



Strasburgo, 11.7.2023
COM(2023) 443 final

2023/0271 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo all'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico, che modifica la direttiva 2012/34/UE e abroga il regolamento (UE) n. 913/2010

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SEC(2023) 443 final} - {SWD(2023) 443 final} - {SWD(2023) 444 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• Motivi e obiettivi della proposta

Le ferrovie sono un modo di trasporto rispettoso dell'ambiente. Nel 2020 il trasporto ferroviario rappresentava il 5,1 % del trasporto passeggeri tra i paesi dell'UE e l'11,5 % del trasporto merci tra i paesi dell'UE, ma soltanto lo 0,4 % delle emissioni di gas a effetto serra generate dai trasporti nell'UE. Ciò è dovuto al fatto che il trasporto ferroviario è così efficiente dal punto di vista energetico, che rappresenta soltanto l'1,9 % del consumo energetico dei trasporti, così come al fatto che la maggior parte del traffico ferroviario circola su linee elettrificate. Il trasporto ferroviario è così rispettoso dell'ambiente e presenta così tanti altri vantaggi, quali il suo elevato livello di sicurezza, che la politica dell'UE lo ha costantemente promosso.

La presente proposta costituisce un'azione chiave del Green Deal europeo e della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. Il suo obiettivo principale è definire un quadro che consenta una gestione più efficiente della capacità e del traffico dell'infrastruttura ferroviaria, migliorando in tal modo la qualità dei servizi e consentendo un aumento del traffico sulla rete ferroviaria. Il conseguimento di tale obiettivo è fondamentale per garantire che il settore dei trasporti contribuisca alla decarbonizzazione.

Al fine di garantire l'elevato livello di coordinamento necessario per la sicurezza delle operazioni e l'uso efficiente della rete, il traffico ferroviario e la capacità corrispondente devono essere gestiti in modo efficace dai gestori dell'infrastruttura. Ciò avviene principalmente a livello di reti nazionali. Allo stesso tempo, i servizi ferroviari transfrontalieri necessitano di un migliore coordinamento tra le reti rispetto a quanto accade spesso attualmente. A tal fine, la proposta definirà meccanismi di coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura nazionali e gli altri soggetti coinvolti nella gestione di servizi ferroviari transfrontalieri. La proposta consentirà un'assegnazione più efficace della capacità di infrastruttura ferroviaria, introducendo una certa flessibilità nel processo e conferendo ai gestori dell'infrastruttura un ruolo più incisivo nella determinazione delle esigenze di trasporto. Ad esempio i gestori dell'infrastruttura saranno in grado di riservare una certa capacità per un'assegnazione successiva. Ciò andrà a vantaggio dei servizi ferroviari di trasporto merci, che non sempre possono essere programmati con sufficiente anticipo per adeguarsi all'orario annuale previsto. La proposta introdurrà incentivi tanto per i gestori dell'infrastruttura quanto per le imprese ferroviarie affinché rispettino gli impegni in materia di capacità ed evitino modifiche con breve preavviso, che avrebbero altrimenti ripercussioni negative per gli altri utenti della rete. La digitalizzazione dei processi relativi alla capacità contribuirà a rendere i servizi più efficienti e a migliorarne la qualità. Fornirà inoltre ai gestori dell'infrastruttura gli strumenti per far fronte a eventi imprevisti. La proposta mira a garantire che il processo di digitalizzazione in tutti gli Stati membri sia coerente e si traduca in un migliore coordinamento dei servizi ferroviari in tutta l'UE.

• Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato

La proposta modifica le norme relative alla capacità di infrastruttura ferroviaria e alla gestione del traffico, al monitoraggio delle prestazioni del trasporto ferroviario, al coordinamento dei portatori di interessi e all'assegnazione di capacità al traffico ferroviario nel contesto di una catena di trasporto intermodale. Si concentra pertanto sul mercato ferroviario e sulle operazioni ferroviarie, disciplinate dalla direttiva 2012/34/UE. La proposta affronta un aspetto

fondamentale delle operazioni ferroviarie: la pianificazione e l'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria, attualmente oggetto di due testi giuridici, la direttiva 2012/34/UE e il regolamento (UE) n. 913/2010. Prevede inoltre un maggiore coordinamento dei servizi ferroviari in tutta l'UE e un adeguato controllo regolamentare. È in linea con principi importanti stabiliti nella direttiva 2012/34/UE, quali l'indipendenza dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria, la separazione della gestione dell'infrastruttura dalla fornitura di servizi di trasporto ferroviario, l'agevolazione dell'accesso non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria e agli impianti di servizio ferroviari, l'imposizione di canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e il monitoraggio del mercato ferroviario. La proposta abrogherà e sostituirà il regolamento (UE) n. 913/2010 e sposterà le pertinenti disposizioni in materia di gestione della capacità dalla direttiva 2012/34/UE al nuovo regolamento.

Gli aspetti della pianificazione delle infrastrutture di trasporto contemplati dal regolamento (UE) n. 913/2010 sono stati integrati nella proposta della Commissione di revisione del regolamento TEN-T, pubblicata nel 2021.

La proposta integra diversi aspetti della politica dell'UE in materia di ferrovie e di trasporti. Tra questi figurano la politica del mercato ferroviario di cui alla direttiva 2012/34/UE e le linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie, la politica in materia di infrastrutture di trasporto basata sul regolamento TEN-T, l'interoperabilità ferroviaria di cui alla direttiva sull'interoperabilità e le pertinenti specifiche tecniche di interoperabilità per il trasporto ferroviario, nonché la politica dei trasporti intermodali attuata mediante la direttiva sui trasporti combinati e altri strumenti.

- Coerenza con le altre normative dell'Unione

La comunicazione sul Green Deal europeo ha confermato l'obiettivo dell'UE di conseguire la neutralità climatica entro il 2050 e la necessità di ridurre le emissioni dei trasporti del 90 % entro il 2050. Ha esortato l'adozione di misure più incisive per incentivare l'uso del trasporto multimodale e il trasferimento alle ferrovie e alle vie navigabili interne di una parte sostanziale del 75 % dei trasporti interni di merci che oggi avviene su strada, riconoscendo che ciò avrebbe richiesto "[...] misure necessarie a migliorare la gestione ed aumentare la capacità del sistema ferroviario [...]". Le tappe fondamentali della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente comprendevano un aumento del 50 % del traffico merci su rotaia entro il 2030 e del 100 % entro il 2050, nonché un raddoppiamento del traffico passeggeri ad alta velocità entro il 2030 e la sua triplicazione entro il 2050. La strategia faceva riferimento alla necessità di rafforzare il coordinamento e la cooperazione transfrontalieri tra i gestori dell'infrastruttura ferroviaria, di gestire meglio la rete ferroviaria nel suo complesso e di utilizzare le nuove tecnologie per promuovere il trasporto merci su rotaia. Nel contesto della strategia la Commissione ha annunciato che avrebbe proposto norme rivedute sull'assegnazione della capacità ferroviaria in linea con le iniziative in corso nel settore ferroviario. Nel piano d'azione per promuovere il trasporto ferroviario di passeggeri transfrontaliero e a lunga percorrenza, la Commissione ha esposto in modo più dettagliato le proprie intenzioni, annunciando che avrebbe lavorato a un'iniziativa volta a migliorare i processi di assegnazione della capacità e di gestione del traffico, al fine di migliorare il coordinamento dell'assegnazione della capacità nell'ambito del sistema ferroviario nel suo complesso, per quanto riguarda i servizi di trasporto tanto di passeggeri quanto di merci.

L'iniziativa contribuisce inoltre al conseguimento dell'obiettivo di sviluppo sostenibile n. 13 ("promuovere azioni, a tutti i livelli, per combattere il cambiamento climatico"), in quanto una migliore gestione della capacità stimolerà lo sviluppo dei servizi ferroviari e consentirà di

adattarli meglio alle esigenze dei clienti. Ciò aumenterà la disponibilità e l'uso delle ferrovie come modo di trasporto rispettoso dell'ambiente.

La presente proposta legislativa rientra nel contesto del pacchetto per rendere più ecologico il trasporto merci che riguarda diversi modi di trasporto. Il pacchetto è un risultato significativo della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente e fa parte del programma di lavoro della Commissione per il 2023. Il suo obiettivo è portare avanti la decarbonizzazione del trasporto merci, promuovere il trasporto intermodale e completare lo spazio ferroviario europeo unico. Oltre alla presente proposta, detto pacchetto comprende:

- la revisione della direttiva sui trasporti combinati (direttiva 92/106/CEE del Consiglio);
- la revisione della direttiva sui pesi e sulle dimensioni (direttiva 96/53/CE del Consiglio);
- la proposta "CountEmissions EU" sull'armonizzazione della contabilizzazione delle emissioni nei trasporti.

Le misure introdotte dalla presente proposta legislativa integreranno i miglioramenti della capacità di infrastruttura ferroviaria previsti dalla proposta di revisione del regolamento TEN-T. La revisione comprende il completamento dei collegamenti mancanti sulla rete ferroviaria TEN-T, l'accelerazione della realizzazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario e l'aggiunta di prescrizioni in materia di infrastrutture ferroviarie per il trasporto intermodale. Parallelamente, le azioni volte a rimuovere gli ostacoli all'interoperabilità continueranno ad essere attuate nell'ambito del pilastro tecnico dello spazio ferroviario europeo unico.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

• Base giuridica

La base giuridica della proposta è l'articolo 91 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). I trasporti costituiscono una politica di competenza concorrente. Ciò significa che l'UE e i suoi Stati membri possono legiferare e adottare atti giuridicamente vincolanti in materia di trasporti. Gli Stati membri esercitano la loro competenza nella misura in cui l'UE non esercita la propria o ha deciso di non esercitarla.

• Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)

L'UE ha già adottato una normativa sulla gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria e sulla gestione del traffico ferroviario: la direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (in particolare il capo IV) e il regolamento (UE) n. 913/2010 relativo ai corridoi ferroviari merci (in particolare il capo IV). Ciò riflette l'obiettivo strategico di realizzare uno spazio ferroviario europeo unico nel contesto del quale le imprese ferroviarie siano in grado di fornire servizi di trasporto, compresi i servizi transfrontalieri, su una rete sempre più integrata e interoperabile.

L'azione dell'UE è necessaria per rimuovere gli ostacoli presenti nella legislazione dell'UE che impediscono l'attuazione di iniziative settoriali volte a modernizzare la gestione della capacità. Gli incentivi e i sistemi di prestazioni, in linea di principio, potrebbero essere riconsiderati a livello nazionale, ma non avrebbero la portata necessaria per affrontare le questioni transfrontaliere. Un coordinamento internazionale più efficace non può essere conseguito senza diritti e obblighi giuridici chiari, che devono essere armonizzati, almeno in una certa misura, in tutta l'UE. Infine, se non affrontata a livello di UE, la mancanza di

armonizzazione/interoperabilità degli strumenti digitali potrebbe portare alla diffusione di sistemi divergenti e incompatibili nei diversi Stati membri.

L'azione dell'UE consentirà di mettere in atto strumenti efficaci ed efficienti per coordinare la pianificazione strategica della capacità di infrastruttura, colmare le potenziali lacune nel mandato degli organismi di regolamentazione per quanto riguarda il traffico ferroviario transfrontaliero e introdurre norme armonizzate che incentivino la riduzione delle cancellazioni e le modifiche delle richieste di capacità.

- **Proporzionalità**

L'intervento affronta le carenze nelle norme di gestione della capacità dell'UE individuate nella valutazione del regolamento (UE) n. 913/2010 relativo ai corridoi ferroviari merci (regolamento sui corridoi ferroviari merci). Tali carenze possono essere affrontate soltanto a livello di UE. Le opzioni strategiche affrontano questioni di coordinamento transfrontaliero per la gestione della capacità e del traffico, i lavori sull'infrastruttura e i sistemi di prestazioni che incidono sul traffico transfrontaliero e che pertanto non possono essere affrontate a livello nazionale o bilaterale, nonché la loro vigilanza regolamentare. La proposta di regolamento rafforzerà il coordinamento transfrontaliero, tanto per i gestori dell'infrastruttura quanto per gli organismi di regolamentazione del settore ferroviario, ma lascia la responsabilità dell'assegnazione della capacità ai gestori dell'infrastruttura nazionali. Le opzioni più radicali, che avrebbero incluso la centralizzazione di parti del processo di gestione della capacità, sono state scartate nella valutazione d'impatto.

- **Scelta dell'atto giuridico**

L'obiettivo della proposta legislativa è migliorare l'attuale quadro di assegnazione della capacità ferroviaria e introdurre norme e procedure nuove sulla gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria e sulla gestione del traffico ferroviario per i servizi ferroviari nazionali e internazionali, compresa la gestione delle crisi e la gestione delle prestazioni. A tal fine, la proposta legislativa abrogherà il regolamento sui corridoi ferroviari merci e le disposizioni della direttiva 2012/34/UE relativa all'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria¹. Norme e procedure rivedute che disciplinano la gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria e la gestione del traffico ferroviario saranno introdotte sotto forma di un regolamento.

Stabilendo un quadro armonizzato e direttamente applicabile per la gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria e del traffico ferroviario, un regolamento costituisce un modo migliore rispetto a una direttiva per conseguire gli obiettivi dell'iniziativa. Un regolamento eliminerà le differenze tra le norme e le prassi nazionali che attualmente impediscono l'uso efficiente della capacità di infrastruttura ferroviaria, in particolare sulle linee transfrontaliere. Garantirà inoltre l'attuazione uniforme delle nuove misure previste nella proposta nello spazio ferroviario europeo unico. Ciò è particolarmente importante e pertinente in quanto i servizi ferroviari transfrontalieri (in particolare il trasporto ferroviario di merci) soffrono di scarsa affidabilità, puntualità e prevedibilità.

¹ In particolare, il capo IV, sezione 3, della direttiva 2012/34/UE.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Nel 2018 la Commissione ha prodotto una relazione sull'applicazione del regolamento sui corridoi ferroviari merci², seguita, nel 2021, da una valutazione³.

Secondo le conclusioni generali della valutazione, è stato fatto un uso limitato delle strutture dei corridoi e la gestione separata della capacità nei corridoi ferroviari merci e nel resto della rete non è efficiente. Nel complesso, nella valutazione è stato concluso che, in generale, gli obiettivi del regolamento sui corridoi ferroviari merci non sono stati conseguiti.

La valutazione ha individuato quattro carenze fondamentali nel regolamento sui corridoi ferroviari merci e nella sua applicazione.

Innanzitutto il ricorso a sportelli unici e a tracce ferroviarie prestabilite è stato inferiore al previsto. L'approccio dello sportello unico non è riuscito a conseguire risultati, in quanto ha limitato l'attenzione del coordinamento ai singoli corridoi piuttosto che all'intera rete ferroviaria. Ciò significa che gli operatori dei servizi di trasporto merci dovevano comunque interagire con i singoli gestori dell'infrastruttura qualora avessero voluto garantire una traccia ferroviaria comprendente parti al di fuori delle linee di corridoio. Di conseguenza, anziché semplificare il processo, gli sportelli unici costituivano un ulteriore livello amministrativo.

In secondo luogo, il regolamento sui corridoi ferroviari merci non ha affrontato la necessità di armonizzare gli strumenti e le procedure utilizzati a livello nazionale per gestire la capacità di infrastruttura ferroviaria. Ciò avrebbe contribuito a migliorare la gestione della capacità di infrastruttura per il trasporto ferroviario transfrontaliero di merci. Il regolamento sui corridoi ferroviari merci non ha imposto l'uso di strumenti digitali specifici e l'applicazione del sistema di coordinamento delle tracce, sviluppato dai portatori di interessi del settore ferroviario e introdotto per sostenere il coordinamento tra i richiedenti la capacità di infrastruttura ferroviaria e gli sportelli unici, ha fornito una soluzione incompleta.

In terzo luogo, i portatori di interessi non sono riusciti a monitorare attentamente le prestazioni dei servizi ferroviari di trasporto merci al fine di elaborare e attuare piani efficaci per migliorare le prestazioni. Il regolamento sui corridoi ferroviari merci ha introdotto esplicitamente il monitoraggio delle prestazioni come compito dei comitati di gestione dei corridoi merci, ma dalla valutazione è emerso che una serie di aspetti importanti, quali la puntualità da porta a porta, sono stati trascurati nel monitoraggio delle prestazioni.

Infine sono stati compiuti progressi limitati per quanto riguarda il miglioramento della gestione del traffico e del coordinamento con gli scali merci. Per caricare e scaricare merci, i treni merci hanno bisogno di capacità presso impianti designati denominati scali. Uno dei principali problemi è la mancanza di coordinamento e di allineamento tra la capacità disponibile sulla rete ferroviaria e la disponibilità di capacità presso gli scali. Per far fronte a questo problema, il regolamento sui corridoi ferroviari merci ha introdotto un gruppo

² COM(2018) 189 final del 16 aprile 2018. Tale relazione è stata preceduta da una relazione della Corte dei conti europea (Corte dei conti europea, Il trasporto delle merci su rotaia nell'UE non è ancora sul giusto binario, Relazione speciale n. 8, Lussemburgo, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2016).

³ SWD(2021) 134 final del 2 giugno 2021.

consultivo di operatori di scali incaricato di sostenere i consigli di gestione dei corridoi e ha imposto lo sviluppo e l'attuazione di procedure per il coordinamento della capacità tra gli scali e la rete ferroviaria. Tuttavia sembra che i gestori degli scali abbiano avuto soltanto un'influenza limitata sulle decisioni dei consigli di gestione dei corridoi. Di conseguenza il coordinamento con gli scali non è ottimale, una circostanza questa che si traduce in una scarsa puntualità e affidabilità dei treni merci.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

La Commissione ha coinvolto attivamente i portatori di interessi e ha organizzato ampie consultazioni esaustive l'intero processo della valutazione d'impatto.

Le attività di consultazione si sono svolte nel 2022 ed hanno contemplato:

- una consultazione sull'invito a presentare contributi⁴;
- una consultazione pubblica aperta⁵;
- due riunioni del gruppo specifico di discussione, agevolate da contraenti esterni;
- indagini e colloqui, agevolati da contraenti esterni;
- due eventi con i portatori di interessi: uno con i gestori dell'infrastruttura (organizzato dalla Commissione tramite la piattaforma PRIME⁶) e uno con imprese ferroviarie (organizzato dalla Commissione attraverso la piattaforma di dialogo tra imprese ferroviarie⁷).

Tra i portatori di interessi consultati figurano i gestori dell'infrastruttura ferroviaria, le imprese ferroviarie (passeggeri e merci), i membri dei comitati esecutivi e di gestione dei corridoi ferroviari merci, gli operatori degli scali, gli spedizionieri, i rappresentanti dei ministeri delle ferrovie degli Stati membri, gli organismi nazionali di regolamentazione del settore ferroviario, le organizzazioni non governative, il mondo accademico e i cittadini.

I risultati delle attività di consultazione sono stati utilizzati per valutare il livello complessivo di sostegno all'iniziativa e la pertinenza dei problemi individuati che la proposta legislativa intende affrontare, al fine di valutare la pertinenza e il livello di sostegno delle misure politiche previste e per fornire ulteriori contributi di esperti per la valutazione degli impatti economici, sociali e ambientali delle misure.

Dalle risposte all'invito a presentare contributi e alla consultazione pubblica aperta è emerso che la maggior parte dei partecipanti è concorde in merito ai problemi individuati e che i portatori di interessi sono ampiamente favorevoli all'iniziativa nel suo complesso.

Nel complesso, i portatori di interessi consultati hanno espresso una valutazione positiva anche in relazione alle misure proposte dall'iniziativa. Ad esempio i portatori di interessi consultati sostengono in larga misura l'introduzione di procedure di assegnazione della capacità più flessibili e affidabili, in linea con le esigenze del mercato (ispirate al progetto "Timetable Redesign" (TTR) per la gestione ottimizzata della capacità, comunemente noto come progetto TTR). Sostengono inoltre l'introduzione di misure volte a incoraggiare lo

⁴ [Trasporto internazionale di merci e passeggeri – aumentare la quota del traffico ferroviario.](#)

⁵ [Trasporto internazionale di merci e passeggeri – aumentare la quota del traffico ferroviario.](#)

⁶ Piattaforma dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria in Europa (PRIME) per la cooperazione tra i gestori dell'infrastruttura e i servizi della Commissione.

⁷ Un forum per le imprese ferroviarie, con la partecipazione dei servizi della Commissione e dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie.

sviluppo e l'uso di strumenti digitali per la capacità di infrastruttura ferroviaria e la gestione del traffico.

I punti di vista dei portatori di interessi sulle opzioni strategiche esaminate nella valutazione d'impatto sono stati tuttavia più variegati: la maggior parte dei gestori dell'infrastruttura preferisce l'approccio dell'opzione strategica in cui gli obiettivi della proposta sono conseguiti attraverso la cooperazione tra i singoli gestori dell'infrastruttura, mentre numerose imprese ferroviarie preferiscono l'approccio dell'opzione strategica in cui il coordinamento della gestione della capacità e del traffico è effettuato da un soggetto centrale.

- **Assunzione e uso di perizie**

Un contraente esterno ha effettuato uno studio a sostegno della valutazione d'impatto della presente proposta. Lo studio, avviato nel dicembre del 2021, si è concluso nel febbraio del 2023. Tale studio ha fornito alla Commissione informazioni preziose, in particolare sul modo migliore per concepire le opzioni strategiche e valutarne gli impatti attesi, nonché su come ottenere il punto di vista dei portatori di interessi direttamente interessati.

- **Valutazione d'impatto**

Le misure politiche di cui alla presente proposta si fondano sui risultati di una valutazione d'impatto. La relazione sulla valutazione d'impatto⁸ ha ottenuto il parere favorevole del comitato per il controllo normativo⁹. Nel suo parere, il comitato ha formulato alcune raccomandazioni su come presentare le argomentazioni nella relazione sulla valutazione d'impatto. Tali raccomandazioni sono state affrontate e l'allegato 1 della relazione sulla valutazione d'impatto fornisce una sintesi di come ciò sia stato attuato.

