo n. 422 del 1997;
- c) legge 23 dicembre 2000, n. 388;
- d) decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422.

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

Le norme contenute nell'articolo 1 del decreto in questione novellano il decreto legislativo 8 luglio 2003, n.188, completando l'azione conformativa della legislazione nazionale alla legislazione comunitaria, in particolare alle disposizioni della direttiva 2007/58/Ce, iniziata con la legge n.99 del 2009, operando anche una "ricucitura" fra le varie e recenti modifiche operate al d.lgs n.188 del 2003 dalla predetta legge.

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

L'intervento legislativo in questione non presenta profili di incompatibilità con i principi costituzionali.

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

Non risultano elementi di incompatibilità con le competenze e funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali

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

Trattandosi di recepimento di direttiva comunitaria, l'intervento legislativo in questione è compatibile con i suddetti principi costituzionali.



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

Il decreto in esame recepisce le disposizioni contenute in una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio, in attuazione della delega legislativa contenuta nella legge 7 luglio 2009, n. 88, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee, pertanto rappresenta l'unico strumento normativo utilizzabile.

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

Non risultano progetti di legge vertenti la materia all'esame del Parlamento

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

Non risultano pronunce giurisdizionali che diano atto di un orientamento prevalente della giurisprudenza in materia, ne risultano pendenti giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo progetto.

PARTE II - CONTESTO NORMATIVO , COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

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

Il decreto legislativo in esame recepisce le disposizioni della direttiva 2007/58/Ce (che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria) per le parti rispetto alle quali la normativa interna non risulta conforme, in quanto per le disposizioni non recepite l'ordinamento giuridico nazionale risulta già conforme a seguito dell'ultima riforma legislativa della materia effettuata con la legge n. 99 del 2009 (articoli 58,59, 60 e 62).



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

La Commissione europea ha notificato all'Italia l'apertura della procedura di infrazione n. 2009/0370 ai sensi dell'art. 226 del Trattato (messa in mora), assegnando un termine di due mesi per il recepimento della direttiva 2007/58/Ce.

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

L'intervento legislativo in esame costituisce misura di attuazione di obblighi comunitari.

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 si ha notizia di orientamenti prevalenti della giurisprudenza in merito ne risultano pendenti giudizi innanzi la Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

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 si ha notizia di orientamenti prevalenti della giurisprudenza in merito ne risultano pendenti giudizi innanzi la Corte Europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

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



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.

Il decreto utilizza le definizioni contenute nella direttiva 2007/58/CE adeguando, tramite le opportune modificazioni, quelle presenti nel decreto legislativo novellato (d.lgs. n. 188 del 2003).

In particolare viene introdotta la definizione di "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 a un altro convoglio e/o scomposto e le varie sezioni che lo compongono possono avere origini e destinazioni diverse, purché tutte le carrozze attraversino almeno una frontiera".

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.

Il decreto legislativo in esame novella il precedente decreto legislativo n. 188 del 2003 ed in particolare:

- a) all'articolo 3, comma 1, la lettera o) è stata soppressa e la lettera s) è stata sostituita;
- b) all'articolo 6, al comma 1 è stato modificato il primo capoverso, la lettera a) e la lettera c); al 2 comma è stata soppressa lettera c); infine è stato inserito il comma 2bis;
- c) all'articolo 16 è stato sostituito il comma 1, abrogati i commi 2 e 4, modificato il comma 3;
- d) all'articolo 23 il comma 5 è stato modificato ed inserito il comma 5-bis;
- e) all'articolo 24 è stato inserito il comma 1-bis;
- f) all'articolo 35 i commi 1 e 2 sono stati modificati.

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



Si rinvia a quanto indicato nel precedente punto 2).

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

Non sono state inserite disposizioni aventi effetti retroattivi o di reviviscenza di norme abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie di norme vigenti.

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

L'articolo 1 della legge 7 luglio 2009, n. 88, (G.U. 14 luglio 2009 n. 161) recante "Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee- Legge comunitaria per il 2008), contiene la delega al Governo per l'emanazione di decreti legislativi per l'attuazione delle direttive contenute negli allegati A e B, nel quale ultimo è inclusa la direttiva 2007/58/Ce. Il termine di recepimento della predetta direttiva essendo già scaduto comporta che il relativo decreto di recepimento dovrà essere emanato entro tre mesi dall'entrata in vigore della predetta legge comunitaria per il 2008, ed esattamente entro il 30 ottobre 2009.

Lo stesso articolo 1 prevede che " Entro ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi di cui al comma 1, nel rispetto dei principi e criteri direttivi fissati dalla presente legge, il Governo può adottare, con la procedura indicata nei commi 2, 3 e 4, disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi emanati ai sensi del citato comma 1, fatto salvo quanto previsto dal comma 6".

