

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

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

(Parere ai sensi dell'articolo 1 della legge 25 ottobre 2017, n. 163)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 13 agosto 2018)



Al Ministro
per i rapporti con il Parlamento
e la democrazia diretta
DRP/II/XVIII/D18/18

Roma, 13 agosto 2018

Cara Presidente

trasmetto, al fine dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari, lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale dei passeggeri e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria, approvato in via preliminare dal Consiglio dei ministri l'8 agosto 2018.

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 permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, che mi riservo di trasmettere non appena sarà acquisito.

Cordialmente

Riccardo Fraccaro

Sen. Maria Elisabetta ALBERTI CASELLATI
Presidente del Senato della Repubblica
ROMA

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Il presente schema di decreto legislativo attua la direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, che modifica la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria, sulla base della delega contenuta nella legge di delegazione europea 25 ottobre 2017, n. 163.

In linea con l'obiettivo comunitario di sviluppare ulteriormente lo spazio ferroviario europeo unico, rafforzando l'apertura dei mercati dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e migliorando la *governance* del gestore dell'infrastruttura, lo schema di decreto in oggetto apporta modifiche al decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 che comportano una maggiore indipendenza del gestore dell'infrastruttura, mirano a rafforzare la parità di accesso all'infrastruttura, promuovono il coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura e gli operatori ferroviari nazionali di passeggeri e la cooperazione transfrontaliera tra i gestori dell'infrastruttura. Sono ulteriormente rafforzati 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.

L'altro aspetto fondamentale della direttiva è rappresentato dall'ulteriore apertura del mercato ferroviario, con specifico riferimento alla possibilità di accesso per le imprese ferroviarie, a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie all'infrastruttura ferroviaria di tutti gli Stati membri. A seguito delle nuove disposizioni introdotte dalla direttiva, l'unico limite alla possibilità di accesso alle reti ferroviarie dei Paesi membri è rappresentato dall'esistenza di un contratto di servizio pubblico, in relazione al quale l'accesso al mercato di altre imprese ferroviarie sulle medesime tratte potrebbe provocarne la compromissione dell'equilibrio economico. Gli Stati membri potranno, dunque, limitare il diritto di accesso di un nuovo operatore solo a seguito di un'analisi economica oggettiva da parte del regolatore nazionale per determinare in quali casi l'accesso può compromettere l'equilibrio economico del contratto di servizio e potranno indicare le eventuali modifiche che permetterebbero di soddisfare le condizioni per la concessione del diritto di accesso.

Lo schema di decreto supera l'attuale distinzione tra licenza europea e licenza nazionale, finora necessaria per effettuare servizi di trasporto ferroviario nazionale passeggeri, garantendo la libertà di accesso al mercato a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti. Con riferimento ai servizi di trasporto di passeggeri ad alta velocità, il diritto d'accesso è ancora più ampio e può essere soggetto soltanto ai requisiti stabiliti dall'organismo di regolazione.

Per una questione di semplificazione normativa, si è ritenuto di procedere mediante lo strumento della novella legislativa, modificando il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione).

In relazione ai singoli articoli che apportano modifiche al decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 sopracitato, di seguito se ne illustrano brevemente i contenuti nel dettaglio.

L'articolo 1, comma 1, lettera a) modifica l'articolo 1, comma 6, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, prevedendo l'acquisizione del parere dell'organismo di regolazione nella fase istruttoria relativa all'adozione del decreto previsto dal medesimo comma e correggendo un mero refuso contenuto nel terzo periodo (paragrafo 4 anziché paragrafo 3)



Alla lettera b) si prevede la mera correzione di refuso, poiché la direttiva 2004/17/CE è stata abrogata dalla direttiva 2014/25/UE

Non viene proposto il recepimento delle restanti disposizioni contenute all'articolo 1, paragrafo 1, punto 1), della direttiva (UE) 2016/2370, relative all'ambito di applicazione, in quanto non rilevanti nel caso italiano, considerato che le competenze e le normative regionali sono già state definite sia nel decreto legislativo 15 luglio 2015 n. 112, che nel decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 agosto 2016 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 15 settembre 2016, n. 216), adottato in attuazione del previgente comma 6, dell'articolo 1, del medesimo decreto legislativo.

Lo schema di decreto, inoltre, non dà attuazione alle previsioni di cui ai paragrafi 3, 3 bis, 3 ter e 4 dell'articolo 2 della direttiva 2012/34 UE, come modificata dalla direttiva (UE) 2016/2370, con particolare riferimento alle linee locali e regionali a bassa intensità di traffico o che non rivestono un'importanza strategica per il funzionamento del mercato ferroviario. Ciò in quanto le linee a bassa intensità e quelle non strategiche sono già escluse dall'ambito di applicazione del decreto legislativo n. 112 del 2015 (senza elementi di incoerenza per quanto riguarda il paragrafo 3) e regolate dal richiamato decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 agosto 2016 (su base di precedente disciplina); i paragrafi 3-bis e 3-ter non sono recepibili per assenza di casistica in Italia, mentre il paragrafo 4 è già incluso in origine nelle previsioni di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto legislativo n.112 del 2015.

L'articolo 2, in attuazione dell'articolo 1, paragrafo 1, punto 2) della direttiva (UE) 2016/2370 interviene sull'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, contenente le definizioni, prevedendo in particolare:

- la sostituzione della lettera b) recante la nuova definizione di gestore dell'infrastruttura recependo l'articolo 3, punto 2) della direttiva 2012/34, come modificato dall'articolo 1, paragrafo 1, punto 2), lettera a) della direttiva (UE) 2016/2370;
- l'introduzione, in attuazione dell'articolo 1, paragrafo 1, punto 2), lettera b) della direttiva (UE) 2016/2370, delle lettere da b-bis) a b-septies), recanti le nuove definizioni di "sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria", "esercizio dell'infrastruttura ferroviaria", "manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria", "rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria", "potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria" e "funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura";
- l'abrogazione della lettera g), recante la definizione di "licenza nazionale passeggeri" al fine di superare la distinzione tra licenza nazionale e licenza europea e, dunque, garantire il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria a tutte le imprese ferroviarie dell'UE anche per l'esercizio dei servizi ferroviari nazionali di passeggeri, come previsto dalla direttiva (UE) 2016/2370;
- la sostituzione della lettera r), recante la definizione di "titolo autorizzatorio", al fine di limitare la portata del rispetto del principio di reciprocità nei solo confronti delle imprese che intendano espletare servizi ferroviari sul territorio nazionale che hanno sede al di fuori dell'Unione europea o loro controllate che intendano espletare servizi ferroviari sul territorio nazionale. Rispetto alla formulazione del vigente decreto legislativo n.112 del 2015 viene meno il riferimento all'articolo 131, comma 1, della legge n. 388 del 2000 che richiamava disposizioni abrogate. La direttiva non interviene sul titolo autorizzatorio, pertanto si tratta di modifica di mero coordinamento;
- l'introduzione, in attuazione dell'articolo 1, paragrafo 1, punto 2), lettera c) della direttiva (UE) 2016/2370, della lettera uu-bis), recante la nuova definizione di "impresa a integrazione verticale" (vedi nuovo punto 31 dell'articolo 3 della direttiva 2012/34), e prevedendo che qualora il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria risultino



pienamente indipendenti tra loro, ma entrambi controllati direttamente dallo Stato, non sono considerati impresa ad integrazione verticale.

- l'introduzione, in attuazione dell'articolo 1, paragrafo 1, punto 2), lettera c) della direttiva (UE) 2016/237, delle lettere uu-ter), recante la nuova definizione di "biglietto cumulativo", nella formulazione adottata dalla medesima direttiva (vedi punto 35) e uu-quater), recante la nuova definizione di "servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità" (vedi punto 36 delle definizioni), adattandola al contesto italiano.

In merito alla definizione dei servizi ad alta velocità, in particolare, si fa presente che la definizione proposta nel recepimento è comunque rispettosa dei parametri della direttiva, ampliandone notevolmente la portata, e tiene conto di un sistema infrastrutturale già realizzato e dedicato all'Alta Velocità, sulla base delle peculiarità e della particolare orografia del territorio, nonché di un servizio AV già di fatto esistente e liberalizzato, se si tiene in considerazione il fatto che a livello europeo l'Italia è stata il primo Paese ad avere due operatori che effettuano tali servizi in concorrenza commerciale.

Il considerando 23 della direttiva fa riferimento all'eterogeneità delle reti in termini di dimensioni e varietà ed espressamente prevede che "agli Stati membri dovrebbe essere consentita sufficiente flessibilità per organizzare la propria rete ferroviariaal fine di garantire un'elevata qualità di servizi facilmente disponibili per tutti i passeggeri". Non si pone in contrasto con la direttiva la previsione di fermate intermedie, se strumentali a garantire un'elevata qualità di servizi facilmente disponibili per tutti i passeggeri.

L'applicazione della direttiva deve tenere conto della realtà geografica del Paese e quindi per l'Italia significa anche tenere in debito conto la vicinanza chilometrica tra le principali città da collegare con l'alta velocità. Non sarebbe ipotizzabile, infatti, non effettuare in città importanti e storiche quali Bologna una fermata dell'AV. La realtà orografica italiana va anche commisurata, oltre che alle esigenze di libera circolazione di tutti i cittadini, anche alle esigenze commerciali degli operatori, che possono così essere incentivati ad entrare in concorrenza e favorire, sulla base dei principi della direttiva, una vera liberalizzazione del settore. Per altro, alcune corse AV (es. Roma-Milano) già non fanno nessuna fermata intermedia.

Fondamentale appare poi il richiamo ai considerando 29 e 30 che raccomandano di incoraggiare la competitività dei servizi di trasporto ad alta velocità e il libero accesso agli stessi. A tale riguardo, l'articolo 12-bis del decreto legislativo n. 112 del 2015, come inserito dal presente decreto, con riferimento ai servizi di trasporto di passeggeri ad alta velocità, rende il diritto d'accesso ancora più ampio e ne prevede la limitazione solo in casi ristretti e tassativi stabiliti dall'organismo di regolazione.

Quanto al punto 32 (definizione di "partenariato pubblico-privato"), si è scelto di non riprodurre tale definizione perché si tratta di fenomeno che non è rilevante nel contesto italiano nel quale, ad oggi, non si rinvencono casi di partenariato pubblico-privato.

Quanto, infine, ai punti 33 e 34 (definizione di "consiglio di amministrazione" e di "consiglio di vigilanza") si tratta di definizioni già presenti nel sistema giuridico civile italiano. Al riguardo, infatti, si evidenzia che già il codice civile, unitamente alle numerose norme integrative e di aggiornamento, contiene una disciplina relativa a tali figure giuridiche e che, nel rispetto di tale normativa di riferimento, gli statuti delle società possono prevedere regolamentazioni diversificate sia dei rispettivi consigli che della loro composizione.



L'articolo 3, in conseguenza delle modifiche apportate all'articolo 3 del vigente decreto legislativo n. 112 del 2015, nella parte in cui abroga la licenza nazionale e sostituisce la definizione di titolo autorizzatorio, apporta le opportune modifiche di coordinamento all'articolo 6 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, prevedendo:

- alla lettera a), l'abrogazione del comma 2, in quanto richiama la licenza nazionale passeggeri di cui all'articolo 3, comma 1, lettera q), di cui si propone l'abrogazione in coerenza con l'obiettivo di liberalizzazione dei servizi ferroviari nazionali di passeggeri previsto dalla direttiva (UE) 2016/2370;
- alla lettera b) la sostituzione del comma 3, al fine di adattare il disposto normativo alla nuova definizione proposta di titolo autorizzatorio di cui all'articolo 3, comma 1, lettera r).

L'articolo 4 modifica l'articolo 7 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 prevedendo, per evidenti esigenze di coordinamento:

- la modifica del comma 4 relativa alla corretta denominazione del Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti deputato al rilascio della licenza;
- la soppressione dell'ultimo periodo del comma 5, in quanto richiama la licenza nazionale passeggeri di cui all'articolo 3, comma 1, lettera q), di cui si propone l'abrogazione in coerenza con l'obiettivo di liberalizzazione dei servizi ferroviari nazionali di passeggeri previsto dalla direttiva (UE) 2016/2370.

L'articolo 5, in attuazione dell'articolo 1, paragrafo 1, punto 9) della direttiva (UE) 2016/2370, prevede all'articolo 8, comma 2, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, l'introduzione della lettera f-bis), al fine di inserire il requisito aggiuntivo in materia di onorabilità, previsto dalla direttiva (UE) 2016/2370, che deve essere rispettato dalle imprese per ottenere il rilascio della licenza. In particolare, si prevede il venir meno di tale requisito qualora intervenga una sentenza definitiva di condanna per illeciti penali gravi connessi a obblighi derivanti da contratti collettivi vincolanti in conformità del diritto nazionale, ove applicabili. In aderenza all'articolo 27 della Costituzione, si precisa che la sentenza che rileva ai fini dell'applicabilità della disposizione in esame è quella definitiva.

L'articolo 6, in conseguenza delle modifiche apportate all'articolo 3 del vigente decreto legislativo n. 112 del 2015, nella parte in cui abroga la licenza nazionale e sostituisce la definizione di titolo autorizzatorio, prevede che all'articolo 9 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, siano apportate le seguenti modificazioni:

- la soppressione dell'ultimo periodo del comma 4, in quanto richiama la licenza nazionale passeggeri di cui all'articolo 3, comma 1, lettera q), di cui si propone l'abrogazione in coerenza con l'obiettivo di liberalizzazione dei servizi ferroviari nazionali di passeggeri previsto dalla direttiva (UE) 2016/2370;
- la sostituzione del comma 12, al fine di adattare il disposto normativo alla nuova definizione proposta di titolo autorizzatorio di cui all'articolo 3, comma 1, lettera r);
- la soppressione dell'ultimo periodo del comma 15, in quanto richiama la licenza nazionale passeggeri di cui all'articolo 3, comma 1, lettera q), di cui si propone l'abrogazione in coerenza con l'obiettivo di liberalizzazione dei servizi ferroviari nazionali di passeggeri previsto dalla direttiva (UE) 2016/2370.