Nel contesto della valutazione d'impatto sono state prese in considerazione quattro opzioni strategiche.

L'opzione strategica 1 costituisce uno sviluppo evolutivo dell'attuale quadro giuridico, che mantiene l'approccio basato sui corridoi per il coordinamento transfrontaliero della gestione della capacità e del traffico, come stabilito nel regolamento sui corridoi ferroviari merci.

Di contro, le opzioni 2, 3 e 4 adottano un "approccio di rete" nel contesto del quale l'ambito di applicazione delle misure per la gestione della capacità e del traffico va al di là delle linee di corridoio¹⁰ e introducono un'armonizzazione e una modernizzazione più complete delle norme e delle procedure per la gestione della capacità e del traffico. La principale differenza tra queste opzioni strategiche risiede nel rigore e nell'ambizione delle prescrizioni e nel grado di centralizzazione del processo decisionale.

L'opzione strategica 2 si fonda sulla cooperazione volontaria tra i gestori dell'infrastruttura, con strutture di coordinamento centralizzate a livello di UE assenti o molto limitate.

L'opzione strategica 3 amplia l'opzione strategica 2, dalla quale riprende la maggior parte delle misure, affidando ulteriori responsabilità in materia di armonizzazione agli organismi di

⁸ SWD(2023) 443 final.

⁹ SEC(2023) 443.

¹⁰ Sarà tuttavia mantenuta l'attenzione sulle linee più strategiche al fine di evitare un'eccessiva regolamentazione delle linee di importanza regionale e/o a bassa densità di traffico.

coordinamento a livello di UE, avvalendosi, nella misura più ampia possibile, di soggetti esistenti.

L'opzione strategica 4 estende il mandato dell'organismo di coordinamento introdotto nell'opzione strategica 3 aggiungendo compiti operativi e decisionali, quali la competenza a prendere decisioni definitive in caso di disaccordo/mancato allineamento tra i gestori dell'infrastruttura, e l'istituzione di una funzione europea di gestione del traffico per la gestione degli incidenti gravi ("cellula di crisi").

La valutazione individua nell'opzione strategica 3 l'opzione prescelta, in quanto essa trova il miglior equilibrio tra gli obiettivi da conseguire, il grado di proporzionalità dell'intervento, i suoi costi e benefici e la credibilità della valutazione degli impatti.

Introducendo un quadro armonizzato e direttamente applicabile per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria e del traffico, la proposta legislativa contribuirà a conseguire l'obiettivo generale di accogliere volumi maggiori di traffico sulla rete ferroviaria, a vantaggio tanto dei clienti del trasporto ferroviario di passeggeri che di quelli del trasporto ferroviario di merci. Secondo le previsioni, la capacità supplementare risultante dalla proposta dovrebbe aumentare del 4 % il traffico ferroviario (espresso in treno-km), pari a quasi 250 milioni di treno-km di capacità supplementare. In termini monetari, si stima che questa capacità supplementare genererà un valore economico pari a 2 500 milioni di EUR per le imprese ferroviarie. Per i consumatori finali, la capacità supplementare derivante dalla presente proposta legislativa significa che i passeggeri beneficeranno di un numero maggiore di collegamenti e di frequenze di servizio più elevate per i collegamenti esistenti. Analogamente, nel segmento del trasporto di merci, gli spedizionieri beneficeranno di una scelta più ampia. La presente proposta renderà inoltre più efficiente la procedura di assegnazione della capacità introducendo misure volte a migliorare la stabilità delle tracce ferroviarie assegnate, generando risparmi sui costi pari a circa 420 milioni di EUR per le imprese ferroviarie e di un importo analogo per i gestori dell'infrastruttura. La proposta migliorerà inoltre il coordinamento transfrontaliero delle restrizioni temporanee di capacità, rendendo il trasporto ferroviario più affidabile. Si prevede inoltre che le varie misure della proposta porteranno a un miglioramento della puntualità, con un guadagno economico stimato per le imprese ferroviarie pari a 658 milioni di EUR. Una maggiore affidabilità e puntualità renderà i servizi ferroviari di trasporto merci più attraenti per gli spedizionieri, una circostanza questa che contribuirà ad aumentare la competitività del trasporto merci per ferrovia rispetto al trasporto su strada. Analogamente, i passeggeri beneficeranno di un minor numero di cancellazioni e di una migliore puntualità. In associazione al previsto aumento dei collegamenti disponibili, tali vantaggi contribuiranno a migliorare la competitività del trasporto ferroviario rispetto al trasporto aereo nel segmento passeggeri, in particolare sui percorsi transfrontalieri nel contesto dei quali l'introduzione di un quadro armonizzato per la gestione della capacità e del traffico dovrebbe apportare un valore aggiunto significativo. Infine secondo le previsioni la proposta dovrebbe portare altresì a risparmi sui costi amministrativi per le autorità pubbliche nazionali grazie all'attuazione di un quadro giuridico armonizzato per la gestione della capacità ferroviaria e del traffico ferroviario e all'eliminazione graduale dei corridoi ferroviari merci. Tali risparmi sono stimati a 2,6 milioni di EUR, espressi in valori correnti, nel periodo 2025-2050.

La proposta legislativa dovrebbe avere inoltre un impatto positivo sull'occupazione nel settore ferroviario (stimato a circa 42 000 posti di lavoro supplementari l'anno in media rispetto allo scenario di base), in ragione dell'aumento della capacità di infrastruttura disponibile e dell'aumento associato del traffico ferroviario che si prevede le misure creeranno.

Infine si prevede che la proposta legislativa avrà un impatto climatico e ambientale modesto ma positivo (le stime prevedono che l'opzione prescelta porterà a una riduzione delle emissioni di CO₂ pari a circa 26 milioni di tonnellate nel periodo 2025-2050 rispetto allo scenario di base).

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La presente proposta legislativa è caratterizzata da un significativo aspetto di efficienza normativa in quanto mira a razionalizzare e aggiornare le norme per la gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria al fine di rispondere meglio alle esigenze dei diversi segmenti del mercato ferroviario, in particolare del trasporto merci transfrontaliero. La proposta sostituirà il quadro giuridico esistente per la capacità di infrastruttura ferroviaria e la gestione del traffico nel regolamento sui corridoi ferroviari merci e in parti della direttiva 2012/34/UE con un unico quadro direttamente applicabile per l'intera rete dell'UE.

L'opzione strategica prescelta dovrebbe generare risparmi sui costi amministrativi delle autorità pubbliche grazie all'attuazione di un quadro giuridico armonizzato per la gestione della capacità ferroviaria e del traffico ferroviario e all'abolizione dei corridoi ferroviari merci, stimati a 2,6 milioni di EUR rispetto allo scenario di base ed espressi in valori correnti nel periodo 2025-2050. L'iniziativa semplificherà le questioni per i richiedenti di capacità coinvolti nei servizi ferroviari transfrontalieri, rendendo più efficiente l'assegnazione della capacità. Ridurrà inoltre i costi amministrativi per i gestori dell'infrastruttura di un importo stimato ammontare a 8,2 milioni di EUR rispetto allo scenario di base ed espresso in valori correnti nel periodo 2025-2050.

- **Diritti fondamentali**

La proposta non ha alcun impatto sulla tutela dei diritti fondamentali.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

L'opzione prescelta avrà implicazioni di bilancio per la Commissione.

La proposta di regolamento sull'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico è accompagnata da tre attività di coordinamento complementari per le quali la Commissione fornirà un cofinanziamento.

Innanzitutto il coordinatore della rete fornirà un cofinanziamento dell'UE per sostenere il coordinamento dei gestori dell'infrastruttura. La proposta legislativa prevede inoltre che i singoli gestori dell'infrastruttura forniscano un sostegno di cofinanziamento per le attività del coordinatore della rete.

In secondo luogo, la Commissione fornirà un sostegno al cofinanziamento per contribuire alla creazione di un segretariato per la cooperazione degli organismi di regolamentazione nazionali, che sono altresì tenuti a provvedere al cofinanziamento del segretariato.

In terzo luogo, la proposta legislativa prevede la creazione di un gruppo indipendente di esperti ferroviari incaricato di fornire consulenza alla Commissione europea, detto "organo di valutazione delle prestazioni", avente il compito di esaminare le prestazioni dei servizi dell'infrastruttura ferroviaria e di quelli di trasporto ferroviario. La Commissione fornirà finanziamenti a copertura di tutti i costi sostenuti dai membri dell'organo di valutazione delle prestazioni che vi partecipano.

A queste tre attività di coordinamento è destinata una dotazione annua di 5,5 milioni di EUR.

5. ALTRI ELEMENTI

• Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione

I servizi della Commissione monitoreranno l'attuazione e l'efficacia della presente proposta attraverso diverse azioni e diversi indicatori per misurare i progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi operativi. Tali indicatori e obiettivi operativi saranno elaborati sulla base del parere dell'organo di valutazione delle prestazioni. I dati saranno forniti dalla rete europea dei gestori dell'infrastruttura, in particolare dall'organismo operativo che ne sostiene il lavoro (il coordinatore della rete), che parteciperà anche alla definizione degli obiettivi operativi.

La Commissione si aspetta inoltre di ricevere dati e analisi sugli sviluppi e sull'attuazione del mercato ferroviario dalla rete europea degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario.

Tali indicatori di prestazione saranno sviluppati per monitorare gli effetti delle misure della proposta. Si prevede tuttavia che possano rispecchiare anche talune sinergie con altre proposte e politiche dell'UE in materia di trasporti, quali la proposta di revisione del regolamento TEN-T.

La proposta fornirà la base giuridica per lo sviluppo di norme, procedure e modelli più dettagliati, da stabilire in atti non legislativi. Il periodo di attuazione deve coprire pertanto anche l'entrata in vigore degli atti non legislativi derivanti dalla proposta. La Commissione effettuerà una valutazione cinque anni dopo la fine del periodo di attuazione per verificare in che misura gli obiettivi dell'iniziativa siano stati conseguiti.

• Documenti esplicativi (per le direttive)

Non pertinente.

• Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta

Il capo I reca le disposizioni generali. Descrive l'oggetto della proposta di regolamento, che stabilisce norme che consentono di gestire la capacità di infrastruttura ferroviaria e il traffico ferroviario in modo da ottimizzare l'uso della rete, migliorando in tal modo la qualità dei servizi e accogliendo volumi maggiori di traffico. Definisce l'ambito di applicazione della proposta di regolamento. Stabilisce inoltre le responsabilità generali dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria e i principi che devono rispettare nell'esercizio delle loro funzioni e fornisce definizioni importanti per il regolamento oggetto della proposta.

Il capo II stabilisce le norme generali per la gestione della capacità. La sezione 1, relativa ai principi generali, stabilisce le tre fasi del processo di pianificazione e assegnazione della capacità: pianificazione strategica della capacità (trattata più dettagliatamente nel capo II, sezione 2), programmazione e assegnazione della capacità (sezione 3) e adattamento e riprogrammazione della capacità (sezione 4). Questo capo contiene l'obbligo per i gestori dell'infrastruttura di sviluppare congiuntamente un quadro europeo per la gestione della capacità. Disposizioni specifiche riguardano la gestione di una scarsa capacità di infrastruttura e delle restrizioni di capacità derivanti da lavori sulle infrastrutture e da infrastrutture degradate.

Il capo III introduce obblighi in materia di gestione del traffico, gestione delle perturbazioni e gestione delle crisi e impone ai gestori dell'infrastruttura di sviluppare congiuntamente un quadro europeo per il coordinamento transfrontaliero in merito a tali questioni. Disposizioni specifiche garantiscono che, in caso di crisi, gli Stati membri possano applicare misure di emergenza per la gestione della capacità ferroviaria e del traffico ferroviario.

Il capo IV introduce un quadro di valutazione delle prestazioni. Al fine di migliorare le prestazioni dei servizi dell'infrastruttura ferroviaria nell'UE, la rete europea dei gestori dell'infrastruttura (ENIM) ha il compito di monitorare i diversi aspetti delle prestazioni e di elaborare relazioni pubbliche annuali sulle prestazioni. Un organo di valutazione delle prestazioni di nuova istituzione fornirà consulenza e raccomandazioni su questioni relative alle prestazioni.

Il capo V contiene disposizioni sulla struttura organizzativa per il coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura. L'ENIM, istituita a norma della direttiva 2012/34/UE, è rafforzata e sarà sostenuta da un coordinatore della rete e da punti focali designati per i gestori dell'infrastruttura. Questo capo contiene inoltre delle norme sulla digitalizzazione della gestione della capacità.

Il capo VI contiene disposizioni sulla vigilanza regolamentare della gestione della capacità e del traffico, ampliando i compiti e le responsabilità della rete europea degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario (ENRRB) per quanto concerne le questioni UE e transfrontaliere. A tal fine, l'ENRRB disporrà di un comitato degli organismi di regolamentazione che fungerà da organo decisionale e di un segretariato che lo assisterà.

Il capo VII contiene disposizioni finali riguardanti gli atti delegati e la futura valutazione del regolamento. Contiene modifiche alla direttiva 2012/34/UE e abroga il regolamento sui corridoi ferroviari merci e gli articoli specifici della direttiva 2012/34/UE che il nuovo regolamento sostituisce. Sono previste misure transitorie per garantire una migrazione agevole verso il nuovo quadro giuridico.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo all'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico, che modifica la direttiva 2012/34/UE e abroga il regolamento (UE) n. 913/2010

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91,
vista la proposta della Commissione europea,
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,
visto il parere del Comitato delle regioni²,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,
considerando quanto segue:

- (1) La comunicazione della Commissione "Il Green Deal europeo"³ fissa un obiettivo di neutralità climatica che l'Unione deve raggiungere entro il 2050, nonché un chiaro obiettivo di riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030, rispetto ai livelli del 1990. Nella comunicazione è invocata una riduzione del 90 % delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti, unita al contestuale impegno a raggiungere l'obiettivo "inquinamento zero"⁴ per ridurre entro il 2030 di oltre il 55 % l'impatto sulla salute delle emissioni di inquinanti atmosferici e del 30 % la percentuale di persone che soffrono di disturbi cronici dovuti al rumore dei trasporti. I trasporti rappresentano circa il 25 % delle emissioni totali di gas a effetto serra dell'Unione e tali emissioni sono aumentate negli ultimi anni. Il Green Deal europeo dà la priorità al trasferimento alle ferrovie e alle vie navigabili interne di una parte sostanziale del 75 % dei trasporti interni di merci che oggi avviene su strada. Essendo il trasporto ferroviario un modo di trasporto ampiamente elettrificato ed efficiente sotto il profilo energetico, un maggiore utilizzo dei servizi ferroviari dovrebbe contribuire a ridurre le emissioni e il consumo energetico dei trasporti.

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

³ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Il Green Deal europeo (COM(2019) 640 final dell'11 dicembre 2019).

⁴ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Un percorso verso un pianeta più sano per tutti *Piano d'azione dell'UE: "Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo"* (COM(2021) 400 final del 12 maggio 2021).

- (2) La comunicazione concernente la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente⁵ definisce le tappe fondamentali volte a mostrare il percorso che il sistema europeo dei trasporti deve seguire per conseguire gli obiettivi di mobilità sostenibile, intelligente e resiliente. Nella comunicazione si afferma di ambire ad aumentare il traffico merci su rotaia del 50 % entro il 2030 e a raddoppiarlo entro il 2050, a raddoppiare il traffico ferroviario ad alta velocità entro il 2030 e triplicarlo entro il 2050 e a rendere neutri in termini di emissioni di carbonio entro il 2030, all'interno dell'Unione, i viaggi collettivi programmati al di sotto dei 500 km. Per conseguire tali obiettivi, il trasporto ferroviario deve diventare più attraente in termini di accessibilità economica ed affidabilità e i servizi devono diventare più adatti alle esigenze dei viaggiatori e degli spedizionieri di merci.
- (3) La direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁶ stabilisce le norme applicabili alla gestione e all'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria nonché i principi e le procedure applicabili all'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria per i servizi ferroviari nazionali e internazionali.
- (4) Il regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio⁷ prevede l'istituzione di corridoi ferroviari merci e di sportelli unici per facilitare le richieste di capacità di infrastruttura per i servizi ferroviari internazionali di trasporto merci.
- (5) La gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria e la gestione del traffico su tale infrastruttura sono fondamentali per il buon funzionamento del settore ferroviario. La gestione di servizi di trasporto ferroviario deve essere pianificata e coordinata accuratamente per consentire a treni con caratteristiche molto diverse, ad esempio velocità e distanza di frenata, di condividere in sicurezza i medesimi binari. Una gestione ottimale della capacità crea maggiori opportunità per i servizi ferroviari e ne aumenta l'affidabilità. Il regolamento dovrebbe offrire ai gestori dell'infrastruttura una flessibilità sufficiente per gestire in modo efficace la capacità, garantendo nel contempo che tutte le imprese ferroviarie siano trattate senza discriminazioni in termini di accesso alla rete.
- (6) La direttiva 2012/34/UE riconosce agli Stati membri il diritto di non applicare le norme relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria a talune parti della rete ferroviaria o a taluni servizi ferroviari, qualora tale esclusione dall'ambito di applicazione del diritto dell'Unione non incida sul funzionamento dello spazio ferroviario europeo unico. Tali esclusioni dovrebbero continuare ad applicarsi e gli Stati membri dovrebbero conservare il diritto di richiederle in futuro anche in relazione al presente regolamento.
- (7) Le norme e le procedure relative alla gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria dovrebbero rispecchiare meglio le esigenze di tutti i segmenti del mercato ferroviario. In particolare dovrebbero tenere conto della necessità di una stabilità a lungo termine della capacità disponibile per i servizi passeggeri e di una flessibilità a breve termine per il traffico merci al fine di rispondere alla domanda del mercato. Pertanto il processo di gestione della capacità non dovrebbe più essere incentrato

⁵ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro (COM(2020) 789 final del 9 dicembre 2020).

⁶ Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32).

⁷ Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo (GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22).

prevalentemente su un orizzonte annuale, ma dovrebbe essere organizzato in tre fasi successive di pianificazione strategica della capacità, programmazione dei servizi ferroviari e assegnazione della capacità, e adattamento e riprogrammazione della capacità. L'introduzione di fasi meglio definite e strutturate, che prevedano la possibilità di una pianificazione a lungo termine e di un adattamento a breve termine nella gestione della capacità, avvantaggerebbe in particolare i servizi meno facili da pianificare in anticipo o più complessi da organizzare, quali i treni merci e i treni passeggeri transfrontalieri.

- (8) Una parte crescente della rete ferroviaria dell'Unione è saturata o prossima alla saturazione e non è in grado di soddisfare le esigenze di capacità di infrastruttura ferroviaria di tutti i richiedenti e di sostenere un'ulteriore crescita del volume del trasporto ferroviario. Lo sviluppo e la digitalizzazione delle infrastrutture, conformemente alla specifica tecnica di interoperabilità elaborata a norma della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, in particolare il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario ("ERTMS"), dovrebbero tradursi in un aumento della capacità disponibile a medio e lungo termine. Ciò nonostante i gestori dell'infrastruttura saranno tenuti ad assegnare le priorità per l'utilizzo delle sezioni saturate. Fatti salvi i principi generali in materia di priorità stabiliti dagli Stati membri nel quadro dell'assegnazione della capacità di infrastruttura, i gestori dell'infrastruttura dovrebbero adottare decisioni sulle priorità utilizzando metodologie trasparenti e armonizzate che chiariscano in che modo i fattori sociali, economici e ambientali sono stati presi in considerazione e incidono sulla loro decisione.
- (9) La pianificazione strategica della capacità dovrebbe migliorare l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria anticipando la domanda di servizi ferroviari e tenendo conto dello sviluppo, del rinnovo e della manutenzione pianificati dell'infrastruttura. Dovrebbe garantire che la capacità di infrastruttura ferroviaria sia assegnata in modo da massimizzare il valore dei servizi ferroviari per la società. I gestori dell'infrastruttura dovrebbero garantire che la pianificazione strategica fornisca un livello crescente di dettagli sulla capacità disponibile e che costituisca la base per l'assegnazione della capacità.
- (10) Al fine di garantire la disponibilità di capacità per l'assegnazione a segmenti diversi del mercato ferroviario e in particolare ai servizi ferroviari di trasporto merci e transfrontalieri, i gestori dell'infrastruttura dovrebbero essere autorizzati a pianificare preventivamente l'uso della capacità su sezioni saturate o fortemente utilizzate della rete ferroviaria ed estendere tale pianificazione ad altre sezioni della rete, qualora ritenuto necessario. Tale pianificazione preventiva della capacità dovrebbe tenere conto dei diversi metodi di assegnazione della capacità e delle caratteristiche dei diversi segmenti del mercato ferroviario. Detta pianificazione dovrebbe consentire un migliore utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria raggruppando i treni con caratteristiche di prestazione simili nella fase di assegnazione della capacità.
- (11) Nell'assegnazione della capacità, i gestori dell'infrastruttura dovrebbero aderire ai piani strategici per la fornitura di capacità e, nel contempo, garantire che la capacità sia assegnata in funzione della domanda del mercato in modo equo e non discriminatorio. A tal fine, alcune richieste di capacità possono essere respinte e il piano di fornitura di capacità deve essere periodicamente aggiornato per rispecchiare la domanda effettiva.
- (12) I diversi segmenti del mercato ferroviario sono predisposti in maniera diversa ad anticipare le loro esigenze in termini di capacità di infrastruttura ferroviaria. Taluni fornitori di servizi di trasporto merci, in particolare, potrebbero non essere in grado di

individuare le loro esigenze di capacità in tempo utile ai fini dell'inclusione nell'orario di servizio, ossia nel piano annuale per la circolazione di treni e materiale rotabile, e potrebbero non essere idonei a rientrare nella programmazione annuale. Di conseguenza i gestori dell'infrastruttura dovrebbero essere in grado di offrire capacità sufficienti in termini di qualità e quantità anche per i servizi ferroviari che presentano una domanda instabile, sono organizzati con un preavviso relativamente breve, prevedono più di una singola circolazione di un treno e possono circolare ripetutamente per un periodo di tempo che può non coincidere con il periodo di validità dell'orario di servizio.