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

Il provvedimento non contiene il rinvio ad atti successivi di attuazione delle disposizioni in esso contenute.





Ministero dell' Economia e delle Finanze

UFFICIO LEGISLATIVO ECONOMIA

ANP/51/POEOM/15215

Roma, 29 OTT. 2009

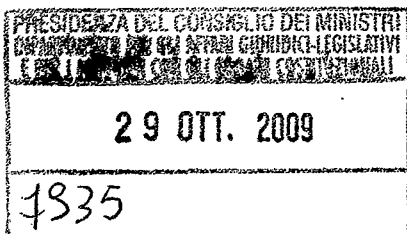
Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri
Al Dipartimento per gli affari giuridici e legislativi
ROMA

e, p.c.

Al Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato
SEDE

OGGETTO: schema di decreto legislativo recante attuazione della Direttiva 2007/58/CE che modifica la direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Si trasmette, per i successivi adempimenti di competenza, il testo dello schema di decreto meglio individuato in oggetto, munito del "visto" del Dipartimento della ragioneria generale dello Stato e corredato della relativa relazione tecnica, debitamente verificata dal predetto Dipartimento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 11-ter della legge 5 agosto 1978, n. 468.



IL CAPO DELL'UFFICIO
[Handwritten signature]



419
5

51
P000

*Ministero
dell'Economia e delle Finanze*

DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO
ISPETTORATO GENERALE PER I RAPPORTI FINANZIARI
CON L'UNIONE EUROPEA
UFFICIO II

Roma,

29 OTT. 2009

All'Ufficio del coordinamento legislativo
Ufficio legislativo - Economia
S E D E

e, p.c.: All'Ufficio legislativo - Finanze
S E D E

Prot. N. 111676
Rif. Prot. Entrata N. 111564
Allegati: 1
Risposta a nota del:

OGGETTO: Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Si fa riferimento all'atto indicato in oggetto trasmesso, per posta elettronica, dalla Presidenza del Consiglio - Dipartimento per gli Affari Giuridici e Legislativi, per le verifiche tecniche di competenza.

Al riguardo, nel rappresentare che non si hanno osservazioni da formulare, si restituisce bollinato il testo in parola.

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE UFFICIO DEL COORDINAMENTO LEGISLATIVO Ufficio Legislativo - Economia
29 OTT. 2009
Prot. N. 152.14

Il Ragioniere Generale dello Stato

Conti

Ragioneria Generale dello Stato

Da: "Dip. Affari Giuridici e Legislativi - DAGL" <dagl.presidenzaconsiglio@preconsiglio.gov.it>
A: "D. Rgs" <legislativo.rgs@preconsiglio.gov.it>; "D. Tesoro" <legislativo.economiatesoro@preconsiglio.gov.it>
Cc: "D. Infrastrutture" <legislativo.infrastrutturetrasporti@preconsiglio.gov.it>; "D. Politiche comunitarie" <legislativo.politichecomunitarie@preconsiglio.gov.it>
Data invio: mercoledì 28 ottobre 2009 13.36
Allega: relazione illustrativa.doc; Decreto recepimento 2007 58 dopo preconsiglio.doc; dir58 AIR.doc; dir58 ATN.doc
Oggetto: dir. 2007/58/CE sviluppo delle ferrovie comunitarie

Si trasmette il provvedimento indicato in oggetto, corredato delle prescritte relazioni, approvato, in via preliminare, nella riunione del Consiglio dei Ministri del 28 ottobre 2009, ai fini delle verifiche tecniche di competenza.

Si segnala l'urgenza considerata l'imminente scadenza del termine di delega.

PERUR
LEAE
LAB



SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO DI ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2007/58/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 23 OTTOBRE 2007, CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 91/440/CEE DEL CONSIGLIO RELATIVA ALLO SVILUPPO DELLE FERROVIE COMUNITARIE E LA DIRETTIVA 2001/14/CE RELATIVA ALLA RIPARTIZIONE DELLA CAPACITÀ DI INFRASTRUTTURA FERROVIARIA E ALL'IMPOSIZIONE DEI DIRITTI PER L'UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

VISTI gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

VISTE le direttive del Parlamento europeo e del Consiglio 2001/12/CE del 26 febbraio 2001, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, 2001/13/CE del 26 febbraio 2001, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e 2001/14/CE del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza;

VISTO il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, di Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria e che ha abrogato il decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277, recante il regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;

VISTA la legge 7 luglio 2009, n. 88, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee e, in particolare, l'articolo 1, e l'allegato B;

VISTA la direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;

VISTA la legge 23 luglio 2009, n. 99, recante disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia, con particolare riferimento agli articoli 58, 59, 60 e 62;

VISTO il decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, recante disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi comunitari e per l'esecuzione di sentenze della Corte di giustizia delle Comunità Europee e, in particolare, l'articolo 2, comma 1, lettera a);

VISTA la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del

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

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

VISTA la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del.....