L'articolo 7 in attuazione dell'articolo 1, paragrafo 1, punto 4) della direttiva (UE) 2016/2370, che sostituisce l'articolo 7 della direttiva 2012/34 UE, recepito dall'articolo 11 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, interviene su tale disposizione al fine di recepire e adattare le relative e rilevanti disposizioni introdotte dalla direttiva (UE) 2016/2370 in materia di indipendenza del gestore



dell'infrastruttura. In particolare, di seguito le modifiche più rilevanti rispetto alla normativa vigente:

- al comma 1 si prevede l'obbligo della separazione giuridica tra gestore dell'infrastruttura e qualsiasi impresa ferroviaria e, nelle imprese a integrazione verticale, da qualsiasi altra entità giuridica all'interno della stessa, recependo l'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE, come modificata dalla direttiva 2016/2370;
- il comma 2 riproduce la formulazione del vigente comma 2, che specifica l'autonomia e la responsabilità del gestore per la propria gestione, la propria amministrazione e il proprio controllo interno, in attuazione dell'articolo 4, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE, non modificato dalla direttiva 2016/2370;
- al comma 3 si introduce, tra le responsabilità del gestore dell'infrastruttura, l'esercizio, lo sviluppo, la manutenzione e il rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, il controllo della circolazione in sicurezza dei convogli, in conformità a quanto previsto dall'articolo 7, paragrafo 1, primo periodo, della direttiva 2012/34/UE, come modificata dalla direttiva 2016/2370;
- al comma 4 si rafforza il concetto di indipendenza delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura, salvo quanto previsto dal comma 11 riguardante i gestori delle infrastrutture ferroviarie regionali e ferme restando le specifiche attribuzioni dell'organismo di regolazione. E' fatto divieto a ogni entità giuridica all'interno dell'impresa a integrazione verticale di esercitare un'influenza determinante sulle decisioni del gestore dell'infrastruttura riguardanti le funzioni essenziali. Le presenti disposizioni recepiscono l'articolo 7, paragrafo 1, secondo periodo e l'articolo 7-bis, paragrafi 1 e 2, lettera a), della direttiva 2012/34, introdotto dalla direttiva (UE) 2016/2370;
- il comma 5 riproduce il vigente comma 5, prevedendo la possibilità per le imprese ferroviarie di contribuire allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria a condizione che ne sia garantito l'accesso equo e non discriminatorio;
- i commi 6 e 7 recepiscono le disposizioni di cui all'articolo 7-bis, paragrafo 2, lettere b) e c), della direttiva 2012/34/UE, così come introdotto dalla direttiva (UE) 2016/2370, in materia di indipendenza e imparzialità del gestore dell'infrastruttura nella gestione delle nomine, rimozioni e mobilità dei responsabili dell'adozione di decisioni sulle funzioni essenziali. Sulla mobilità dei responsabili delle funzioni essenziali, vista la genericità della previsione, al comma 7, si propone divieto per 24 mesi di ricoprire in qualsiasi impresa ferroviaria ruoli connessi alla richiesta assegnazione tracce (recepimento dell'art. 7- bis, paragrafo 2, lett. c), della direttiva che espressamente prevede che gli Stati membri provvedano affinché la mobilità dei responsabili delle decisioni sulle funzioni essenziali non crei situazioni di conflitto di interesse, senza limitare l'ambito di tale mobilità);
- il comma 8, in riferimento ai membri del consiglio di amministrazione del gestore dell'infrastruttura e ai dirigenti che riferiscono loro direttamente, declina il concetto di conflitto di interesse introdotto dall'articolo 7, paragrafo 1, terzo periodo, della direttiva 2012/34 come modificata dalla direttiva (UE) 2016/2370, definendo quest'ultimo come interesse personale di tipo finanziario, economico o professionale in un'impresa ferroviaria che potrebbe compromettere l'imparzialità dei soggetti sopracitati, in analogia con quanto previsto al considerando 9 della direttiva (UE) 2016/2370 stessa, e prevede che tali soggetti rilascino, alla società di appartenenza, con cadenza annuale una dichiarazione su ogni eventuale interesse legato potenzialmente a un'impresa ferroviaria;
- il comma 9 recepisce la disciplina in materia di incompatibilità di incarichi e premi di risultato introdotta dalla direttiva (UE) 2016/2370 (punto 4, articolo 1, paragrafo 1),



laddove modifica l'articolo 7, paragrafi 3 e 4, della direttiva 2012/34 con riferimento ai membri del consiglio di amministrazione del gestore dell'infrastruttura, o, qualora istituito, del consiglio di vigilanza e ai responsabili dell'adozione di decisioni sulle funzioni essenziali. In particolare, è previsto che gli stessi non possano essere al contempo membri del consiglio di amministrazione o, qualora istituito, del consiglio di vigilanza di un'impresa ferroviaria e, nell'ambito delle imprese a integrazione verticale, non possano ricevere alcuna retribuzione basata sui risultati di nessun'altra entità giuridica all'interno dell'impresa a integrazione verticale né premi legati ai risultati economico-finanziari di specifiche imprese ferroviarie;

- il comma 10, in attuazione dell'articolo 7, paragrafo 5, della direttiva 2012/34, come modificata dalla direttiva (UE) 2016/2370, prevede un rafforzamento della riservatezza delle informazioni sensibili relative alle funzioni essenziali, nell'ambito delle imprese a integrazione verticale;
- il comma 11 prevede, in aderenza a quanto previsto dall'articolo 7-bis, paragrafo 3, della direttiva 2012/34, come introdotto dalla direttiva (UE) 2016/2370, l'obbligo, in capo ai gestori delle infrastrutture ferroviarie regionali che – decorsi centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto – non si siano adeguati all'obbligo di separazione giuridica, di affidare, nei successivi novanta giorni, le funzioni essenziali ad un soggetto terzo, indipendente sul piano giuridico e decisionale da qualsiasi impresa ferroviaria. Peraltro, in tali casi, in attuazione di quanto previsto dall'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva 2012/34, come modificato dall'articolo 1, paragrafo 1, punto 3, della direttiva (UE) 2016/2370, si prevede che i gestori di tali reti sono organizzati come divisione incaricata della gestione dell'infrastruttura, non dotata di personalità giuridica, distinta dalla divisione incaricata della prestazione dei servizi ferroviari. In attuazione di quanto previsto dall'articolo 7-quinquies, paragrafo 10, ultimo periodo, della direttiva 2012/34 come introdotto dalla direttiva 2016/2370, si prevede che il rispetto dei requisiti di cui al presente comma è dimostrato nelle contabilità separate delle rispettive divisioni dell'impresa. Sempre con il comma 11 viene assicurata l'adesione alle previsioni di cui all'articolo 7-bis, paragrafo 4, della Direttiva in termini di applicazione all'organismo incaricato della determinazione dei canoni ovvero dell'assegnazione delle capacità indipendenti, delle disposizioni riguardanti le funzioni essenziali di un gestore dell'infrastruttura.

L'articolo 8 prevede l'introduzione nel decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 degli articoli da 11-bis a 11-sexies, al fine di recepire i nuovi articoli da 7-ter a 7-septies della direttiva 2012/34/UE, così come modificata dalla direttiva (UE) 2016/2370, di cui di seguito si riporta sinteticamente il contenuto:

- l'articolo 11-bis recepisce la disciplina, contenuta nell'articolo 7-ter della direttiva, relativa all'imparzialità del gestore dell'infrastruttura rispetto alla gestione del traffico e alla programmazione della manutenzione. In particolare, stabilisce che i responsabili dell'adozione di decisioni relative alle funzioni di gestione del traffico e programmazione della manutenzione operino in modo trasparente, non discriminatorio e la loro imparzialità non deve essere esposta ad alcun conflitto di interesse. Tali soggetti rilasciano alla società di appartenenza, con cadenza annuale, una dichiarazione su ogni eventuale interesse personale di tipo finanziario, economico o professionale legato, anche potenzialmente, a un'impresa ferroviaria. Inoltre, l'articolo prevede un rafforzamento degli obblighi di comunicazione in capo al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nei confronti delle imprese ferroviarie in caso di interruzioni programmate della circolazione nell'ambito del prospetto informativo della rete (PIR) e di quelle non programmate tramite appositi e adeguati strumenti informativi. Infine, sono previsti



specifici obblighi di consultazione in capo al gestore dell'infrastruttura con riferimento ai programmi a lungo termine di lavori di grande manutenzione o rinnovo;

- l'articolo 11-ter, ai commi 1 e 2, recepisce la disciplina contenuta nell'articolo 7-quater, paragrafo 1, della direttiva, relativa alla facoltà del gestore dell'infrastruttura di delegare e ripartire le proprie funzioni nonché l'esecuzione di lavori e i relativi compiti circa lo sviluppo, la manutenzione e il rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria ad una entità diversa purché essa non sia una impresa ferroviaria, non controlli una impresa ferroviaria o non sia controllata da un'impresa ferroviaria; fermo restando il potere di vigilanza relativamente all'esercizio delle funzioni di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b).
- il comma 3, in attuazione della disciplina contenuta nell'articolo 7-quater, paragrafo 4, della direttiva, prevede, inoltre, le condizioni e i casi in cui il gestore dell'infrastruttura possa concludere accordi di cooperazione con le imprese ferroviarie, sotto la supervisione dell'organismo di regolazione che ne monitora l'esecuzione;

Con riferimento all'articolo 7-quater, si precisa che non è necessario recepire i paragrafi 2 e 3 del medesimo articolo in quanto non rilevanti nel caso italiano, non esistendo casi di gestori diversi e di partenariato pubblico-privato e non essendo nessun gestore dell'infrastruttura al contempo un operatore della rete elettrica.

- l'articolo 11-quater recepisce i nuovi obblighi in materia di trasparenza finanziaria, di cui all'articolo 7-quinquies della direttiva (UE) 2012/34 come introdotto dalla direttiva (UE) 2016/2370 e in aderenza a quanto previsto dai considerando 17 e 18. In particolare, il comma 1, in attuazione del paragrafo 1 del medesimo articolo 7-quinquies, prevede la disciplina relativa all'utilizzo delle entrate derivanti dalla gestione dell'infrastruttura ferroviaria che comportano l'impiego di fondi pubblici. Al comma 2, in aderenza a quanto previsto dal considerando 17, si precisa che, al di fuori delle previsioni di cui ai commi successivi del medesimo articolo, sono vietati i trasferimenti finanziari tra il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie, e nelle imprese a integrazione verticale tra il gestore dell'infrastruttura e qualsiasi altra entità giuridica dell'impresa integrata, qualora tali trasferimenti possono generare distorsioni della concorrenza sul mercato, specialmente in seguito ai sussidi incrociati. Al comma 3, si precisa, in linea con quanto previsto dal considerando 18, che i dividendi prodotti da attività che non comportano l'impiego di fondi pubblici o dai canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria possono essere utilizzati anche da imprese che fanno parte di un'impresa a integrazione verticale e che esercitano un controllo sia su un'impresa ferroviaria sia sul gestore dell'infrastruttura. Al comma 4 in attuazione del paragrafo 3 del medesimo articolo 7-quinquies, si sancisce, altresì, il divieto da parte dei gestori di concedere prestiti alle imprese ferroviarie e viceversa. Ai commi da 4 a 9, in attuazione dei paragrafi da 4 a 9 del medesimo articolo 7-quinquies, si prevedono, inoltre, specifici obblighi di trasparenza all'interno dei gruppi integrati in materia di prestiti, servizi infragruppo, debiti del gestore dell'infrastruttura, registrazione dei rapporti commerciali e finanziari infragruppo e contabilità. Al comma 11, in adesione al dettato della Direttiva, si chiarisce che i riferimenti di cui al presente articolo relativi al gestore dell'infrastruttura, all'impresa ferroviaria e ad altre entità giuridiche di un'impresa ad integrazione verticale, si intendono riferiti anche alle rispettive divisioni dell'impresa.
- l'articolo 11-quinquies recepisce la disciplina relativa ai sistemi di coordinamento di cui all'articolo 7-sexies della direttiva. Si prevede che il gestore dell'infrastruttura deve porre in essere idonei sistemi di coordinamento al fine di consultare il settore e i soggetti interessati, in relazione alle attività di manutenzione e di sviluppo della capacità, alle questioni sul contenuto degli obiettivi di prestazione orientati agli utenti contenuti negli accordi contrattuali e degli incentivi e alle questioni di intermodalità e interoperabilità;



Al riguardo, si precisa che la disposizione in argomento fa riferimento ad una attività di coordinamento di natura squisitamente imprenditoriale nella quale i rappresentanti degli utenti dei servizi di trasporto non sono coinvolti; un loro eventuale coinvolgimento in una fase di "politica imprenditoriale", oltre a non rispondere ad alcuna esigenza di tutela di tali utenti, appesantirebbe ingiustificatamente il previsto procedimento di coordinamento. Peraltro, nel sistema italiano, il Prospetto Informativo di Rete (PIR), predisposto da RFI e validato da ART, prevede già dei tavoli tecnici di ascolto di tutti i soggetti interessati. Infine, nella definizione di richiedente (art. 3, comma 1, lettera cc, del decreto legislativo n. 112 del 2015) sono già compresi tutti i soggetti titolati a intervenire nel procedimento di coordinamento. Con riferimento, invece, al mancato inserimento delle disposizioni di cui al paragrafo 1, lettera c), della direttiva, relativamente al contenuto del prospetto informativo della rete e alle altre questioni relative alla rete, si precisa che trattasi di temi non rilevanti in tale fase, ma, semmai, in una fase antecedente di natura programmatica, essendo gli stessi già contenuti nella disciplina del PIR, ai sensi dell'articolo 14 del decreto legislativo n. 112 del 2015, non interessato da alcuna modifica.

Per quanto riguarda la disposizione di cui alla lettera e), si è ritenuto che la formulazione eccessivamente generica della stessa renda pleonastico l'inserimento e, anzi, potrebbe creare confusioni applicative e conseguente contenzioso, in quanto trattasi di questioni che o rilevano ai sensi delle lettere precedenti, ovvero possono essere fatte valere in ogni momento da parte dei richiedenti in forza di quanto previsto dal comma 3 dell'articolo 11-quinquies che espressamente stabilisce: "Il coordinamento a norma del presente articolo non pregiudica il diritto dei richiedenti di adire l'organismo di regolazione né i poteri dello stesso ai sensi dell'articolo 37".

- l'articolo 11-sexies, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 7-septies della direttiva (Rete europea dei gestori dell'infrastruttura) prevede che il gestore dell'infrastruttura partecipi alla rete europea dei gestori dell'infrastruttura quando sarà istituita in ambito comunitario.

L'articolo 9 interviene sull'articolo 12 del decreto legislativo n.112 del 2015, prevedendo:

- alla lettera a), la sostituzione del comma 2, al fine di garantire alle imprese ferroviarie l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale per il trasporto ferroviario di passeggeri, eliminando la distinzione tra trasporto nazionale e internazionale di passeggeri, in recepimento dell'articolo 1, paragrafo, 1, punto 6), lettera b), della direttiva (UE) 2016/2370 che modifica l'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva 2012/34;
- alla lettera b), l'abrogazione dei commi 3 e 4, in quanto incompatibili con la nuova disciplina relativa all'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale che non prevede distinzioni tra il servizio di trasporto ferroviario di passeggeri nazionale e internazionale, in recepimento dell'articolo 1, paragrafo, 1, punto 6), lettera c) della direttiva (UE) 2016/2370 che modifica l'articolo 10 della direttiva 2012/34 UE;
- alla lettera c), la sostituzione del comma 5 al fine di allinearlo a quanto previsto dall'articolo 11, paragrafo 1, della direttiva 2012/34, come modificato dall'articolo 1, paragrafo 1, punto 7), lettera a) della direttiva (UE) 2016/2370, introducendo la limitazione, da parte dell'organismo di regolazione, allo 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;
- alla lettera d), la sostituzione del primo periodo del comma 6 al fine di adattare la procedura finalizzata a stabilire se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico sia compromesso da un nuovo servizio ferroviario al nuovo disposto normativo



di cui all'articolo 11, paragrafo 2, della direttiva 2012/34, come modificato dall'articolo 1, paragrafo 1, punto 7), lettera b) della direttiva (UE) 2016/2370, che prevede che la valutazione effettuata dall'organismo di regolazione sia basata su criteri prestabiliti. Si precisa che nell'ordinamento italiano non esistono altre autorità competenti interessate a richiedere la valutazione dell'equilibrio economico di un contratto o di servizio pubblico, in quanto l'unica autorità competente in tal senso è l'autorità che ha disposto l'aggiudicazione del servizio medesimo;

- alla lettera e), la sostituzione del comma 7, al fine di recepire le nuove modalità di richiesta del riesame della decisione dell'organismo di regolazione, in conformità all'articolo 1, paragrafo 1, punto 7), lettera c) della direttiva (UE) 2016/2370 che modifica l'articolo 11, paragrafo 3, della direttiva 2012/34 UE;
- alla lettera f), l'abrogazione del comma 8, in quanto incompatibile con la nuova disciplina relativa al riesame della decisione dell'organismo di regolazione di cui al comma 6 dello stesso articolo 12, introdotta dalla direttiva (UE) 2016/2370;
- alla lettera g) si opera una modifica di mero coordinamento prevedendo la soppressione al comma 9 del richiamo al comma 4, in quanto il comma 4 è abrogato dall'articolo 9 del presente schema;
- alla lettera h), la sostituzione del comma 10 che affida all'organismo di regolazione l'indicazione di eventuali modifiche al servizio di trasporto di passeggeri necessarie per non compromettere l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico.

Non è necessario recepire l'articolo 1, paragrafo 1, punto 6), lettera a) della direttiva (UE) 2016/2370 nella parte in cui inserisce il comma 1-bis all'articolo 10 della direttiva 2012/34 UE poiché non è rilevante nel contesto italiano. Difatti, l'Italia non confina con Paesi terzi in cui la rete ferroviaria abbia uno scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione. Pertanto, per ragioni tecniche, lo Stato non può avvalersi della facoltà concessa dalla previsione normativa, non ricorrendo la circostanza in essa descritta.