- (13) I richiedenti di capacità di infrastruttura ferroviaria dovrebbero essere in grado di pianificare e richiedere la capacità di infrastruttura ferroviaria su base annuale secondo l'orario di servizio. I richiedenti dovrebbero inoltre poter richiedere con maggiore anticipo la capacità di infrastruttura ferroviaria per servizi ferroviari stabili e pluriennali attraverso accordi quadro. Infine i richiedenti dovrebbero poter richiedere capacità in prossimità dell'inizio della circolazione per singoli treni mediante richieste di capacità ad hoc o per servizi ferroviari ripetitivi mediante richieste di pianificazione continua (*rolling planning*).
- (14) Una quota significativa del trasporto ferroviario di merci avviene su lunga distanza e richiede il coordinamento transfrontaliero dei gestori dell'infrastruttura. L'obiettivo strategico di aumentare il traffico ferroviario dipende altresì dall'aumento dei servizi transfrontalieri di trasporto passeggeri. Al fine di agevolare e promuovere un aumento del traffico transfrontaliero nello spazio ferroviario europeo unico, è necessario garantire una maggiore coerenza e armonizzazione delle norme e delle procedure relative alla gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria. Di conseguenza, il ruolo della rete europea dei gestori dell'infrastruttura dovrebbe essere rafforzato al fine di affidarle l'elaborazione di orientamenti per l'attuazione armonizzata del presente regolamento relativi alle procedure e alle metodologie per la gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria e il coordinamento attivo della capacità e del traffico transfrontalieri. In particolare la rete europea dei gestori dell'infrastruttura dovrebbe sviluppare quadri europei per la gestione della capacità, per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi, nonché per la valutazione delle prestazioni.
- (15) I quadri europei elaborati dalla rete europea dei gestori dell'infrastruttura dovrebbero fornire orientamenti e i gestori dell'infrastruttura dovrebbero compiere ogni sforzo possibile per seguirli, pur mantenendo la responsabilità delle proprie decisioni operative. I gestori dell'infrastruttura dovrebbero motivare eventuali scostamenti dai quadri di riferimento elaborati dalla rete europea dei gestori dell'infrastruttura. Si ritiene che tale approccio raggiunga un equilibrio tra le esigenze di coordinamento e applicazione di approcci armonizzati nello spazio ferroviario europeo unico e la necessità di adeguare le procedure e le metodologie alle circostanze specifiche di determinate zone geografiche. Dopo cinque anni di applicazione del presente regolamento, la Commissione dovrebbe valutare lo stato di convergenza delle procedure e delle metodologie e l'efficacia del processo di coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura, nonché i progressi generali verso la creazione dello spazio ferroviario europeo unico, giustifichino l'introduzione di diritto derivato che sostituisca gli elementi dei quadri europei elaborati dalla rete europea dei gestori dell'infrastruttura.
- (16) Le norme sulla gestione del traffico ferroviario transfrontaliero in condizioni normali e in caso di perturbazioni dovrebbero promuovere il funzionamento agevole, resiliente e

senza soluzione di continuità dei servizi di trasporto ferroviario. Tali norme dovrebbero prevedere un sistema di coordinamento strutturato tra i gestori dell'infrastruttura e gli altri soggetti interessati.

- (17) La gestione dell'infrastruttura ferroviaria non solo richiede una stretta cooperazione tra i gestori dell'infrastruttura, ma anche una forte interazione con le imprese ferroviarie e altri soggetti interessati direttamente coinvolti nel trasporto ferroviario e multimodale e nelle operazioni logistiche. È necessario pertanto prevedere un coordinamento strutturato tra i gestori dell'infrastruttura e altri soggetti interessati.
- (18) L'affidabilità dei servizi ferroviari è uno degli aspetti più apprezzati dai clienti del settore ferroviario. Anche l'affidabilità degli orari è un aspetto cruciale per il buon funzionamento del sistema ferroviario, nel quale esistono marcate interazioni tra i servizi e le esternalità della rete. Per questo motivo, gli scostamenti rispetto alla programmazione dovrebbero essere ridotti al minimo. Inoltre dovrebbe essere introdotto un sistema di incentivi adeguati per promuovere l'adempimento degli impegni da parte dei gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie e di altri soggetti interessati pertinenti. Tali incentivi dovrebbero essere di natura tanto economica quanto non economica.
- (19) Il monitoraggio continuo della qualità dei servizi dell'infrastruttura ferroviaria e di quelli di trasporto ferroviario costituisce una condizione preliminare per migliorare le prestazioni di tali servizi. Di conseguenza è necessario istituire un sistema di indicatori trasparente e obiettivo che fornisca un riscontro sugli aspetti delle prestazioni che sono rilevanti per i diversi soggetti operativi interessati e per i clienti finali dei servizi di trasporto ferroviario. La funzione principale di tale sistema dovrebbe concentrarsi sul monitoraggio del rispetto degli impegni assunti dai soggetti operativi interessati e dell'evoluzione delle prestazioni nel corso del tempo, tenendo conto nel contempo delle diverse circostanze e caratteristiche del settore ferroviario. Per l'istituzione di tale sistema e l'analisi dei suoi risultati, la Commissione dovrebbe poter fare affidamento su esperti indipendenti, sotto forma di un organo di valutazione delle prestazioni. Tale organo dovrebbe essere in grado di fornire alla Commissione un parere indipendente in tutti i settori che influenzano le prestazioni dei servizi ferroviari e la gestione dell'infrastruttura.
- (20) Per migliorare le prestazioni dei servizi dell'infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico, i gestori dell'infrastruttura, in stretta cooperazione con la Commissione, l'organo di valutazione delle prestazioni e i soggetti interessati pertinenti, dovrebbero istituire e attuare un quadro comune per la valutazione delle prestazioni. Tale quadro dovrebbe garantire che tutti i gestori dell'infrastruttura dell'UE utilizzino principi e metodologie comuni per misurare le prestazioni mediante indicatori concordati. Detto quadro dovrebbe consentire di individuare le carenze in termini di prestazioni sulla rete ferroviaria dell'UE. Dovrebbe garantire che i gestori dell'infrastruttura fissino obiettivi di prestazione in modo da tenere conto delle specificità della rete che gestiscono, garantendo nel contempo la coerenza nell'individuazione delle carenze di prestazione più rilevanti. Il quadro in questione dovrebbe consentire ai gestori dell'infrastruttura di cooperare a livello di UE per individuare misure volte ad affrontare le carenze in termini di prestazioni e a tenere traccia del loro impatto. I gestori dell'infrastruttura, collaborando nel contesto della rete europea dei gestori dell'infrastruttura e tenendo conto del parere dell'organo di valutazione delle prestazioni e di quello della Commissione, dovrebbero riesaminare periodicamente tale quadro al fine di garantirne l'idoneità allo scopo.

- (21) Per garantire un quadro UE efficace per il coordinamento dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria, è opportuno rendere più operativa la rete europea dei gestori dell'infrastruttura, istituita dalla direttiva 2012/34/UE. Dovrebbero essere previsti, per tale rete, meccanismi decisionali che consentano ai gestori dell'infrastruttura ferroviaria dell'UE di coordinarsi efficacemente in merito alla pianificazione strategica della capacità di infrastruttura ferroviaria.
- (22) Gli organismi di regolamentazione del settore ferroviario dovrebbero cooperare a livello di Unione per garantire un'applicazione coerente del quadro normativo e un trattamento coerente dei richiedenti in tutto lo spazio ferroviario europeo unico. Dovrebbero conseguire tale obiettivo attraverso la rete europea degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario, al fine di sviluppare prassi comuni per l'adozione delle decisioni che hanno il potere di adottare a norma del presente regolamento. A tal fine, la rete europea degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario dovrebbe svolgere compiti di coordinamento e adottare raccomandazioni e pareri non vincolanti, che non dovrebbero incidere sulle competenze degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario o di quelli dei gestori dell'infrastruttura.
- (23) Una gestione efficiente della capacità e del traffico ferroviario richiede lo scambio di dati e informazioni tra i gestori dell'infrastruttura, i richiedenti e altri soggetti operativi interessati. Tale scambio può essere notevolmente più efficace ed efficiente con il sostegno di strumenti digitali interoperabili e, ove possibile, dell'automazione. Si dovrebbero pertanto attuare in via prioritaria delle specifiche di interoperabilità, che dovrebbero essere ulteriormente sviluppate al fine di tenere il passo con gli sviluppi tecnologici e i nuovi processi proposti nel presente regolamento.
- (24) I gestori dell'infrastruttura dovrebbero garantire l'allineamento, in particolare per quanto concerne la digitalizzazione, con il lavoro dell'impresa comune "Ferrovie europee" istituita al titolo IV del regolamento (UE) 2021/2085 del Consiglio, per quanto riguarda il piano generale di cui all'articolo 86, paragrafo 5, e il pilastro Sistema di cui all'articolo 85, paragrafo 2, lettera c), e tramite il gruppo di diffusione di cui all'articolo 97 del regolamento (UE) 2021/2085.
- (25) È necessario fornire il meccanismo per stabilire criteri, principi e procedure relativi alla gestione della capacità, alla cooperazione tra i soggetti interessati del settore ferroviario e al coordinamento a livello di UE, per i gestori dell'infrastruttura e nel settore della vigilanza regolamentare. Tale meccanismo richiede che i gestori dell'infrastruttura e gli organismi di regolamentazione del settore ferroviario, in cooperazione con i soggetti interessati pertinenti, elaborino e attuino quadri e orientamenti europei. A seguito di una valutazione dello sviluppo e dell'attuazione dei quadri europei e qualora l'applicazione volontaria degli orientamenti settoriali non raggiunga il livello necessario di coerenza normativa, la Commissione dovrebbe disporre dei mezzi per affrontare tali carenze normative, se del caso, mediante atti di esecuzione o delegati.
- (26) Al fine di garantire un processo agevole di gestione della capacità e del traffico per i servizi ferroviari internazionali, ridurre al minimo le cancellazioni della capacità assegnata e le interruzioni delle operazioni ferroviarie dovute a perturbazioni sulla rete ferroviaria e tenere conto degli sviluppi nelle pratiche dei gestori dell'infrastruttura e dell'uso di metodi nuovi di assegnazione della capacità e delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato. Tali poteri

dovrebbero riguardare: i risultati della pianificazione strategica della capacità di infrastruttura; lo schema per la pianificazione strategica della capacità e la procedura di assegnazione della capacità. i termini per le modifiche della capacità assegnata e la predisposizione di soluzioni alternative per i richiedenti; lo schema per il coordinamento, la consultazione e la pubblicazione delle restrizioni di capacità derivanti da lavori sull'infrastruttura; la definizione di infrastrutture altamente utilizzate e saturate e le procedure e i metodi per calcolare il grado di utilizzo della capacità; i criteri per individuare e dichiarare le perturbazioni della rete; le informazioni da fornire ai soggetti operativi interessati; e i settori in relazione ai quali i gestori dell'infrastruttura dovrebbero coordinarsi nonché le modalità specifiche per tale coordinamento. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016⁸. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio dovrebbero ricevere tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti dovrebbero avere sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

- (27) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per introdurre requisiti tecnici e operativi volti a facilitare il buon funzionamento dello spazio ferroviario europeo unico per quanto riguarda: criteri uniformi per i requisiti stabiliti dai gestori dell'infrastruttura per quanto riguarda i richiedenti; procedure, criteri e metodologie comuni per la gestione di una scarsa capacità, per la pianificazione delle emergenze e per l'assegnazione di capacità oltre il periodo coperto dall'orario di servizio; un approccio comune alle compensazioni pagate per le modifiche della capacità assegnata; criteri e procedure comuni per la riprogrammazione; la definizione degli elementi tecnici di un sistema di monitoraggio delle prestazioni dei servizi ferroviari e correlati, comprese le metodologie e i requisiti in materia di dati e il loro riesame. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio⁹.
- (28) Le norme sull'assegnazione della capacità di cui alla direttiva 2012/34/UE sono sostituite da quelle stabilite nel presente regolamento. È pertanto opportuno definire nel presente regolamento le norme concernenti la cooperazione tra i gestori dell'infrastruttura, le norme sulla cooperazione tra organismi di regolamentazione del settore ferroviario, i requisiti per gli elementi del prospetto informativo della rete che descrive la natura dell'infrastruttura ferroviaria a disposizione delle imprese ferroviarie, le condizioni di accesso alla stessa e i principi e i criteri per l'assegnazione della capacità. Le norme in materia di cooperazione e coordinamento, nonché gli elementi del prospetto informativo della rete, che non sono connessi alla gestione della capacità, dovrebbero rimanere nella direttiva 2012/34/UE.

⁸ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

⁹ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- (29) La valutazione ex post del regolamento (UE) n. 913/2010¹⁰ ha concluso che l'impatto del regolamento era troppo limitato per contribuire al trasferimento modale dalla strada alla ferrovia. Inoltre la cooperazione tra gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura nella gestione dell'infrastruttura ferroviaria era ancora inefficace da un punto di vista transfrontaliero. La valutazione ha dimostrato inoltre che gestire separatamente la capacità sui corridoi ferroviari merci e sul resto della rete non è efficiente. Un quadro normativo unico dovrebbe applicarsi alla gestione della capacità della rete ferroviaria, consolidando le relative disposizioni della direttiva 2012/34/UE e del regolamento (UE) n. 913/2010. È pertanto opportuno che il regolamento (UE) n. 913/2010 e le disposizioni della direttiva 2012/34/UE concernenti l'assegnazione della capacità siano abrogati e sostituiti dal presente regolamento.
- (30) La preparazione dell'orario di servizio richiede che le attività preparatorie siano svolte negli anni precedenti l'entrata in vigore di detto orario di servizio. Pertanto la transizione dal quadro normativo istituito dalla direttiva 2013/34/UE e dal regolamento (UE) n. 913/2010 a quello istituito dal presente regolamento implica che i preparativi per gli orari di lavoro nell'ambito del nuovo quadro dovrebbero iniziare parallelamente all'applicazione delle norme nell'ambito del quadro attuale. Deve di conseguenza essere applicato, in una fase di transizione, un duplice regime in base al quale le fasi preparatorie necessarie per un determinato orario di servizio dovrebbero essere conformi al quadro giuridico applicabile a tale orario di servizio specifico. Gli accordi quadro conclusi nel contesto del quadro attuale dovrebbero consentire la possibilità di continuare a presentare richieste per un periodo transitorio nell'ambito del nuovo regime.
- (31) Nel contesto del nuovo quadro, le fasi preparatorie per un orario di servizio dovrebbero iniziare con la pubblicazione di una strategia relativa alla capacità cinque anni prima dell'entrata in vigore di un determinato orario di servizio. Ai fini di una rapida applicazione del nuovo quadro normativo e tenendo conto dei lavori preparatori già intrapresi dal settore, lo schema di attività che porta alla definizione dei primi due orari di servizio potrebbe essere ridotto a 38 mesi abbreviando la fase della strategia relativa alla capacità. Di conseguenza il primo orario di servizio che rientra nel nuovo quadro normativo dovrebbe essere quello che inizia il [9 dicembre 2029]. Tutti i soggetti interessati dovrebbero avviare senza indugio i preparativi necessari per conformarsi al nuovo quadro,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

¹⁰ SWD(2021) 134 final del 2 giugno 2021.

1. Il presente regolamento stabilisce i principi, le norme e le procedure applicabili alla gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria e al coordinamento con gli impianti di servizio, la gestione del traffico, la gestione delle crisi e la gestione delle prestazioni per i servizi ferroviari nazionali e internazionali. Stabilisce inoltre norme concernenti una rete europea per il coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura e con altri soggetti interessati pertinenti, nonché la vigilanza sulla gestione della capacità e del traffico.
2. Il presente regolamento si applica all'uso dell'infrastruttura ferroviaria adibita a servizi ferroviari nazionali e internazionali di cui all'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE, compresi gli impianti di servizio quali definiti all'articolo 3, punto 11), di tale direttiva.
3. I capi da II a V del presente regolamento non si applicano all'infrastruttura ferroviaria o ai servizi ferroviari esclusi dall'applicazione del capo IV della direttiva 2012/34/UE conformemente all'articolo 2, paragrafi 3, 3 bis, 4, 8, 8 bis e 10, di tale direttiva durante il periodo di validità delle pertinenti esclusioni.
4. Il presente regolamento non si applica alla Repubblica di Cipro e alla Repubblica di Malta fintantoché non è istituito un sistema ferroviario all'interno del loro territorio.

Articolo 2

Responsabilità e principi generali

1. Fatto salvo l'articolo 7 quater della direttiva 2012/34/UE, i gestori dell'infrastruttura sono responsabili della gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria e della gestione del traffico ferroviario.

I riferimenti a un gestore dell'infrastruttura in tutte le disposizioni relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria di cui al presente regolamento si intendono fatti all'organismo incaricato dell'assegnazione di cui all'articolo 7 bis, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE.
2. Al fine di agevolare la fornitura di una capacità di infrastruttura ferroviaria e di servizi di gestione del traffico all'interno dell'Unione efficienti ed efficaci, i gestori dell'infrastruttura cooperano nell'ambito della rete europea dei gestori dell'infrastruttura ("ENIM") di cui all'articolo 7 septies della direttiva 2012/34/UE e conformemente alle disposizioni del presente regolamento in materia di cooperazione.
3. Nell'adempimento delle loro responsabilità a norma dei paragrafi 1 e 2, i gestori dell'infrastruttura:
 - a) utilizzano in modo ottimale ed efficace la capacità di infrastruttura disponibile, come previsto all'articolo 26 della direttiva 2012/34/UE;
 - b) massimizzano il valore per la società dei servizi di trasporto ferroviario resi possibili dall'infrastruttura ferroviaria in termini sociali, economici e ambientali;
 - c) garantiscono una gestione non discriminatoria e un accesso trasparente alla capacità di infrastruttura, anche durante i lavori, al fine di sostenere una concorrenza leale;
 - d) consentono un traffico ferroviario senza soluzione di continuità su più di una rete;

- e) garantiscono la trasparenza in merito allo stato e alla disponibilità della capacità di infrastruttura ferroviaria;
- f) riesaminano e migliorano le prestazioni dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi di trasporto ferroviario in stretta cooperazione con gli operatori del settore ferroviario;
- g) contribuiscono all'attuazione e allo sviluppo dello spazio ferroviario europeo unico.

Articolo 3

Imparzialità del gestore dell'infrastruttura rispetto alla gestione del traffico e della capacità, anche nella programmazione della manutenzione

1. I gestori dell'infrastruttura svolgono le funzioni di gestione del traffico e della capacità, anche per quanto riguarda la programmazione della manutenzione, in maniera trasparente e non discriminatoria e i responsabili dell'adozione di decisioni relativamente a tali funzioni non sono soggetti a conflitti di interessi.
2. Per quanto riguarda la gestione del traffico, i gestori dell'infrastruttura assicurano che, in caso di perturbazioni che le riguardano, le imprese ferroviarie abbiano pieno e tempestivo accesso alle informazioni pertinenti. 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. Per quanto riguarda la gestione della capacità e la programmazione a lungo termine di grande manutenzione, rinnovo e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura consulta i richiedenti, quali definiti all'articolo 3, punto 19), della direttiva 2012/34/UE, conformemente al presente regolamento e tiene conto quanto più possibile delle osservazioni formulate.

Articolo 4

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui all'articolo 3 della direttiva 2012/34/UE.

Si applicano inoltre le definizioni seguenti:

- 1) "forza maggiore": qualsiasi evento o situazione imprevedibile o inconsueto, indipendente dal controllo del gestore dell'infrastruttura o dell'impresa ferroviaria, che non può essere evitato o superato con ragionevole previdenza, né può essere risolto con misure ragionevolmente possibili dal punto di vista tecnico, finanziario o economico, che si è effettivamente verificato e si può oggettivamente verificare, e che rende impossibile per il gestore dell'infrastruttura adempiere, in via temporanea o permanente, i suoi obblighi ai sensi del presente regolamento o della direttiva 2012/34/UE o per l'impresa ferroviaria adempiere i suoi obblighi contrattuali nei confronti di uno o più gestori dell'infrastruttura;

- 2) "interoperabilità": l'interoperabilità quale definita all'articolo 2, punto 2), della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹;
- 3) "soggetto operativo interessato": il richiedente, l'impresa ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura, l'operatore dell'impianto di servizio ferroviario, il fornitore di servizi ferroviari e qualsiasi altro soggetto direttamente coinvolto nella prestazione di un servizio di trasporto ferroviario;
- 4) "coordinatore europeo": il coordinatore di cui all'articolo 51 del regolamento [... - nuovo regolamento TEN-T];
- 5) "accordo quadro": un accordo di carattere generale giuridicamente vincolante di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un richiedente e del gestore dell'infrastruttura in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai canoni da riscuotere per un periodo superiore a un periodo di validità dell'orario di servizio;
- 6) "assegnazione simultanea della capacità": un processo mediante il quale i gestori dell'infrastruttura assegnano la capacità di infrastruttura ferroviaria in risposta a una serie di richieste di capacità ricevute entro una determinata data limite e mediante il coordinamento di tali richieste al fine di garantire il miglior utilizzo possibile dell'infrastruttura e la maggiore corrispondenza possibile rispetto alle richieste;
- 7) "primo arrivato, primo servito": un principio per l'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria nel contesto del quale la priorità per il processo di assegnazione è definita secondo l'ordine cronologico delle richieste di capacità;
- 8) "traccia ferroviaria": la capacità di infrastruttura necessaria per far viaggiare un treno tra due località in un dato periodo, descritta come un percorso esatto con gli orari per tale treno, compresi l'origine e la destinazione, un orario e una data di ingresso, nonché un orario e una data di uscita, compresi eventuali punti di sosta e relativi orari di partenza;
- 9) "specifica di capacità": un diritto di capacità che specifica le caratteristiche commerciali e operative della capacità di infrastruttura rilevanti per il richiedente interessato e fornisce al gestore dell'infrastruttura informazioni sufficienti per preparare tracce ferroviarie specifiche che rispettino tali caratteristiche;
- 10) "servizio ferroviario multirete": un servizio di trasporto ferroviario di merci o passeggeri, nazionale o internazionale, effettuato su due o più reti gestite da gestori dell'infrastruttura diversi. Il treno può essere unito e/o scomposto e le diverse sezioni possono presentare origini e destinazioni diverse, a condizione che tutte le carrozze o i vagoni attraversino almeno una rete gestita da un altro gestore dell'infrastruttura;
- 11) "diritto di capacità multirete": l'insieme dei diritti di capacità che consentono la fornitura di un servizio ferroviario multirete;
- 12) "ripartizione della capacità di infrastruttura": l'assegnazione di quote della capacità totale disponibile di un elemento dell'infrastruttura a tipi diversi di servizi di trasporto ferroviario e alle restrizioni di capacità derivanti dai lavori sull'infrastruttura;

¹¹ Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44).

