

*Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile*

NUCLEO DI VALUTAZIONE ATTI UE

- E, p.c.
- Alla Presidenza del Consiglio dei ministri
Dipartimento per le politiche europee
Servizio informative parlamentari e Corte di
giustizia UE
- Ai Nuclei di valutazione degli atti UE di
Ministero dello Sviluppo economico
Ministero degli Affari esteri
e della cooperazione internazionale
- Al Capo Dipartimento per la mobilità sostenibile
- Al Capo Dipartimento per la programmazione
strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a
rete, informativi e statistici
- Al Capo Dipartimento per le opere pubbliche, le
politiche abitative e urbane, le infrastrutture
idriche e le risorse umane e strumentali
- Alla Dott.ssa Grazia Maria Cacopardi

Oggetto: Richiesta di relazione (articolo 6 legge n. 234 del 2012) sulla Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013.

Ad integrazione di quanto trasmesso con nota prot. 13809 del 20 aprile u.s., si trasmette l'annesso alla relazione relativa alla proposta in oggetto relativo alle modifiche del regolamento (UE) n. 913/2010.

IL COORDINATORE
(Cons. Chiara Palermo)



Allegato alla Relazione
ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge n. 234/2012

Oggetto dell'atto:

Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il Regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013

Codice della proposta: COM(2021) del 15 dicembre 2021 - 812 final

Codice interistituzionale: 2021/0420(COD)

Amministrazione con competenza prevalente: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
Direzione Generale del Trasporto e delle infrastrutture ferroviarie (**per la parte RFC Modifiche Reg.913/2010**)

Premessa: finalità e contesto

La presente Relazione è limitata alla parte della proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO relativa alla modifica del Regolamento (UE) n. 913/2010 sui corridoi ferroviari merci della rete TEN-T, ai sensi del quale sono stati istituiti i Corridoi Ferroviari Merci (RFC), quattro dei quali attraversano il nostro paese.

È necessario modificare il regolamento (UE) n. 913/2010 al fine di adattarne le disposizioni in considerazione delle novità introdotte dalla Proposta in argomento.

- *quadro normativo:*

La proposta in argomento è collegata ad altri settori strategici dell'Unione.

In particolare, la proposta è correlata alla comunicazione dell'11 dicembre 2019 con quale la Commissione ha illustrato un Green Deal per l'Unione europea e i suoi cittadini. Tale comunicazione ribadisce l'impegno della Commissione ad affrontare i problemi legati al clima e all'ambiente con riduzione delle emissioni di gas a effetto serra. Il Green Deal europeo è parte integrante della strategia della Commissione per attuare l'Agenda 2030 e gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite. L'obiettivo di realizzare un'Unione europea a impatto climatico zero entro il 2050 è stato approvato dal Consiglio nelle sue conclusioni del 12 dicembre 2019 e dal Parlamento europeo nella sua risoluzione del 15 gennaio 2020.

La proposta è inoltre correlata alla nuova Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente ("Sustainable and Smart Mobility Strategy") presentata dalla Commissione europea a dicembre 2020 e finalizzata a rendere la mobilità dell'Unione Europea più ecologica, resiliente e digitale, prevedendo di raggiungere determinati obiettivi al 2030, 2035 e 2050.

Ai documenti strategici dell'Unione sopra menzionati si aggiungono:

- *La Direttiva 2012/34/UE, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico e ha sostituito e abrogato le direttive 95/18/CE e 2001/13/CE. Essa ha riunito in un solo testo*

i principi relativi allo sviluppo delle ferrovie (incentrato, tra l'altro, sulla separazione tra gestione dell'infrastruttura e attività di trasporto), alle licenze delle imprese ferroviarie e alla tariffazione dell'infrastruttura. In generale, questa Direttiva promuove la concorrenza prevedendo una maggiore trasparenza delle condizioni di accesso al mercato, una separazione contabile chiara nonché l'indipendenza e il rafforzamento degli organismi nazionali di controllo. Essa definisce, inoltre, le condizioni di accesso alla rete, ai servizi e alle regole in materia di prelievo degli oneri.

- *Il quarto pacchetto ferroviario (che si compone di tre regolamenti e tre direttive) il quale è stato concepito per completare lo spazio ferroviario unico europeo e migliorarne l'interoperabilità ed è stato adottato nell'aprile 2016 (pilastro tecnico) e nel dicembre 2016 (pilastro del mercato).*
- *I Decreti legislativi che, a livello nazionale, hanno recepito le tre Direttive (Direttiva UE 2016/2370, Direttiva UE 2016/798 e Direttiva UE 2016/797) che compongono il quarto pacchetto ferroviario, ovverosia:*
 - *il decreto legislativo n. 136 del 2018, ha recepito la Direttiva UE 2016/2370 (nota anche come direttiva sulla governance), che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato nazionale dei servizi di trasporto ferroviario dei viaggiatori e la governance dell'infrastruttura ferroviaria;*
 - *il decreto legislativo n. 50 del 2019 ha recepito la Direttiva UE 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie, definendo una nuova disciplina quadro per la sicurezza ferroviaria.*
 - *il decreto legislativo n. 57 del 2019, ha recepito la Direttiva UE 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea.*

Infine, la proposta europea in argomento si presenta in linea con gli obiettivi strategici della politica delle infrastrutture e della mobilità enunciati nella prima parte del Documento Strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF) recentemente predisposto dal nostro Ministero.

- *finalità generali;*

Scopo della proposta è quello di addivenire ad una revisione del regolamento TEN-T necessaria a costruire un sistema di trasporto europeo sostenibile, smart e flessibile che agevoli i cambiamenti fondamentali necessari per raggiungere gli obiettivi del Green Deal europeo.

I "corridoi ferroviari merci" (RFC) istituiti sulla base del regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e i "corridoi della rete centrale" (CNC) definiti nel regolamento (UE) n. 1315/2013 perseguono obiettivi strettamente correlati, in particolare per promuovere servizi di trasporto sostenibili, efficienti e sicuri con riferimento specifico al trasporto merci internazionale. In questi anni la cooperazione tra RFC e CNC è stata fruttuosa su molti aspetti mentre in alcuni casi sono state individuate sovrapposizioni di attività e necessità di uno scambio migliore di informazioni. Inoltre RFC e CNC non sono pienamente allineati geograficamente, una circostanza questa che limita la possibilità di coordinamento, ad esempio in merito a questioni quali l'applicazione dei requisiti infrastrutturali della rete transeuropea dei trasporti o il miglioramento della qualità dei servizi ferroviari.