Non è inoltre necessario recepire l'articolo 1, paragrafo 1, punto 7), lettera e) della direttiva (UE) 2016/2370 nella parte in cui sostituisce il paragrafo 5 dell'articolo 11 della direttiva 2012/34 UE poiché non è rilevante nel contesto italiano in quanto nessun contratto di servizio pubblico, aggiudicato prima del 16 giugno 2015, ha concesso diritti esclusivi al trasporto passeggeri e non è stato concesso, tramite un'equa procedura di gara prima del 25 dicembre 2018, un diritto/un'autorizzazione aggiuntivi per effettuare servizi commerciali di trasporto di passeggeri in concorrenza con un altro operatore. Pertanto, non ricorrendo tali presupposti descritti dalla previsione normativa, lo Stato non può avvalersi della facoltà concessa dalla stessa.

L'articolo 10, al fine di recepire il nuovo articolo 11-bis della direttiva 2012/34/UE, così come introdotto dalla direttiva (UE) 2016/2370, prevede l'inserimento nel decreto legislativo n.112 del 2015 dell'articolo 12 – bis. (Servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità) di cui di seguito si riporta il contenuto:

- il comma 1 dell'articolo 12 bis, al fine di sviluppare il mercato dei servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità, di promuovere un utilizzo ottimale dell'infrastruttura esistente e di incoraggiare la competitività dei servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità con conseguenti effetti positivi per i passeggeri, prevede che l'esercizio del diritto di accesso di cui all'articolo 12 relativamente ai servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità può essere



soggetto solo ai requisiti stabiliti dall'organismo di regolazione conformemente all' articolo 12;

- il comma 2 dell'articolo 12 bis, prevede che, qualora, a seguito dell'analisi prevista dall'articolo 12, commi 6 e 7, l'organismo di regolazione determini che il servizio di trasporto passeggeri ad alta velocità previsto tra un dato punto di partenza e una data destinazione compromette l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico che copre lo stesso percorso o un percorso alternativo, indichi le eventuali modifiche al servizio che permetterebbero di soddisfare le condizioni per la concessione del diritto di accesso di cui all'articolo 12, comma 6. Tali modifiche possono includere una modifica del servizio previsto.

L'articolo 11, al fine di recepire il nuovo articolo 12- bis della direttiva 2012/34/UE, così come inserito dalla direttiva (UE) 2016/2370, prevede l'introduzione nel decreto legislativo n.112 del 2015 dell'articolo 13 – bis. (Sistema comune d'informazione e di emissione di biglietti cumulativi) di cui di seguito si riporta il contenuto:

- il comma 1 dell'articolo 13 bis prevede che, al fine di agevolare e assecondare la domanda di servizi integrati da parte dei passeggeri, è introdotto un sistema comune d'informazione e di biglietteria integrata che possa fornire una offerta di biglietti, biglietti cumulativi e prenotazioni, limitatamente ai servizi di trasporto passeggeri che si svolgono a condizioni di libero mercato e non soggetti a contribuzione pubblica;
- il comma 2 dell'articolo 13 bis prevede che le modalità di istituzione del sistema e della richiesta alle imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto nazionale di passeggeri di partecipare al sistema comune di informazione, fermi restando il regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, è effettuata 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. Quest'ultima vigila affinché tale sistema non crei distorsioni di mercato e sia gestito con modalità di accesso equo e non discriminatorio, anche con riferimento alla disponibilità dei dati sulla base dei quali il sistema medesimo opera;
- il comma 3 demanda ad apposito decreto ministeriale l'estensione del sistema comune d'informazione e di biglietteria integrata agli altri servizi di trasporto passeggeri diversi da quelli di cui al comma 1;
- si prevede che, come stabilito all'articolo 20, comma 5, detti decreti vengano adottati entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo.

L'articolo 12 prevede la sostituzione del comma 9 dell'articolo 18 del decreto legislativo n.112 del 2015, riguardante i canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura di corridoi ferroviari differenziati, nel rispetto dei principi e dei criteri definiti dall'organismo di regolazione, in attuazione dell'articolo 32, paragrafo 4, della direttiva 2012/34 UE, come modificato dalla direttiva (UE) 2016/2370 (punto 10) paragrafo 1).

L'articolo 13 prevede la sostituzione del comma 2 dell'articolo 24, del decreto legislativo n.112 del 2015, in attuazione dell'articolo 38, paragrafo 4, della direttiva 2012/34 UE, come modificato dalla direttiva (UE) 2016/2370 (punto 11 paragrafo 1), al fine di eliminare il riferimento alla valutazione dello scopo del servizio di trasporto di passeggeri internazionale e introdurre il termine di diciotto mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio per la richiesta di capacità di infrastruttura al fine di effettuare un servizio di trasporto di passeggeri. Si precisa che nell'ordinamento italiano non esistono altre autorità competenti interessate a richiedere la valutazione dell'equilibrio economico di un contratto o di servizio pubblico, in quanto l'unica autorità competente in tal senso è l'autorità che ha disposto l'aggiudicazione del servizio medesimo.



L'articolo 14 prevede una modifica di mero coordinamento testuale conseguente alla sostituzione del previgente comma 7 dell'articolo 11 del decreto legislativo n.112 del 2015, richiamato al comma 5 dell'articolo 28 del medesimo decreto, il cui contenuto è riprodotto al nuovo comma 10 dell'articolo 11, a seguito della riformulazione di quest'ultimo articolo ad opera dell'articolo 7 del presente schema di decreto.

L'articolo 15 introduce un periodo al comma 3 dell'articolo 35, del decreto legislativo n.112 del 2015 al fine di prevedere la facoltà per l'organismo di regolazione di imporre al gestore dell'infrastruttura di mettere a disposizione dei richiedenti di capacità di infrastruttura le informazioni relative all'indisponibilità di capacità causata da lavori di manutenzione non programmata, in conformità a quanto previsto dall'articolo 53 della direttiva 2012/34 UE, come modificata dalla direttiva (UE) 2016/2370 (punto 12, paragrafo 1),

L'articolo 16 prevede la riformulazione del comma 1 dell'articolo 36, del decreto legislativo n.112 del 2015, in conformità a quanto previsto dall'articolo 54 della direttiva 2012/34 UE come modificata dalla direttiva (UE) 2016/2370 (punto 13 paragrafo 1), al fine di rafforzare la cooperazione tra diversi gestori di infrastruttura nell'eventualità di perturbazioni con potenziale impatto sul traffico transfrontaliero. Introduce, altresì, il comma 3-bis, con recepimento puntuale dell'art. 13-bis, paragrafo 3 della direttiva 2012/34 UE (vedi punto 8 paragrafo 1, direttiva 2016/2370, che introduce l'articolo 13-bis), al fine di recepire l'obbligo, per le imprese ferroviarie, di predisporre appositi piani di emergenza, volti a fornire assistenza ai passeggeri nel caso di grave interruzione del servizio. Tali piani, inoltre, devono essere trasmessi al gestore dell'infrastruttura affinché siano adeguatamente coordinati. Si precisa che gli altri due commi dell'art. 13 bis della direttiva sono recepiti nell'articolo 11.

L'articolo 17, in attuazione dell'articolo 56 della direttiva 2012/34 UE, come modificata dalla direttiva (UE) 2016/2370 (punto 14, lettera a), prevede l'introduzione delle lettere da g-bis a g-quater) al comma 2 dell'articolo 37 del decreto legislativo n.112 del 2015, al fine di recepire le nuove materie in relazione alle quali è possibile rivolgersi all'organismo di regolazione. L'articolo prevede inoltre le seguenti modificazioni all'articolo 37:

- la sostituzione di un inciso al comma 3, al fine di aggiornare i riferimenti normativi all'interno dello stesso articolo e inserire, nell'ambito dell'attività dell'organismo di regolazione di monitoraggio della situazione concorrenziale del mercato dei servizi ferroviari di passeggeri, un riferimento ai servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità; (vedi punto 14, lettera b), della direttiva (UE) 2016/2370);
- una modifica di mero coordinamento al comma 9, al fine di aggiornare i riferimenti normativi all'interno dello stesso articolo limitandosi a sostituire la parola "g)" con la parola "g-quater)", al fine di richiamare l'elenco di cui al comma 2 dell'articolo 37 nella sua globalità (in tal modo procedendo a recepire, tra l'altro, l'articolo 1, punto 14, lettera c), della direttiva (UE) 2016/2370);
- la sostituzione del comma 13 (vedi punto 14, lettera d), direttiva (UE) 2370/2016 che sostituisce il paragrafo 12 dell'articolo 56 della direttiva 2012/34 UE), al fine di rafforzare la facoltà dell'organismo di regolazione di effettuare audit presso i gestori dell'infrastruttura, gli operatori degli impianti di servizio e, se del caso, le imprese ferroviarie alla luce dei nuovi obblighi di trasparenza finanziaria introdotti dalla direttiva (UE) 2016/2370;
- l'introduzione del comma 13-bis all'articolo 37, al fine di attribuire le nuove competenze all'organismo di regolazione in relazione agli accordi di cooperazione tra il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie e al rispetto dei nuovi obblighi di trasparenza finanziaria introdotti dalla direttiva (UE) 2016/2370, in aderenza agli ultimi due periodi del paragrafo 12 dell'articolo 56 della direttiva 2012/34 UE, come modificato dalla direttiva (UE) 2016/2370 (vedi punto 14, lettera d). Il riferimento al comma 4 dell'articolo 11-



quater (par. 3, articolo 7-quinquies della direttiva) è motivato dall'esigenza di un recepimento della medesima direttiva che non sia meramente formale, ma sostanziale. Al riguardo, infatti, la direttiva chiede agli Stati membri di estendere l'attività dell'organismo di regolazione, tra l'altro, anche alle attività concernenti le condizioni di concessione dei prestiti tra entità giuridiche facenti parte di imprese a integrazione verticale, in tal modo rimettendo ai singoli stati la scelta se limitarne il ruolo alle sole prescrizioni imperative, ovvero se estenderlo secondo canoni di coerenza con l'intero sistema dei controlli. Ne consegue che, nel nostro ordinamento, caratterizzato dalla peculiarità che fanno parte di una impresa a integrazione verticale come FS sia il gestore della infrastruttura sia le altre imprese ferroviarie del medesimo gruppo FS (come Trenitalia) un recepimento che non prevedesse un controllo con riferimento al divieto posto in linea generale al comma 4 (i gestori non concedono prestiti alle imprese ferroviarie e viceversa) tradirebbe il criterio ispiratore della medesima disposizione che si va a recepire.

L'articolo 18, in attuazione dell'articolo 57, paragrafo 3-bis, della direttiva 2012/34 UE, introdotto dalla direttiva (UE) 2016/2370, (vedi punto 15, lettera a) prevede l'inserimento del comma 3-bis all'articolo 38 del decreto legislativo n.112 del 2015, al fine di rafforzare la cooperazione tra i diversi organismi di regolazione nel caso in cui le questioni riguardanti un servizio internazionale richiedano decisioni di due o più organismi di regolazione. Inoltre, in attuazione di quanto previsto dal paragrafo 8 dell'articolo 57 della direttiva 2012/34 UE, come modificato dalla direttiva (UE) 2016/2370 (vedi punto 15, lettera b) prevede l'introduzione di un periodo al comma 8, al fine di prevedere che i principi e le pratiche comuni elaborate dall'organismo di regolazione includano accordi per la risoluzione delle controversie che sorgano nell'ambito della cooperazione tra organismi di regolazione diversi.

Non è necessario recepire l'articolo 1, punto 15, lettera c) della direttiva (UE) 2016/2370 nella parte in cui inserisce il paragrafo 10 all'articolo 57 della direttiva 2012/34 UE poiché non è rilevante nel contesto italiano. Difatti, in Italia non sono presenti infrastrutture binazionali. Pertanto, per ragioni tecniche, lo Stato non può avvalersi della facoltà concessa dalla previsione normativa, non ricorrendo la circostanza in essa descritta.

L'articolo 19 reca disposizioni di carattere finanziario le quali prevedono che dal decreto proposto non derivino nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 20 prevede l'entrata in vigore del provvedimento nel giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana. Prevede, inoltre, che le norme relative all'eliminazione della licenza nazionale trovino applicazione a partire dal 1° gennaio 2019. È previsto altresì che le licenze nazionali in corso di validità siano convertite in licenze, previa verifica da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del rispetto delle condizioni necessarie. Le imprese ferroviarie che alla data del 1° gennaio 2019 non sono titolari di licenza nazionale hanno la possibilità di richiedere capacità di infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento di un servizio di trasporto nazionale di passeggeri a partire dall'orario di servizio che inizia il 14 dicembre 2020. E' altresì previsto che i decreti di cui all'articolo 13-bis, commi 2 e 3, del decreto legislativo 112/2015, come introdotti dall'articolo 11, comma 1, del presente decreto, relativi al sistema comune di informazione e di biglietteria integrata, vengano adottati entro centottanta giorni dall'entrata in vigore del decreto legislativo.



RELAZIONE TECNICA

Dallo schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento Europeo e del Consiglio, che modifica la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Infatti, le funzioni esercitate dall'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) ai sensi dell'articolo 37 decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, come modificato dal decreto in argomento, sono oggetto di mera ridefinizione e le integrazioni apportate sono da ricondurre all'attività istituzionalmente svolta dalla medesima Autorità. Nessuna modifica di competenze interviene, invece, con riferimento alle altre amministrazioni coinvolte (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ANSF). Pertanto, per lo svolgimento di tali attività, gli enti indicati provvederanno con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Per quanto riguarda l'articolo 11, che, al fine di recepire il nuovo articolo 12- bis della direttiva 2012/34/UE, così come inserito dalla direttiva (UE) 2016/2370, prevede l'introduzione nel decreto legislativo n.112 del 2015 dell'art. 13 - bis. (Sistema comune d'informazione e di emissione di biglietti cumulativi), si prevede che tale sistema riguarderà i servizi che si svolgono in assenza di contribuzione pubblica; e che, con separato decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano 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, senza maggiori oneri per la finanza pubblica.

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), al primo periodo del comma 2 del nuovo articolo 13-bis si prevede che le modalità di istituzione del sistema sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di Regolazione dei Trasporti 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 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 della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito

POSITIVO

NEGATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato

10 AGO 2018



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 (UE) 2016/2370 del Parlamento Europeo e del Consiglio, che modifica la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria.

PARTE I - ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

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

L'intervento normativo recepisce la direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento Europeo e del Consiglio, che modifica la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012 per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria, mediante una novella del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 recante attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione).

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. A tal fine, è necessario superare la distinzione tra licenza nazionale e licenza europea al fine di garantire il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria a tutte le imprese ferroviarie dell'UE anche per l'esercizio dei servizi ferroviari nazionali di passeggeri. Inoltre, è indispensabile assicurare ulteriormente l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura, anche attraverso l'introduzione di obblighi sulla trasparenza finanziaria e disposizioni finalizzate ad evitare qualsiasi conflitto di interesse che possa compromettere l'imparzialità dei soggetti maggiormente coinvolti nelle decisioni dei gestori dell'infrastruttura sulle funzioni essenziali e sulla programmazione dei lavori di manutenzione delle reti. 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 15 luglio 2015, n. 112, recante attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione), oggetto di novella.

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

L'intervento, recependo la direttiva (UE) 14 dicembre 2016, n. 2016/2370, che modifica la direttiva 2012/34/UE attuata dal decreto legislativo n. 112 del 2015, per una questione di semplificazione normativa, mediante lo strumento della novella legislativa apporta modifiche al decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, introducendo una maggiore indipendenza del gestore dell'infrastruttura, mirando a rafforzare la parità di accesso all'infrastruttura, promuovendo il coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura e gli operatori ferroviari nazionali di passeggeri e la cooperazione transfrontaliera tra i gestori dell'infrastruttura. Sono, inoltre, ulteriormente rafforzati 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.

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

Non sussistono elementi di incompatibilità con le disposizioni 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 si rilevano profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle Regioni ordinarie ed a statuto speciale, nonché degli Enti locali. Si ricorda che non è soggetto di modifica l'articolo 43 che reca la clausola di cedevolezza espressa.