SULLA PROPOSTA dei Ministri per le politiche europee e delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri, dell'economia e delle finanze e della giustizia;

EMANA

il seguente decreto legislativo:



ART. 1

(Modifiche al decreto legislativo 8 luglio 2003, n.188)

1. Al decreto legislativo 8 luglio 2003, n.188, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) all'articolo 3, comma 1, la lettera o) è soppressa;
- b) all'articolo 3, comma 1, la lettera s) è sostituita dalla seguente:
"s) 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 a un altro convoglio e/o scomposto e le varie sezioni che lo compongono possono avere origini e destinazioni diverse, purché tutte le carrozze attraversino almeno una frontiera.";
- c) all'articolo 6, comma 1, le parole: "L'utilizzo" sono sostituite dalle seguenti: "L'accesso e l'utilizzo";
- d) all'articolo 6, comma 1, lettera a), le parole: "che legittima l'espletamento di servizi internazionali di trasporto di merci o di persone per ferrovia" sono soppresse;
- e) all'articolo 6, comma 1, alla lettera c), dopo le parole: "ferroviaria utilizzata" sono inserite le seguenti: "e sono pubblicate sul prospetto informativo della rete";
- f) all'articolo 6, comma 2, la lettera c) è soppressa;
- g) all'articolo 6, dopo il comma 2, è inserito il seguente:
"2-bis. I servizi internazionali passeggeri, per la parte svolta sul territorio nazionale, sono espletati nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 59 della legge 23 luglio 2009, n.99.";
- h) all'articolo 16, il comma 1 è sostituito dal seguente:
"1. Le imprese ferroviarie con sede nel territorio dell'Unione europea hanno il diritto di accesso e di transito sull'infrastruttura ferroviaria per l'espletamento di servizi di trasporto internazionali con gli altri Stati membri dell'Unione europea.";
- i) all'articolo 16, i commi 2 e 4 sono abrogati;
- l) all'articolo 16, comma 3, le parole: "internazionale di" sono soppresse;
- m) all'articolo 23, comma 5, primo periodo, dopo le parole: "per un periodo di cinque anni" sono inserite le seguenti: "e sono rinnovabili per periodi uguali alla durata iniziale", e l'ultimo periodo è soppresso;
- n) all'articolo 23, dopo il comma 5 è inserito il seguente:
"5-bis. Per i servizi che utilizzano un'infrastruttura specializzata, di cui all'articolo 32, che richiede investimenti cospicui e a lungo termine, debitamente motivati dal richiedente, gli accordi quadro possono avere una durata di 15 anni. Un periodo superiore ai 15 anni è possibile solo in casi eccezionali, segnatamente in presenza di cospicui investimenti a lungo termine, soprattutto se questi costituiscono l'oggetto di impegni contrattuali che prevedano un piano di ammortamento pluriennale. In tal caso, le esigenze del richiedente possono rendere necessaria una definizione particolareggiata delle caratteristiche di capacità, inclusi frequenza, volume e qualità dei tracciati ferroviari, che vanno fornite al richiedente per la durata dell'accordo quadro. 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 35.”;

o) all'articolo 24, dopo il comma 1 è inserito il seguente:

“1-bis. Qualora un richiedente intenda chiedere capacità di infrastruttura al fine di svolgere un servizio di trasporto internazionale di passeggeri di cui all'articolo 3 della direttiva 91/440/CEE, 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 regolazione di cui all'articolo 37 si assicura che sia informata l'autorità competente che 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 10, paragrafo 3-ter, della direttiva 91/440/CEE e le imprese ferroviarie che adempiono al contratto di servizio pubblico sul percorso nazionale di detto servizio di trasporto internazionale di passeggeri.”;

p) all'articolo 35, comma 1, le parole: “a tutte le tracce orarie che, per un periodo di almeno un mese, siano state utilizzate” sono sostituite dalle seguenti: “alle tracce orarie, riferite ad una linea ferroviaria che, per un periodo di almeno un mese, sia stata utilizzata”;

q) all'articolo 35, comma 2, le parole: “può specificare” sono sostituite dalla seguente: “specifica”.

ART. 2.

(Disposizioni finanziarie)

1. Dall'attuazione delle disposizioni del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri né minori entrate per la finanza pubblica.

2. Le Amministrazioni interessate provvedono all'adempimento dei compiti derivanti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

ART. 3.

(Entrata in vigore)

1. Il presente decreto è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana ed entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

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