La proposta è quindi di integrare gli RFC e i CNC nei "corridoi di trasporto europei" i quali dovrebbero diventare lo strumento per lo sviluppo di flussi di trasporto merci e passeggeri sostenibili e multimodali in Europa, nonché per lo sviluppo di infrastrutture interoperabili di qualità elevata e dalle prestazioni operative elevate.

- *elementi qualificanti ed innovativi.*

L'istituzione di una rete transeuropea dei trasporti più efficiente e coordinata permetterà di massimizzare gli effetti di rete e contribuirà al rinnovo ed il rilancio dell'intero settore dei trasporti. Si presenta, quindi, l'occasione di progettare un Paese sostenibile e resiliente con una visione di medio-lungo periodo. Il rilancio del settore offrirà anche opportunità per una migliore qualità della vita e consentirà all'industria europea dei trasporti di modernizzarsi, creare posti di lavoro di alta qualità, sviluppare nuovi prodotti e servizi e rafforzare la competitività di un settore che contribuisce per il 5% al PIL europeo e impiega direttamente circa 10 milioni di lavoratori.

A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica

- *La proposta rispetta il principio di attribuzione secondo il quale l'Unione europea agisce esclusivamente nei limiti delle competenze che le sono attribuite nei trattati dell'UE. Queste competenze sono definite negli articoli da 2 a 6 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).*
- *La base giuridica è correttamente individuata negli artt. da 170 a 172 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) i quali sanciscono la costituzione e lo sviluppo di reti transeuropee nei settori delle infrastrutture dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia. Scopo principale della proposta è contribuire a migliorare lo sviluppo di reti transeuropee. Il Parlamento europeo e il Consiglio, possono quindi deliberare secondo la procedura legislativa ordinaria al fine di perseguire gli obiettivi dei trattati nel quadro di una politica comune dei trasporti, dettando ad esempio le priorità e le linee di azione previste.*

2. Rispetto del principio di sussidiarietà

- *La presente proposta è conforme al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del trattato sull'Unione europea (TUE). Gli obiettivi perseguiti dalla presente proposta non possono, infatti, essere realizzati in misura sufficiente esclusivamente attraverso le azioni degli Stati membri, e possono dunque, in ragione della necessità di coordinamento, essere conseguiti meglio a livello dell'Unione. Inoltre, un'azione condotta esclusivamente su scala nazionale non potrebbe beneficiare della dimensione europea degli scambi di esperienze e di buone pratiche tra gli Stati membri.*

3. Rispetto del principio di proporzionalità

La proposta rispetta il principio di proporzionalità di cui all'articolo 5, paragrafo 4, TUE. L'intervento proposto incentiva uno spostamento dei volumi di trasporto verso modi di trasporto più sostenibili, necessari ai fini del conseguimento di risultati in relazione agli obiettivi climatici più ambiziosi per il 2030 e all'obiettivo generale di realizzare la neutralità climatica entro il 2050. La proposta mira a creare un quadro politico coerente per conseguire gli obiettivi strategici generali senza imporre alcun vincolo di gestione eccessivo alle amministrazioni che attuano la proposta.

B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

1. Valutazione del progetto e urgenza

- *La valutazione delle finalità generali del progetto è complessivamente positiva in quanto la proposta di Regolamento è volta a migliorare la rete transeuropea dei trasporti rendendo i trasporti dell'Unione più moderni, sostenibili, e sicuri. In tal modo si fornirà un contributo decisivo per raggiungere l'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050.*
- *La proposta potrebbe, inoltre, rafforzare il contributo offerto dal settore dei trasporti all'economia e all'industria apportando un beneficio generale in un momento molto difficile di crisi economica generalizzata e di perdita di fiducia nelle relazioni tra l'Unione e i suoi Stati Membri.*
- *Con riferimento in particolare alle modifiche al Regolamento 913/2010, alla cui attuale implementazione l'Italia, tramite RFI, ha contribuito in maniera determinante impegnandosi direttamente nelle differenti governance dei corridoi di interesse nazionale (Reno Alpino, Scandinavo mediterraneo, Baltico Adriatico e Mediterraneo) e proponendo iniziative volte al rafforzamento degli stessi, si valuta positivamente il migliore allineamento tra i corridoi della rete centrale e i corridoi ferroviari merci, soprattutto in termini di pianificazione degli investimenti e individuazione dei progetti transfrontalieri. La creazione di corridoi di trasporto europei, che integrano i due tipi esistenti di corridoi (corridoi della rete centrale e corridoi ferroviari merci che manterranno comunque la loro governance autonoma) consentirà di ottimizzare gli strumenti ed evitare duplicazioni. Si pensi, a titolo di esempio, alla sovrapposizione attualmente esistente tra i piani di investimento da redigere a cura della Governance degli RFC ai sensi del regolamento 913/2010, e i piani di lavoro redatti dai coordinatori europei della rete TEN-T.*

2. Conformità del progetto all'interesse nazionale

Le disposizioni contenute nella proposta di Regolamento volta a migliorare la rete transeuropea dei trasporti possono ritenersi conformi all'interesse nazionale per vari ordini di ragioni.

Innanzitutto, nel modernizzare il sistema dei trasporti si dà una forte spinta agli investimenti infrastrutturali del Paese e alle opere strategiche, contribuendo alla crescita dell'economia nazionale in un momento particolarmente impegnativo che l'Italia sta attraversando per l'emergenza sanitaria da COVID-19.

Per quanto riguarda le disposizioni specifiche del regolamento 913/2010 che si riferiscono maggiormente alle misure di gestione della capacità ferroviaria, di gestione del traffico e di consultazione degli stakeholder, la proposta legislativa prevede una razionalizzazione del quadro normativo ed organizzativo ed una migliore definizione delle responsabilità che possono agevolare la sperimentazione ed implementazione di progetti transfrontalieri finalizzati al miglioramento delle performance merci internazionali (che cubano circa il 50 % dei trasporti merci italiani) con impatto positivo sul modal shift e contestuale decarbonizzazione del trasporto delle merci.

Inoltre, la realizzazione di una mobilità più sostenibile porterà a migliorare la qualità del lavoro e della vita delle persone nonché a cambiamenti profondi nel funzionamento delle città e negli spostamenti.

3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune

Non si rinvergono elementi di criticità e non si ritiene di dover apportare modifiche né per quanto riguarda il testo, né per quanto riguarda il merito.