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.*

Attualmente, non ci sono progetti di legge all'esame del Parlamento concernenti la medesima materia.

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.*

Il provvedimento legislativo 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. (UE) 2016/2370.

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

Non ci sono procedure d'infrazione aperte sull'oggetto.

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

L'intervento legislativo 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.

15) *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 QUALITÀ 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 (UE) 2016/2370, 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. 112/2015. Inoltre, sono state introdotte le seguenti nuove definizioni:

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

b-ter) esercizio dell'infrastruttura ferroviaria: l'assegnazione delle tracce ferroviarie, la gestione del traffico e l'imposizione di canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura;

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

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

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

b-septies) funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura: l'adozione di decisioni relative all'assegnazione delle tracce ferroviarie, incluse sia la definizione e la valutazione della disponibilità che l'assegnazione delle singole tracce ferroviarie, e l'adozione di decisioni relative all'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, comprendenti il calcolo e la riscossione dei canoni, in conformità ai criteri stabiliti dall'organismo di regolazione ai sensi degli articoli 17 e 26 del presente decreto;

uu-bis) impresa a integrazione verticale: un'impresa per cui si verifica, ai sensi del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio, una delle situazioni seguenti:

1) un gestore dell'infrastruttura è controllato da un'impresa che contemporaneamente controlla una o più imprese ferroviarie che effettuano servizi ferroviari sulla rete del gestore dell'infrastruttura;

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

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

4) un'impresa costituita da divisioni distinte, in cui vi sia un gestore dell'infrastruttura e una o più divisioni che forniscono servizi di trasporto non dotate di personalità giuridiche distinte.

uu-ter) biglietto cumulativo, uno o più biglietti che rappresentano un contratto di trasporto per servizi ferroviari consecutivi effettuati da una o più imprese ferroviarie;

uu-querter) servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità, servizi di trasporto ferroviario di passeggeri effettuati su linee appositamente costruite per l'alta velocità attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h.

Talune definizioni introdotte dalla direttiva (UE) 2016/2370 non sono state recepite in quanto non rilevanti nel contesto nazionale ("partenariato pubblico-privato) ovvero già esistenti nel quadro normativo nazionale ("consiglio di amministrazione "e" consiglio di vigilanza").

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.*

Per una questione di semplificazione normativa, è stata utilizzata la tecnica della novella legislativa apportando modifiche al decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, che aveva recepito la direttiva 2012/34/UE, ora modificata dalla direttiva (UE) 2016/2370.

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 delle disposizioni non più in linea con le previsioni della direttiva (UE) 2016/2370.

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

Non sono presenti disposizioni aventi effetti retroattivi o di reviviscenza o di interpretazione autentica.

- 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.*

E' prevista l'emanazione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, che regolamenti l'introduzione di un sistema comune d'informazione e di biglietteria integrata che possa fornire una offerta di biglietti, biglietti cumulativi e prenotazioni con riferimento ai servizi di trasporto passeggeri che si svolgono a condizioni di libero mercato e non soggetti a contribuzione pubblica.

E' prevista, altresì, l'adozione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, per individuare le modalità per l'estensione del sistema comune d'informazione e di biglietteria integrata agli altri servizi di trasporto passeggeri diversi da quelli individuati dal suindicato decreto interministeriale.

Infine si prevede che i predetti decreti siano adottati entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente 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.

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

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

VISTI gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

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

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

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

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

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

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



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

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

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

VISTO il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 agosto 2016, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 216 del 15 settembre 2016, che individua le reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione;

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

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

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

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

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

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



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

EMANA

il seguente decreto legislativo:

ART. 1

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

1. All'articolo 1 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, sono apportate le seguenti modificazioni:
 - a) al comma 6, primo periodo, dopo le parole "di Trento e di Bolzano," sono inserite le seguenti: "sentito l'organismo di regolazione," e, al terzo periodo, le parole "paragrafo 3", sono sostituite dalle seguenti: "paragrafo 4";
 - b) al comma 8, le parole: "direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004 che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali" sono sostituite dalle seguenti: "direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014, sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali e che abroga la direttiva 2004/17/CE, recepita dal codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e successive modificazioni".

ART. 2

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

1. All'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, sono apportate le seguenti modificazioni:
 - a) la lettera b) è sostituita dalla seguente: «b) gestore dell'infrastruttura: qualsiasi organismo o impresa responsabili dell'esercizio, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria di una rete nonché della partecipazione al suo sviluppo come

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

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

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

b-ter) esercizio dell'infrastruttura ferroviaria: l'assegnazione delle tracce ferroviarie, la gestione del traffico e l'imposizione di canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura;

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

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

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

b-septies) funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura: l'adozione di decisioni relative all'assegnazione delle tracce ferroviarie, incluse sia la definizione e la valutazione della disponibilità che l'assegnazione delle singole tracce ferroviarie, e l'adozione di decisioni relative all'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, comprendenti il calcolo e la riscossione dei canoni, in conformità ai criteri stabiliti dall'organismo di regolazione, ai sensi, in particolare, degli articoli 17 e 26 del presente decreto;»;

c) la lettera q) è abrogata;

d) la lettera r) è sostituita dalla seguente: «r) titolo autorizzatorio: il titolo rilasciato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su richiesta delle imprese ferroviarie in possesso di licenza, che consente l'espletamento di servizi sul territorio nazionale a condizioni di reciprocità qualora si tratti di imprese ferroviarie aventi sede al di fuori dell'Unione europea o loro controllate, ai sensi dell'articolo 7 della legge 10 ottobre 1990, n. 287;»;

e) dopo la lettera uu) sono inserite le seguenti:



«uu-bis) impresa a integrazione verticale: un'impresa per cui si verifica, ai sensi del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio, una delle situazioni seguenti:

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

Se sono pienamente indipendenti l'uno dell'altra, ma entrambi sono controllati direttamente dallo Stato senza un'entità intermedia, il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria non sono considerati un'impresa ad integrazione verticale ai fini del presente decreto;

uu-ter) biglietto cumulativo, uno o più biglietti che rappresentano un contratto di trasporto per servizi ferroviari consecutivi effettuati da una o più imprese ferroviarie;

uu-quater) servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità, servizi di trasporto ferroviario di passeggeri effettuati su linee appositamente costruite per l'alta velocità attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h.».

ART. 3

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

1. All'articolo 6 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) il comma 2 è abrogato;
- b) il comma 3 è sostituito dal seguente: «3. Le imprese ferroviarie aventi sede al di fuori dell'Unione europea o loro controllate, ai sensi dell'articolo 7 della legge 10 ottobre 1990,



n. 287, devono possedere, in aggiunta a quanto previsto al comma 1, il titolo autorizzatorio di cui all'articolo 3, comma 1, lettera r).».

ART. 4

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

1. All'articolo 7 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 4, le parole "Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici" sono sostituite dalle seguenti: "Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale";

b) al comma 5, l'ultimo periodo è soppresso.

ART. 5

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

1. All'articolo 8, comma 2, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, dopo la lettera f) è aggiunta la seguente: «f-bis) non aver riportato sentenza definitiva di condanna per illeciti penali gravi connessi a obblighi derivanti da contratti collettivi vincolanti in conformità del diritto nazionale, ove applicabili.».

ART. 6

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

1. All'articolo 9 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 4, l'ultimo periodo è soppresso;

b) il comma 12 è sostituito dal seguente: «12. Nei casi di cui al comma 11, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti chiede evidenza, altresì, della permanenza delle condizioni per il rilascio del titolo autorizzatorio di cui all'articolo 3, comma 1, lettera r).»;

c) al comma 15, l'ultimo periodo è soppresso.



ART. 7

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

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

«ART. 11

(Indipendenza del gestore dell'infrastruttura)

1. Il gestore dell'infrastruttura è un'entità giuridicamente distinta da qualsiasi impresa ferroviaria e, nelle imprese a integrazione verticale, da qualsiasi altra entità giuridica all'interno dell'impresa.
2. Nel rispetto delle regole quadro e specifiche in materia di canoni e di assegnazione di capacità di infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura è autonomo e responsabile della propria gestione, della propria amministrazione e del proprio controllo interno.
3. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è responsabile dell'esercizio e dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria nonché del controllo della circolazione in sicurezza dei convogli, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, sul piano tecnico, commerciale e finanziario, assicurandone l'accessibilità, la funzionalità, nonché la diffusione delle informazioni relative all'accesso all'infrastruttura a tutte le imprese interessate a condizioni eque e non discriminatorie. Il gestore dell'infrastruttura deve, altresì, assicurare la manutenzione e la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri. Tale obbligo viene trasferito, con apposito accordo e senza ulteriori oneri per la finanza pubblica, in capo al gestore di stazione, qualora quest'ultimo non coincida con il gestore dell'infrastruttura, fatta eccezione per le aree funzionali alle attività proprie del gestore dell'infrastruttura.
4. Al gestore dell'infrastruttura ferroviaria, per la rete di propria attribuzione, sono affidate, in via esclusiva, entro i limiti di cui agli articoli 17 e 26 del presente decreto e fatto salvo quanto previsto dal comma 11 del presente articolo e le specifiche attribuzioni dell'organismo di regolazione, le decisioni relative alle funzioni essenziali. Nessuna entità giuridica all'interno dell'impresa a integrazione verticale può esercitare un'influenza determinante sulle decisioni del gestore dell'infrastruttura relative alle funzioni essenziali.



5. Le imprese ferroviarie, o qualsiasi soggetto avente personalità giuridica pubblica o privata, d'intesa con il gestore dell'infrastruttura possono, tuttavia, contribuire allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, anche mediante investimenti, manutenzione e finanziamento diretto o tramite il gestore medesimo, senza maggiori oneri a carico della finanza pubblica a legislazione vigente e a condizione che ne sia garantito l'accesso equo e non discriminatorio.

6. Un'impresa ferroviaria o qualsiasi altra entità giuridica all'interno dell'impresa a integrazione verticale non può esercitare un'influenza determinante sulle nomine e sulla rimozione dei responsabili dell'adozione di decisioni sulle funzioni essenziali.

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

8. I membri del consiglio di amministrazione del gestore dell'infrastruttura, nonché i dirigenti del gestore che riferiscono loro direttamente, agiscono in maniera non discriminatoria e la loro imparzialità non deve essere compromessa da alcun conflitto di interesse. A tal fine i soggetti di cui al presente comma rilasciano, alla società di appartenenza, con cadenza annuale una dichiarazione relativa ad ogni eventuale interesse personale di tipo finanziario, economico o professionale legato, anche potenzialmente, a un'impresa ferroviaria.

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



10. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è tenuto al rispetto della riservatezza delle informazioni commerciali in suo possesso. In presenza di sistemi informatici comuni a diverse entità all'interno di un'impresa a integrazione verticale, l'accesso alle informazioni sensibili relative alle funzioni essenziali è limitato espressamente al personale autorizzato dal gestore dell'infrastruttura per l'esercizio di tali funzioni e nei limiti di quanto necessario. Le informazioni sensibili non sono comunicate ad altre entità all'interno di un'impresa a integrazione verticale.

11. I gestori di infrastrutture ferroviarie regionali di cui all'articolo 1, comma 4, nel caso in cui entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto non risultino entità giuridicamente distinte dall'impresa che svolge le prestazioni di servizio di trasporto sulla medesima rete, procedono, entro i successivi novanta giorni, ad affidare le funzioni essenziali di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b-septies), ad un soggetto terzo, indipendente sul piano giuridico e decisionale da imprese ferroviarie. Tale affidamento è regolato da apposito accordo tra le parti. Ai gestori di tali reti che hanno proceduto al suddetto affidamento non si applicano le disposizioni di cui al comma 1. Per le finalità di cui all'articolo 5, i gestori di tali reti sono organizzati come divisione incaricata della gestione dell'infrastruttura, non dotata di personalità giuridica, distinta dalla divisione incaricata della prestazione dei servizi ferroviari. Il comma 9, si applica ai capi di divisione incaricati della gestione dell'infrastruttura e della prestazione dei servizi ferroviari. Il rispetto dei requisiti di cui al presente comma è dimostrato nelle contabilità separate delle rispettive divisioni dell'impresa.».

ART. 8

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

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



«ART. 11-bis

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

1. I responsabili dell'adozione di decisioni relative alle funzioni di gestione del traffico e pianificazione della manutenzione agiscono in maniera trasparente e non discriminatoria e la loro imparzialità non deve essere esposta ad alcun conflitto di interesse. A tal fine i soggetti di cui al presente comma rilasciano, alla società di appartenenza, con cadenza annuale una dichiarazione relativa ad ogni eventuale interesse personale di tipo finanziario, economico o professionale legato, anche potenzialmente, a un'impresa ferroviaria.

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

3. La programmazione a lungo termine dei lavori di grande manutenzione o rinnovo è effettuata dal gestore dell'infrastruttura in modo non discriminatorio, e, a tal fine, il gestore dell'infrastruttura consulta i richiedenti e tiene conto, quanto più possibile, delle osservazioni da questi ultimi formulate.

ART. 11-ter

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

1. A condizione che non sorgano conflitti di interesse e sia garantita la riservatezza delle informazioni sensibili sotto il profilo commerciale, il gestore dell'infrastruttura può:

a) delegare funzioni o parti di esse a un'entità diversa, purché questa non sia un'impresa ferroviaria, non controlli un'impresa ferroviaria o non sia controllata da un'impresa ferroviaria. All'interno di un'impresa a integrazione verticale, le funzioni essenziali non possono essere delegate ad alcuna altra entità inserita nell'impresa a integrazione verticale, a meno che tale entità svolga esclusivamente funzioni essenziali;

b) delegare l'esecuzione di lavori e i relativi compiti circa lo sviluppo, la manutenzione e il rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria a imprese ferroviarie o società che controllano l'impresa ferroviaria o sono controllate dall'impresa ferroviaria.

2. Il gestore dell'infrastruttura mantiene il potere di vigilanza relativamente all'esercizio delle funzioni di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b), e ne ha la responsabilità ultima. Le entità che svolgono le funzioni essenziali si conformano agli articoli 11, 11-bis e 11-quater.

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



ART. 11-quater

(Trasparenza finanziaria)

1. Il gestore dell'infrastruttura può utilizzare le entrate derivanti dalla gestione della rete dell'infrastruttura comportanti fondi pubblici soltanto per finanziare la propria attività, gestione e rimborso dei prestiti compresi. Il gestore dell'infrastruttura può, inoltre, utilizzare gli eventuali utili derivanti da tali entrate per pagare dividendi ai proprietari dell'impresa, che possono comprendere lo Stato e azionisti privati, ma non le imprese che fanno parte di un'impresa a integrazione verticale e che esercitano un controllo sia su un'impresa ferroviaria sia sul gestore dell'infrastruttura.
2. Fatto salvo quanto previsto dai commi successivi, sono vietati i trasferimenti finanziari tra il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie, e nelle imprese a integrazione verticale tra il gestore dell'infrastruttura e qualsiasi altra entità giuridica dell'impresa integrata, qualora tali trasferimenti possono generare distorsioni della concorrenza sul mercato, anche in seguito ai sussidi incrociati.
3. I dividendi del gestore dell'infrastruttura prodotti da attività che non comportano l'impiego di fondi pubblici o le entrate derivanti dai canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria possono essere utilizzati anche da imprese che fanno parte di un'impresa a integrazione verticale e che esercitano un controllo sia su un'impresa ferroviaria sia sul gestore dell'infrastruttura.
4. I gestori dell'infrastruttura non concedono, direttamente o indirettamente, prestiti alle imprese ferroviarie né queste ultime concedono, direttamente o indirettamente, prestiti ai gestori dell'infrastruttura.
5. Nell'ambito di un'impresa a integrazione verticale i prestiti tra le entità giuridiche della stessa sono concessi, erogati e gestiti soltanto a tassi e condizioni di mercato che rispecchiano il profilo di rischio individuale dell'entità interessata.
6. I prestiti tra entità giuridiche di un'impresa a integrazione verticale concessi prima del 24 dicembre 2016 restano in essere fino a scadenza, purché siano stati stipulati a condizioni di mercato e siano effettivamente erogati e onorati.
7. I servizi prestati dalle altre entità giuridiche di un'impresa a integrazione verticale al gestore dell'infrastruttura si basano su contratti e sono remunerati ai prezzi di mercato o ai prezzi che rispecchiano il costo di produzione, aumentato di un ragionevole margine di profitto.
8. I debiti imputati al gestore dell'infrastruttura sono nettamente separati dai debiti imputati alle altre entità giuridiche delle imprese a integrazione verticale. Tali debiti sono onorati separatamente. Ciò non osta a che il pagamento finale dei debiti sia effettuato attraverso un'impresa che faccia parte di un'impresa a integrazione verticale e che eserciti un controllo sia su un'impresa ferroviaria sia su un gestore dell'infrastruttura, oppure attraverso un'altra entità nell'ambito dell'impresa.
9. La contabilità del gestore dell'infrastruttura e quella delle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale sono tenute in modo da assicurare il rispetto del presente articolo e permettere di avere contabilità separate e circuiti finanziari trasparenti nell'ambito dell'impresa.