- 13) "orario di servizio": i dati continuamente aggiornati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sull'infrastruttura interessata, come espressi dai diritti di capacità assegnati, durante il periodo di validità dell'orario di servizio.
- 14) "periodo di validità dell'orario di servizio": il periodo di tempo durante il quale un determinato orario di servizio è valido;
- 15) "lavori sull'infrastruttura": gli interventi sull'infrastruttura ferroviaria a fini di sviluppo, manutenzione, rinnovo e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria quali definiti all'articolo 3, punti 2 bis), 2 quater), 2 quinquies) e 2 sexies), della direttiva 2012/34/UE;
- 16) "organismo di regolamentazione": un organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE;
- 17) "incidente": qualsiasi evento, o serie di eventi aventi la medesima origine, che causa perturbazioni del traffico ferroviario.

CAPO II

GESTIONE DELLA CAPACITÀ DI INFRASTRUTTURA

SEZIONE 1

Principi generali per la gestione della capacità di infrastruttura

Articolo 5

Gestione della capacità

1. I gestori dell'infrastruttura gestiscono la capacità di infrastruttura ferroviaria attraverso un processo di pianificazione e assegnazione articolato in tre fasi:
 - a) la pianificazione strategica della capacità di cui alla sezione 2;
 - b) la programmazione e l'assegnazione della capacità di infrastruttura di cui alla sezione 3;
 - c) l'adeguamento e la riprogrammazione della capacità assegnata di cui alla sezione 4.
2. Oltre al contenuto di cui all'allegato IV della direttiva 2012/34/UE, i gestori dell'infrastruttura includono nel prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 di tale direttiva una sezione sull'infrastruttura messa a disposizione delle imprese ferroviarie; una sezione sulla gestione della capacità; una sezione sull'esercizio, compresa la gestione del traffico, la gestione delle perturbazioni e la gestione delle crisi; e una sezione sulla gestione delle prestazioni, conformemente all'allegato IV.
3. Il processo decisionale relativo alla gestione della capacità di cui al paragrafo 1, che comprende tanto la definizione quanto la valutazione della disponibilità e l'assegnazione dei diritti di capacità, è una funzione essenziale del gestore dell'infrastruttura ai sensi dell'articolo 3, punto 2 septies), della direttiva 2012/34/UE. Ad essa si applicano le disposizioni relative alle funzioni essenziali stabilite in detta direttiva.

Articolo 6

Quadro europeo per la gestione della capacità

1. I gestori dell'infrastruttura si adoperano per seguire principi e procedure comuni per la gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria. A tal fine, l'ENIM elabora e adotta un "quadro europeo per la gestione della capacità" conformemente alle disposizioni di cui al capo II entro [12 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento].
2. Il quadro europeo per la gestione della capacità definisce principi e procedure comuni per la gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria e per il coordinamento tra gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie e altri richiedenti, operatori degli impianti di servizio ferroviario e altri soggetti operativi interessati.
3. Il quadro europeo per la gestione della capacità comprende almeno gli elementi che figurano nell'allegato III ed è aggiornato ove necessario per tenere conto dell'esperienza dei gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie e di altri richiedenti e sulla base delle attività dell'ENIM.
4. Nell'elaborare il prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 della direttiva 2012/34/UE, in particolare i contenuti specificati nell'allegato IV del presente regolamento, i gestori dell'infrastruttura tengono nella massima considerazione il quadro europeo per la gestione della capacità. Nel prospetto informativo della rete i gestori dell'infrastruttura spiegano le ragioni di eventuali scostamenti rispetto ai principi e alle procedure comuni stabiliti nel quadro europeo per la gestione della capacità.

Articolo 7

Richiedenti

1. I richiedenti formulano richieste di capacità di infrastruttura. Ai fini dell'uso di tale capacità di infrastruttura, i richiedenti designano un'impresa ferroviaria affinché concluda un accordo con il gestore dell'infrastruttura a norma dell'articolo 28 della direttiva 2012/34/UE. Ciò lascia impregiudicato il diritto dei richiedenti di concludere accordi quadro con i gestori dell'infrastruttura a norma dell'articolo 31 del presente regolamento.
2. Il gestore dell'infrastruttura può stabilire per i richiedenti condizioni volte a tutelare le sue legittime aspettative circa le entrate e l'utilizzo futuri dell'infrastruttura. Tali condizioni sono congrue, trasparenti e non discriminatorie. Sono indicate nel prospetto informativo della rete a norma dell'allegato IV, punto 1, lettera b). Riguardano esclusivamente la prestazione di una garanzia finanziaria, di livello congruo e non eccedente un appropriato livello proporzionato al livello di attività previsto dal richiedente, e l'idoneità a presentare offerte conformi in vista dell'ottenimento della capacità di infrastruttura.
3. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscano nei dettagli i criteri da seguire per l'applicazione del paragrafo 2. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3.

Articolo 8

Gestione di una scarsa capacità di infrastruttura

1. I gestori dell'infrastruttura garantiscono che una scarsa capacità di infrastruttura sia gestita conformemente ai principi di cui all'articolo 26 della direttiva 2012/34/UE e all'articolo 2 del presente regolamento in tutte le fasi del processo di gestione della capacità di cui all'articolo 5.

2. Nell'adottare decisioni in materia di scarsa capacità, i gestori dell'infrastruttura tengono conto degli orientamenti strategici sull'utilizzo della capacità di infrastruttura forniti dagli Stati membri a norma dell'articolo 11, paragrafo 3.

Fatte salve le norme in materia di aiuti di Stato, gli Stati membri possono all'occorrenza concedere ai gestori dell'infrastruttura una compensazione che corrisponde alle perdite di proventi esclusivamente legate alla necessità di rispettare gli orientamenti strategici concernenti l'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria.

3. I gestori dell'infrastruttura pianificano e assegnano nella massima misura possibile una scarsa capacità attraverso il meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti di cui all'articolo 36, coinvolgendo i richiedenti interessati e giungendo a soluzioni consensuali in caso di esigenze e richieste di capacità contrastanti.

4. Se il meccanismo di cui al paragrafo 3 non sfocia in una risoluzione soddisfacente di esigenze e richieste di capacità contrastanti, i gestori dell'infrastruttura gestiscono una scarsa capacità o risolvono i conflitti mediante procedure obiettive, trasparenti e non discriminatorie.

Tali procedure valutano opzioni alternative per l'uso della capacità di infrastruttura, sulla base dei criteri socioeconomici e ambientali seguenti, subordinatamente alla disponibilità dei dati:

- a) i costi di esercizio per gli operatori di servizi di trasporto ferroviario e il conseguente impatto sui prezzi per i clienti dei servizi di trasporto ferroviario;
- b) i costi in termini di tempo per i clienti dei servizi di trasporto ferroviario;
- c) la connettività e l'accessibilità per le persone e le regioni servite dai servizi di trasporto ferroviario;
- d) le emissioni di gas a effetto serra, inquinanti atmosferici locali, rumore nonché altri costi esterni dei servizi di trasporto ferroviario e per le loro probabili alternative;
- e) le implicazioni per la sicurezza e la salute pubblica dei servizi di trasporto ferroviario e delle loro probabili alternative.

5. L'ENIM prepara e adotta le procedure di cui al paragrafo 4 e le include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6. Le procedure prevedono le fasi seguenti:

- a) progettazione di scenari alternativi per ripartire la capacità disponibile tra i diversi tipi di servizi di trasporto ferroviario, che comportano, ove possibile, la fornitura di capacità alternativa su altri percorsi oppure orari alternativi con caratteristiche comparabili;
- b) valutazione e classificazione degli scenari sulla base di metodologie obiettive e trasparenti, tenendo conto dei criteri socioeconomici e ambientali di cui al paragrafo 4;

- c) selezione dello scenario con la classificazione migliore sulla base della valutazione di cui alla lettera b) e conseguente modifica della definizione del modello di capacità e del piano di fornitura di capacità.
6. L'ENIM sviluppa le metodologie di cui al paragrafo 5, lettera b). I parametri di tali metodologie consentono di tenere conto delle circostanze locali o nazionali sulla base di approcci accettati e di prove empiriche. L'ENIM include tali metodologie nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6.
7. Tenendo conto delle esperienze acquisite in relazione alla preparazione e all'attuazione del quadro di cui al paragrafo 6, la Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono le procedure, i criteri e le metodologie specifici da applicare per la gestione di una scarsa capacità. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3.

Articolo 9

Informazioni sulla capacità di infrastruttura

1. I gestori dell'infrastruttura forniscono alle parti interessate, in particolare ai richiedenti, ai richiedenti potenziali e agli organismi di regolamentazione, informazioni accurate e aggiornate sulla disponibilità di capacità di infrastruttura durante l'intero processo di gestione della capacità, anche nella fase di pianificazione strategica di cui alla sezione 2, durante i processi di programmazione e assegnazione di cui alla sezione 3 e ogniqualvolta vi siano modifiche della capacità assegnata di cui alla sezione 4.

I gestori dell'infrastruttura pubblicano senza indugio qualsiasi aggiornamento del piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18 e dell'orario di servizio di cui all'articolo 30.
2. I gestori dell'infrastruttura pubblicano le informazioni di cui al paragrafo 1 conformemente all'articolo 62, paragrafo 5, e contribuiscono all'elaborazione di specifiche pertinenti a norma dell'articolo 62, paragrafo 3.
3. Su richiesta dei richiedenti, i gestori dell'infrastruttura forniscono le informazioni di cui al paragrafo 1 sulla base di specifiche concrete delle esigenze commerciali e operative ("valutazioni della fattibilità"). Per i servizi transfrontalieri, i gestori dell'infrastruttura ricevono tali richieste e vi rispondono presso un unico luogo e nel contesto di un'unica operazione oppure tramite un'interfaccia unica.

Articolo 10

Restrizioni di capacità derivanti da lavori sull'infrastruttura e infrastrutture degradate

1. Fatti salvi gli articoli 7, 7 quater e 7 sexies della direttiva 2012/34/UE, i gestori dell'infrastruttura pianificano i lavori sull'infrastruttura conformemente al piano commerciale e ai programmi di investimento e di finanziamento di cui all'articolo 8, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE. Qualora le modifiche apportate a tali programmi dopo l'adozione del piano commerciale incidano o possano incidere sulla pianificazione dei lavori sull'infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura fornisce una panoramica di tali modifiche e del loro probabile impatto nel prospetto informativo della rete.
2. In sede di pianificazione dei lavori sull'infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura agisce in conformità dell'articolo 2, paragrafo 3, e dell'articolo 3.

In particolare il gestore dell'infrastruttura tiene conto in modo equilibrato dell'impatto dei lavori sull'infrastruttura sulla propria gestione patrimoniale e sulla propria situazione finanziaria, nonché dell'impatto operativo e finanziario su tutti i richiedenti interessati.

3. I gestori dell'infrastruttura consultano i richiedenti in merito ai lavori sull'infrastruttura nel contesto dei meccanismi di coordinamento di cui all'articolo 7 sexies della direttiva 2012/34/UE e, per quanto riguarda i servizi ferroviari transfrontalieri, conformemente all'articolo 54 del presente regolamento.
4. Il gestore dell'infrastruttura pianifica, informa e consulta con sufficiente anticipo i richiedenti in merito alle restrizioni di capacità derivanti da lavori sull'infrastruttura, tenendo conto dell'impatto stimato sulle imprese ferroviarie. A tal fine, i gestori dell'infrastruttura rispettano lo schema di cui all'allegato I, sezione 3.

Per le restrizioni di capacità aventi un impatto rilevante sulla capacità a disposizione dei richiedenti, questi ultimi possono chiedere al gestore dell'infrastruttura di fornire una pianificazione alternativa per la restrizione di capacità al fine di individuare e selezionare un'opzione che tenga conto in modo equilibrato degli impatti sui richiedenti e sui gestori dell'infrastruttura. Il gestore dell'infrastruttura fornisce a tali richiedenti una pianificazione indicativa della capacità alternativa disponibile durante la restrizione di capacità.

La pianificazione indicativa riguarda tanto la linea interessata quanto le linee alternative e si rispecchia nel modello di capacità di cui all'articolo 17 e nel piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18.

5. I gestori dell'infrastruttura tengono in considerazione e attenuano l'impatto sul traffico transfrontaliero dei lavori sull'infrastruttura. I gestori dell'infrastruttura coordinano, conformemente all'articolo 53, tutti i lavori sull'infrastruttura sulle linee di cui all'articolo 53, paragrafo 3, e qualsiasi altro lavoro sull'infrastruttura avente un impatto transfrontaliero significativo.

Il coordinamento riguarda in particolare l'ottimizzazione dello schema dei lavori sull'infrastruttura e la fornitura di capacità alternativa sulla linea interessata e su percorsi alternativi, tenendo conto delle esigenze operative e commerciali dei richiedenti.

6. Anche le riduzioni di capacità o prestazioni dell'infrastruttura al di sotto dei valori di progettazione derivanti dal degrado degli attivi, quali le riduzioni della velocità ammissibile o del carico per asse, sono considerate restrizioni di capacità. Gli obblighi di informazione di cui all'articolo 9 si applicano quindi a tali restrizioni.
7. I gestori dell'infrastruttura pubblicano informazioni e consultano il prima possibile i richiedenti in merito alle restrizioni temporanee di capacità pianificate, al loro impatto sulla capacità disponibile a fini commerciali e alla capacità alternativa.
8. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 71 per modificare l'allegato I, sezione 3, al fine di ridurre l'impatto sul traffico ferroviario delle restrizioni di capacità derivanti da lavori sull'infrastruttura, tenendo conto nel contempo di considerazioni di pianificazione, operative, tecniche e commerciali dei soggetti interessati.

SEZIONE 2

PIANIFICAZIONE STRATEGICA DELLA CAPACITÀ

Articolo 11

Pianificazione strategica della capacità

1. La pianificazione strategica della capacità comprende tutte le attività di cui agli articoli da 12 a 25.
2. La pianificazione strategica della capacità determina la seguente sequenza di documenti di pianificazione che forniscono un livello crescente di dettagli in merito alla capacità disponibile:
 - a) la strategia relativa alla capacità di cui all'articolo 16;
 - b) il modello di capacità di cui all'articolo 17;
 - c) il piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18.

Il contenuto e lo schema per la preparazione di tali risultati figurano nell'allegato I, sezioni 1 e 2.

I gestori dell'infrastruttura adottano i documenti di pianificazione come base per la fase successiva del processo di pianificazione.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 71 per modificare l'allegato I, sezioni 1 e 2, al fine di garantire un processo efficiente di pianificazione strategica e rispecchiare le preoccupazioni operative dei gestori dell'infrastruttura e dei richiedenti, tenendo conto dell'esperienza dell'ENIM, dei gestori dell'infrastruttura, dei richiedenti e di altri soggetti operativi interessati, degli organismi di regolamentazione e dell'ENRRB nell'attuazione della presente sezione.

3. Fatto salvo il principio dell'indipendenza gestionale di cui all'articolo 4 della direttiva 2012/34/UE, gli Stati membri possono fornire al gestore dell'infrastruttura orientamenti strategici basati sulle strategie indicative di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di cui all'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE. Tali orientamenti possono riguardare/contenere in particolare:
 - a) gli obiettivi generali della politica ferroviaria nazionale pertinenti alla pianificazione strategica della capacità nell'ambito di applicazione del presente regolamento;
 - b) una prospettiva sullo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, che tenga conto dei piani e delle strategie pertinenti a livello nazionale o regionale e dei piani di lavoro dei corridoi di trasporto europei di cui all'articolo 53 del [nuovo regolamento TEN-T];
 - c) i requisiti e gli orientamenti generali relativi all'utilizzo della capacità di infrastruttura ferroviaria, di cui il gestore dell'infrastruttura tiene conto nella pianificazione strategica della capacità, in particolare in relazione alle infrastrutture altamente utilizzate e saturate di cui all'articolo 21;
 - d) una prospettiva in merito allo sviluppo previsto dei servizi ferroviari gestiti nell'ambito di obblighi di servizio pubblico, che tenga conto, se del caso, dei punti di vista delle autorità regionali o locali interessate.

Gli Stati membri si coordinano per garantire la coerenza tra i rispettivi orientamenti strategici da essi forniti a norma del presente paragrafo al fine di sostenere lo sviluppo di servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri e merci.

4. La pianificazione strategica della capacità non comporta la concessione di diritti di capacità a singoli richiedenti a norma dell'articolo 26.

Articolo 12

Requisiti generali per la gestione strategica della capacità

1. I gestori dell'infrastruttura tengono conto in modo equilibrato, equo e non discriminatorio di tutti i tipi di servizi di trasporto ferroviario per i quali possono ricevere richieste di capacità, indipendentemente dal volume, dalle dimensioni del mercato a valle, dalla stabilità tra orari consecutivi, dalla regolarità o dalla frequenza nell'ambito di un determinato periodo di validità dell'orario di servizio.
2. Nella pianificazione strategica della capacità, in particolare nel modello di capacità di cui all'articolo 17 e nel piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18, i gestori dell'infrastruttura distinguono quanto meno tra i tipi seguenti di servizi di trasporto ferroviario:
 - a) servizi di trasporto merci;
 - b) servizi passeggeri interurbani (lunga distanza);
 - c) servizi passeggeri urbani o regionali.

Se necessario, alla luce dell'esperienza acquisita nell'attuazione del presente regolamento, l'ENIM può definire un elenco più dettagliato che distingue ulteriormente tra i tipi di servizi di trasporto ferroviario. Al fine di sostenere la coerenza transfrontaliera del processo di pianificazione strategica, nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6 è inserito un elenco armonizzato.

3. Nella pianificazione strategica della capacità, in particolare nel modello di capacità di cui all'articolo 17 e nel piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18, i gestori dell'infrastruttura indicano la capacità preventivamente pianificata idonea alla fornitura di servizi di trasporto multirete.
4. La pianificazione strategica della capacità tiene altresì conto degli aspetti seguenti:
 - a) la struttura e gli sviluppi osservati della domanda di capacità di infrastruttura, individuati mediante l'assegnazione di capacità nei precedenti periodi di validità dell'orario di servizio e attraverso il monitoraggio del mercato di cui all'articolo 15 della direttiva 2012/34/UE;
 - b) l'evoluzione prevista delle esigenze di trasporto e della conseguente domanda di servizi di trasporto ferroviario e di capacità di infrastruttura, individuata in base all'analisi di cui all'articolo 15 del presente regolamento;
 - c) il contributo della consultazione dei richiedenti attuali e potenziali a norma dell'articolo 13;
 - d) lo sviluppo previsto o pianificato della capacità di infrastruttura, individuato in particolare nella strategia indicativa di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di cui all'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE e nel piano

commerciale del gestore dell'infrastruttura di cui all'articolo 8, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE;

- e) i lavori pianificati sull'infrastruttura che si prevede interesseranno la rete;
 - f) le caratteristiche dei diversi mercati del trasporto ferroviario, in particolare per quanto concerne:
 - i) velocità;
 - ii) frequenza;
 - iii) tolleranza degli scostamenti rispetto alla traccia ferroviaria assegnata;
 - iv) possibilità di ridefinire il percorso, riprogrammare o sostituire i servizi con altri modi in caso di perturbazioni della rete;
 - v) volatilità della domanda di trasporto ferroviario e conseguente necessità di pianificare i servizi ferroviari su un orizzonte temporale diverso.
5. La pianificazione strategica della capacità riflette la capacità assegnata mediante accordi quadro e pianificazione continua (*rolling planning*).
6. La pianificazione strategica della capacità riguarda le linee facenti parte della rete centrale e della rete centrale estesa TEN-T di cui all'articolo 6 e all'allegato I del [nuovo regolamento TEN-T]. I gestori dell'infrastruttura possono includere altre linee e nodi della rete che gestiscono.
- La pianificazione strategica della capacità è effettuata a un livello sufficientemente dettagliato da consentire la pianificazione della capacità per sezioni specifiche della rete. A tal fine, la rete è rappresentata mediante nodi e sezioni che consentono di tenere conto delle caratteristiche rilevanti della domanda e dell'offerta di capacità.
- Tali nodi e sezioni figurano nel registro dell'infrastruttura di cui all'articolo 49 della direttiva (UE) 2016/797.
7. La pianificazione strategica della capacità copre un periodo di almeno cinque anni a venire. I gestori dell'infrastruttura possono estendere il periodo a più di cinque anni, in particolare per sostenere lo sviluppo dell'infrastruttura nel quadro della strategia indicativa di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di cui all'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE.
8. I gestori dell'infrastruttura riesaminano e aggiornano periodicamente i risultati della pianificazione strategica della capacità tenendo conto, in particolare, degli aspetti seguenti:
- a) lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria;
 - b) i cambiamenti nella domanda del mercato di capacità di infrastruttura;
 - c) i risultati dei processi di assegnazione di cui alle sezioni 3 e 4 nei precedenti periodi di validità dell'orario di servizio, compreso il grado di utilizzo della capacità di infrastruttura da parte dei richiedenti;
 - d) le conoscenze derivanti dalla gestione del traffico effettuata conformemente al capo III;
 - e) i risultati della gestione di perturbazioni e crisi effettuata conformemente al capo III;
 - f) i risultati della valutazione delle prestazioni conformemente al capo IV.