L'iter di formazione della proposta in argomento è stato, infatti, avviato con una prima consultazione pubblica che si è tenuta tra il 24 aprile e il 17 luglio 2019, alla quale è seguita una seconda consultazione pubblica tra il 10 febbraio e il 5 maggio 2021. Il nostro paese ha partecipato ad entrambe le consultazioni.

Nel processo di sviluppo della proposta sono stati, inoltre, utilizzati tutti i contributi dei portatori di interessi.

Partecipando alla Governance dei Corridoi Ferroviari merci, la Direzione Generale del Trasporto e delle Infrastrutture ferroviarie, ha inoltre partecipato alla formulazione della proposta in sede di Comitato Esecutivo dei corridoi medesimi.

C. Valutazione d'impatto

1. Impatto finanziario

- *Incidenza sul bilancio UE:
I costi amministrativi necessari per l'attuazione della proposta per il periodo 2021-2050 è stimata a 15,8 milioni di EUR per la Commissione europea.*
- *Incidenza sul bilancio nazionale:
I costi amministrativi necessari per l'attuazione della proposta per il periodo 2021-2050 è stimata a 9,6 milioni di EUR per le autorità pubbliche degli Stati membri.*

Il finanziamento degli investimenti sarà invece coperto da fondi pubblici (fondi pubblici nazionali, fondi UE nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa (CEF - Connecting Europe Facility) e ammonta a 244,2 miliardi di EUR, espresso come valore attuale nel periodo 2021-2050.

2. Effetti sull'ordinamento nazionale

Con la proposta in argomento si intende migliorare la rete transeuropea dei trasporti e rendere più performanti i modi di trasporto determinanti ai fini del raggiungimento della carbon neutrality (come il trasporto ferroviario), in particolare dal punto di vista ferroviario stesso, questo significa modernizzare le infrastrutture ferroviarie e rendere i suoi servizi più competitivi in termini di affidabilità, performance e puntualità, in modo tale da rendere più attrattivi gli spostamenti in treno, sia per i passeggeri che per le merci.

La sfida europea è rivolta soprattutto a quei Paesi, come l'Italia, dove l'indice di gradimento del treno è meno positivo. Per il nostro paese questa sfida potrebbe essere una opportunità per rilanciare il trasporto passeggeri e merci. Gli obiettivi delineati dalla Commissione coincidono, infatti, con il l'impegno intrapreso dal MIMS per incentivare il trasporto ferroviario e la sostenibilità ambientale favorendo lo shift modale dalla gomma al treno e la mobilità collettiva.

3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali

La rete transeuropea dei trasporti si propone di realizzare 4 obiettivi, i quali sono enunciati nell'art. 4 della proposta. Essi sono

- (a) la sostenibilità
- (b) la coesione
- (c) l'efficienza
- (d) maggiori benefici per tutti gli utenti.

L'obiettivo b) di "coesione" della TEN-T valorizza la partecipazione di regioni ed enti locali attraverso l'individuazione di nodi urbani e l'integrazione di terminali passeggeri/merci su tutto il territorio dell'UE, svolgendo un ruolo cruciale per la connettività regionale.

Per il traffico passeggeri così come per quello merci si ribadisce l'importanza del coordinamento tra le infrastrutture di trasporto per il traffico a lunga distanza, da un lato, e il traffico regionale e locale e i servizi di trasporto presso i nodi urbani, dall'altro.

La partecipazione delle autorità regionali e locali è, inoltre, espressamente richiamata all'art. 52 della proposta in esame, laddove si prevede che il coordinatore europeo possa consultare le autorità regionali e locali, in relazione al piano di lavoro e alla sua attuazione e all'art. 57 nelle fasi di pianificazione e costruzione di un progetto di interesse comune, nel quale occorre tenere adeguatamente conto degli interessi delle autorità regionali e locali e di quelli del pubblico interessati da tale progetto.

Per quanto riguarda limitatamente le modifiche apportate dalla Proposta al Regolamento UE 913/2010 si evidenzia come la cooperazione con le amministrazioni regionali e/o locali viene richiamata nella riformulazione dell'art.9, laddove si prevede che il comitato di gestione, in sede di predisposizione del piano di attuazione, possa adottare misure ai fini della cooperazione con le amministrazioni regionali e/o locali.

Alla luce delle norme sopra richiamate si ritiene che la proposta esige che le regioni e gli enti locali abbiano sempre più voce in capitolo nello sviluppo delle politiche e della legislazione dell'UE e che questa cooperazione venga costantemente rafforzata, coinvolgendo con maggiore forza le città, i piccoli centri e le regioni nella formulazione e nell'attuazione delle politiche dell'UE sui trasporti.

Si ritiene, tuttavia, che questo maggiore coinvolgimento degli enti locali e regionali nel processo decisionale europeo non vada ad incidere sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto la relazione non dovrà essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2 della legge n. 234/2012).

4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione

*Come già espresso precedentemente la proposta in argomento introducendo la creazione di **corridoi di trasporto europei**, che integreranno i due tipi esistenti di corridoi (corridoi della rete centrale e corridoi ferroviari merci, che manterranno comunque loro autonoma governance) consentirà di ottimizzare gli strumenti ed evitare duplicazioni.*

Dal punto di vista organizzativo, questa disposizione dovrà comportare un ripensamento nella ripartizione delle competenze che suddivide in capo a due diverse Direzioni Generali la gestione dei corridoi attualmente esistenti (corridoi della rete centrale e corridoi ferroviari merci).

*Anche la rappresentanza a livello di Stato Membro dei **corridoi di trasporto europei** dovrà essere riconsiderata e ridiscussa dal punto di vista organizzativo, alla luce delle nuove competenze previste in capo al comitato esecutivo per consentire la verifica dell'applicazione del Regolamento da parte della Commissione (art. 22 e 23).*

*Si sottolinea, infine, che ai sensi del nuovo Regolamento **il monitoraggio** dei progressi*

compiuti nella rete TEN-T rispetto a tappe definite e concordate sarà ulteriormente rafforzato.

Questo comporterà che gli Stati Membri dovranno riferire periodicamente in merito ai progressi compiuti, inoltrando al coordinatore (al fine di permettere la verifica dei progressi periodici e l'opportunità adottare misure adeguate in caso di ritardi) i dati relativi agli indicatori chiave di prestazione (KPI) rispetto ai quali sarà monitorato il successo della rete TEN-T.