10. Nelle imprese a integrazione verticale, il gestore dell'infrastruttura tiene registrazioni dettagliate di tutti i rapporti commerciali e finanziari con le altre entità giuridiche dell'impresa in questione.

11. I riferimenti di cui al presente articolo relativi al gestore dell'infrastruttura, all'impresa ferroviaria e ad altre entità giuridiche di un'impresa ad integrazione verticale, si intendono riferiti anche alle rispettive divisioni dell'impresa.

ART. 11-quinquies

(Meccanismi di coordinamento)

1. Il gestore dell'infrastruttura predispone idonei sistemi di coordinamento ai fini della consultazione con tutte le imprese ferroviarie interessate e i richiedenti, anche potenziali. L'organismo di regolazione ha facoltà di partecipare in qualità di osservatore. Il coordinamento, salvo quanto già previsto dagli articoli 14, comma 1, e 15, commi 2 e 6, riguarda:

a) le necessità dei richiedenti relative alla manutenzione e allo sviluppo della capacità di infrastruttura;

b) il contenuto degli obiettivi di prestazione orientati agli utenti contenuti negli accordi contrattuali di cui all'articolo 15 e degli incentivi di cui all'articolo 15, comma 4, e la relativa attuazione;

c) questioni di intermodalità e interoperabilità da trattarsi nell'ambito del piano commerciale di cui all'articolo 15, commi 5 e 6.

2. Il gestore dell'infrastruttura previa consultazione con le parti interessate, elabora e pubblica linee guida per il coordinamento delle tematiche di cui alle lettere a), b e c). Il coordinamento ha luogo annualmente e il gestore dell'infrastruttura pubblica sul proprio sito web un'illustrazione delle attività intraprese ai sensi del presente articolo.

3. Il coordinamento a norma del presente articolo non pregiudica il diritto dei richiedenti di adire l'organismo di regolazione né i poteri dello stesso ai sensi dell'articolo 37.

ART. 11-sexies

(Rete europea dei gestori dell'infrastruttura)

1. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale partecipa alla rete europea dei gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 7-septies della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio. È in ogni caso fatto salvo quanto previsto dall'articolo 37 circa il diritto del richiedente di adire l'organismo di regolazione, anche in relazione alle questioni oggetto dell'attività di coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura.».

ART. 9

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

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



a) il comma 2 è sostituito dal seguente: «2. Fatto salvo il regolamento (CE) n. 1370/2007, alle imprese ferroviarie è concesso, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, il diritto di accesso alla infrastruttura ferroviaria, che rientra nell'ambito di applicazione del presente decreto, per l'esercizio dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri. Tale diritto comprende l'accesso alle infrastrutture di collegamento agli impianti di servizio di cui all'articolo 13, comma 2.»;

b) i commi 3 e 4 sono abrogati;

c) il comma 5 è sostituito dal seguente: «5. Lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri può essere soggetto a limitazioni, sulla base di quanto disposto ai commi 6 e 7, da parte dell'organismo di regolazione, relativamente al trasporto di passeggeri tra un dato punto di partenza e una data destinazione quando uno o più contratti di servizio pubblico coprono lo stesso percorso o un percorso alternativo, se l'esercizio di tale diritto compromette l'equilibrio economico del contratto o dei contratti di servizio pubblico in questione.»;

d) al comma 6, il primo periodo è sostituito dal seguente: «6. Per stabilire se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico sia compromesso ai sensi del comma 5, l'organismo di regolazione procede ad un'analisi economica oggettiva, basando la propria decisione su criteri prestabiliti, da definirsi sentito il Ministero dell'economia e delle finanze, e previa richiesta, presentata entro un mese dal ricevimento dell'informazione sul previsto servizio di trasporto di passeggeri di cui all'articolo 24, comma 2:

a) della competente autorità di aggiudicazione del contratto di servizio pubblico;

b) del gestore dell'infrastruttura;

c) dell'impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico.»;

e) il comma 7 è sostituito dal seguente: «7. L'organismo di regolazione motiva la propria decisione e precisa le condizioni alle quali uno dei seguenti soggetti può chiedere un riesame della decisione entro un mese dalla sua notifica:

a) l'autorità competente;

b) il gestore dell'infrastruttura;

c) l'impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico;

d) l'impresa ferroviaria che chiede l'accesso.»;

f) il comma 8 è abrogato;

g) al comma 9, le parole «commi 4, 5, 6 e 7» sono sostituite dalle seguenti: «commi 5, 6 e 7»;

h) il comma 10 è sostituito dal seguente: «10. L'organismo di regolazione, tenuto anche conto delle pertinenti analisi economiche, accertata la compromissione dell'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico, indica le eventuali limitazioni di cui al comma 5 che permettano di soddisfare le condizioni per la concessione del diritto di accesso al nuovo operatore. L'autorità competente può richiedere all'impresa ferroviaria oggetto della procedura di cui al comma 6, il pagamento di opportuni, trasparenti e non discriminatori diritti di compensazione, determinati, previo parere dell'organismo di regolazione, sulla base delle misure disposte dalla Commissione europea ai sensi dell'articolo 12, paragrafo 5, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio.».



ART. 10

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

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

"ART. 12-bis

(Servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità)

1. Al fine di sviluppare il mercato dei servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità, di promuovere un utilizzo ottimale dell'infrastruttura esistente e di incoraggiare la competitività dei servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità con conseguenti effetti positivi per i passeggeri, l'esercizio del diritto di accesso di cui all'articolo 12 relativamente ai servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità può essere soggetto solo ai requisiti stabiliti dall'organismo di regolazione conformemente al presente articolo.

2. Qualora, a seguito dell'analisi prevista dall'articolo 12, commi 6 e 7, l'organismo di regolazione determini che il servizio di trasporto passeggeri ad alta velocità previsto tra un dato punto di partenza e una data destinazione compromette l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico che copre lo stesso percorso o un percorso alternativo, l'organismo di regolazione indica le eventuali modifiche al servizio che permetterebbero di soddisfare le condizioni per la concessione del diritto di accesso di cui all'articolo 12, comma 6. Tali modifiche possono includere una modifica del servizio previsto."

ART. 11

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

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

"ART. 13-bis

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

1. Al fine di agevolare e assecondare la domanda di servizi integrati da parte dei passeggeri, è introdotto un sistema comune d'informazione e di biglietteria integrata che possa fornire una offerta di biglietti, biglietti cumulativi e prenotazioni, con riferimento ai servizi di trasporto passeggeri che si svolgono a condizioni di libero mercato e non soggetti a contribuzione pubblica.

2. Fermi restando il regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, le modalità di istituzione del sistema sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, nel quale sono stabilite anche le modalità di ripartizione dei costi del servizio integrato tra gli operatori. L'organismo di regolazione vigila affinché il sistema non crei distorsioni di mercato e sia gestito con modalità di accesso equo e non discriminatorio, anche con riferimento alla disponibilità dei dati sulla base dei quali il sistema medesimo opera."



3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sono individuate le modalità per l'estensione del sistema comune d'informazione e di biglietteria integrata agli altri servizi di trasporto passeggeri diversi da quelli di cui al comma 1.

ART. 12

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

1. All'articolo 18 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, il comma 9 è sostituito dal seguente: «9. I canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura di corridoi ferroviari di cui al regolamento (UE) 2016/919 della Commissione sono differenziati, nel rispetto dei criteri definiti dall'organismo di regolazione, in modo da offrire incentivi a dotare i treni del sistema di controllo-comando e segnalamento denominato "European Train Control System" (ETCS), conforme alla versione adottata dalla decisione 2008/386/CE della Commissione o alle versioni successive. Detta differenziazione non comporta globalmente un aumento delle entrate del gestore dell'infrastruttura. In deroga a questo obbligo, la suddetta differenziazione per l'utilizzo dell'infrastruttura non si applica alle linee ferroviarie di cui al regolamento (UE) 2016/919 della Commissione, sulle quali possono circolare solo i treni dotati dell'ETCS. Nei casi di cui al presente comma, resta ferma la necessità di assicurare l'equilibrio economico finanziario della gestione.».

ART. 13

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

1. All'articolo 24 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, il comma 2 è sostituito dal seguente: «2. Il richiedente che intende chiedere capacità di infrastruttura, al fine di effettuare un servizio di trasporto di passeggeri, ne informa i gestori dell'infrastruttura e gli organismi di regolazione interessati almeno diciotto mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio al quale la richiesta di capacità si riferisce. Per poter valutare il potenziale impatto economico sui vigenti contratti di servizio pubblico, gli organismi di regolazione provvedono a che siano informate, senza indebito ritardo e comunque entro dieci giorni, l'autorità competente che ha aggiudicato sul percorso in questione un servizio di trasporto ferroviario di passeggeri definito in un contratto di servizio pubblico, e le imprese ferroviarie che adempiono al contratto di servizio pubblico sul percorso di tale servizio di trasporto di passeggeri.».



ART. 14

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

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

ART. 15

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

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

ART. 16

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

1. All'articolo 36 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, sono apportate le seguenti modificazioni:
 - a) il comma 1 è sostituito dal seguente: «1. Nell'eventualità di perturbazioni della circolazione dei treni a causa di problemi tecnici o incidenti, il gestore dell'infrastruttura adotta tutte le misure necessarie per il ripristino della normalità. A tal fine egli elabora un piano d'intervento che elenca i vari organismi da informare in caso di incidenti gravi o serie perturbazioni della circolazione dei treni. Nell'eventualità di perturbazioni con potenziale impatto sul traffico transfrontaliero, il gestore dell'infrastruttura condivide le pertinenti informazioni con gli altri gestori dell'infrastruttura la cui rete e il cui traffico possono subirne le conseguenze e coopera con gli stessi per riportare il traffico transfrontaliero alla normalità.»;
 - b) dopo il comma 3 è aggiunto il seguente: «3-bis. Le imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto di passeggeri predispongono piani di emergenza e li trasmettono al gestore dell'infrastruttura affinché tali piani siano adeguatamente coordinati per fornire assistenza ai passeggeri, ai sensi dell'articolo 18 del regolamento (CE) n. 1371/2007, nel caso di grave interruzione del servizio.».

ART. 17

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

1. All'articolo 37 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, sono apportate le seguenti modificazioni:
 - a) al comma 2, dopo la lettera g), sono aggiunte le seguenti:
 - «g-bis) gestione del traffico;
 - g-ter) programmazione di rinnovo e manutenzione programmata o non programmata;



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

b) al comma 3, le parole “e, in particolare, controlla le attività di cui al comma 2, lettere da a) a g)” sono sostituite dalle seguenti: “incluso, in particolare, il mercato per i servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità, e le attività dei gestori dell’infrastruttura di cui al comma 2, lettere da a) a g-quater). L’organismo di regolazione controlla, in particolare, il rispetto del comma 2, lettere da a) a g-quater)”;

c) al comma 9, la parola “g)” è sostituita dalla seguente: “g-quater)”;

d) il comma 13 è sostituito dal seguente: «13. Per verificare l’osservanza delle disposizioni relative alla separazione contabile di cui all’articolo 5 e delle disposizioni relative alla trasparenza finanziaria di cui all’articolo 11-quater l’organismo di regolazione ha la facoltà di effettuare audit o di far realizzare audit esterni presso i gestori dell’infrastruttura, gli operatori degli impianti di servizio e, se del caso, le imprese ferroviarie. Nel caso di imprese a integrazione verticale tale facoltà è estesa a tutte le entità giuridiche. L’organismo di regolazione è autorizzato a chiedere tutte le informazioni pertinenti. In particolare, l’organismo di regolazione ha la facoltà di chiedere ai gestori dell’infrastruttura, agli operatori degli impianti di servizio e a tutte le imprese o altri entità che effettuano o integrano le attività connesse alle varie categorie di trasporto ferroviario o di gestione dell’infrastruttura di cui all’articolo 5, commi 4 e 5, e all’articolo 13 di fornire tutte o parte delle informazioni contabili elencate nell’allegato IV del presente decreto e ogni altra informazione che l’organismo di regolazione può richiedere nell’esercizio delle funzioni di cui all’articolo 37, comma 3, lettera b), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, con un livello di dettaglio sufficiente secondo quanto ritenuto necessario e proporzionato. Fatte salve le competenze delle autorità nazionali responsabili delle questioni inerenti agli aiuti di Stato, dalla contabilità l’organismo di regolazione può anche trarre conclusioni riguardanti questioni di aiuti di Stato di cui informa dette autorità.»;

e) dopo il comma 13, è inserito il seguente: «13-bis. L’organismo di regolazione verifica l’esecuzione degli accordi di cooperazione di cui all’articolo 11-ter, comma 3, e controlla il rispetto di quanto disposto dall’articolo 11-quater, commi 1, 4, 5, 6 e 8.».

ART. 18

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

1. All’articolo 38 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 3 è inserito il seguente: «3-bis. Se le questioni riguardanti un servizio internazionale richiedono decisioni di due o più organismi di regolazione, l’organismo di regolazione coopera con gli organismi di regolazione interessati nel predisporre le rispettive decisioni al fine di pervenire a una risoluzione della questione. A tal fine, l’organismo di regolazione interessati svolge le sue funzioni conformemente all’articolo 37.»;

b) al comma 8, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: “Detti principi e pratiche comuni includono accordi per la risoluzione delle controversie che sorgono nell’ambito del comma 3-bis del presente articolo.”.



ART. 19

(Disposizioni finanziarie)

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

ART. 20

(Entrata in vigore e norme transitorie)

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

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





Al Ministro
per i rapporti con il Parlamento
e la democrazia diretta
DRP/II/XVIII/D18/18

Roma, 25 settembre 2018

Cara Presidente,

facendo seguito alla nota del 13 agosto 2018 con la quale Le ho trasmesso lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria (atto Governo n. 40), Le invio copia del parere espresso dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano nella seduta del 20 settembre 2018.

Cordialmente

Riccardo Fraccaro

Sen. Maria Elisabetta ALBERTI CASELLATI
Presidente del Senato della Repubblica
ROMA



Presidenza
del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI
TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME
DI TRENTO E BOLZANO

Parere, ai sensi dell'art. 2, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sullo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria.