9. L'ENIM elabora orientamenti che stabiliscono principi, procedure e metodologie comuni per la pianificazione strategica della capacità. La rete include tali orientamenti nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6 del presente regolamento. Tali orientamenti dovrebbero contenere quanto meno gli elementi elencati nell'allegato III del presente regolamento. I gestori dell'infrastruttura tengono nella massima considerazione tali orientamenti nel prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 della direttiva 2012/34/UE. Nel prospetto informativo della rete essi spiegano le ragioni di eventuali scostamenti rispetto ai principi, alle procedure e alle metodologie comuni stabiliti negli orientamenti.

Articolo 13

Consultazione dei soggetti interessati in merito alla pianificazione strategica della capacità

1. I gestori dell'infrastruttura consultano tutti i soggetti operativi interessati in merito alla pianificazione strategica della capacità a norma dell'articolo 7 sexies della direttiva 2012/34/UE.
2. I gestori dell'infrastruttura consultano tutti i soggetti operativi interessati che gestiscono servizi ferroviari multirete in merito alla pianificazione strategica della capacità conformemente agli articoli 53 e 54.

Articolo 14

Coordinamento della pianificazione strategica della capacità tra i gestori dell'infrastruttura

1. I gestori dell'infrastruttura coordinano le loro attività relative alla pianificazione strategica della capacità conformemente all'articolo 53.
In particolare il coordinamento garantisce:
 - a) la coerenza della pianificazione strategica tra le reti interessate, in particolare per quanto riguarda la strategia relativa alla capacità, il modello di capacità e il piano di fornitura di capacità, la pianificazione dei lavori sull'infrastruttura e la pianificazione delle emergenze;
 - b) un'adeguata considerazione delle esigenze di capacità per i servizi ferroviari multirete nella strategia relativa alla capacità, nel modello di capacità e nel piano di fornitura di capacità;
 - c) una valutazione delle prestazioni della pianificazione strategica della capacità e dei suoi risultati conformemente al capo IV;
 - d) il coinvolgimento di tutti i soggetti operativi interessati, degli organismi di regolamentazione e della rete europea degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario ("ENRRB"), dei coordinatori europei e, se necessario, delle autorità degli Stati membri e di altri soggetti interessati.
2. Prima di adottare un parere o una raccomandazione per migliorare la coerenza di tali documenti di pianificazione, l'ENIM tiene conto di eventuali reclami pertinenti presentati da richiedenti o richiedenti potenziali in merito ai documenti di pianificazione di cui all'articolo 11, paragrafo 2, e chiede informazioni supplementari ai soggetti coinvolti nel coordinamento a norma dell'articolo 53 e ai soggetti

operativi interessati consultati a norma dell'articolo 54. L'ENIM condivide il proprio parere sui progetti di documenti di pianificazione con l'ENRRB oppure informa quest'ultima della mancata adozione di un parere. L'ENRRB agisce in conformità dell'articolo 65, paragrafo 3.

3. I gestori dell'infrastruttura tengono conto di qualsiasi raccomandazione adottata dall'ENIM conformemente al paragrafo 2. Qualora non seguano la raccomandazione, i gestori dell'infrastruttura ne spiegano i motivi nei documenti di pianificazione. L'ENRRB monitora il processo di coordinamento e la sua attuazione. Detta rete informa la Commissione del suo parere in merito alla necessità di affrontare eventuali carenze del processo di coordinamento.

Articolo 15

Analisi degli sviluppi previsti del mercato dei trasporti

1. I gestori dell'infrastruttura e l'ENIM monitorano e analizzano periodicamente i mercati dei trasporti al fine di orientare la loro strategia commerciale globale, la loro gestione della capacità e delle emergenze e le loro decisioni di investimento. I gestori dell'infrastruttura comunicano i risultati di tale analisi ad altri soggetti interessati per fini analoghi, compresi i coordinatori europei.
2. Ai fini del presente regolamento, l'analisi del mercato dei trasporti di cui al paragrafo 1 fornisce in particolare un contributo alla pianificazione strategica della capacità di cui all'articolo 11, alla ripartizione della capacità di infrastruttura di cui all'articolo 25 e all'assegnazione di capacità sulla base del meccanismo di risoluzione formale dei conflitti di cui all'articolo 37.
3. L'ENIM effettua uno studio del mercato europeo dei trasporti riguardante il trasporto di passeggeri e merci nel contesto multimodale al più tardi entro il [31 dicembre 2028]. Tale studio riguarda in particolare:
 - a) le proiezioni della domanda di trasporto di passeggeri e merci per tutti i modi di trasporto nell'Unione;
 - b) le stime del potenziale di aumento del volume del trasporto ferroviario, sia di passeggeri sia di merci, e delle condizioni necessarie per conseguire tale crescita;
 - c) se possibile, una ripartizione geografica dei flussi di trasporto previsti come contributo alla pianificazione strategica della capacità.
4. L'ENIM consulta i richiedenti, i clienti dei servizi di trasporto ferroviario e le loro associazioni, le autorità pubbliche nazionali e dell'UE in merito al capitolato d'onori per lo studio, in particolare per quanto concerne la finalità dello studio e il processo di coinvolgimento dei soggetti interessati.
5. L'ENIM riesamina e aggiorna lo studio, ove opportuno, e comunque almeno ogni cinque anni.

Articolo 16

Strategia relativa alla capacità

1. Il gestore dell'infrastruttura adotta una strategia relativa alla capacità nel contesto della quale espone le sue aspettative in merito agli sviluppi futuri della domanda e

dell'offerta di capacità di infrastruttura ferroviaria e la sua visione in merito alle modalità atte a far fronte a tali sviluppi.

La strategia relativa alla capacità funge da strumento di comunicazione, consultazione e coordinamento tra i soggetti operativi interessati.

2. La strategia relativa alla capacità contiene informazioni sullo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria, una prospettiva sullo sviluppo della domanda di diversi servizi di trasporto ferroviario e qualsiasi altra informazione pertinente sulla disponibilità e sull'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.
3. La strategia relativa alla capacità comprende una mappa strategica dei percorsi che definisce quanto segue:
 - a) l'ambito geografico della strategia relativa alla capacità di cui all'articolo 16, del modello di capacità di cui all'articolo 17 e del piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18;
 - b) le linee alternative considerate nel caso delle restrizioni di capacità di cui all'articolo 10 e nel contesto della pianificazione delle emergenze di cui all'articolo 19.

La mappa strategica dei percorsi è inclusa nel registro dell'infrastruttura di cui all'articolo 49 della direttiva (UE) 2016/797.

4. Il gestore dell'infrastruttura prepara, pubblica e aggiorna periodicamente la strategia relativa alla capacità conformemente allo schema e ai contenuti di cui all'allegato I, sezione 2.
5. I gestori dell'infrastruttura consultano i richiedenti in merito alla strategia relativa alla capacità a norma dell'articolo 13 e coordinano le strategie relative alla capacità con altri gestori dell'infrastruttura a norma dell'articolo 14.

Articolo 17

Modello di capacità

1. Il gestore dell'infrastruttura stabilisce un modello di capacità che perfeziona la strategia relativa alla capacità sulla base dei risultati delle attività di consultazione e coordinamento di cui agli articoli 13 e 14.

Il modello di capacità sostiene una considerazione equilibrata delle esigenze di capacità dei diversi segmenti dei servizi di trasporto ferroviario e delle esigenze dei gestori dell'infrastruttura relative alla manutenzione, al rinnovo e allo sviluppo (potenziamento delle infrastrutture esistenti e costruzione di infrastrutture nuove) dell'infrastruttura ferroviaria. Esso funge da strumento di comunicazione, consultazione e coordinamento della pianificazione strategica della capacità tra i soggetti operativi interessati.

2. Il modello di capacità fornisce almeno informazioni sul volume totale di capacità disponibile per sezione di rete, sulle quote di capacità riservate ai diversi segmenti dei servizi di trasporto ferroviario e sulle restrizioni di capacità derivanti da lavori sull'infrastruttura. I gestori dell'infrastruttura preparano e pubblicano il modello di capacità per ciascun periodo di validità dell'orario di servizio e lo aggiornano regolarmente conformemente al contenuto e allo schema di cui all'allegato I, sezioni 1 e 2.

3. I gestori dell'infrastruttura documentano e, se del caso, giustificano eventuali divergenze tra il modello di capacità e la strategia relativa alla capacità in relazione allo stesso periodo di validità dell'orario di servizio. Se necessario, la strategia relativa alla capacità è sottoposta a revisione alla luce degli sviluppi successivi all'adozione o all'ultimo aggiornamento della strategia stessa.
4. I gestori dell'infrastruttura consultano i richiedenti in merito al modello di capacità a norma dell'articolo 13 e coordinano le strategie relative alla capacità con altri gestori dell'infrastruttura a norma dell'articolo 14.

Articolo 18

Piano di fornitura di capacità

1. Il gestore dell'infrastruttura elabora un piano di fornitura di capacità al fine di fornire informazioni esaustive in merito agli aspetti seguenti:
 - a) capacità di infrastruttura disponibile per l'assegnazione ai richiedenti;
 - b) capacità di infrastruttura non disponibile per l'assegnazione.Il piano di fornitura di capacità costituisce la base per l'assegnazione della capacità.
2. I gestori dell'infrastruttura pubblicano il piano di fornitura di capacità per ciascun periodo di validità dell'orario di servizio al più tardi entro il termine di cui all'allegato I, sezione 2, e lo aggiornano costantemente fino alla fine del periodo di validità dell'orario di servizio cui il piano fa riferimento. Il piano di fornitura di capacità è fornito per ogni singolo giorno del periodo di validità dell'orario di servizio in questione.
3. I gestori dell'infrastruttura elaborano il piano di fornitura di capacità sulla base dei risultati del processo di pianificazione strategica della capacità di cui agli articoli da 11 a 17 e all'allegato I, sezioni 1 e 2.

I gestori dell'infrastruttura documentano e, se del caso, giustificano eventuali divergenze tra il piano di fornitura di capacità e il modello di capacità in relazione allo stesso periodo di validità dell'orario di servizio.
4. Nel piano di fornitura di capacità i gestori dell'infrastruttura possono indicare la capacità di infrastruttura come preventivamente pianificata. Per capacità preventivamente pianificata si intende la capacità per la quale il gestore dell'infrastruttura definisce le caratteristiche e i volumi della capacità disponibile per le richieste da parte di richiedenti, stabilisce le norme per l'assegnazione di tale capacità e definisce la procedura attraverso la quale tale capacità può essere richiesta, conformemente all'articolo 20. Nell'assegnazione della capacità preventivamente pianificata si tiene conto delle caratteristiche, delle norme e delle procedure di assegnazione specificate.
5. La capacità preventivamente pianificata è presentata nel piano di fornitura di capacità sotto forma di oggetti di capacità di cui all'articolo 20, che specificano il volume e le caratteristiche della capacità e che sono collegati alle norme e alle procedure di assegnazione attraverso le quali tale capacità è messa a disposizione.
6. Fatto salvo il paragrafo 7, il piano di fornitura di capacità comprende gli elementi seguenti:
 - a) capacità disponibile per l'assegnazione ai richiedenti per il periodo di validità dell'orario di servizio cui detto piano fa riferimento:

- i) capacità non preventivamente pianificata dal gestore dell'infrastruttura;
 - ii) capacità preventivamente pianificata dal gestore dell'infrastruttura.
- b) capacità non disponibile per l'assegnazione ai richiedenti:
- i) capacità riservata a lavori sull'infrastruttura aventi un impatto commerciale e operativo significativo sui richiedenti e sulle imprese ferroviarie di cui all'allegato I, sezione 3;
 - ii) capacità riservata a finestre temporali regolari che consentono di programmare in una fase successiva lavori sull'infrastruttura con impatti limitati;
 - iii) capacità già assegnata mediante accordi quadro a norma dell'articolo 31 o attraverso la procedura di pianificazione continua pluriennale a norma dell'articolo 33;
 - iv) capacità riservata a fini diversi da quelli di cui ai punti i), ii) e iii), che sono indicati in maniera chiara dal gestore dell'infrastruttura.

Il piano di fornitura di capacità indica le restrizioni applicabili all'uso delle infrastrutture specializzate di cui all'articolo 24.

7. I gestori dell'infrastruttura includono nel piano di fornitura di capacità gli elementi elencati al paragrafo 6, lettera b), per l'infrastruttura ferroviaria che gestiscono.

I gestori dell'infrastruttura includono nel piano di fornitura di capacità tutti gli elementi elencati al paragrafo 6 per tutte le linee e tutti i nodi inclusi nella rete centrale e nella rete centrale estesa TEN-T quale definita nel [nuovo regolamento TEN-T].

I gestori dell'infrastruttura possono includere nel piano di fornitura di capacità gli elementi di cui al paragrafo 6 per altre linee e altri nodi della rete che gestiscono.

8. Nel pianificare preventivamente la capacità a norma del paragrafo 6, lettera a), punto ii), i gestori dell'infrastruttura seguono i principi di cui all'articolo 8, paragrafo 4.

I gestori dell'infrastruttura pianificano preventivamente la capacità sulla base degli orientamenti strategici degli Stati membri a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, dei risultati della consultazione dei richiedenti a norma dell'articolo 13 e del coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura a norma dell'articolo 14.

9. L'organismo di regolamentazione analizza il piano di fornitura di capacità e può adottare una decisione che imponga al gestore dell'infrastruttura di modificare il piano di fornitura di capacità. La decisione dell'organismo di regolamentazione tiene conto di eventuali pareri o raccomandazioni dell'ENIM, in caso di emissione di tali pareri o raccomandazioni.

10. L'ENIM adotta orientamenti e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6, stabilendo quanto segue:

- a) i mezzi per la pubblicazione del piano di fornitura di capacità, compresi i servizi, gli strumenti, le funzioni e le interfacce digitali;
- b) il processo di consultazione dei richiedenti in merito al piano di fornitura di capacità.

Pianificazione delle emergenze

1. I gestori dell'infrastruttura predispongono e attuano un processo continuo di pianificazione delle emergenze per prepararsi a perturbazioni delle operazioni di rete e ad altre situazioni di crisi che interessano il traffico ferroviario.

La pianificazione delle emergenze costituisce la base per la gestione del traffico, la gestione delle perturbazioni e la gestione delle crisi a norma dell'articolo 42, al fine di consentire una reazione rapida in tali situazioni, riducendone al minimo l'impatto sul traffico ferroviario.

I gestori dell'infrastruttura documentano i risultati della pianificazione delle emergenze in un piano di emergenza.

2. La pianificazione delle emergenze comprende in particolare:
 - a) la designazione di percorsi alternativi che consentano di ridefinire i percorsi del traffico in caso di indisponibilità delle linee incluse nella rete centrale e nella rete centrale estesa TEN-T di cui all'articolo 6 e all'allegato I del [nuovo regolamento TEN-T];
 - b) una pianificazione indicativa della capacità di infrastruttura disponibile sui percorsi alternativi designati conformemente alla lettera a), che garantisca trasparenza in merito alla capacità di infrastruttura disponibile su tali linee e utilizzabile in caso di incidenti e, in particolare, di perturbazioni della rete a norma dell'articolo 46;
 - c) la definizione di norme e procedure per la gestione del traffico e delle crisi, anche per quanto riguarda la condivisione delle informazioni tra i gestori dell'infrastruttura, altri soggetti operativi interessati e altri soggetti interessati, quali le autorità pubbliche competenti per il trasporto ferroviario o la sicurezza e la risposta alle emergenze, nonché i criteri per l'attivazione di tali procedure;
 - d) l'individuazione e la definizione di un elenco di organismi da informare in caso di incidenti gravi o serie perturbazioni della circolazione dei treni;
 - e) tutti gli altri preparativi necessari per effettuare la gestione delle perturbazioni e delle crisi conformemente all'articolo 42 e al quadro europeo per il coordinamento transfrontaliero della gestione del traffico, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi di cui all'articolo 44.
3. I gestori dell'infrastruttura provvedono affinché la pianificazione delle emergenze sia coerente con la pianificazione strategica della capacità, in particolare la strategia relativa alla capacità, il modello di capacità, il piano di fornitura di capacità e la pianificazione dei lavori sull'infrastruttura di cui all'articolo 10.
4. I risultati della pianificazione delle emergenze, in particolare la designazione di linee alternative conformemente al paragrafo 2, lettera a), e la pianificazione indicativa della capacità su linee alternative conformemente al paragrafo 2, lettera b), sono inclusi nel modello di capacità e nel piano di fornitura di capacità.
5. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscano nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione del paragrafo 2, in particolare per le situazioni che possono avere un impatto sul traffico transfrontaliero. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3.

Articolo 20

Criteria e procedure per l'assegnazione della capacità preventivamente pianificata e per la definizione degli oggetti di pianificazione della capacità

1. I gestori dell'infrastruttura assegnano la capacità preventivamente pianificata inclusa nel piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18 secondo criteri e procedure trasparenti e non discriminatori.
2. Gli oggetti di pianificazione della capacità definiscono le caratteristiche e le proprietà dei diversi tipi di capacità preventivamente pianificata, comprese la capacità disponibile per le richieste da parte dei richiedenti, la capacità riservata ai lavori sull'infrastruttura e la capacità già assegnata. Tali caratteristiche e proprietà comprendono tutti gli aspetti rilevanti per tipi specifici di capacità preventivamente pianificata, quali percorso, orario, velocità minima garantita o richiesta, compatibilità tecnica tra materiale rotabile e infrastruttura, parametri e numero di bande orarie incluse.
3. L'ENIM sviluppa un quadro comune per i criteri e le procedure di cui al paragrafo 1 e lo inserisce nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6. Tale quadro comune concilia i benefici della riserva di capacità per tipi specifici di servizi ferroviari o procedure di assegnazione con la necessità di garantire flessibilità per soddisfare le esigenze del mercato nell'assegnazione della capacità. A tal fine, il quadro comune prevede la possibilità di tenere conto delle richieste di diritti di capacità non coerenti con la capacità preventivamente pianificata nel contesto del meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti di cui all'articolo 36.
4. L'ENIM elabora e adotta specifiche formali per gli oggetti di pianificazione della capacità in formato leggibile dall'uomo e meccanicamente. L'ENIM include tali specifiche nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6. Sulla base della sua esperienza nell'applicazione del presente articolo, l'ENIM fornisce alla Commissione informazioni su eventuali modifiche delle specifiche tecniche di interoperabilità previste dalla direttiva (UE) 2016/797 e dagli atti di esecuzione adottati a norma di tale direttiva, conformemente all'articolo 62, paragrafo 3, del presente regolamento.

Articolo 21

Infrastrutture altamente utilizzate e saturate

1. I gestori dell'infrastruttura dichiarano senza indugio che un elemento dell'infrastruttura è altamente utilizzato o è saturato se è soddisfatta almeno una delle condizioni seguenti:
 - a) l'utilizzo della capacità ha superato i valori di soglia per le infrastrutture altamente utilizzate o saturate durante i periodi di riferimento di cui all'allegato II, punto 1, nel periodo di validità dell'orario di servizio precedente o in corso;
 - b) i risultati della pianificazione strategica della capacità effettuata conformemente alla presente sezione indicano che le esigenze di capacità espresse durante le fasi di pianificazione strategica della capacità superano la capacità disponibile per l'assegnazione durante un determinato periodo di validità dell'orario di servizio;
 - c) i lavori sull'infrastruttura che comportano restrizioni di capacità programmati a norma dell'articolo 10 determinano una scarsità di capacità.

2. La dichiarazione di cui al paragrafo 1 specifica il periodo di validità dell'orario di servizio e l'elemento dell'infrastruttura e i periodi di tempo specifici cui si riferisce.
3. Le richieste di capacità individuali contrastanti presentate per l'assegnazione durante l'orario di servizio non costituiscono un motivo per dichiarare un elemento dell'infrastruttura altamente utilizzato o saturato, fatto salvo il caso in cui siano soddisfatte le condizioni di cui al paragrafo 1.
4. Se un'infrastruttura è stata dichiarata altamente utilizzata o saturata, il gestore dell'infrastruttura esegue un'analisi della capacità, a norma dell'articolo 22, a meno che sia già in corso un piano di potenziamento della capacità a norma dell'articolo 23.
5. Per gli elementi dell'infrastruttura dichiarati altamente utilizzati o saturati, i gestori dell'infrastruttura riservano capacità nel piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18, tenendo conto dei risultati dell'analisi della capacità di cui all'articolo 22.
6. Se i canoni di cui all'articolo 31, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE non sono stati riscossi o non hanno prodotto risultati soddisfacenti e l'infrastruttura è stata dichiarata saturata, il gestore dell'infrastruttura applica una procedura per ripartire o assegnare una capacità di infrastruttura scarsa sulla base di criteri trasparenti e oggettivi. Tale procedura è attuata conformemente all'articolo 8 del presente regolamento ed è stabilita, unitamente ai criteri applicabili, nel prospetto informativo della rete.
7. I gestori dell'infrastruttura indicano l'infrastruttura dichiarata altamente utilizzata o saturata nel registro dell'infrastruttura di cui all'articolo 49 della direttiva (UE) 2016/797.
8. Le procedure da seguire e i criteri da applicare quando l'infrastruttura è saturata sono indicati nel prospetto informativo della rete e rispettano eventuali misure e criteri adottati conformemente al paragrafo 7.
9. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 71 per modificare l'allegato II, al fine di garantire una gestione efficiente della capacità su infrastrutture altamente utilizzate e saturate e rispecchiare le preoccupazioni operative dei gestori dell'infrastruttura e dei richiedenti, tenendo conto dell'esperienza dell'ENIM, dei gestori dell'infrastruttura, dei richiedenti e di altri soggetti operativi interessati, degli organismi di regolamentazione e dell'ENRRB nell'attuazione del presente articolo.