Con riferimento al settore ferroviario, ad esempio, occorrerà monitorare regolarmente la percentuale di lunghezza delle tratte elettrificate di trasporto ferroviario di merci, oppure le linee che consentono un carico per asse di 22,5 o una lunghezza del treno di 740 m; numero di porti marittimi con accesso ferroviario, ecc.

Per poter adempiere a questi nuovi obblighi di monitoraggio questa Direzione Generale ha proposto al gestore della rete di inserire nel Contratto di Programma, parte Investimenti, un nuovo articolo che va ad integrare il monitoraggio che viene già fatto ai fini della performance, con una nuova analisi finalizzata all'acquisizione di indicatori chiave di prestazione (KPI) rispetto ai quali sarà monitorato l'andamento della rete.

In aggiunta è previsto un monitoraggio costante attraverso la banca dati TENtec, un potente sistema di informazione che consentirà in futuro uno scambio automatizzato di dati direttamente dalla fonte dati (Stato membro, gestore dell'infrastruttura) in modo tempestivo.

Per far fronte a questi **obblighi di comunicazione e monitoraggio** previsti dal capo VI del nuovo Regolamento occorrerà, pertanto, prevedere una struttura adeguata, sia dal punto di vista delle risorse umane che di risorse finanziarie, nonché l'utilizzo di contratti di assistenza tecnica messi a disposizione nell'ambito dei programmi PSA (Program Support Action) presentati dalla Commissione Europea.

5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

Si ritiene che la proposta in argomento possa avere un impatto positivo sui cittadini e sulle imprese. L'art 5 della proposta prospetta, infatti, una rete efficiente sotto il profilo delle risorse e protezione dell'ambiente, pianificata attraverso lo sviluppo di infrastrutture ecologiche, sostenibili e resilienti ai cambiamenti climatici, progettate per ridurre al minimo gli impatti avversi sulla salute dei cittadini che vivono nelle aree circostanti la rete e sull'ambiente, nonché il degrado degli ecosistemi. Si prevede, inoltre, un'adeguata considerazione della resilienza della rete dei trasporti e della sua infrastruttura per quanto riguarda i cambiamenti climatici, i rischi naturali e i disastri provocati dall'uomo, nonché le perturbazioni intenzionali, al fine di far fronte a tali sfide.

Una pianificazione della rete basata su queste nuove esigenze favorirà connessioni sostenibili e sicure e contribuirà ad avvicinare persone e luoghi in tutta Europa azzerando le distanze, con enormi potenzialità per il settore turistico. Anche la digitalizzazione e l'utilizzo di nuove tecnologie porteranno enormi benefici in termini di risparmio di tempo e semplificazione delle procedure.

Altro

Nulla da segnalare

Tabella di corrispondenza ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge n. 234/2012

(D.P.C.M. 17marzo 2015)

| |
|---|
| <p>Oggetto dell'atto: Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il Regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> – Codice della proposta: COM(2021) del 15 dicembre 2021 - 812 final – Codice interistituzionale: 2021/0420(COD) – Amministrazione con competenza prevalente: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Direzione Generale del Trasporto e delle infrastrutture ferroviarie (per la parte RFC) |

| Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea (articolo e paragrafo) | Norma nazionale vigente (norma primaria e secondaria) <i>Trattasi di proposta di Regolamento, pertanto direttamente applicabile nell'ordinamento degli SM senza recepimento con norma nazionale</i> | Commento (natura primaria o secondaria della norma, competenza ai sensi dell'art. 117 della Costituzione, eventuali oneri finanziari, impatto sull'ordinamento nazionale, oneri amministrativi aggiuntivi, amministrazioni coinvolte, eventuale necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria) |
|--|--|---|
| <p>L'articolo 1, paragrafo 1, è sostituito dal seguente:</p> <p>"1. Il presente regolamento stabilisce le regole per l'organizzazione e la gestione di corridoi ferroviari internazionali per un trasporto merci competitivo in vista dello sviluppo di una rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo. Esso stabilisce le regole per l'organizzazione, la gestione e la programmazione indicativa degli investimenti dei corridoi merci.";</p> | <p>1. Il presente regolamento stabilisce le regole per la realizzazione e l'organizzazione di corridoi ferroviari internazionali per un trasporto merci competitivo in vista dello sviluppo di una rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo. Esso stabilisce le regole per la selezione, l'organizzazione e la gestione e la pianificazione indicativa degli investimenti dei corridoi merci.</p> | <p>Nel nuovo regolamento, tra le attività dei corridoi ferroviari internazionali viene eliminata la definizione di regole per "la selezione" degli investimenti dei corridoi merci.</p> <p>Tale attività sarà demandata al coordinatore europeo.</p> |
| <p>L'articolo 2, paragrafo 2, è sostituito dal seguente:</p> <p>"2. In aggiunta alle definizioni di cui al paragrafo 1 si applicano le definizioni seguenti: (a) "corridoio merci": le linee ferroviarie di trasporto merci del corridoio di trasporto europeo quale definito all'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento [... - nuovo regolamento TEN-T]* e di cui all'allegato III di tale regolamento, ivi compresi le infrastrutture</p> | <p>2. In aggiunta alle definizioni di cui al paragrafo 1, si intende per: a) «corridoio merci», l'insieme delle linee ferroviarie designate, comprese le linee ferrovia-traghetto, nel territorio degli Stati membri o tra Stati membri e, ove opportuno, paesi terzi europei, che collegano due o più terminali lungo un tracciato principale e, se del caso, rotte e sezioni alternative che li collegano,</p> | <p>Gli RFC vengono riallineati geograficamente ai CNC</p> |