Rep. atti n. *112/CE* del *20 settembre 2018*

LA CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI TRA LO STATO, LE REGIONI E LE
PROVINCE AUTONOME DI TRENTO E DI BOLZANO

nell' odierna Seduta del 20 settembre 2018

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

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

VISTA la legge 25 ottobre 2017, n. 163, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2016-2017, e, in particolare, l'art. 1, comma 1, e l'allegato A, punto 25, che prevedono l'attuazione della richiamata direttiva (UE) 2016/2370, che modifica la direttiva 2012/34/UE, determinando così la revisione delle disposizioni di cui al citato decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112;

VISTO l'art. 2, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, il quale prevede che la Conferenza Stato-Regioni sia obbligatoriamente sentita in ordine agli schemi di decreto legislativo del Governo nelle materie di competenza delle Regioni o delle Province autonome di Trento e Bolzano;

VISTO lo schema di decreto in esame, approvato in esame preliminare dal Consiglio dei Ministri nella seduta dell'8 agosto 2018, trasmesso con nota del Dipartimento per gli affari giuridici e legislativi del 10 agosto 2018, e diramato con nota DAR n. 11283 del 20 agosto 2018, con la quale è stata anche convocata una riunione tecnica per il 13 settembre 2018;

MF
RR





Presidenza
del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI
TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME
DI TRENTO E BOLZANO

CONSIDERATO che nella predetta riunione tecnica del 13 settembre 2018, i cui esiti sono stati diramati in pari data dalla Segreteria della Conferenza con nota DAR n. 12529, le Regioni e le Province autonome hanno espresso un parere tecnico favorevole;

VISTI gli esiti dell'odierna seduta di questa Conferenza, nel corso della quale le Regioni hanno espresso avviso favorevole sul predetto schema di decreto, con alcune raccomandazioni contenute in un documento consegnato in Seduta che, allegato al presente atto, ne costituisce parte integrante (All.1)

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

nei termini di cui in premessa, ai sensi dell'art. 2, comma 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sullo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria, di cui in premessa.

IL SEGRETARIO
Antonio Nardone



IL PRESIDENTE
Sen. Erika Stefani



CONFERENZA DELLE REGIONI
E DELLE PROVINCE AUTONOME

18/116/SR08/C4

CONSEGNA DELLA SEDUTA
DEL 20-09-2018

ALLI



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

Parere, ai sensi dell'articolo 2, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281

Punto 8) O.d.g. Conferenza Stato-Regioni

La Conferenza esprime parere favorevole sullo schema di decreto legislativo, con la raccomandazione ad accogliere le seguenti proposte di modifica:

- 1) con riferimento all'art. 7 comma 3 (che modifica l'art. 11 comma 3 del D.Lgs. 112/2015) si evidenzia che la Direttiva 2370 dispone che "Gli Stati membri provvedono affinché il **gestore dell'infrastruttura** sia responsabile dell'esercizio, della manutenzione e del rinnovo su una rete e **sia incaricato dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria** di tale rete, in conformità del diritto nazionale".

Lo schema di decreto non pare pienamente rispondente alla direttiva, laddove attribuisce al gestore dell'infrastruttura la responsabilità dello sviluppo dell'infrastruttura stessa. Appare invece evidente che, **in particolare per le reti regionali, è opportuno che siano le Regioni a programmare lo sviluppo delle proprie reti.**

Di conseguenza si potrebbe ad esempio **modificare il testo come segue, in modo coerente con la disciplina comunitaria e con il vigente assetto nazionale delle competenze attribuite allo Stato e alle Regioni, per i rispettivi ambiti:**

"3. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è responsabile dell'esercizio della manutenzione e del rinnovo su una rete ed è incaricato dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di tale rete, in conformità alle discipline contrattuali in materia.

Nell'espletamento delle funzioni di cui sopra, il gestore dell'infrastruttura assicura l'accessibilità, la funzionalità, nonché la diffusione delle informazioni relative all'accesso all'infrastruttura a tutte le imprese interessate a condizioni eque e non discriminatorie. Il gestore dell'infrastruttura deve, altresì, assicurare la manutenzione e la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri. Tale obbligo viene trasferito, con apposito accordo e senza ulteriori oneri per la finanza pubblica, in capo al gestore di stazione, qualora quest'ultimo non coincida con il gestore dell'infrastruttura, fatta eccezione per le aree funzionali alle attività proprie del gestore dell'infrastruttura.";

- 2) con riferimento all'art. 7, che introduce l'art. 11 ter al D.Lgs. 112, **incrementare da 180 a 360 giorni il termine per risultare entità giuridicamente distinte;**
- 3) con riferimento all'art. 8, che introduce l'art. 11 ter al D.Lgs. 112, esso lascia la facoltà di affidare la manutenzione della rete anche a un'impresa ferroviaria (che dovrebbe invece rimanere disgiunta da tale funzione). Di conseguenza segnalo che il testo della lettera b) del comma 1,

sebbene richiami il testo comunitario, appare foriero di possibili conflitti di interesse. Pertanto se ne auspica la cancellazione, al fine di mantenere separate le attribuzioni dell'impresa ferroviaria e del gestore dell'infrastruttura.

Nel caso in cui si valutasse comunque l'opportunità di mantenere tale formulazione, occorrerebbe prevedere misure atte a garantire l'assenza di conflitti di interesse;

- 4) con riferimento all'**art. 11**, che prevede l'inserimento dell'art. 13-bis al D.Lgs. 112/2015, da un lato si ritiene che il sistema unico integrato di bigliettazione abbia una piena funzione per il cittadino solo se sia esteso anche al trasporto regionale. Dall'altro lato si evidenzia tuttavia che, con riferimento al comma 2, nulla è precisato circa la necessaria terzietà e indipendenza del gestore di tale sistema, rispetto alle imprese ferroviarie.

Roma, 20 settembre 2018





Presidenza del Consiglio dei Ministri

DIPARTIMENTO PER I RAPPORTI CON IL PARLAMENTO

Largo Chigi, 19 – 00187 Roma – Tel. 06.6779.2821 – Fax 06.67792859

UFFICIO II – SERVIZIO II

DRP/II/XVIII/D18/18

Roma, data del protocollo

Presidenza del Consiglio dei Ministri

DRP 0003690 P-4.20.5

del 03/10/2018



20992207

Senato della Repubblica
- Servizio dell'Assemblea
ROMA

OGGETTO: Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale dei passeggeri per ferrovia e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria (atto Governo n. 40).

Facendo seguito alla nota in data 13 agosto 2018, con la quale è stato trasmesso lo schema di decreto legislativo in oggetto, si allega alla presente l'analisi dell'impatto della regolamentazione (AIR).

Il Direttore
Cons. Fulvia Beatrice

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)

(Allegato 2 della direttiva del P.C.M. in data 16 febbraio 2018 – G.U. 10 aprile 2018, n. 83)

Provvedimento: schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria

Amministrazione competente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Referente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: Ufficio legislativo, *dr. Giovanni Ferrelli* – 06.44.12.62.42

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

Lo schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 che istituiva uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione), 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. Ciò in quanto appare necessario superare la distinzione tra licenza nazionale e licenza europea al fine di garantire il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria a tutte le imprese ferroviarie della UE anche per l'esercizio dei servizi ferroviari nazionali di passeggeri.

In linea con l'obiettivo comunitario di sviluppare ulteriormente lo spazio ferroviario europeo unico, rafforzando l'apertura dei mercati dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e migliorando la *governance* del gestore dell'infrastruttura, la proposta normativa apporta modifiche al decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, di attuazione della richiamata direttiva n. 2012/34/UE, introducendo una maggiore indipendenza del gestore dell'infrastruttura, mirando a rafforzare la parità di accesso all'infrastruttura, promuovendo il coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura e gli operatori ferroviari nazionali di passeggeri e la cooperazione transfrontaliera tra i gestori dell'infrastruttura. Sono, altresì, ulteriormente rafforzati 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.

Altro aspetto fondamentale della direttiva è rappresentato dall'ulteriore apertura del mercato ferroviario, con specifico riferimento alla possibilità di accesso per le imprese ferroviarie, a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie all'infrastruttura ferroviaria di tutti gli Stati membri.

Al fine di giungere alla definizione di un testo condiviso, si è proceduto ad una serie di consultazioni con RFI S.p.A., NTV S.p.A. - Italo, ASSTRA, FS, ART e con le imprese ferroviarie, nonché con altri soggetti istituzionali pubblici.

L'intervento legislativo costituisce atto necessario di recepimento delle disposizioni della direttiva (UE) 2016/2370. In particolare, laddove la direttiva ha definito disposizioni molto specifiche, come ad esempio la disciplina sulla trasparenza finanziaria del gestore dell'infrastruttura, si è proceduto mediante una trasposizione letterale del testo; per altre

disposizioni si è deciso di avvalersi della facoltà di adattare le disposizioni alle peculiarità del panorama nazionale, considerato che la norma comunitaria lasciava agli Stati membri una maggiore libertà di recepimento. Ad esempio, per quanto concerne la definizione di "partenariato pubblico-privato", si è scelto di non riprodurre tale definizione perché si tratta di fenomeno che non è rilevante nel contesto italiano nel quale, ad oggi, non si rinvenivano casi di partenariato pubblico-privato.

Così come le definizioni di "consiglio di amministrazione" e di "consiglio di vigilanza" sono già presenti nel sistema giuridico civile italiano: al riguardo, infatti, si evidenzia che già il codice civile, unitamente alle numerose norme integrative e di aggiornamento, contiene una disciplina relativa a tali figure giuridiche e che, nel rispetto di tale normativa di riferimento, gli statuti delle società possono prevedere regolamentazioni diversificate sia dei rispettivi consigli che della loro composizione.

1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

Lo schema di decreto legislativo recepisce la direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, la quale istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione), per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria, modificando il vigente decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante attuazione della su indicata direttiva 2012/34/UE.

Con tale intervento normativo si intende assicurare la parità di accesso all'infrastruttura, rafforzare l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura anche attraverso la separazione giuridica dello stesso nell'ambito delle imprese integrate in cui siano presenti, tra l'altro, entità che svolgono servizi di trasporto ferroviario. Inoltre, si introducono disposizioni finalizzate ad evitare qualsiasi conflitto di interesse che comprometta l'imparzialità dei soggetti maggiormente coinvolti nelle decisioni dei gestori dell'infrastruttura sull'accesso al mercato a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti. Con riferimento ai servizi di trasporto di passeggeri ad alta velocità, il diritto d'accesso è ancora più ampio e può essere soggetto soltanto ai requisiti stabiliti dall'organismo di regolazione.

In particolare, con riferimento al contesto normativo in cui si inserisce la regolamentazione europea, occorre ricordare che l'Italia, tramite il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, è stata tra i primissimi paesi europei a recepire la direttiva 2012/34/UE. Tra l'altro, in sede europea, l'Italia, a cui è stato riconosciuto questo primato, ha sollecitato più volte formalmente detto recepimento da parte degli altri Stati, alcuni dei quali l'hanno adottata solo nel corso del 2017. Il tardivo recepimento, infatti, avrebbe potuto creare alcune criticità a livello europeo in quanto alcuni paesi membri si sarebbero trovati, di fatto, a dover recepire due direttive nell'arco di pochissimo tempo, senza un'adeguata fase di applicazione della normativa per renderla concretamente efficace. Ciò avrebbe potuto comportare a livello europeo una mancata uniformità di applicazione e comportamenti nella fase di prima applicazione.

Per quanto riguarda, invece, le criticità nazionali, la principale riguarda il regime delle doppie licenze passeggeri, peculiarità esclusivamente italiana più volte contestata in sede europea e dall'Antitrust nazionale. Tale criticità sarà superata con l'avvenuto recepimento della direttiva UE 2016/2370, mediante l'introduzione di un'unica licenza ferroviaria passeggeri.

Appare, altresì, opportuno evidenziare che l'emanazione del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 agosto 2016, recante l'individuazione delle reti ferroviarie

rientranti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione; l'istituzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti - a cui sono attribuiti compiti autonomi altamente specialistici riconosciuti a livello europeo - nonché la realizzazione di un sistema infrastrutturale dedicato all'alta velocità, realizzato per primo in Europa, definiscono un contesto tra i meno critici in Europa per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia.

Ad eccezione del citato problema riguardante il regime delle doppie licenze, non sono pervenute contestazioni, né sono state evidenziate altre criticità rilevanti sia dalle associazioni di categoria, sia dalle Amministrazioni coinvolte.

Nel merito dell'attuazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, dopo il recepimento della direttiva "Recast" 2012/34/UE, sono state emesse otto nuove licenze ferroviarie e ne sono state revocate undici.

E' stato peraltro predisposto uno schema di decreto ministeriale di approvazione del livello minimo di copertura assicurativa per responsabilità civile in caso di incidenti, in particolare per quanto riguarda i passeggeri, il bagaglio, le merci trasportate, la posta e i terzi di cui all'articolo 8, comma 14, del decreto legislativo n. 112 del 2015. E' in fase di esame il parere n. 2/2018 reso da ART.

Va inoltre segnalato che il Gruppo FS ha implementato da anni un sistema di *governance* che, garantendo l'indipendenza del gestore (RFI), ha consentito un pieno sviluppo della concorrenza: tale sistema è sostanzialmente già allineato con quanto previsto dalla direttiva e dal testo di recepimento.

In merito alla definizione dei servizi ad alta velocità si fa presente, in particolare, che la definizione proposta nel recepimento è rispettosa dei parametri della direttiva, ampliandone notevolmente la portata, e tiene altresì conto sia di un sistema infrastrutturale già realizzato e dedicato all'alta velocità, sulla base delle peculiarità e della particolare orografia del territorio, sia di un servizio AV già di fatto esistente e liberalizzato se si considera che a livello europeo l'Italia è stata il primo paese ad avere due operatori che effettuano tali servizi in concorrenza commerciale.

Il considerando 23 della direttiva oggetto di recepimento fa riferimento all'eterogeneità delle reti in termini di dimensioni e varietà ed espressamente prevede che *"agli Stati membri dovrebbe essere consentita sufficiente flessibilità per organizzare la propria rete ferroviariaal fine di garantire un'elevata qualità di servizi facilmente disponibili per tutti i passeggeri"*. Non si pone in contrasto con la direttiva la previsione di fermate intermedie, se strumentali a garantire un'elevata qualità di servizi facilmente disponibili per tutti i passeggeri.

L'applicazione della direttiva deve tenere conto della realtà geografica del paese e quindi per l'Italia significa anche tenere in debito conto la vicinanza chilometrica tra le principali città da collegare con l'alta velocità. Non sarebbe ipotizzabile, infatti, non effettuare in città importanti e storiche quali Bologna una fermata dell'AV. La realtà orografica italiana va anche commisurata, oltre che alle esigenze di libera circolazione di tutti i cittadini, anche alle esigenze commerciali degli operatori, che possono così essere incentivati ad entrare in concorrenza e favorire, sulla base dei principi della direttiva, una vera liberalizzazione del settore. Peraltro, alcune corse AV (es. Roma-Milano) già non effettuano fermate intermedie.

Fondamentale appare poi il richiamo ai considerando 29 e 30 che raccomandano di incoraggiare la competitività dei servizi di trasporto ad alta velocità e il libero accesso agli stessi. A tale riguardo, l'articolo 12-bis del decreto legislativo n. 112 del 2015, come inserito dal presente decreto, con riferimento ai servizi di trasporto di passeggeri ad alta velocità,

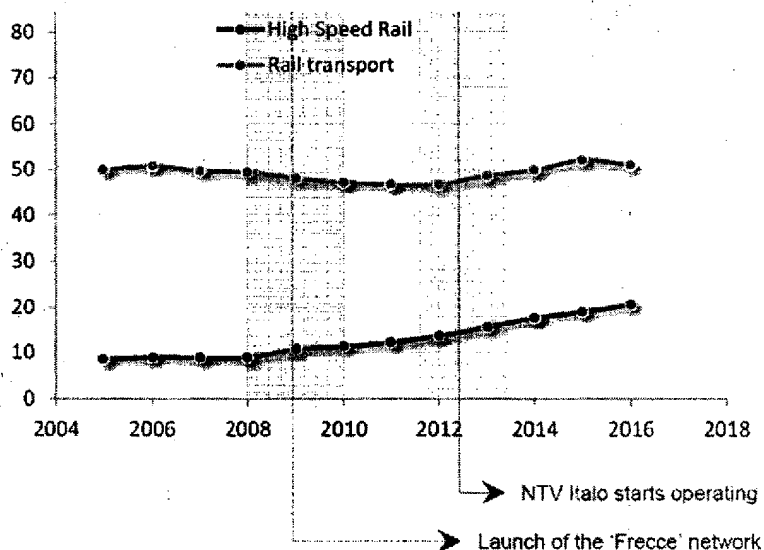
rende il diritto d'accesso ancora più ampio e ne prevede la limitazione solo in casi ristretti e tassativi stabiliti dall'organismo di regolazione.