Articolo 22

Analisi della capacità in caso di infrastrutture altamente utilizzate o saturate

1. Il gestore dell'infrastruttura effettua un'analisi della capacità entro sei mesi dalla dichiarazione dell'infrastruttura come altamente utilizzata o saturata.

L'analisi della capacità determina i vincoli alla capacità di infrastruttura che impediscono l'inclusione delle esigenze di capacità espresse dai richiedenti nel modello di capacità o nel piano di fornitura di capacità, o che impediscono di soddisfare adeguatamente le richieste di capacità di infrastruttura.

L'analisi della capacità comprende altresì una prima serie indicativa di possibili misure da adottare a breve, medio e lungo termine per porre rimedio alla saturazione e aumentare la disponibilità di capacità.

2. L'analisi della capacità tiene conto delle caratteristiche dell'infrastruttura in termini di capacità, prestazioni e interoperabilità, procedure operative, natura dei diversi servizi ed effetto di tutti questi fattori sulla capacità di infrastruttura. Le misure da prendere in considerazione comprendono in particolare la ridefinizione del percorso, la riprogrammazione degli orari dei servizi, i cambiamenti di velocità, l'armonizzazione delle procedure operative e i miglioramenti dell'infrastruttura.
3. I gestori dell'infrastruttura consultano i richiedenti in merito al progetto di analisi della capacità a norma dell'articolo 7 sexies della direttiva 2012/34/UE e, se la sezione dell'infrastruttura interessata fa parte di un corridoio di trasporto europeo, conformemente all'articolo 54.

Il gestore dell'infrastruttura rende pubblici i risultati dell'analisi della capacità. L'ENIM provvede affinché tali pubblicazioni siano facilmente disponibili.

4. I gestori dell'infrastruttura tengono conto dei risultati di qualsiasi analisi della capacità effettuata a norma del presente articolo nella pianificazione strategica della capacità, in particolare nella strategia relativa alla capacità, nel modello di capacità e nel piano di fornitura di capacità.

I risultati dell'analisi della capacità sono presentati alle autorità degli Stati membri incaricate di elaborare la strategia indicativa di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di cui all'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE e al coordinatore europeo competente per il corridoio di trasporto europeo interessato.

Articolo 23

Piano di potenziamento della capacità

1. Entro sei mesi dal completamento dell'analisi della capacità conformemente all'articolo 22, il gestore dell'infrastruttura definisce un piano di potenziamento della capacità.

Tale piano di potenziamento della capacità individua:

- a) i motivi della saturazione;
- b) il prevedibile futuro sviluppo del traffico;
- c) i vincoli allo sviluppo dell'infrastruttura;
- d) le opzioni ai fini del potenziamento della capacità, comprese le probabili modifiche dei canoni di accesso, e i relativi costi.

Il piano di potenziamento della capacità determina inoltre, in base a un'analisi costi-benefici delle possibili misure individuate, le azioni da adottare per potenziare la capacità di infrastruttura, compreso un calendario per l'attuazione delle misure.

2. Il piano di potenziamento della capacità è definito previa consultazione dell'utenza dell'infrastruttura saturata conformemente all'articolo 13.

Il piano può essere sottoposto all'approvazione preliminare dello Stato membro.

3. Lo Stato membro interessato tiene conto dei piani di potenziamento della capacità in sede di rinnovo della strategia indicativa di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di cui all'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE.

Il coordinatore europeo del corridoio di trasporto europeo interessato tiene conto del piano di potenziamento della capacità nel suo piano di lavoro di cui all'articolo 53 del [nuovo regolamento TEN-T].

4. Fatto salvo l'articolo 40 del presente articolo, il gestore dell'infrastruttura cessa di esigere i canoni per l'infrastruttura pertinente a norma dell'articolo 31, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE in uno dei casi seguenti:
 - a) il gestore dell'infrastruttura non è in grado di presentare un piano di potenziamento della capacità;
 - b) il gestore dell'infrastruttura non porta avanti le azioni stabilite nel piano di potenziamento della capacità.
5. In deroga al paragrafo 4, il gestore dell'infrastruttura può, previa approvazione dell'organismo di regolamentazione, continuare a esigere tali canoni in uno dei casi seguenti:
 - a) se il piano di potenziamento della capacità non può essere attuato per ragioni che sfuggono al suo controllo;
 - b) se le opzioni disponibili non sono economicamente o finanziariamente valide.

Articolo 24

Infrastruttura specializzata

1. Fatto salvo il paragrafo 2, la capacità di infrastruttura è considerata disponibile per l'utilizzo di tutti i tipi di traffico compatibili con il percorso previsto per l'esercizio conformemente alla direttiva (UE) 2016/797 e alle specifiche stabilite negli atti di esecuzione adottati a norma della stessa.
2. Se esistono percorsi alternativi adeguati e se, secondo la procedura di cui all'articolo 25, si può dimostrare che ciò è giustificato da un punto di vista sociale, economico e ambientale, il gestore dell'infrastruttura può, previa consultazione delle parti interessate, designare un'infrastruttura particolare per l'utilizzo da parte di determinati tipi di traffico. In tal caso il gestore dell'infrastruttura indica la designazione nei documenti di pianificazione di cui all'articolo 11, paragrafo 2, e riserva capacità per i tipi di traffico specificati nel piano di fornitura di capacità.

La designazione non impedisce l'utilizzo dell'infrastruttura per altri tipi di traffico se vi è capacità disponibile.
3. L'infrastruttura designata a norma del paragrafo 2 è indicata nel prospetto informativo della rete, nel registro dell'infrastruttura di cui all'articolo 49 della direttiva (UE) 2016/797, nella strategia relativa alla capacità, nel modello di capacità e nel piano di fornitura di capacità.

Articolo 25

Ripartizione della capacità di infrastruttura sulla base di criteri socioeconomici e ambientali

1. Qualora un elemento dell'infrastruttura sia stato dichiarato altamente utilizzato o congestionato in un futuro periodo di validità dell'orario di servizio, il gestore dell'infrastruttura ripartisce la capacità su tale elemento dell'infrastruttura nel modello di capacità di cui all'articolo 17 e nel piano di fornitura di capacità di cui

all'articolo 18 che si riferiscono al periodo di validità dell'orario di servizio in questione.

2. Nel ripartire la capacità di infrastruttura a norma del paragrafo 1, il gestore dell'infrastruttura agisce in conformità dell'articolo 8.

Il gestore dell'infrastruttura tiene conto della necessità di capacità per i servizi ferroviari multirete.

SEZIONE 3

Programmazione e assegnazione della capacità

Articolo 26

Diritti connessi alla capacità

1. I richiedenti possono presentare al gestore dell'infrastruttura, a norma del diritto pubblico o privato, una richiesta di conclusione di un accordo per la concessione di diritti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, dietro pagamento di un canone, come previsto al capo IV, sezione 2, della direttiva 2012/34/UE.

I gestori dell'infrastruttura assegnano il diritto di utilizzo della capacità di infrastruttura ai richiedenti in una delle forme seguenti:

- a) specifiche di capacità;
- b) tracce ferroviarie.

L'ENIM definisce le caratteristiche delle specifiche di capacità e le include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6.

2. I gestori dell'infrastruttura convertono i diritti di capacità assegnati sotto forma di specifica di capacità in diritti di capacità sotto forma di traccia ferroviaria prima della circolazione effettiva del treno, conformemente ai termini di cui all'allegato I, sezioni 4, 5 e 6.
3. I diritti di capacità sotto forma di traccia ferroviaria possono essere concessi ai richiedenti per una durata massima non superiore a un periodo di validità dell'orario di servizio. I diritti di capacità sotto forma di specifiche di capacità possono essere assegnati per una durata superiore a un periodo di validità dell'orario di servizio conformemente agli articoli 31 e 33.
4. Salvo quanto diversamente specificato nel presente regolamento, i diritti e obblighi rispettivi dei gestori dell'infrastruttura e dei richiedenti in materia di assegnazione della capacità sono stabiliti in sede contrattuale o nella legislazione degli Stati membri.
5. Il richiedente che intende chiedere capacità di infrastruttura, al fine di effettuare un servizio di trasporto di passeggeri, in uno Stato membro in cui il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria è limitato ai sensi dell'articolo 11 della direttiva 2012/34/UE, ne informa i gestori dell'infrastruttura e gli organismi di regolazione interessati almeno 18 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, qualsiasi altra

autorità competente interessata che sia dotata del diritto di limitare l'accesso a norma dell'articolo 11 della direttiva 2012/34/UE e le imprese ferroviarie che adempiono al contratto di servizio pubblico sul percorso di tale servizio di trasporto di passeggeri.

6. Una volta assegnato a un richiedente, un diritto di capacità non può essere trasferito dal beneficiario ad un'altra impresa o servizio.

Qualsiasi forma di trasferimento ha come conseguenza l'esclusione da un'ulteriore assegnazione di capacità.

L'utilizzo della capacità da parte di un'impresa ferroviaria, che opera per conto di un richiedente che non è un'impresa ferroviaria, non è considerato un trasferimento.

Articolo 27

Metodi di assegnazione della capacità

1. I gestori dell'infrastruttura concedono diritti di capacità ai richiedenti mediante le procedure di assegnazione di cui agli articoli da 31 a 34.

Qualsiasi modifica della capacità assegnata è anch'essa considerata un'assegnazione di capacità.

2. I richiedenti hanno il diritto di richiedere diritti di capacità multirete e di ricevere risposte a tali richieste in un unico luogo e nel contesto di un'unica operazione. I gestori dell'infrastruttura cooperano nell'assegnazione della capacità per i servizi ferroviari multirete, compresi in particolare i servizi internazionali di trasporto ferroviario di merci e i servizi internazionali di trasporto ferroviario di passeggeri.

I gestori dell'infrastruttura assegnano e gestiscono i diritti di capacità multirete conformemente all'articolo 28.

3. I gestori dell'infrastruttura rispettano la riservatezza commerciale delle informazioni ricevute.

4. I gestori dell'infrastruttura assegnano la capacità di infrastruttura mediante strumenti digitali e servizi digitali conformemente all'articolo 62.

Per i diritti di capacità multirete, l'ENIM istituisce un'interfaccia unica o un sistema comune conformemente all'articolo 62, al fine di gestire l'assegnazione della capacità in un unico luogo e nel contesto di un'unica operazione.

5. Quando chiedono o apportano modifiche alla capacità assegnata, i richiedenti e i gestori dell'infrastruttura si conformano all'articolo 39.

6. Il gestore dell'infrastruttura annulla un diritto di capacità che, per un periodo di almeno un mese, sia stato utilizzato al di sotto di una soglia minima da fissare nel prospetto informativo della rete, a meno che la causa sia riconducibile a fattori di carattere non economico che sfuggano al controllo dei richiedenti. L'ENIM definisce gli intervalli per la soglia in questione e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6.

L'organismo di regolamentazione monitora l'applicazione trasparente e non discriminatoria del presente paragrafo ed esamina gli eventuali reclami ricevuti.

7. Se il gestore dell'infrastruttura annulla, a norma del paragrafo 6, i diritti di capacità multirete, l'organismo di regolamentazione competente per tale gestore dell'infrastruttura informa gli organismi di regolamentazione pertinenti e l'ENRRB.

Articolo 28

Coordinamento dell'assegnazione dei diritti di capacità multirete

1. Qualora riceva una richiesta di diritti di capacità multirete a norma dell'articolo 27, paragrafo 2, il gestore dell'infrastruttura si coordina con gli altri gestori dell'infrastruttura interessati a norma dell'articolo 53.
2. In particolare, il coordinamento garantisce:
 - a) la nomina di un punto di contatto unico incaricato di comunicare con il richiedente in relazione alla richiesta di diritto di capacità multirete, che è notificata al richiedente senza indugio dopo il ricevimento della richiesta;
 - b) la conformità del diritto di capacità multirete a criteri qualitativi minimi in termini di coerenza tra le reti e per quanto concerne aspetti quali la definizione del percorso, gli orari, la disponibilità su diversi giorni di circolazione e lo stato dell'assegnazione;
 - c) l'esecuzione coerente della procedura di assegnazione dei diritti di capacità multirete, compreso in particolare il meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti di cui all'articolo 36 e il meccanismo di risoluzione formale dei conflitti di cui all'articolo 37;
 - d) il coordinamento di eventuali modifiche dei diritti di capacità multirete assegnati conformemente alla sezione 4 al fine di garantire l'integrità dei diritti di capacità multirete in qualsiasi momento.

Se i gestori dell'infrastruttura non nominano un punto di contatto unico, il gestore dell'infrastruttura sulla cui rete è situato il primo luogo di partenza è competente per fungere da punto di contatto unico per le domande relative alla specifica richiesta di capacità.

3. In risposta alle richieste di diritti di capacità multirete i gestori dell'infrastruttura non forniscono diritti di capacità di qualità inferiore rispetto a quelli forniti in risposta alle richieste di capacità relative a un'unica rete.
4. Per quanto concerne la compensazione per le modifiche dei diritti di capacità di cui all'articolo 40, un diritto di capacità multirete è considerato un unico diritto di capacità. In particolare, una cancellazione per cause di forza maggiore su una rete è considerata una cancellazione per causa di forza maggiore per il diritto di capacità lungo l'intero percorso interessato dallo stesso.
5. L'ENIM definisce le procedure e i metodi dettagliati per attuare il presente articolo e i requisiti minimi di qualità di cui al paragrafo 2, lettera b), e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6.

Articolo 29

Cooperazione nell'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria e degli impianti di servizio

1. Gli operatori degli impianti di servizio che forniscono informazioni indicative sulla capacità disponibile di un impianto di servizio a norma dell'articolo 6, paragrafo 3,

del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione¹² cooperano con i gestori dell'infrastruttura ai fini dell'offerta, da parte di questi ultimi, di tracce ferroviarie comprendenti la capacità dell'impianto ferroviario. Altri operatori degli impianti di servizio possono concludere un accordo con i gestori dell'infrastruttura per la fornitura congiunta di capacità.

2. I gestori dell'infrastruttura forniscono un elenco degli impianti di servizio di cui al paragrafo 1 nel prospetto informativo della rete.
3. I gestori dell'infrastruttura garantiscono che i richiedenti possano richiedere, in un unico luogo e nel contesto di un'unica operazione, diritti di capacità sull'infrastruttura ferroviaria e sugli impianti di servizio di cui al paragrafo 1.
4. Ai fini del paragrafo 3, i gestori dell'infrastruttura e gli operatori degli impianti di servizio coordinano la capacità e forniscono diritti di capacità, compresa la capacità nell'impianto ferroviario che soddisfa i requisiti del richiedente, o si adoperano per fornire un'alternativa valida.
5. Gli operatori degli impianti di servizio di cui al paragrafo 1 mettono a disposizione del gestore dell'infrastruttura, su richiesta o in tempo reale ove necessario, informazioni sulla capacità disponibile in un formato digitale conformemente all'articolo 62.
6. Ai fini del presente articolo e conformemente all'articolo 62, l'ENIM fornisce orientamenti sui requisiti funzionali e tecnici per lo scambio di informazioni tra gli operatori degli impianti ferroviari e i gestori dell'infrastruttura. Fatto salvo l'articolo 2 del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, gli operatori degli impianti di servizio possono chiedere di essere esentati dall'applicazione del presente articolo. Tali domande sono presentate all'organismo di regolamentazione e sono debitamente giustificate. Gli organismi di regolamentazione possono decidere di prorogare un'esenzione in casi debitamente giustificati.
7. L'ENRRB monitora l'applicazione del paragrafo 7 e formula raccomandazioni sui criteri da utilizzare per valutare le domande di esenzione.

Articolo 30

Orario di servizio

1. I gestori dell'infrastruttura stabiliscono un nuovo orario di servizio prima dell'inizio di ciascun periodo di validità dell'orario di servizio. La durata del periodo di validità dell'orario di servizio è di un anno.

I gestori dell'infrastruttura avviano la preparazione dell'orario di servizio in sede di assegnazione della capacità mediante la procedura annuale di assegnazione di cui all'articolo 32, tenendo conto dei diritti di capacità assegnati mediante accordi quadro a norma dell'articolo 31 e attraverso la procedura di pianificazione continua di cui all'articolo 33.
2. I gestori dell'infrastruttura aggiornano costantemente l'orario di servizio fino alla fine del periodo di validità dell'orario di servizio, tenendo conto della capacità assegnata attraverso la procedura di pianificazione continua di cui all'articolo 33, della capacità

¹² Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione, del 22 novembre 2017, relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari (GU L 307 del 23.11.2017, pag. 1).

assegnata mediante la procedura ad hoc di cui all'articolo 34, delle modifiche dei diritti di capacità a norma dell'articolo 39 e della riprogrammazione nel contesto della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi a norma dell'articolo 41.

Articolo 31

Assegnazione di capacità mediante accordi quadro

1. Un richiedente ha il diritto di richiedere capacità di infrastruttura per un periodo superiore a un periodo di validità dell'orario di servizio. Fatti salvi gli articoli 101, 102 e 106 TFUE, il gestore dell'infrastruttura assegna tale capacità mediante accordi quadro conclusi con tale richiedente, fatti salvi i paragrafi 3 e 4.

Gli accordi quadro specificano i diritti di capacità concessi sotto forma di specifiche di capacità di cui all'articolo 26, paragrafo 1, lettera a). Essi non possono includere diritti di capacità sotto forma di traccia ferroviaria.

Uno Stato membro può prescrivere la previa autorizzazione di tali accordi quadro da parte dell'organismo di regolamentazione.

2. Il richiedente che è parte di un accordo quadro chiede la conversione delle specifiche di capacità incluse nell'accordo quadro in una traccia ferroviaria corrispondente conformemente a tale accordo.
3. I gestori dell'infrastruttura concludono accordi quadro soltanto se il diritto di capacità richiesto è coerente con i documenti di pianificazione relativi alla pianificazione strategica della capacità di cui all'articolo 11, paragrafo 2. I gestori dell'infrastruttura indicano in tali documenti di pianificazione la capacità che intendono riservare per l'assegnazione mediante accordi quadro.
4. Gli accordi quadro non devono ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura in questione da parte di altri richiedenti o servizi. A tal fine i gestori dell'infrastruttura fissano le quote massime di capacità totale che possono essere assegnate mediante accordi quadro e le includono nel prospetto informativo della rete.
5. Gli accordi quadro devono poter essere modificati per consentire un migliore utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, fatti salvi gli articoli 39 e 40.
6. Le modifiche dei diritti di capacità assegnati mediante accordi quadro sono soggette a compensazione a norma dell'articolo 40, fatta eccezione per la situazione di cui al paragrafo 5.
7. Gli accordi quadro coprono, in linea di principio, il periodo indicato nell'allegato I, sezione 5. Il gestore dell'infrastruttura può concordare un periodo più breve o più lungo in casi specifici. Qualsiasi periodo più lungo rispetto a quello indicato all'allegato I, punto 5, è giustificato dalla necessità di investimenti dedicati da parte di nuovi entranti o dalla sostanziale novità del servizio.
8. Per i servizi che utilizzano un'infrastruttura specializzata, di cui all'articolo 24, che richiede investimenti cospicui e a lungo termine, debitamente motivati dal richiedente, gli accordi quadro possono essere conclusi per una durata di 15 anni. Eventuali periodi superiori ai 15 anni possono essere concordati soltanto in casi eccezionali, in particolare in caso di investimenti su grande scala e a lungo termine, e qualora tali investimenti siano coperti da impegni contrattuali che prevedano un piano di ammortizzazione pluriennale.

9. I gestori dell'infrastruttura includono la capacità assegnata mediante accordi quadro nel modello di capacità di cui all'articolo 17 e nel piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18.
10. Nel rispetto della riservatezza commerciale, gli aspetti generali di ogni accordo quadro sono comunicati a tutte le parti interessate.
11. In base all'esperienza degli organismi di regolamentazione, delle autorità competenti e delle imprese ferroviarie e in base alle attività dell'ENRRB, la Commissione può adottare un atto di esecuzione che stabilisce nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione uniforme del presente articolo e dell'articolo 33. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3.

Articolo 32

Assegnazione della capacità mediante la procedura annuale di assegnazione

1. Il gestore dell'infrastruttura stabilisce la prima versione operativa dell'orario di servizio per un determinato periodo di validità dell'orario di servizio sulla base degli elementi seguenti:
 - a) le richieste di diritti di capacità ricevute nel contesto della procedura annuale di assegnazione;
 - b) i diritti di capacità relativi al periodo di validità dell'orario di servizio in questione e concessi mediante accordi quadro conformemente all'articolo 31;
 - c) i diritti di capacità relativi al periodo di validità dell'orario di servizio in questione e concessi mediante la procedura di pianificazione continua conformemente all'articolo 33.
2. Il gestore dell'infrastruttura assegna la capacità mediante l'assegnazione simultanea della capacità, al fine di soddisfare, nella misura del possibile, tutte le richieste di capacità di infrastruttura di cui al paragrafo 1, fatti salvi i paragrafi 5 e 6. Il gestore dell'infrastruttura tiene conto, per quanto possibile, di tutti i vincoli imposti ai richiedenti, compreso l'effetto economico sulla loro attività.
3. In caso di conflitto tra due o più richieste di capacità, i gestori dell'infrastruttura cercano innanzitutto di risolvere il conflitto attraverso il meccanismo consensuale di consultazione di cui all'articolo 36.
4. Se il meccanismo di risoluzione consensuale delle controversie di cui al paragrafo 3 non ha risolto il conflitto di capacità, i gestori dell'infrastruttura applicano il meccanismo di risoluzione formale dei conflitti di cui all'articolo 37.
5. A norma dell'articolo 18 e dell'articolo 20, il gestore dell'infrastruttura dà priorità alle richieste coerenti con la capacità preventivamente pianificata definita nel piano di fornitura di capacità. Di conseguenza il gestore dell'infrastruttura può accettare o respingere richieste non coerenti con il piano di fornitura di capacità.