| | | |
|--|---|---|
| <p>ferroviarie e le relative attrezzature nonché i pertinenti servizi ferroviari, conformemente all'articolo 5 della direttiva 2001/14/CE;</p> <p>(b) "piano di attuazione": il documento che presenta i mezzi, la strategia e le azioni che le parti interessate intendono attuare e che sono necessari e sufficienti per organizzare e gestire il corridoio merci;</p> <p>(c) "terminale": l'impianto situato lungo il corridoio merci appositamente attrezzato per permettere di effettuare operazioni di carico e/o scarico di merci sui/dai treni merci, l'integrazione dei servizi ferroviari di trasporto merci con i servizi stradali, marittimi, fluviali e aerei, nonché la formazione o la modifica della composizione dei treni merci; e, ove necessario, l'espletamento di procedure frontaliere alle frontiere con paesi terzi europei;</p> <p>(d) "coordinatore europeo": il coordinatore di cui all'articolo 51 del regolamento [... - nuovo regolamento TEN-T].</p> | <p>ivi compresi le infrastrutture ferroviarie e le relative attrezzature nonché i pertinenti servizi ferroviari, conformemente all'articolo 5 della direttiva 2001/14/CE;</p> <p>b) «piano di attuazione», il documento che presenta i mezzi e la strategia che le parti interessate intendono attuare per sviluppare, nel corso di un determinato periodo, le azioni necessarie e sufficienti per realizzare il corridoio merci;</p> <p>c) «terminale», l'impianto situato lungo il corridoio merci appositamente attrezzato per permettere di effettuare operazioni di carico e/o scarico di merci sui/dai treni merci e l'integrazione dei servizi ferroviari di merci con i servizi stradali, marittimi, fluviali e aerei, oppure la formazione o la modifica della composizione dei treni merci, e, ove necessario, l'espletamento di p di procedure frontaliere alle frontiere con paesi terzi europei.</p> | <p>Viene inserita la definizione di Coordinatore europeo , fino ad ora assente in ambito RFC</p> |
| <p>Il titolo del capo II è sostituito dal seguente: "ORGANIZZAZIONE E GESTIONE DEI CORRIDOI MERCI";</p> | <p>PROGETTAZIONE E GESTIONE DEI CORRIDOI FERROVIARI INTERNAZIONALI PER UN TRASPORTO MERCI COMPETITIVO</p> | |
| <p>L'articolo 3 è sostituito dal seguente: <i>"Articolo 3</i> Organizzazione e gestione dei corridoi merci 1.L'organizzazione e la gestione dei corridoi merci sono soggette a norme in materia di governance, programmazione degli investimenti, ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e gestione del traffico, conformemente al presente regolamento. 2. A decorrere dalla data di entrata in vigore del regolamento [... - nuovo regolamento TEN-T] o in caso di modifica del tracciato di un corridoio di trasporto europeo a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, di tale regolamento, gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura competenti per la parte del corridoio merci di tale corridoio di trasporto europeo adeguano l'organizzazione e la gestione del corridoio merci entro 12 mesi dalla data della modifica.";</p> | <p>Gli Stati membri di cui all'allegato rendono operativi entro le date ivi indicate i primi corridoi merci elencati nell'allegato. Gli Stati membri interessati informano la Commissione della realizzazione dei corridoi merci.</p> | <p>Viene definita la nuova organizzazione e gestione dei corridoi merci, cosa che comporterà degli obblighi di adeguamento da parte degli gli Stati membri e dei gestori dell'infrastruttura</p> |
| <p>Gli articoli da 4 a 7 sono soppressi;</p> | | |
| <p>L'articolo 8 è così modificato: (a) al paragrafo 1 è aggiunta la</p> | <p>Articolo 8 Gestione dei corridoi merci</p> | |

| | | |
|---|---|--|
| <p>seguente frase: "Il comitato esecutivo valuta regolarmente la coerenza tra gli obiettivi generali e quelli definiti dal comitato di gestione conformemente all'articolo 9, paragrafo 1, lettera c)."; (b) il paragrafo 7 è sostituito dal seguente: "7. Il comitato di gestione istituisce un gruppo consultivo composto dai gestori e proprietari dei terminali del corridoio merci, compresi, se necessario, porti marittimi e di navigazione interna. Tale gruppo consultivo può emettere un parere sulle proposte presentate dal comitato di gestione che hanno conseguenze dirette sugli investimenti e la gestione dei terminali. Esso può altresì emettere pareri di propria iniziativa. Il comitato di gestione tiene conto di tutti questi pareri. In caso di divergenze tra il comitato di gestione e il gruppo consultivo, quest'ultimo può rivolgersi al comitato esecutivo e al coordinatore europeo interessato dal corridoio merci. Il comitato esecutivo e il coordinatore europeo interessato dal corridoio merci agiscono da mediatori e comunicano tempestivamente la propria posizione. La decisione finale spetta tuttavia al comitato di gestione."; (c) al paragrafo 8 è aggiunta la seguente frase: "In caso di divergenze tra il comitato di gestione e il gruppo consultivo, quest'ultimo può rivolgersi al comitato esecutivo e al coordinatore europeo interessato dal corridoio merci. Il comitato esecutivo o il coordinatore europeo interessato dal corridoio merci agisce da mediatore e comunica tempestivamente la propria posizione. La decisione finale spetta tuttavia al comitato di gestione."; (d) è aggiunto il seguente paragrafo 10: "10. Il comitato esecutivo e il comitato di gestione cooperano con il coordinatore europeo interessato dal corridoio merci per sostenere lo sviluppo del traffico merci per ferrovia lungo il corridoio.";</p> | <p>1. Gli Stati membri interessati istituiscono, per ciascun corridoio merci, un comitato esecutivo incaricato di fissarne gli obiettivi generali, di assicurare la supervisione e di adottare le misure espressamente previste al paragrafo 7 del presente articolo, nonché agli articoli 9 e 11, all'articolo 14, paragrafo 1, e all'articolo 22. Il comitato esecutivo è composto di rappresentanti delle autorità degli Stati membri interessati. 2. I gestori dell'infrastruttura interessati e, se del caso, gli organismi preposti all'assegnazione della capacità di cui all'articolo 14, paragrafo 2, della direttiva 2001/14/CE istituiscono, per ciascun corridoio merci, un comitato di gestione incaricato di adottare le misure espressamente previste ai paragrafi 5, 7, 8 e 9 del presente articolo, agli articoli da 9 a 12, all'articolo 13, paragrafo 1, all'articolo 14, paragrafi 2, 6 e 9, all'articolo 16, paragrafo 1, all'articolo 17, paragrafo 1, e agli articoli 18 e 19 del presente regolamento. Il comitato di gestione è composto dai rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura. 3. Gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura interessati da un corridoio merci cooperano in seno ai comitati di cui ai paragrafi 1 e 2, al fine di garantire lo sviluppo del corridoio merci conformemente al suo piano di attuazione. 4. Il comitato esecutivo adotta le proprie decisioni di comune accordo fra i rappresentanti delle autorità degli Stati membri interessati. 5. Il comitato di gestione adotta le proprie decisioni, ivi incluse le decisioni in merito alla propria personalità giuridica, all'instaurazione della propria struttura organizzativa, alle proprie risorse e al proprio personale, di comune accordo fra i gestori dell'infrastruttura interessati. Il comitato di gestione può essere un'entità giuridica indipendente. Esso può assumere la forma di un gruppo europeo di interesse economico ai sensi del regolamento (CEE) n. 2137/85 del Consiglio, del 25 luglio 1985, relativo all'istituzione di un gruppo europeo di interesse economico (GEIE) (1). 6. Le competenze del comitato</p> | <p>Viene inserito in ruolo di mediatore del coordinatore europeo in caso di divergenze tra il comitato di gestione e il gruppo consultivo, ma resta invariata la capacità decisionale in capo al comitato di gestione</p> <p>Viene aggiunto il par.10 che prevede la cooperazione del comitato esecutivo e il comitato di gestione con il coordinatore europeo interessato dal corridoio merci per sostenere lo sviluppo del traffico merci per ferrovia lungo il corridoio.</p> |
|---|---|--|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>esecutivo e del comitato di gestione lasciano impregiudicata l'indipendenza dei gestori dell'infrastruttura prevista all'articolo 4, paragrafo 2, della direttiva 91/440/CEE.</p> <p>7. Il comitato di gestione istituisce un gruppo consultivo composto dai gestori e proprietari dei terminali del corridoio merci, compresi, se necessario, porti marittimi e di navigazione interna. Tale gruppo consultivo può emettere un parere sulle proposte presentate dal comitato di gestione che hanno conseguenze dirette sugli investimenti e la gestione dei terminali. Esso può altresì emettere pareri di propria iniziativa. Il comitato di gestione tiene conto di detti pareri. In caso di divergenze tra il comitato di gestione e il gruppo consultivo, quest'ultimo può rivolgersi al comitato esecutivo. Il comitato esecutivo agisce da mediatore e comunica tempestivamente la propria posizione. La decisione finale spetta tuttavia al comitato di gestione.</p> <p>8. Il comitato di gestione istituisce un ulteriore gruppo consultivo composto da imprese ferroviarie interessate all'uso del corridoio merci. Detto gruppo consultivo può emettere un parere su qualsiasi proposta presentata dal comitato di gestione che abbia incidenze su tali imprese. Esso può altresì emettere pareri di propria iniziativa. Il comitato di gestione tiene conto di tutti questi pareri.</p> <p>9. Il comitato di gestione provvede al coordinamento, conformemente ai piani nazionali ed europei di installazione, dell'impiego delle applicazioni IT interoperabili o di soluzioni alternative che possono rendersi disponibili in futuro per gestire le richieste di tracce ferroviarie internazionali e il funzionamento del traffico internazionale sul corridoio merci.</p> | |
| <p>L'articolo 9 è sostituito dal seguente: <i>"Articolo 9</i> Misure per lo sviluppo del corridoio merci 1. Non oltre sei mesi prima di rendere operativo il corridoio merci, il comitato di gestione elabora un piano di attuazione e lo pubblica. Il comitato di gestione consulta i gruppi consultivi di cui all'articolo 8, paragrafi 7 e 8, in merito al progetto</p> | <p>Articolo 9</p> <p>Misure di attuazione del piano relativo al corridoio merci 1. Non oltre sei mesi prima di rendere operativo il corridoio merci, il comitato di gestione elabora un piano di attuazione e lo sottopone al comitato esecutivo per approvazione. Il piano comprende: a) una descrizione delle</p> | <p>Si prevede la ridefinizione del piano di attuazione. Vi sono molte novità rispetto al vecchio testo, in particolare si segnalano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La consultazione dei gruppi |