Si evidenzia che, a seguito delle nuove disposizioni introdotte dalla direttiva, l'unico limite alla possibilità di accesso alle reti ferroviarie dei Paesi membri è rappresentato dall'esistenza di un contratto di servizio pubblico, in relazione al quale l'accesso al mercato di altre imprese ferroviarie sulle medesime tratte potrebbe provocarne la compromissione dell'equilibrio economico. Gli Stati membri potranno, dunque, limitare il diritto di accesso di un nuovo operatore solo a seguito di un'analisi economica oggettiva da parte del regolatore nazionale al fine di determinare in quali casi l'accesso possa compromettere l'equilibrio economico del contratto di servizio. Inoltre, gli Stati membri potranno indicare le eventuali modifiche che permetterebbero di soddisfare le condizioni per la concessione del diritto di accesso.

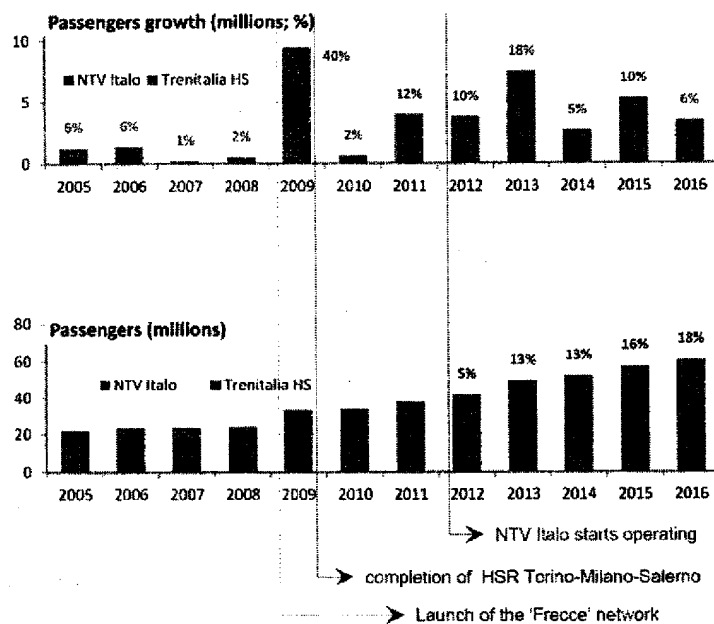
Andamento passeggeri e andamento passeggeri alta velocità

La liberalizzazione ha inciso positivamente allo sviluppo del mercato del trasporto ferroviario di passeggeri, il cui numero è in continuo aumento.

Passengers-km

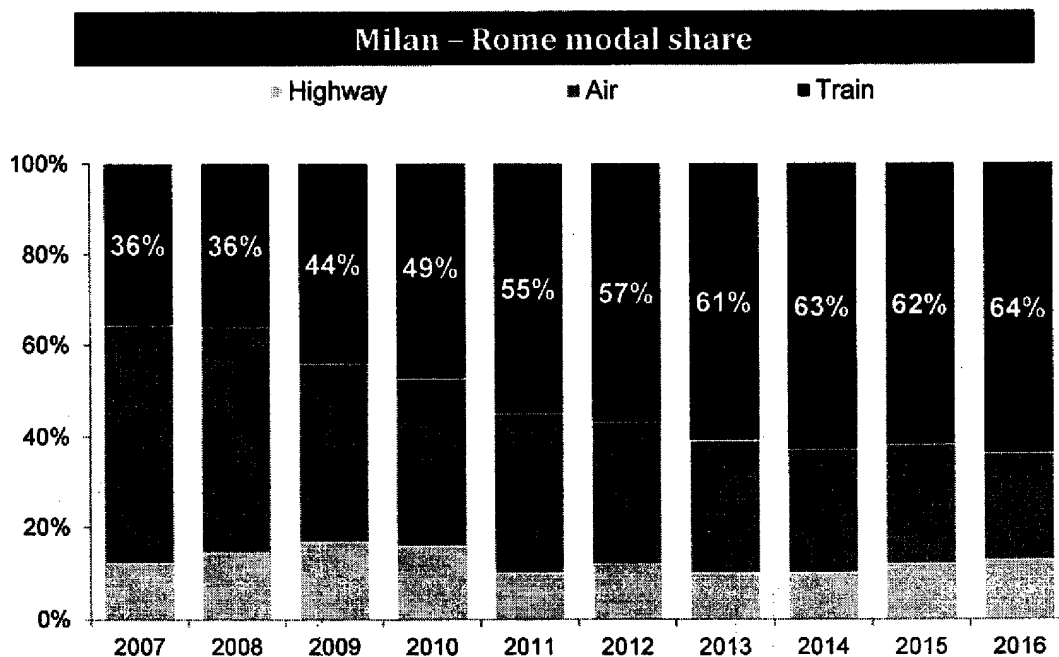


Per quanto riguarda i servizi AV, nell'ambito del mercato del trasporto ferroviario di passeggeri già in costante aumento, l'approdo sul mercato del nuovo operatore nel 2012 ha comportato una crescita maggiormente significativa del numero dei passeggeri.



Fonte: elaborazioni su dati UIC, FS Italiane e NTV Annual Reports

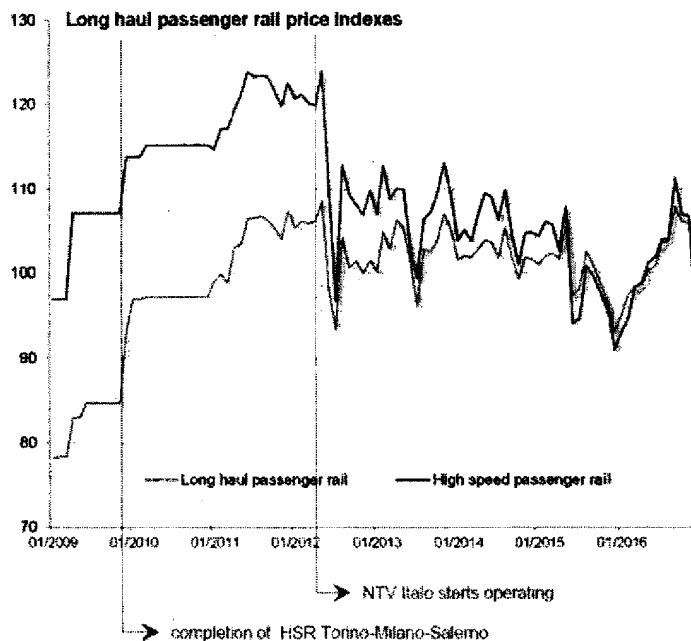
La tratta Roma-Milano costituisce un caso esemplare dell'aumento della quota di mercato del trasporto ferroviario rispetto ad altre modalità di trasporto con maggiore impatto ambientale.



Il successo dell'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario è testimoniato anche dall'aumento delle licenze rilasciate. Ad oggi sono 32 di cui 8 passeggeri, 14 merci e 10 miste.

Andamento dei costi comparativi sull'alta velocità (dimostrazione degli effetti della concorrenza)

Non sono disponibili dati sui costi ma è chiaro come la concorrenza abbia avuto un effetto positivo sui prezzi dei biglietti (vedi grafico successivo).

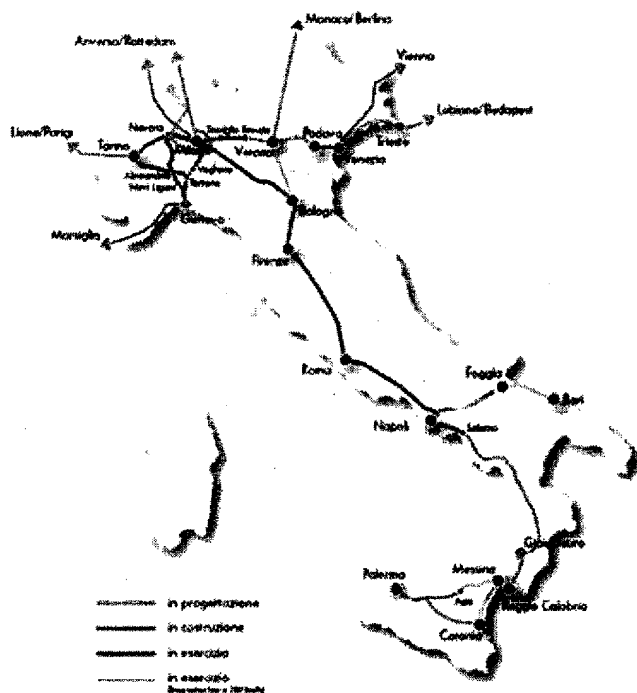


Source: ISTAT, indagine sui prezzi al consumo (ad hoc processing)

Estensione tratte alta velocità, città servite e km annui percorsi o simili.

In Italia, più di 25 milioni persone vivono in città raggiunte da treni AV. Dal dicembre 2009 è completamente aperta al pubblico la direttrice AV/AC Torino- Milano- Napoli con il suo prolungamento verso Salerno: 1000 km di linee ferroviarie in grado sia di consentire collegamenti di lungo raggio più frequenti e veloci tra i grandi centri urbani dove si concentra oltre il 65% della domanda di mobilità, sia di aumentare la capacità complessiva dell'infrastruttura e di migliorare il traffico regionale, metropolitano e merci cui è in massima parte dedicata la rete convenzionale. Ulteriori tratti AV/AC sono attivi tra Milano e Brescia e tra Padova e Mestre lungo la direttrice trasversale cui afferiscono le linee "antenna" Padova-Bologna e Verona-Bologna, potenziate per l'integrazione nella rete Alta Velocità/Alta Capacità italiana.

Lunghezza complessiva dei binari AV: 1.467 km riferiti alle tratte attrezzate con ERTMS (escluso la Treviglio -Brescia) e ai loro collegamenti con le località di servizio (dati al 30 giugno 2018).



Fonte: RFI

2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO E RELATIVI INDICATORI

2.1 Obiettivi generali e specifici

L'obiettivo generale è rafforzare l'indipendenza delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura e aumentare la 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, promuovendo lo sviluppo della competizione, la libertà di accesso delle imprese ferroviarie al mercato dei trasporti di merci e di passeggeri per ferrovia.

La direttiva apre ulteriormente il mercato ferroviario, con specifico riferimento alla possibilità di accesso per le imprese ferroviarie a tutti gli Stati membri. L'unico limite alla possibilità di accesso alle reti ferroviarie è rappresentato dall'esistenza di un contratto di servizio pubblico, in relazione al quale l'accesso al mercato di altre imprese ferroviarie sulle medesime tratte potrebbe provocarne la compromissione dell'equilibrio economico. Infatti, la negazione del diritto di accesso di un nuovo operatore può avvenire solo a seguito di un'analisi economica oggettiva da parte del regolatore nazionale. Lo stesso deve determinare in quali casi l'accesso può compromettere l'equilibrio economico del contratto di servizio, indicando eventuali modifiche che permetterebbero di soddisfare le condizioni per la concessione del diritto di accesso.

Tali obiettivi generali, coerenti con una maggiore apertura del mercato ed una maggiore indipendenza delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura, porteranno ad un miglioramento della qualità dei servizi per cittadini ed imprese. In tal senso, esempio lampante è rappresentato dallo sviluppo dell'Alta velocità in Italia dovuto alla concorrenza tra due operatori.

Obiettivi specifici sono:

- superare la distinzione tra licenza nazionale e licenza europea al fine di garantire il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria a tutte le imprese ferroviarie della UE, anche per l'esercizio dei servizi ferroviari nazionali di passeggeri;
- sviluppare ulteriormente lo spazio ferroviario europeo unico, rafforzando l'apertura dei mercati dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e migliorando la *governance* del gestore dell'infrastruttura;
- assicurare una maggiore indipendenza del gestore dell'infrastruttura;
- mirare a rafforzare la parità di accesso all'infrastruttura;
- promuovere il coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura e gli operatori ferroviari nazionali di passeggeri e la cooperazione transfrontaliera tra i gestori dell'infrastruttura;
- rafforzare 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;
- ridurre i costi per gli utenti a seguito dell'introduzione del sistema comune d'informazione e dei biglietti cumulativi. Tale servizio permetterà una offerta per gli utenti più agevole tale da produrre una verosimile diminuzione dei costi, per effetto concorrenziale, come avviene in altre modalità di trasporto;
- maggiori investimenti a seguito dell'ingresso di nuovi operatori, sia sulle tratte ad AV che sulle altre tratte ferroviarie.

2.2 Indicatori e valori di riferimento

Per quanto attiene agli indicatori con i quali sarà possibile verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi, si dovrà appurare che sarà garantito alle imprese ferroviarie l'accesso non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria, agli impianti di servizio e alla fornitura di servizi ferroviari; si dovrà verificare altresì che il gestore dell'infrastruttura agisca autonomamente nella determinazione del canone di accesso all'infrastruttura, sulla base dei criteri fissati dall'Autorità di regolazione dei trasporti.

In riferimento all'adeguamento della normativa nazionale a quella europea si procederà al superamento della "doppia licenza" per il trasporto passeggeri ed alla vecchia distinzione tra licenza nazionale e licenza europea. Tale criticità sarà superata al momento del recepimento della direttiva, tramite una serie di decreti dirigenziali a cura della direzione generale competente, che trasformeranno le licenze nazionali in un'unica licenza europea. Orientativamente si ritiene di poter definire, quale indicatore temporale, il termine massimo di 60 giorni per il rilascio della nuova licenza "europea".

3. OPZIONI DI INTERVENTO E VALUTAZIONE PRELIMINARE

L'opzione zero non è contemplabile in quanto le regole relative alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria e alle attività di trasporto ferroviario, i criteri che disciplinano il rilascio delle licenze destinate alle imprese ferroviarie e le disposizioni relative alla governance interna del gestore dell'infrastruttura non sarebbero più coerenti con il nuovo dettato normativo comunitario.

L'intervento legislativo, che costituisce atto necessario di recepimento delle disposizioni della direttiva (UE) 2016/2370, 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.

Per alcune disposizioni si è deciso di avvalersi della facoltà di adattare le disposizioni alle peculiarità del panorama nazionale, considerato che la norma comunitaria lasciava agli Stati membri una maggiore libertà di recepimento. Il provvedimento di recepimento si adegua alle disposizioni della direttiva nelle parti cogenti, adattando alla peculiare situazione nazionale gli elementi relativi alle "definizioni" ed al rilascio del titolo autorizzatorio.

In particolare, appare opportuno ricordare che l'aspetto fondamentale della direttiva è rappresentato dall'ulteriore apertura del mercato ferroviario, con specifico riferimento alla possibilità di accesso per le imprese ferroviarie, a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie all'infrastruttura ferroviaria di tutti gli Stati membri. A seguito delle nuove disposizioni introdotte dalla direttiva, l'unico limite alla possibilità di accesso alle reti ferroviarie dei Paesi membri è rappresentato dall'esistenza di un contratto di servizio pubblico, in relazione al quale l'accesso al mercato di altre imprese ferroviarie sulle medesime tratte potrebbe provocarne la compromissione dell'equilibrio economico. Gli Stati membri possono, dunque, limitare il diritto di accesso di un nuovo operatore solo a seguito di un'analisi economica oggettiva da parte del regolatore nazionale per determinare in quali casi l'accesso può compromettere l'equilibrio economico del contratto di servizio e possono indicare le eventuali modifiche che permetterebbero di soddisfare le condizioni per la concessione del diritto di accesso.

Come già evidenziato, per quanto riguarda l'attuale distinzione tra licenza europea e licenza nazionale, finora necessaria per effettuare servizi di trasporto ferroviario nazionale passeggeri, il presente decreto supera tale limite garantendo la libertà di accesso al mercato a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti. Con riferimento ai servizi di trasporto di passeggeri ad alta velocità, il diritto d'accesso è ancora più ampio e può essere soggetto soltanto ai requisiti stabiliti dall'organismo di regolazione.

Appare opportuno evidenziare, altresì, che non viene proposto il recepimento delle restanti disposizioni contenute all'articolo 1, paragrafo 1, punto 1), della direttiva (UE) 2016/2370, relative all'ambito di applicazione, in quanto non rilevanti nel caso italiano, considerato che le competenze e le normative regionali sono già state definite sia nel decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, che nel decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 agosto 2016 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 15 settembre 2016, n. 216), adottato in attuazione del previgente comma 6, dell'articolo 1, del medesimo decreto legislativo.