Nell'accogliere richieste non coerenti con il piano di fornitura di capacità, il gestore dell'infrastruttura mira a mantenere l'equilibrio generale tra gli elementi del piano di fornitura di capacità elencati all'articolo 18, paragrafo 6.

Nel respingere le richieste non coerenti con il piano di fornitura di capacità, il gestore dell'infrastruttura informa senza indugio il richiedente interessato della sua

intenzione di respingere una richiesta. Quest'ultimo ha il diritto di presentare reclamo presso l'organismo di regolamentazione.

6. I diritti di capacità concessi mediante la procedura annuale di assegnazione possono comprendere:
 - a) tracce ferroviarie;
 - b) specifiche di capacità.I gestori dell'infrastruttura convertono i diritti di capacità concessi sotto forma di specifiche di capacità in tracce ferroviarie conformemente all'allegato I, sezione 4.
7. Ai fini della procedura di assegnazione il gestore dell'infrastruttura rispetta lo schema di cui all'allegato I, sezione 4.
8. Il gestore dell'infrastruttura esamina le richieste presentate dopo il termine iniziale e prima del termine finale di cui all'allegato I, punto 4. In tali casi, i gestori dell'infrastruttura assegnano i diritti di capacità conformemente all'allegato I, sezione 4, punto 2.
9. Per le richieste relative all'orario di servizio ricevute dopo il termine iniziale, che non possono essere soddisfatte né con la capacità residua riservata all'orario di servizio né con la capacità non pianificata disponibile, il gestore dell'infrastruttura cerca di offrire alternative mediante un itinerario diverso.
10. Il gestore dell'infrastruttura consulta le parti interessate sul progetto di orario di servizio. Le parti interessate comprendono tutti i soggetti che hanno presentato richieste di capacità di infrastruttura e altri soggetti che intendono formulare osservazioni in merito all'eventuale incidenza dell'orario di servizio sulla loro idoneità a prestare servizi ferroviari durante il periodo di validità dello stesso.
11. Il gestore dell'infrastruttura adotta le misure appropriate per tener conto delle osservazioni formulate.

Articolo 33

Assegnazione della capacità attraverso la procedura di pianificazione continua

1. I gestori dell'infrastruttura assegnano la capacità attraverso il processo di pianificazione continua secondo i termini di cui all'allegato I, punto 6. I gestori dell'infrastruttura riservano capacità a tale fine nel piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18.
2. I diritti di capacità concessi attraverso il processo di pianificazione continua possono comprendere:
 - a) tracce ferroviarie o specifiche di capacità per tutti i giorni di circolazione durante il periodo di validità dell'orario di servizio, compreso il primo giorno di circolazione incluso nella richiesta;
 - b) specifiche di capacità per tutti i giorni di circolazione oltre il periodo di validità dell'orario di servizio, compreso il primo giorno incluso nella richiesta per un periodo massimo specificato all'allegato I, punto 6.

I gestori dell'infrastruttura convertono i diritti di capacità concessi sotto forma di specifiche di capacità in tracce ferroviarie conformemente all'allegato I, sezione 6.

3. Fatto salvo l'articolo 18, i gestori dell'infrastruttura assegnano la capacità riservata alla procedura di assegnazione mediante pianificazione continua sulla base del principio di assegnazione di cui all'allegato I, sezione 5, punto 2.
4. Conformemente alle norme e alle procedure di cui all'articolo 20, i gestori dell'infrastruttura possono respingere l'assegnazione di capacità a richieste di pianificazione continua se tali richieste non sono coerenti con il piano di fornitura di capacità adottato a norma dell'articolo 18. Un eventuale respingimento è comunicato senza indugio al richiedente. Il richiedente ha il diritto di presentare reclamo presso l'organismo di regolamentazione.
5. I gestori dell'infrastruttura informano l'organismo di regolamentazione di tutte le richieste di capacità ricevute che non corrispondevano ai parametri della capacità disponibile definiti nel piano di fornitura di capacità, indipendentemente dal fatto che siano state accettate o respinte. Sulla base di tali informazioni, l'organismo di regolamentazione emette un parere almeno ogni due anni, nel quale è possibile raccomandare al gestore dell'infrastruttura di modificare il modello di capacità.
6. Il gestore dell'infrastruttura, a seguito di una notifica all'organismo di regolamentazione o di una raccomandazione dell'organismo di regolamentazione, rifiuta le richieste di pianificazione continua se sono di natura ripetitiva e soddisfano le caratteristiche della capacità normalmente assegnata mediante accordi quadro a norma dell'articolo 31. L'organismo di regolamentazione informa l'ENRRB in merito a tali decisioni e raccomandazioni e garantisce un'applicazione coerente del presente paragrafo.

Articolo 34

Assegnazione della capacità attraverso procedura ad hoc

1. Il gestore dell'infrastruttura risponde tempestivamente, e in ogni caso entro i termini di cui all'allegato I, sezione 7, alle richieste ad hoc di capacità di infrastruttura presentate in qualsiasi momento durante il periodo di validità dell'orario di servizio. L'informazione sulla capacità disponibile di riserva è comunicata conformemente all'articolo 9 a tutti i richiedenti eventualmente interessati a utilizzare questa capacità.
I diritti di capacità concessi mediante la procedura ad hoc assumono la forma di tracce ferroviarie.
2. L'assegnazione della capacità di infrastruttura in risposta a richieste ad hoc si basa sul principio "primo arrivato, primo servito".

Articolo 35

Programmazione di restrizioni di capacità derivanti da lavori sull'infrastruttura

1. I gestori dell'infrastruttura programmano con la massima tempestività le restrizioni di capacità derivanti da lavori sull'infrastruttura non inclusi nel piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18.
2. Nel programmare i lavori sull'infrastruttura, i gestori dell'infrastruttura limitano, per quanto possibile, l'impatto sulla capacità preventivamente pianificata inclusa nel modello di capacità o nel piano di fornitura di capacità.
3. Se la programmazione di una restrizione di capacità derivante da lavori sull'infrastruttura richiede la modifica di un diritto di capacità assegnato ai sensi

dell'articolo 39, il richiedente o i richiedenti interessati hanno diritto alla compensazione di cui all'articolo 40.

4. Se la programmazione di una restrizione di capacità derivante da lavori sull'infrastruttura richiede la modifica di un diritto di capacità assegnato ai sensi dell'articolo 39, il gestore dell'infrastruttura si adopera al massimo per fornire ai richiedenti interessati capacità alternative.

A tal fine, il gestore dell'infrastruttura informa tutti i richiedenti interessati in merito alla prevista modifica dei diritti di capacità in questione. Esso offre ai richiedenti interessati diritti di capacità alternativi o avvia un coordinamento con i richiedenti interessati al fine di concordare diritti di capacità alternativi.

5. Nel programmare i lavori sull'infrastruttura a norma del presente articolo, i gestori dell'infrastruttura si attengono allo schema di cui all'allegato I, sezione 3.
6. I gestori dell'infrastruttura includono tutte le restrizioni di capacità derivanti dai lavori sull'infrastruttura nel modello di capacità e nel piano di fornitura di capacità, indipendentemente dal momento in cui sono programmate.

Articolo 36

Meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti e coordinamento delle richieste

1. Qualora, nel contesto dell'assegnazione simultanea della capacità, rilevi conflitti tra richieste diverse di capacità di infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura cerca di garantire la migliore corrispondenza possibile di tutti i requisiti, attraverso il coordinamento delle richieste.
2. Se una situazione richiede un coordinamento, il gestore dell'infrastruttura ha il diritto di proporre, entro limiti ragionevoli, capacità di infrastruttura diverse da quelle richieste. Il gestore dell'infrastruttura definisce i limiti applicabili nel suo prospetto informativo della rete. L'ENIM fornisce orientamenti sulla definizione di tali limiti e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6.
3. Il gestore dell'infrastruttura, sentiti i richiedenti interessati, cerca di risolvere eventuali conflitti. Le consultazioni in questo senso si basano sulla comunicazione gratuita, entro tempi ragionevoli e in forma elettronica, delle informazioni seguenti:
 - a) tracce ferroviarie richieste da tutti gli altri richiedenti sugli stessi percorsi;
 - b) tracce ferroviarie assegnate in via preliminare a tutti gli altri richiedenti sugli stessi percorsi;
 - c) tracce ferroviarie alternative sui percorsi pertinenti proposte a norma del paragrafo 2;
 - d) descrizione dettagliata dei criteri utilizzati nella procedura di assegnazione della capacità.

Fatto salvo l'articolo 27, paragrafo 3, e previo accordo di tutti i richiedenti, il gestore dell'infrastruttura può stabilire contatti tra tutti i richiedenti potenzialmente coinvolti nella risoluzione di un conflitto per facilitare il coordinamento delle richieste.

4. I principi che disciplinano la procedura di coordinamento di richieste di capacità per servizi ferroviari nazionali sono stabiliti nel prospetto informativo della rete.

5. Se alcune richieste di capacità di infrastruttura non possono essere soddisfatte senza coordinamento, il gestore dell'infrastruttura cerca di conciliare tutte le richieste tramite il coordinamento.
6. Fatte salve le procedure di ricorso esistenti e l'articolo 56 della direttiva 2012/34/UE, in caso di controversie relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura, gli Stati membri provvedono affinché sia predisposto un sistema di risoluzione delle controversie al fine di giungere a una rapida soluzione delle stesse. Tale sistema è definito nel prospetto informativo della rete per le richieste di capacità per i servizi ferroviari nazionali. In applicazione di questo sistema, una decisione è raggiunta entro 10 giorni lavorativi.
7. In caso di richieste di capacità multirete, il meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti di cui ai paragrafi 1, 2 e 3 è attuato conformemente all'articolo 53 e coinvolge il coordinatore della rete.
8. L'ENIM prepara orientamenti per il meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti per le richieste di capacità multirete e le include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6.

Articolo 37

Meccanismo di risoluzione formale dei conflitti sulla base di criteri socioeconomici e ambientali

1. Qualora i meccanismi di risoluzione consensuale dei conflitti di cui all'articolo 36 non abbiano risolto il conflitto di capacità, i gestori dell'infrastruttura assegnano la capacità di infrastruttura conformemente all'articolo 8.
2. Nel contesto della procedura di risoluzione formale dei conflitti, le richieste di diritti di capacità multirete sono prese in considerazione nella loro interezza. Se, a norma dell'articolo 8, paragrafo 6, si applicano parametri nazionali diversi, tali parametri sono utilizzati per le sezioni rispettive.
3. In caso di richieste di capacità contrastanti riguardanti servizi ferroviari con caratteristiche e profilo socioeconomico simili, il gestore dell'infrastruttura assegna la capacità sulla base di un'asta o in modo da fornire accesso al maggior numero di richiedenti. Quest'ultimo metodo è applicato previa approvazione dell'organismo di regolamentazione.

Articolo 38

Schema per le procedure di assegnazione della capacità

1. Il gestore dell'infrastruttura e i richiedenti rispettano lo schema per le procedure di assegnazione della capacità di cui all'allegato I, sezioni 4, 5, 6 e 7.
2. I gestori dell'infrastruttura possono decidere, per lo schema di assegnazione di capacità, periodi e termini che sono diversi da quelli previsti dal presente regolamento e dall'allegato VI, punto 2, lettera b), della direttiva 2012/34/UE, ove la definizione a livello internazionale delle tracce ferroviarie, in cooperazione con i gestori dell'infrastruttura di paesi terzi su una rete con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione, abbia un impatto rilevante sullo schema di assegnazione di capacità in generale.

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 71 per modificare l'allegato I, sezioni 4, 5, 6 e 7, al fine di garantire una procedura di assegnazione efficiente e affrontare gli interessi di pianificazione, operativi, tecnici e commerciali dei soggetti interessati in relazione alla programmazione e all'assegnazione della capacità.

SEZIONE 4

Adattamento e riprogrammazione

Articolo 39

Modifiche dei diritti di capacità dopo l'assegnazione

1. I gestori dell'infrastruttura possono modificare i diritti di capacità assegnati a un richiedente di propria iniziativa soltanto in conformità del presente regolamento. I richiedenti possono chiedere in qualsiasi momento modifiche della capacità assegnata. La cancellazione è considerata un tipo specifico di modifica.

In caso di modifica dei diritti di capacità assegnati, si applica l'articolo 40. I gestori dell'infrastruttura aggiornano senza indugio l'orario di servizio di cui all'articolo 30.

2. I gestori dell'infrastruttura e i richiedenti limitano quanto più possibile le modifiche dei diritti di capacità dopo l'assegnazione, conformemente agli obiettivi di cui all'articolo 2, paragrafo 3.

3. Le modifiche dei diritti di capacità comprendono i casi in cui il gestore dell'infrastruttura non può consentire al treno di circolare conformemente al diritto di capacità assegnato e dispone di tempo sufficiente per offrire al richiedente un diritto di capacità alternativo dopo aver informato il richiedente della necessità della modifica.

I gestori dell'infrastruttura possono indicare termini diversi per l'assegnazione dei diritti di capacità su un'unica rete e per l'assegnazione di diritti di capacità multirete. I gestori dell'infrastruttura forniscono informazioni sul tempo necessario per costruire una traccia ferroviaria nel prospetto informativo della rete. Tale tempo non può superare i termini indicati all'allegato I, sezione 8.

4. Le norme e le procedure da applicare in caso di modifica di un diritto di capacità tengono conto dell'impatto della modifica del diritto di capacità sul richiedente in termini operativi e commerciali. A tal fine, le modifiche sono categorizzate in base al loro impatto conformemente al paragrafo 8 del presente articolo e danno luogo a livelli diversi di compensazione di cui all'articolo 40.

5. In caso di modifica di un diritto di capacità multirete, i gestori dell'infrastruttura interessati compiono ogni ragionevole sforzo per garantire la coerenza tra i diritti di capacità per l'intera circolazione del treno.

Il gestore dell'infrastruttura che modifica un diritto di capacità multirete è responsabile del processo di coordinamento dell'assegnazione di un diritto di capacità multirete alternativa con gli altri gestori dell'infrastruttura interessati e informa il richiedente e tutte le parti interessate in merito all'esito del coordinamento. Tale esito può essere l'assegnazione di un diritto di capacità multirete alternativa o l'informazione che non è disponibile alcun diritto di capacità alternativo.

6. Ai fini del presente regolamento, il mancato utilizzo di un diritto di capacità assegnato da parte delle imprese ferroviarie è considerato equivalere a una cancellazione avvenuta il giorno della circolazione del treno in questione.

7. Qualora modifichi un diritto di capacità assegnato, un gestore dell'infrastruttura ne informa senza indugio il richiedente e l'impresa ferroviaria interessata.

Il gestore dell'infrastruttura offre al richiedente diritti di capacità alternativi entro i termini di cui all'allegato I, sezione 8. Qualora ciò non sia possibile, il gestore dell'infrastruttura fornisce al richiedente le informazioni pertinenti che gli consentono di presentare una nuova domanda di capacità di infrastruttura. Se del caso, tali informazioni fanno riferimento al piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18 e alla pianificazione delle emergenze di cui all'articolo 19.

8. L'ENIM prepara e adotta procedure armonizzate per gestire le modifiche dei diritti di capacità dopo l'assegnazione e le include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6.

Tali procedure armonizzate operano una distinzione tra le modifiche che comportano un impatto rilevante sui richiedenti e sulle imprese ferroviarie in termini commerciali e operativi e le modifiche che presentano impatti minori. I criteri da utilizzare per categorizzare una modifica come modifica di maggiore entità tengono conto, tra l'altro, della capacità dell'impresa ferroviaria di prestare il servizio conformemente ai suoi obblighi contrattuali, dei ritardi alla partenza o delle modifiche del percorso che comportano un aumento della distanza, della durata del viaggio, dei canoni per l'accesso alle linee o di altri costi connessi, nonché delle soglie per tali modifiche. Alle modifiche che comportano un impatto rilevante si applicano criteri più rigorosi.

9. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 71 per modificare l'allegato I, sezione 8, al fine di garantire processi di adattamento e riprogrammazione efficienti, tenendo conto di considerazioni di pianificazione, operative, tecniche e commerciali dei soggetti interessati.

Articolo 40

Compensazione per le modifiche dei diritti di capacità

1. Se il gestore dell'infrastruttura o un richiedente non adempie i propri impegni in relazione a un diritto di capacità assegnato e se ciò comporta una modifica categorizzata come rilevante ai sensi dell'articolo 39, la parte che ha avviato la modifica versa una compensazione all'altra parte.

2. La compensazione di cui al paragrafo 1 non è necessaria in caso di forza maggiore.

3. Previa consultazione dell'ENRRB, l'ENIM definisce le condizioni armonizzate che danno luogo a compensazione. Tali condizioni tengono conto delle norme di cui all'articolo 39, paragrafi 4 e 8. L'ENIM include tali condizioni nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6. L'ENRRB pubblica un parere sulle condizioni definite dall'ENIM.

4. In seguito all'approvazione dell'organismo di regolamentazione, i gestori dell'infrastruttura stabiliscono nel prospetto informativo della rete i livelli delle compensazioni che i richiedenti sono tenuti a versare.

Su proposta del gestore dell'infrastruttura e previa consultazione dei richiedenti e dei richiedenti potenziali, l'organismo di regolamentazione stabilisce i livelli delle

compensazioni che il gestore dell'infrastruttura è tenuto a versare. Il gestore dell'infrastruttura pubblica tali informazioni nel prospetto informativo della rete.

I livelli delle compensazioni sono tali da fornire incentivi efficaci al gestore dell'infrastruttura e ai richiedenti affinché rispettino l'uso pianificato della capacità e riducano al minimo le perturbazioni. Tali livelli sono proporzionati e non discriminatori.

I gestori dell'infrastruttura e gli organismi di regolamentazione possono fissare livelli delle compensazioni diversi a seconda dell'impatto della modifica e del fatto che la capacità possa essere riassegnata e utilizzata da un altro richiedente. Tali livelli tengono conto, in particolare, delle norme di cui all'articolo 39, paragrafi 4 e 8, del tempo rimanente dopo la richiesta della modifica o il verificarsi della stessa fino al momento della circolazione del treno e del tasso di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria incluso nel diritto di capacità.

5. Nel caso dei diritti di capacità multirete, l'obbligo di versare la compensazione al richiedente si applica al gestore o ai gestori dell'infrastruttura responsabili della modifica del diritto di capacità, tenendo conto del diritto di capacità nella sua interezza e, qualora sia responsabile più di un gestore dell'infrastruttura, del rapporto tra la lunghezza delle loro reti nel contesto del diritto di capacità. La compensazione per l'intero diritto di capacità non supera la compensazione dovuta per il diritto di capacità assegnato dal gestore dell'infrastruttura moltiplicato per tre.
6. Gli organismi di regolamentazione decidono in merito alle controversie relative al motivo della modifica di un diritto di capacità o di un ritardo nella compensazione e adottano una decisione senza indugio ed entro un mese dalla raccolta di tutte le informazioni necessarie per valutare la causa della modifica. Gli organismi di regolamentazione informano l'ENRRB e possono consultarla in merito a dette decisioni. L'ENRRB garantisce che tali decisioni siano coerenti e basate su principi comunemente riconosciuti.
7. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono le condizioni che danno luogo al pagamento di compensazioni, alla categorizzazione delle modifiche dei diritti di capacità e alle metodologie per stabilire i livelli delle compensazioni. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3.

Articolo 41

Riprogrammazione nel contesto della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi

1. In caso di perturbazione della rete di cui all'articolo 46 o di situazione di crisi di cui all'articolo 47, il gestore o i gestori dell'infrastruttura interessati compiono ogni sforzo possibile per riprogrammare il traffico interessato dalla perturbazione. A tal fine i gestori dell'infrastruttura assegnano la capacità di infrastruttura ferroviaria conformemente al quadro europeo per il coordinamento transfrontaliero della gestione del traffico, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi di cui all'articolo 44, sulla base dei piani di emergenza elaborati a norma dell'articolo 19 e in stretto coordinamento con i soggetti operativi interessati e, se del caso, con altri soggetti interessati.
2. L'ENIM elabora e adotta orientamenti per gestire e assegnare la capacità di infrastruttura in caso di una perturbazione della rete in modo trasparente e non

discriminatorio. In particolare, l'ENIM fornisce orientamenti sull'applicazione della procedura di assegnazione simultanea della capacità e del principio "primo arrivato, primo servito".

Qualora si applichi la procedura di assegnazione simultanea, l'ENIM fornisce orientamenti sulle procedure da applicare, compresa, se del caso, l'applicazione della procedura di risoluzione consensuale dei conflitti di cui all'articolo 36 e della procedura di risoluzione formale dei conflitti di cui all'articolo 37. L'ENIM include tali orientamenti nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6.

3. In caso di riprogrammazione, i gestori dell'infrastruttura non modificano o annullano unilateralmente i diritti di capacità esistenti ai fini della gestione delle perturbazioni. Tuttavia, sulla base dell'esperienza degli organismi di regolamentazione, dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie e delle attività dell'ENIM e dell'ENRRB, la Commissione può adottare un atto di esecuzione che stabilisce i criteri e le procedure per la riprogrammazione, comprese modifiche unilaterali dei diritti di capacità assegnati dai gestori dell'infrastruttura ai fini della gestione delle perturbazioni della rete. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3.
4. I gestori dell'infrastruttura e i richiedenti possono concludere, su base volontaria, accordi che prevedono la sostituzione di determinati diritti di capacità in caso di perturbazione della rete. Tali accordi sono menzionati nel piano di emergenza di cui all'articolo 19.
5. Nell'eventualità di una perturbazione della rete che incide sul traffico di più reti, i gestori dell'infrastruttura interessati coordinano l'assegnazione di capacità alternativa conformemente all'articolo 53 e al quadro europeo per il coordinamento transfrontaliero della gestione del traffico, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi di cui all'articolo 44.