| | | |
|---|--|--|
| <p>di piano di attuazione. Il comitato di gestione sottopone il piano di attuazione al comitato esecutivo per approvazione.</p> <p>Tale piano comprende:</p> <p>(a) una descrizione delle caratteristiche del corridoio merci, incluse le strozzature, e il programma di misure necessarie per migliorarne l'organizzazione e la gestione;</p> <p>(b) gli elementi essenziali dello studio di cui al paragrafo 3;</p> <p>(c) gli obiettivi dei corridoi merci, segnatamente in termini di prestazioni del corridoio merci, espresse sotto forma di qualità di servizio e capacità del corridoio merci in conformità delle disposizioni dell'articolo 19 del presente regolamento e, ove pertinente, traguardi quantitativi o qualitativi relativi a tali obiettivi. Gli obiettivi e i traguardi tengono conto dei requisiti di cui all'articolo 18 del regolamento [... - nuovo regolamento TEN-T];</p> <p>(d) le misure volte ad attuare le disposizioni di cui agli articoli da 12 a 19 e le misure volte a migliorare le prestazioni del corridoio merci, sulla base dei risultati della valutazione di cui all'articolo 19, paragrafo 3, al fine di raggiungere gli obiettivi e i traguardi di cui alla lettera c);</p> <p>(e) le opinioni e le valutazioni dei gruppi consultivi di cui all'articolo 8, paragrafi 7 e 8, in merito allo sviluppo del corridoio;</p> <p>(f) una sintesi della cooperazione e dei risultati della consultazione di cui all'articolo 11, compresi i pareri dei gruppi consultivi di cui all'articolo 8, paragrafi 7 e 8, e una sintesi delle risposte di altri portatori di interessi.</p> <p>Nell'elaborare il piano di attuazione, il comitato di gestione tiene conto degli obiettivi e delle misure contenuti nel piano di lavoro del coordinatore europeo, di cui all'articolo 53 del regolamento [... - nuovo regolamento TEN-T]. Il piano di attuazione comprende un riferimento agli elementi del piano di lavoro che sono pertinenti per il traffico merci per ferrovia lungo il corridoio.</p> <p>Il comitato di gestione riesamina e adegua regolarmente i traguardi di cui alla lettera c) e le misure di cui alla lettera d), sulla base della valutazione di cui all'articolo 19, paragrafo 3, previa consultazione dei gruppi consultivi di cui all'articolo 8, paragrafi 7 e 8, e del coordinatore europeo.</p> | <p>caratteristiche del corridoio merci, incluse le strozzature e il programma di misure necessarie per la realizzazione del corridoio merci;</p> <p>b) gli elementi essenziali dello studio di cui al paragrafo 3;</p> <p>c) gli obiettivi dei corridoi merci, segnatamente in termini di prestazioni del corridoio merci, espresse sotto forma di qualità di servizio e capacità del corridoio merci in conformità delle disposizioni dell'articolo 19;</p> <p>d) il piano degli investimenti di cui all'articolo 11;</p> <p>e) le misure di attuazione delle disposizioni degli articoli da 12 a 19.</p> <p>2. Il comitato di gestione riesamina periodicamente il piano di attuazione tenendo conto dell'evoluzione della sua attuazione, del mercato del trasporto merci per ferrovia lungo il corridoio e delle prestazioni misurate secondo gli obiettivi di cui al paragrafo 1, lettera c).</p> <p>3. Il comitato di gestione esegue e aggiorna periodicamente uno studio sul mercato dei trasporti riguardante l'evoluzione del traffico registrata e prevista lungo il corridoio merci, come conseguenza della sua creazione, e inerente ai vari tipi di traffico, in relazione sia al trasporto merci che al trasporto passeggeri. Tale studio esamina, se necessario, anche i costi e i benefici socioeconomici derivanti dalla realizzazione del corridoio merci.</p> <p>4. Il piano di attuazione tiene conto dello sviluppo dei terminali per rispondere alle esigenze del trasporto merci per ferrovia che circola lungo il corridoio merci, in particolare quali nodi intermodali lungo i corridoi merci.</p> <p>5. Se del caso, il comitato di gestione adotta misure ai fini della cooperazione con le amministrazioni regionali e/o locali riguardo al piano di attuazione.</p> | <p>consultivi prima dell'approvazione del piano da parte del comitato esecutivo</p> <ul style="list-style-type: none"> • La previsione nel piano di traguardi quantitativi o qualitativi legati agli obiettivi da raggiungere • L'eliminazione dal piano di attuazione del piano degli investimenti • Le opinioni e le valutazioni dei gruppi consultivi in merito allo sviluppo del corridoio; • Il coordinamento con gli obiettivi e le misure contenuti nel piano di lavoro del coordinatore europeo nella fase di elaborazione del piano di attuazione da parte del comitato di gestione • La cooperazione con le amministrazioni regionali e/o locali riguardo al piano di attuazione. |
|---|--|--|