Lo schema di decreto, inoltre, non dà attuazione alle previsioni inerenti alle linee locali e regionali a bassa intensità di traffico o che non rivestono un'importanza strategica per il funzionamento del mercato ferroviario, in quanto dette linee sono già escluse dall'ambito di applicazione del decreto legislativo n. 112 del 2015 (senza elementi di incoerenza per quanto riguarda il paragrafo 3) e regolate dal richiamato decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 agosto 2016 (su base di precedente disciplina).

In merito alla definizione dei servizi ad alta velocità, in particolare, essa appare rispettosa dei parametri della direttiva, ampliandone notevolmente la portata, e tiene conto di un sistema infrastrutturale già realizzato e dedicato all'Alta Velocità, sulla base delle peculiarità e della particolare orografia del territorio, nonché di un servizio AV già di fatto esistente e liberalizzato, se si tiene in considerazione il fatto che a livello europeo l'Italia è stata il primo Paese ad avere due operatori che effettuano tali servizi in concorrenza commerciale.

Il considerando 23 della direttiva fa riferimento all'eterogeneità delle reti in termini di dimensioni e varietà ed espressamente prevede che *"agli Stati membri dovrebbe essere consentita sufficiente flessibilità per organizzare la propria rete ferroviariaal fine di garantire*

un'elevata qualità di servizi facilmente disponibili per tutti i passeggeri". Non si pone in contrasto con la direttiva la previsione di fermate intermedie, se strumentali a garantire un'elevata qualità di servizi facilmente disponibili per tutti i passeggeri.

In merito al punto 32 (definizione di "partenariato pubblico-privato"), si è scelto di non riprodurre tale definizione perché si tratta di fenomeno che non è rilevante nel contesto italiano nel quale, ad oggi, non si rinvergono casi di partenariato pubblico-privato.

Quanto, infine, ai punti 33 e 34 (definizione di "consiglio di amministrazione" e di "consiglio di vigilanza") si tratta di definizioni già presenti nel sistema giuridico civile italiano. Al riguardo, infatti, si evidenzia che già il codice civile, unitamente alle numerose norme integrative e di aggiornamento, contiene una disciplina relativa a tali figure giuridiche e che, nel rispetto di tale normativa di riferimento, gli statuti delle società possono prevedere regolamentazioni diversificate sia dei rispettivi consigli che della loro composizione.

Non si è ritenuto necessario recepire l'articolo 1, paragrafo, 1, punto 6), lettera a), della direttiva (UE) 2016/2370 nella parte in cui inserisce il comma 1-bis all'articolo 10 della direttiva 2012/34 UE, poiché non è rilevante nel contesto italiano. Difatti, l'Italia non confina con Paesi terzi in cui la rete ferroviaria abbia uno scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione; pertanto, per ragioni tecniche, lo Stato non può avvalersi della facoltà concessa dalla previsione normativa, non ricorrendo la circostanza in essa descritta.

Inoltre, non si è ritenuto necessario recepire l'articolo 1, paragrafo, 1, punto 7), lettera e) della direttiva (UE) 2016/2370, nella parte in cui sostituisce il paragrafo 5 dell'articolo 11 della direttiva 2012/34 UE, poiché non rilevante nel contesto italiano, in quanto nessun contratto di servizio pubblico, aggiudicato prima del 16 giugno 2015, ha concesso diritti esclusivi al trasporto passeggeri, né è stato concesso, tramite un'equa procedura di gara prima del 25 dicembre 2018, un diritto o un'autorizzazione aggiuntivi per effettuare servizi commerciali di trasporto di passeggeri in concorrenza con un altro operatore. Pertanto, non ricorrendo i presupposti sopra descritti, lo Stato non può avvalersi della facoltà concessa dalla previsione normativa.

Infine, non si è ritenuto necessario recepire l'articolo 1, punto 15, lettera c), della direttiva (UE) 2016/2370 nella parte in cui inserisce il paragrafo 10 all'articolo 57 della direttiva 2012/34 UE, poiché non rilevante nel contesto italiano; infatti, in Italia non sono presenti infrastrutture binazionali, per cui, per ragioni tecniche, lo Stato non può avvalersi della facoltà concessa dalla previsione normativa, non ricorrendo la circostanza in essa descritta.

4. COMPARAZIONE DELLE OPZIONI E MOTIVAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA

4.1 Impatti economici, sociali e ambientali per categoria di destinatari

La novella legislativa, che adegua il quadro normativo ai nuovi indirizzi comunitari, comporta maggiori costi di gestione e amministrazione per i gestori dell'infrastruttura, causati dai nuovi obblighi di indipendenza del gestore dell'infrastruttura (*inter alia*, trasparenza finanziaria, l'implementazione di sistemi informatici che garantiscano la riservatezza delle informazioni sensibili relative alle funzioni essenziali, implementazione di sistemi di coordinamento e consultazione).

Inoltre, si prospettano ulteriori costi per quei gestori delle reti regionali non conformi agli obblighi di separazione giuridica per cui, al fine di accelerare l'adeguamento di tali reti alle nuove disposizioni, è prevista l'attribuzione delle funzioni essenziali ad un soggetto terzo, indipendente sul piano giuridico e decisionale da imprese ferroviarie, che può

essere individuato anche nel gestore dell'infrastruttura nazionale; in questo modo, i gestori di tali reti avranno la facoltà di evitare i maggiori oneri connessi all'adeguamento normativo. Per quanto attiene, invece, alle imprese ferroviarie, non sono previsti impatti economici di rilievo, mentre sul fronte dei soggetti privati, essi saranno in grado di dare attuazione alle previsioni, senza ulteriori oneri a loro carico se non per i necessari adeguamenti gestionali interni.

Si prevede, inoltre, per quanto riguarda gli impatti sociali, 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 legislativo potrà produrre tutti i suoi effetti grazie all'introduzione stabile nel sistema ferroviario di questi nuovi elementi e della loro riformulazione. 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.

Sulla base di quanto esposto nei punti precedenti circa le criticità nazionali, non si ravvedono elementi ulteriori relativamente agli impatti. Gli unici impatti economici ipotizzabili sono i costi per i gestori dell'infrastruttura. Gli impatti economici sui gestori di reti regionali sono indicati come possibili nei casi in cui non siano state adottate le misure previste dal decreto ministeriale del 5 agosto 2016.

4.2 Impatti specifici

A. Effetti sulle PMI (Test PMI)

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 sub-urbani ed alle imprese ferroviarie che esercitano unicamente servizi di trasporto urbano, extra-urbano 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, si applicano per i gestori di tali reti i principi di separazione contabile e giuridica rispetto alle imprese ferroviarie, nonché i principi di indipendenza delle funzioni essenziali, mentre per le imprese ferroviarie che esercitano servizi di trasporto sulle stesse reti vige l'obbligo del possesso della licenza e del certificato di sicurezza. Occorre evidenziare altresì che la novella del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 prevede l'obbligo, in capo ai gestori delle infrastrutture di tali reti che, alla data di entrata in vigore della presente proposta normativa, non si siano adeguati all'obbligo di separazione giuridica, di affidare le funzioni essenziali ad un soggetto terzo, indipendente sul piano giuridico e decisionale da qualsiasi impresa ferroviaria.

B. Effetti sulla concorrenza

L'intervento normativo favorirà ulteriormente lo sviluppo della concorrenza, la libertà di accesso delle imprese ferroviarie al mercato dei trasporti di merci e di passeggeri per ferrovia e rafforzerà l'indipendenza del Gestore dell'infrastruttura e delle funzioni essenziali.

C. Oneri informativi

Non sono previsti obblighi amministrativi.

D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

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

4.3 Motivazione dell'opzione preferita

L'intervento legislativo, che costituisce atto necessario di recepimento delle disposizioni della direttiva (UE) 2016/2370 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.

Per alcune disposizioni si è deciso di avvalersi della facoltà di adattare le disposizioni alle peculiarità del panorama nazionale, considerato che la norma comunitaria lasciava agli Stati membri una maggiore libertà di recepimento.

5. MODALITA' DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

5.1 Attuazione

Il provvedimento di attuazione è volto a favorire la massima apertura del mercato ai servizi ferroviari nel senso auspicato dalla direttiva, favorendo la concorrenza da parte dell'offerta da parte delle imprese ferroviarie e garantendo la separazione fra il Gestore delle Infrastrutture e le imprese che esercitano le attività di trasporto ferroviario.

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

In particolare, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha curato, quale amministrazione capofila la fase della attuazione o delle modifiche del decreto legislativo n. 112 del 2015 in quanto amministrazione competente.

Il Ministero dell'economia e delle finanze ha espresso il proprio parere e le proprie posizioni sulla ricaduta economica del provvedimento.

L'Autorità di regolazione dei trasporti cura gli aspetti regolatori di propria competenza anche nelle competenti sedi UE.

5.2 Monitoraggio

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti monitorerà l'adeguamento di tutti i gestori dell'infrastruttura all'obbligo di separazione giuridica.

L'organismo di regolazione consulta regolarmente 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.

Inoltre, fatte salve le competenze delle autorità nazionali garanti della concorrenza, l'organismo di regolazione monitora la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari e, con particolare riferimento alle materie di propria competenza, incluse quelle

di nuova attribuzione, assume le decisioni che ritenga necessarie al fine di correggere eventuali discriminazioni, distorsioni del mercato e altri eventuali sviluppi indesiderabili. Per verificare l'osservanza delle disposizioni relative alla separazione contabile e delle nuove disposizioni relative alla trasparenza finanziaria, l'organismo di regolazione ha la facoltà di effettuare *audit* o di far realizzare *audit* esterni presso i gestori dell'infrastruttura, gli operatori degli impianti di servizio e, se del caso, le imprese ferroviarie.

CONSULTAZIONI SVOLTE NEL CORSO DELL'AIR

1. Descrizione delle consultazioni svolte e delle relative modalità di realizzazione

Al fine di pervenire ad un testo condiviso, con decreto direttoriale 23 marzo 2018, n. 20, è stato istituito un gruppo di lavoro con l'incarico di esaminare le problematiche connesse alla liberalizzazione, l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario e le regole comuni sulla *governance* dell'infrastruttura ferroviaria anche al fine di individuare le possibili soluzioni da adottare.

2. Elenco dei soggetti che hanno partecipato a ciascuna delle consultazioni

- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: Ufficio di Gabinetto del Ministro, Ufficio legislativo, Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie e Direzione Generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi ed il trasporto pubblico locale;
- Struttura tecnica di missione per lo sviluppo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza;
- Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome;
- Autorità di regolazione dei trasporti;
- gestori della infrastruttura ferroviaria individuati dal D.M. 5 agosto 2016;
- Ministero dell'economia e delle finanze;
- imprese di trasporto ferroviario Italo e NTV;
- Rete Ferroviaria italiana, FS;
- associazioni nazionali di categoria delle imprese di trasporto ferroviario;
- docenti universitari esperti del settore;
- Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

3. Periodi in cui si sono svolte le consultazioni

Le consultazioni si sono svolte nel periodo immediatamente precedente e successivo all'invio della prima bozza di decreto legislativo. Nelle date del 28 giugno e 5 luglio, in particolare, si sono svolti due incontri specifici di consultazione: il primo organizzato dall'Ufficio legislativo del MIT ed il secondo dalla Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie nel corso della riunione di insediamento del gruppo di lavoro sulla liberalizzazione del trasporto ferroviario.

4. Principali risultati emersi dalle consultazioni

E' emersa una generale condivisione della bozza di intervento regolatorio.

A titolo esemplificativo e non esaustivo: non è stata accettata la proposta di Italo sulla non prevedibilità della soluzione dell'integrazione verticale relativa al gestore dell'infrastruttura; non è stata altresì accettata la proposta di Italo relativa all'individuazione delle sole imprese ferroviarie quali soggetti deputati al controllo societario ex lege n. 287 del 1990 di altre imprese ferroviarie le di E' stata accettata la proposta di estensione a 24 mesi (articolo 11 del decreto legislativo n. 112 del 2015, indipendenza dell'infrastruttura)

relativa alla impossibilità per tale periodo a ricoprire incarichi da parte dei responsabili dell'adozione di decisioni sulle funzioni essenziali che cessino nelle proprie funzioni; ASSTRA ha proposto il contenimento della discrezionalità in capo all'Autorità di regolazione in merito ai compiti previsti all'articolo 7, comma 1, della proposta di decreto che riferisce al su menzionato articolo 11.

PERCORSO DI VALUTAZIONE

Il provvedimento effettua una analisi delle modifiche imposte dal recepimento della direttiva che sono quindi andate a modificare parzialmente il decreto legislativo n. 112 del 2015, introducendo le nuove definizioni e provvedendo ad ottemperare alle modifiche imposte dalla medesima direttiva. Non si ravvisano difficoltà in ordine al procedimento in questione che recepisce le avvenute modifiche da parte della Comunità Europea.

A livello nazionale è stato costituito con decreto direttoriale n. 20 del 2018 un apposito gruppo di lavoro al quale hanno partecipato i rappresentanti di gli attori principali coinvolti: MIT (Ufficio di Gabinetto del Ministro; Ufficio legislativo; Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie e Direzione Generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi ed il trasporto pubblico locale); Struttura tecnica di missione per lo sviluppo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza; Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome; Autorità di regolazione dei trasporti; Rete Ferroviaria italiana, FS; gestori dell'infrastruttura ferroviaria individuati dal D.M. 5 agosto 2016; Ministero dell'economia e delle finanze; associazioni nazionali di categoria delle imprese di trasporto ferroviario; imprese di trasporto ferroviario Italo e NTV; docenti universitari esperti del settore; Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

Il gruppo di lavoro è stato istituito con l'incarico di esaminare le problematiche di carattere generale connesse alla liberalizzazione, all'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario e alle regole comuni sulla *governance* dell'infrastruttura ferroviaria ed individuare le possibili soluzioni da adottare. Allo scopo inoltre di approfondire gli aspetti e gli strumenti utili alla predisposizione di atti normativi volti anche alla semplificazione procedurale, al fine di coordinare e coniugare l'offerta di mercato e le attuali norme di settore, nonché di creare un contesto volto a facilitare l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario, si è valutata l'opportunità di sentire gli attori principali coinvolti e di acquisire le esperienze anche di innovazione in corso per consentire una preliminare concertazione e supportare l'Amministrazione nella predisposizione di tutte le modifiche normative previste dalle disposizioni vigenti nell'ambito di una programmazione di ampio respiro.

Il suddetto gruppo di lavoro ha seguito il seguente percorso di analisi: la prima fase di analisi è stata svolta dalla Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, che ha seguito a livello europeo le fasi di promulgazione della direttiva. La prima valutazione di impatto del provvedimento è stata condotta da tre uffici della Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, analizzando le risultanze degli incontri avvenuti, anche negli anni passati, con tutti i soggetti coinvolti nell'ambito di applicazione del provvedimento in esame. Si è, altresì, tenuto conto delle criticità emerse nell'applicazione del decreto legislativo n. 112 del 2015.

Successivamente si è avviato un confronto con la Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi ed il trasporto pubblico locale, con l'ANSF e l'ART. A valle della predisposizione della prima bozza di decreto è stata avviata un'attività di coordinamento da parte dell'Ufficio Legislativo del MIT con le associazioni di categoria, le Direzioni competenti del MIT, MEF, ART ed ANSF, che ha fatto proprie l'attività posta in essere dal Gruppo di lavoro coordinato dalla Direzione generale competente.

Non sono state previste consulenze fatta esclusione per la partecipazione dei componenti esterni facenti parte del gruppo di lavoro che operano a titolo gratuito. Contestualmente, è proseguita la partecipazione in seno al *Single European Railway Area Committee* (SERAC) e presso i sottogruppi di lavoro istituiti dalla Commissione Europea, da parte di rappresentanti della Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie per le attività preparatorie di redazione e votazione degli atti di esecuzione della direttiva 2012/34/UE, come modificata dalla direttiva (UE) 2016/2370, già emanati o in fase di emanazione.