| | | |
|---|--|---|
| <p>2. Il comitato di gestione riesamina periodicamente, almeno ogni quattro anni, il piano di attuazione tenendo conto dell'evoluzione della sua attuazione, del mercato del trasporto merci per ferrovia lungo il corridoio e delle prestazioni misurate secondo gli obiettivi di cui al paragrafo 1, lettera c).</p> <p>3. Il comitato di gestione esegue e aggiorna periodicamente uno studio sul mercato dei trasporti riguardante l'evoluzione del traffico registrata e prevista lungo il corridoio merci e inerente ai vari tipi di traffico, in relazione sia al trasporto merci che al trasporto passeggeri. Tale studio esamina, se necessario, anche i costi e i benefici socioeconomici derivanti dallo sviluppo del corridoio merci.</p> <p>4. Il piano di attuazione tiene conto dello sviluppo dei terminali, compresa l'analisi di mercato e prospettiva sui terminali merci multimodali, nonché i piani d'azione degli Stati membri del corridoio merci, di cui all'articolo 35, paragrafi 3 e 4, del regolamento [... - nuovo regolamento TEN-T].</p> <p>5. Se opportuno, il comitato di gestione adotta misure ai fini della cooperazione con le amministrazioni regionali e/o locali riguardo al piano di attuazione.";</p> | | |
| <p>L'articolo 11 è sostituito dal seguente:</p> <p><i>"Articolo 11</i> Programmazione degli investimenti</p> <p>1. Il comitato esecutivo e il comitato di gestione di un corridoio merci cooperano con il coordinatore europeo interessato dal corridoio merci in relazione alle esigenze in termini di infrastrutture e investimenti derivanti dal traffico merci per ferrovia per sostenere l'elaborazione del piano di lavoro di cui all'articolo 53 del regolamento (UE) [... - nuovo regolamento TEN-T].</p> <p>2. Il comitato di gestione consulta i gruppi consultivi di cui all'articolo 8, paragrafi 7 e 8, in merito allo sviluppo dell'infrastruttura e alle esigenze di investimento. La consultazione si basa su una documentazione adeguata e aggiornata della pianificazione dell'infrastruttura a livello di corridoio e nazionale. Il comitato esecutivo garantisce un coordinamento adeguato tra queste attività di consultazione e i meccanismi di coordinamento a</p> | <p>Articolo 11 Programmazione degli investimenti</p> <p>1. Il comitato di gestione elabora e riesamina periodicamente un piano degli investimenti, che comprende dettagli di investimenti infrastrutturali indicativi a medio e lungo termine nel corridoio merci, e lo sottopone al comitato esecutivo per approvazione. Il piano comprende: a) l'elenco dei progetti previsti per l'estensione, il rinnovo o la risistemazione delle infrastrutture ferroviarie e delle loro attrezzature lungo il corridoio merci e delle relative esigenze finanziarie e fonti di finanziamento; b) un piano di installazione relativo ai sistemi interoperabili lungo il corridoio merci, che soddisfi i requisiti essenziali e le specifiche tecniche di interoperabilità applicabili alla rete definiti dalla direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario. Il piano di</p> | <p>Riguardo la programmazione degli investimenti si segnalano le seguenti novità rispetto al vecchio testo</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cooperazione del comitato esecutivo e del comitato di gestione con il coordinatore europeo, in relazione alle esigenze in termini di infrastrutture e investimenti, per sostenere l'elaborazione del piano di lavoro • Consultazione da parte del comitato di gestione dei gruppi consultivi in merito allo sviluppo dell'infrastruttura e alle esigenze di investimento. |

| | | |
|---|---|---|
| <p>livello nazionale definiti all'articolo 7 sexies della direttiva 2012/34/UE.</p> <p>3. La cooperazione e la consultazione riguardano in particolare:</p> <p>(a) le esigenze di capacità del trasporto merci per ferrovia pertinenti per l'infrastruttura e la programmazione degli investimenti, tenendo conto della necessità di capacità a norma dell'articolo 14, paragrafo 2, e di qualsiasi infrastruttura dichiarata saturata a norma dell'articolo 47 della direttiva 2012/34/UE;</p> <p>(b) i requisiti dell'infrastruttura TEN-T pertinenti per il trasporto merci per ferrovia come definiti nei capi II e III del regolamento (UE) [... - nuovo regolamento TEN-T], in particolare per quanto concerne le esigenze in termini di capacità per i treni merci di lunghezza non inferiore a 740 m;</p> <p>(c) la necessità di investimenti mirati per rimuovere strozzature locali, quali circuiti di collegamento, miglioramenti dei nodi e dell'infrastruttura dell'ultimo miglio oppure attrezzature tecniche che migliorano le prestazioni operative.";</p> | <p>installazione si basa sull'analisi del rapporto costo/benefici dell'uso di sistemi interoperabili;</p> <p>c) un piano relativo alla gestione della capacità dei treni merci che possono circolare lungo il corridoio merci, che comprenda l'eliminazione delle strozzature individuate. Il piano può fondarsi sul miglioramento della gestione della velocità e sull'aumento della lunghezza, del profilo di carico e del carico trasportato o del carico per asse autorizzati per i treni che circolano lungo il corridoio; e</p> <p>d) ove pertinente, i riferimenti al contributo dell'Unione previsto a titolo di programmi di finanziamento dell'Unione.</p> <p>2. L'applicazione del presente regolamento lascia impregiudicata la competenza degli Stati membri riguardo alla pianificazione e al finanziamento delle infrastrutture ferroviarie.</p> | |
| <p>(9) l'articolo 19 è sostituito dal seguente:</p> <p><i>"Articolo 19</i></p> <p>Qualità del servizio lungo il corridoio merci</p> <p>1. Il comitato di gestione del corridoio merci promuove la compatibilità fra i sistemi di prestazioni lungo il corridoio merci di cui all'articolo 35 della direttiva 2012/34/UE.</p> <p>2. Il comitato di gestione monitora le prestazioni dei servizi forniti dai gestori dell'infrastruttura ai richiedenti nell'adempimento delle loro funzioni essenziali, nella misura in cui rientrano nell'ambito di applicazione degli articoli da 12 a 18, come pure dei servizi di trasporto merci per ferrovia lungo il corridoio merci. Il monitoraggio delle prestazioni è condotto in termini qualitativi e quantitativi, se opportuno sulla base di indicatori di prestazione relativi agli obiettivi e ai traguardi del corridoio merci definiti conformemente all'articolo 9, paragrafo 1, lettera c). Il comitato di gestione consulta i gruppi consultivi di cui all'articolo 8, paragrafi 7 e 8, e il coordinatore europeo sugli indicatori di prestazione pertinenti.</p> <p>3. Il comitato di gestione valuta i risultati del monitoraggio delle prestazioni rispetto agli obiettivi e ai traguardi definiti conformemente</p> | <p>Articolo 19</p> <p>Qualità del servizio lungo il corridoio merci</p> <p>1. Il comitato di gestione del corridoio merci promuove la compatibilità fra i sistemi di prestazioni lungo il corridoio merci di cui all'articolo 11 della direttiva 2001/14/CE.</p> <p>2. Il comitato di gestione monitora le prestazioni dei servizi di trasporto merci per ferrovia lungo il corridoio merci e pubblica i risultati del monitoraggio una volta all'anno.</p> <p>3. Il comitato di gestione organizza un'indagine sulla soddisfazione degli utilizzatori del corridoio merci e ne pubblica i risultati una volta all'anno.</p> | <p>Si prevede il monitoraggio delle prestazioni, il quale viene condotto in termini qualitativi e quantitativi, sulla base di indicatori di prestazione relativi agli obiettivi e ai traguardi del corridoio merci.</p> <p>Sul punto si evidenzia che per poter adempiere a questi nuovi obblighi di monitoraggio questa Direzione Generale ha proposto al gestore della rete di inserire nel Contratto di Programma, parte Investimenti, un nuovo articolo che va ad integrare il monitoraggio che viene già fatto ai fini della performance, con una nuova analisi finalizzata all'acquisizione di indicatori chiave di prestazione (KPI) rispetto ai quali sarà monitorato l'andamento della rete.</p> <p>Il comitato di gestione valuta i risultati del monitoraggio delle prestazioni rispetto agli obiettivi e ai traguardi definiti.</p> <p>Si prevede, da parte del comitato di gestione, la predisposizione e pubblicazione di una relazione annuale che presenta i risultati delle attività svolte e che dovrà essere approvata dal comitato esecutivo.</p> <p>Scompare il riferimento all'indagine sulla soddisfazione degli utilizzatori</p> |

| | | |
|---|---|--|
| <p>all'articolo 9, paragrafo 1, lettera c), e ai requisiti operativi di cui all'articolo 18 del regolamento [... - nuovo regolamento TEN-T].</p> <p>4. Il comitato di gestione redige e pubblica una relazione annuale che presenta i risultati delle attività svolte a norma del presente articolo. Tale relazione presenta, in una sezione dedicata, le opinioni dei gruppi consultivi di cui all'articolo 8, paragrafi 7 e 8, e le valutazioni delle prestazioni da essi effettuate. Il comitato di gestione sottopone la relazione annuale al comitato esecutivo per approvazione.";</p> | | <p>del corridoio merci; ci sarà un rapporto annuale (vedi nuovo par.4) che dovrà contenere le valutazioni dei gruppi consultivi</p> |
| <p>Gli articoli 22 e 23 sono sostituiti dai seguenti: <i>"Articolo 22</i> Controllo dell'attuazione Ogni quattro anni a partire dalla realizzazione di un corridoio merci, il comitato esecutivo di cui all'articolo 8, paragrafo 1, presenta alla Commissione i risultati del piano di attuazione relativo a tale corridoio. La Commissione analizza tali risultati e informa il comitato di cui all'articolo 21 della sua analisi.</p> <p><i>Articolo 23</i> Relazione La Commissione esamina periodicamente l'applicazione del presente regolamento. Essa trasmette una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro due anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento e, successivamente, ogni quattro anni.";</p> | <p><i>Articolo 22</i> Controllo dell'attuazione Ogni due anni a partire dalla realizzazione di un corridoio merci, il comitato esecutivo di cui all'articolo 8, paragrafo 1, presenta alla Commissione i risultati relativi all'attuazione del piano relativo a tale corridoio. La Commissione analizza tali risultati e informa il comitato di cui all'articolo 21 della sua analisi.</p> <p><i>Articolo 23</i> Relazione La Commissione esamina periodicamente l'applicazione del presente regolamento. Essa trasmette una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio, la prima volta entro il 10 novembre 2015, e successivamente ogni tre anni.</p> | <p>Vengono modificate le scadenze relative all'obbligo di trasmissione della Relazione alla Commissione europea. In base al nuovo regolamento la Relazione andrà presentata dal comitato esecutivo alla Commissione ogni 4 anni (e non più ogni due anni) La Commissione, a sua volta, trasmetterà una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro due anni dalla data di entrata in vigore del nuovo regolamento e, successivamente ogni quattro anni (e non più ogni tre anni)</p> |
| <p>L'allegato del regolamento è soppresso.</p> | | |