CAPO III

GESTIONE DEL TRAFFICO, DELLE PERTURBAZIONI E DELLE CRISI

Articolo 42

Gestione del traffico, gestione delle perturbazioni e gestione delle crisi

1. I gestori dell'infrastruttura effettuano la gestione del traffico conformemente al presente regolamento, alla direttiva (UE) 2016/797 e alle specifiche stabilite negli atti di esecuzione adottati a norma di tale direttiva.

A tal fine, i gestori dell'infrastruttura effettuano:

- a) la gestione del traffico in condizioni di esercizio normali, che comporta la gestione di incidenti che determinano scostamenti limitati rispetto all'orario di servizio;
- b) la gestione delle perturbazioni per far fronte a perturbazioni significative delle operazioni di rete che richiedono un'azione concertata a norma dell'articolo 46;
- c) la gestione del traffico nelle situazioni di crisi di cui all'articolo 47.

2. In caso di situazioni di crisi su vasta scala, sia interne sia esterne al settore dei trasporti, gli Stati membri possono attuare misure di deroga rispetto alle norme applicabili in situazioni normali conformemente all'articolo 47. In tali casi, e se pertinente, i gestori dell'infrastruttura adottano e applicano norme e procedure speciali, nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 47.
3. Nella gestione del traffico, i gestori dell'infrastruttura si attengono ai principi di cui all'articolo 2.

In particolare i gestori dell'infrastruttura riducono al minimo le perturbazioni e il loro impatto sul traffico ferroviario e:

- a) garantiscono una reazione rapida e coordinata alle perturbazioni, in particolare in caso di perturbazioni della rete e di situazioni di crisi;
- b) stabilizzano e ottimizzano il traffico ferroviario per tutta la durata delle perturbazioni e delle crisi della rete;
- c) forniscono informazioni pertinenti, accurate e aggiornate ai soggetti operativi interessati e ad altre parti interessate, in particolare alle autorità incaricate di gestire le situazioni di crisi al di fuori del settore ferroviario. Queste informazioni sono fornite con mezzi adeguati, inclusi quelli di cui all'articolo 62.

Articolo 43

Norme e procedure per la gestione del traffico e la gestione delle perturbazioni

1. I gestori dell'infrastruttura mettono in atto norme e procedure per gestire gli scostamenti rispetto all'orario di servizio in termini di circolazione dei treni. Tali norme e procedure sono pubblicate nel prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 della direttiva 2012/34/UE e riguardano la gestione del traffico nelle situazioni di cui all'articolo 42, paragrafo 1, lettere a), b) e c), del presente regolamento.
2. Le norme e le procedure di cui al paragrafo 1 mirano a ridurre al minimo l'impatto complessivo degli scostamenti dall'orario sul traffico ferroviario, tenendo conto delle esigenze di tutti i tipi di trasporto. I principi possono comprendere norme in materia di priorità per la gestione tra i diversi tipi di traffico e procedure, criteri e obiettivi specifici da applicare in un approccio basato sull'ottimizzazione, che si avvale dell'ottimizzazione di una funzione obiettivo quale la riduzione al minimo dei minuti di ritardo o del tempo necessario per ripristinare il normale esercizio, piuttosto che norme esplicite in materia di priorità.
3. Nell'eventualità di una perturbazione 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 attua un piano di emergenza conformemente all'articolo 19. Nell'eventualità di una perturbazione che potrebbe incidere sul traffico transfrontaliero, i gestori dell'infrastruttura interessati cooperano tra loro per ripristinare la normalità del traffico transfrontaliero conformemente al quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico, delle perturbazioni e delle crisi di cui all'articolo 44.
4. Nello stabilire le norme e le procedure di cui al paragrafo 1, i gestori dell'infrastruttura tengono nella massima considerazione il quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico, delle perturbazioni e delle crisi di cui

all'articolo 44. Essi spiegano nel prospetto informativo della rete le ragioni di eventuali scostamenti rispetto alle norme e alle procedure comuni stabilite nel quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico, delle perturbazioni e delle crisi.

5. In caso di forza maggiore e se assolutamente necessario a causa di un incidente che rende l'infrastruttura temporaneamente inutilizzabile, i diritti di capacità assegnati possono essere ritirati senza preavviso per tutto il tempo necessario per la riparazione degli impianti.

Il gestore dell'infrastruttura può, se lo ritiene necessario, imporre alle imprese ferroviarie di mettere a sua disposizione le risorse che egli ritiene più appropriate al fine di ripristinare al più presto la normalità.

6. Gli Stati membri possono esigere che le imprese ferroviarie concorrano a garantire l'applicazione degli standard e delle norme di sicurezza e a controllare che esse stesse rispettino gli standard e le norme di sicurezza.

Articolo 44

Quadro europeo per il coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, delle perturbazioni e delle crisi

1. L'ENIM elabora e adotta un quadro europeo per il coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, delle perturbazioni e delle crisi conformemente all'articolo 42 al più tardi entro il [12 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento].

L'ENIM sviluppa il quadro europeo per il coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, delle perturbazioni e delle crisi in cooperazione con i soggetti operativi interessati e le parti interessate attraverso il processo di consultazione di cui all'articolo 54, tenendo conto del lavoro dell'impresa comune "Ferrovie europee" istituita al titolo IV del regolamento (UE) n. 2012/2085.

2. Il quadro europeo per il coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, delle perturbazioni e delle crisi fornisce orientamenti per il coordinamento tra gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie e altri soggetti operativi interessati.
3. In particolare il quadro europeo per il coordinamento transfrontaliero della gestione del traffico, delle perturbazioni e delle crisi comprende gli elementi che figurano nell'allegato V.

Articolo 45

Coordinamento della gestione del traffico, delle perturbazioni e delle crisi

I gestori dell'infrastruttura coordinano la gestione del traffico conformemente all'articolo 53 e sulla base del quadro europeo per il coordinamento transfrontaliero della gestione del traffico, delle perturbazioni e delle crisi di cui all'articolo 44.

In particolare il coordinamento garantisce:

- a) che i servizi ferroviari internazionali operino con perturbazioni minime tanto durante l'esercizio regolare quanto in situazioni soggette a perturbazioni;
- b) che si tenga debitamente conto delle sfide specifiche relative alle sezioni transfrontaliere derivanti, tra l'altro, dall'interoperabilità limitata in termini di

infrastrutture, attrezzature e operazioni tecniche, requisiti linguistici e di addestramento relativi al personale, formalità amministrative o di frontiera;

- c) uno scambio efficiente di informazioni aggiornate e pertinenti tra i gestori dell'infrastruttura, i richiedenti, le imprese ferroviarie e altri soggetti operativi interessati, nonché, se del caso, le pertinenti strutture di governance della gestione delle crisi a livello di UE, anche in conformità dell'articolo 62.

Articolo 46

Perturbazioni della rete

1. Qualora un incidente comporti o possa comportare restrizioni alle operazioni di rete che richiedono un'azione concertata da parte dei soggetti operativi interessati per garantire la migliore gestione possibile del traffico durante le restrizioni, i gestori dell'infrastruttura interessati valutano la durata e l'impatto probabili dell'incidente sulla base di tutte le informazioni disponibili e dell'esperienza precedente.

Se la durata e l'impatto stimati soddisfano i criteri per la dichiarazione di perturbazioni della rete di cui all'allegato VI, i gestori dell'infrastruttura interessati dichiarano una perturbazione della rete e attuano le misure di cui all'articolo 43.

2. Qualora l'incidente abbia o possa avere ripercussioni su più di una rete, il gestore dell'infrastruttura in cui si è verificato l'incidente dichiara una perturbazione multirete e coordina le azioni a norma degli articoli 44, 45 e 53.
3. L'ENIM definisce un metodo armonizzato per stimare la durata e l'impatto probabili delle perturbazioni della rete e lo include nel quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico e delle crisi di cui all'articolo 44.
4. Il gestore dell'infrastruttura informa al più presto le parti interessate dell'indisponibilità di capacità di infrastruttura, in particolare quando è dovuta a un incidente.

L'organismo di regolamentazione può imporre al gestore dell'infrastruttura di mettergli a disposizione tali informazioni, qualora lo ritenga necessario.

5. Il coordinatore della rete raccoglie informazioni sulle perturbazioni della rete, analizza la risposta, trae conclusioni sull'efficacia della gestione di tali incidenti, consulta i soggetti operativi interessati conformemente all'articolo 54 e riferisce all'ENIM e all'organo di valutazione delle prestazioni.
6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 71 per modificare l'allegato VI, al fine di garantire una gestione efficace ed efficiente delle perturbazioni della rete, tenendo conto di considerazioni di pianificazione, operative, tecniche e commerciali dei soggetti interessati.

Articolo 47

Situazioni di crisi

1. In caso di crisi connesse alla sicurezza pubblica, epidemie sanitarie, catastrofi naturali e crisi ambientali, di difesa e di sicurezza che hanno o si prevede avranno un effetto critico sull'offerta o sulla domanda di servizi di trasporto ferroviario, gli Stati membri sono autorizzati ad applicare misure di emergenza che comprendono, in deroga alle norme di cui al presente regolamento:

- a) l'annullamento dei diritti di capacità senza compensazione;
- b) principi, norme e procedure alternativi per la gestione della capacità, in particolare per l'assegnazione di una scarsa capacità di infrastruttura;
- c) procedure alternative per la gestione del traffico;
- d) l'uso di percorsi alternativi;
- e) la modifica dei piani di fornitura di capacità.

Lo Stato membro interessato provvede affinché le misure di emergenza rispettino, per quanto possibile, i principi in materia di gestione della capacità e del traffico di cui al presente regolamento e si avvalgano dei piani esistenti elaborati a norma dell'articolo 19. Tale Stato membro coordina le misure di emergenza con gli altri Stati membri.

2. Lo Stato membro interessato informa senza indugio la Commissione e l'ENIM in merito alla sua decisione di applicare misure di emergenza e fornisce una motivazione e una descrizione di tali misure e la durata prevista della loro applicazione. Se del caso gli Stati membri informano altresì la Commissione e gli uffici centrali di collegamento come previsto all'articolo 8 del [regolamento relativo a uno strumento per le emergenze nel mercato unico].
3. Il gestore dell'infrastruttura designa un punto focale ai sensi dell'articolo 60, che fornisce informazioni alla Commissione, all'ENIM, agli altri gestori dell'infrastruttura e alle altre parti interessate in merito alle misure di emergenza e contribuisce al coordinamento di tali misure.
4. Qualora le misure di emergenza abbiano un impatto significativo sul traffico transfrontaliero, i gestori dell'infrastruttura si coordinano tra loro in conformità degli articoli 53 e 54. La Commissione e gli Stati membri interessati sono coinvolti nell'esecuzione del coordinamento attraverso apposite strutture di coordinamento a norma dell'articolo 53, paragrafo 2, lettera a).
5. Su richiesta della Commissione, gli organismi di regolamentazione e l'ENRRB le forniscono il loro parere sulle misure di emergenza entro il termine fissato dalla Commissione stessa. La Commissione può adottare decisioni che impongono a uno Stato membro di abrogare le misure di emergenza, qualora non siano ritenute necessarie.
6. Gli Stati membri forniscono informazioni aggiornate ove necessario o su richiesta della Commissione. Gli Stati membri forniscono tutte le informazioni richieste dalla Commissione in merito alle misure di emergenza entro i termini fissati da quest'ultima.
7. Le autorità pubbliche incaricate della gestione delle situazioni di crisi, comprese le agenzie militari, di protezione civile e di altro tipo, possono organizzare esercitazioni che simulino situazioni di crisi che rientrano nell'ambito di applicazione del presente articolo. In tali casi, il gestore dell'infrastruttura assegna la capacità necessaria, oltre a provvedere, se necessario, alla cancellazione di diritti di capacità assegnati. Le autorità pubbliche interessate compensano i richiedenti interessati conformemente all'articolo 40.

Articolo 48

Scambio di informazioni sulla gestione del traffico

1. Tutti i soggetti operativi interessati direttamente coinvolti nella gestione di un servizio di trasporto ferroviario hanno il diritto di accedere alle informazioni relative a tale servizio di trasporto ferroviario di cui all'allegato VIII.

Le parti interessate possono utilizzare tali informazioni soltanto ai fini del presente regolamento e ai fini della direttiva (UE) 2016/797 e degli atti di esecuzione adottati a norma di tale direttiva, salvo diversa indicazione nei contratti.

2. Tali informazioni sono rese accessibili conformemente all'articolo 62.
3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 71 per modificare l'allegato VIII al fine di garantire che esso rispecchi tutte le modifiche delle specifiche tecniche di interoperabilità stabilite negli atti di esecuzione pertinenti adottati conformemente alla direttiva (UE) 2016/797, tenendo conto nel contempo di considerazioni di pianificazione, operative, tecniche e commerciali dei soggetti interessati.

CAPO IV

VALUTAZIONE DELLE PRESTAZIONI

Articolo 49

Principi generali per la valutazione delle prestazioni

1. Conformemente all'articolo 7 septies, lettera d), della direttiva 2012/34/UE, l'ENIM monitora e valuta le prestazioni dei servizi dell'infrastruttura ferroviaria, tenendo conto degli obiettivi generali di cui all'articolo 2 del presente regolamento. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria monitorano inoltre le prestazioni dei servizi di trasporto ferroviario.
2. A tal fine, i gestori dell'infrastruttura stabiliscono i propri obiettivi di prestazione nel piano di cui all'articolo 8, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE, tenendo conto di eventuali obiettivi stabiliti nei contratti di cui all'articolo 30 di tale direttiva. I gestori dell'infrastruttura predispongono ed attuano procedure destinate a monitorare e riferire in merito ai progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi, a individuare le cause delle carenze in termini di prestazioni con i soggetti operativi interessati, nonché a elaborare e attuare misure correttive per migliorare le prestazioni. Tali procedure tengono conto del quadro europeo per la valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 50 del presente regolamento. I gestori dell'infrastruttura spiegano nel prospetto informativo della rete le ragioni di eventuali scostamenti rispetto alle procedure comuni stabilite nel quadro europeo per la valutazione delle prestazioni.
3. L'ENIM coopera con i coordinatori europei in merito alle valutazioni delle prestazioni conformemente ai requisiti operativi per i corridoi di trasporto europei di cui all'articolo 18 del [nuovo regolamento TEN-T].

Articolo 50

Quadro europeo per la valutazione delle prestazioni

1. L'ENIM istituisce e attua entro il [12 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento] un quadro europeo per la valutazione delle prestazioni. Tale quadro

tiene conto in particolare dei principi definiti all'articolo 2, paragrafo 3, all'articolo 8, paragrafo 4, e all'articolo 42, paragrafo 3, nonché dei requisiti operativi, degli obiettivi di prestazione e dei valori obiettivo di cui all'[articolo 18 del nuovo regolamento TEN-T].

2. Il quadro europeo riguarda i settori di prestazione di cui all'allegato VII. In particolare esso comprende:
 - a) un elenco di questioni prioritarie relative alle prestazioni da affrontare nei settori di prestazione di cui all'allegato VII;
 - b) indicatori di prestazione che consentano di monitorare i progressi compiuti nelle questioni relative alle prestazioni, nonché la metodologia e i requisiti in materia di dati per calcolare tali indicatori;
 - c) criteri e procedure per la definizione degli obiettivi di prestazione a livello dei gestori dell'infrastruttura;
 - d) procedure per monitorare e valutare gli elementi di cui alle lettere da a) a c), nonché l'attuazione di misure correttive e il conseguimento degli obiettivi di prestazione di cui al paragrafo 4.
3. Sulla base del paragrafo 2, lettera d), l'ENIM riesamina periodicamente il quadro europeo per la valutazione delle prestazioni e i risultati della sua attuazione e propone opportune modifiche di detto quadro.
4. Nello svolgimento delle loro funzioni, i gestori dell'infrastruttura tengono nella massima considerazione il quadro europeo per la valutazione delle prestazioni. In particolare, i gestori dell'infrastruttura includono gli obiettivi definiti conformemente al paragrafo 2, lettera c), del presente articolo nel piano commerciale di cui all'articolo 8, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE. Tali obiettivi comprendono i valori obiettivo di cui all'[articolo 18, paragrafo 1, lettere a) e b), del nuovo regolamento TEN-T].
5. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono norme dettagliate sugli elementi di cui al paragrafo 2, lettere da b) a d), secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 72, paragrafo 2. A tal fine, la Commissione tiene conto del lavoro svolto dall'ENIM conformemente al paragrafo 3 e delle eventuali raccomandazioni dell'organo di valutazione delle prestazioni.

Articolo 51

Relazione europea sulla valutazione delle prestazioni

1. Fatti salvi l'articolo 15 della direttiva 2012/34/UE e l'articolo 3 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1100 della Commissione¹³, l'ENIM elabora e pubblica entro il [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento] una relazione europea sulla valutazione delle prestazioni sulla base del quadro europeo per la valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 50 del presente regolamento e la pubblica ogni anno.
2. L'organo di valutazione delle prestazioni prepara una sezione autonoma della relazione fornendo la propria valutazione delle prestazioni dei servizi

¹³ Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1100 della Commissione, del 7 luglio 2015, concernente gli obblighi di comunicazione degli Stati membri nell'ambito del monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari (GU L 181 del 9.7.2015, pag. 1).

dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi di trasporto ferroviario, raccomandazioni sulle questioni relative alle prestazioni da affrontare in via prioritaria e raccomandazioni sulle misure volte a migliorare le prestazioni.

3. La relazione sulla valutazione delle prestazioni riguarda quanto meno le linee incluse nei corridoi di trasporto europei di cui al regolamento [nuovo regolamento TEN-T] e include le informazioni richieste [all'articolo 53, paragrafo 3, lettera g), di detto regolamento]. Le informazioni presentate sono sufficientemente dettagliate in termini di ambito di applicazione geografico e dovrebbero coprire un periodo di tempo sufficientemente lungo da consentire interpretazioni indicative.
4. La relazione sulla valutazione delle prestazioni comprende una sezione dedicata alle prestazioni del coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura a norma dell'articolo 53 e al meccanismo di consultazione di cui all'articolo 54 del presente regolamento.

Articolo 52

Organo di valutazione delle prestazioni

1. Secondo la procedura di cui all'articolo 73, paragrafo 3, la Commissione può istituire o designare un organo imparziale e competente che agisca in qualità di organo di valutazione delle prestazioni.
2. L'organo di valutazione delle prestazioni fornisce consulenza alla Commissione e ai coordinatori europei in merito a questioni relative alle prestazioni dei servizi dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi di trasporto ferroviario, su richiesta della Commissione o dei coordinatori europei.
3. L'organo di valutazione delle prestazioni svolge i compiti seguenti:
 - a) fornire raccomandazioni all'ENIM per quanto concerne l'istituzione e il riesame del quadro europeo per la valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 50, anche per quanto riguarda i settori di prestazione, le questioni relative alle prestazioni da affrontare nell'ambito di ciascuno dei settori di prestazione, l'armonizzazione delle metodologie, dei processi, dei criteri e delle definizioni per la raccolta e l'analisi dei dati relativi alle prestazioni e agli indicatori di prestazione;
 - b) fornire raccomandazioni all'ENIM, all'ENRRB, ai gestori dell'infrastruttura, ai richiedenti, agli organismi di regolamentazione, alle autorità degli Stati membri e, se del caso, ad altri soggetti interessati in merito a misure correttive in materia di gestione della capacità, gestione del traffico, gestione delle perturbazioni e gestione delle crisi;
 - c) riesaminare i risultati del progetto di relazione europea sulle prestazioni e preparare la sezione autonoma di cui all'articolo 51, paragrafo 2;
 - d) fornire pareri e raccomandazioni relativi alle prestazioni dei servizi dell'infrastruttura ferroviaria in relazione alla strategia indicativa di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di cui all'articolo 8, paragrafo 1, al piano commerciale di cui all'articolo 8, paragrafo 3, ai contratti di cui all'articolo 30, paragrafo 2, e al sistema di prestazioni di cui all'articolo 35 della direttiva 2012/34/UE;

- e) fornire consulenza ai coordinatori europei in merito a questioni relative alle prestazioni dei servizi dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi di trasporto ferroviario.
- 4. I destinatari dei pareri e delle raccomandazioni di cui al paragrafo 3 forniscono risposte all'organo di valutazione delle prestazioni entro i termini stabiliti da quest'ultimo.
- 5. L'ENIM, il coordinatore della rete, i gestori dell'infrastruttura, gli organismi di regolamentazione, l'ENRRB e, se del caso, altri soggetti interessati cooperano con l'organo di valutazione delle prestazioni, in particolare fornendo informazioni relative alle prestazioni di propria iniziativa o su richiesta di tale organo e si adoperano al massimo per tenere conto delle sue raccomandazioni nel loro lavoro sulla gestione delle prestazioni ferroviarie.
- 6. L'organo di valutazione delle prestazioni rispetta la riservatezza dei segreti commerciali nel trattamento delle informazioni fornite dai pertinenti soggetti interessati o dalla Commissione.

CAPO V

RETE EUROPEA PER IL COORDINAMENTO

Articolo 53

Coordinamento tra gestori dell'infrastruttura

- 1. Quando si fa riferimento al presente articolo, i gestori dell'infrastruttura si coordinano tra loro e con altri soggetti interessati pertinenti in relazione alle responsabilità e ai compiti loro affidati a norma del presente regolamento.
- 2. I gestori dell'infrastruttura si coordinano quanto meno sulle questioni di cui all'allegato IX e rispettano i requisiti specifici di coordinamento di cui agli articoli ivi menzionati.

In particolare i gestori dell'infrastruttura:

- a) istituiscono strutture organizzative, procedure e strumenti, a seconda dei casi, compresi gli strumenti digitali di cui all'articolo 62;
- b) si coordinano al livello geografico più appropriato, coinvolgendo i soggetti che si trovano nella posizione migliore per ottenere risultati efficaci ed efficienti, in linea con il principio di sussidiarietà;
- c) cooperano con altri gestori dell'infrastruttura attraverso i punti focali designati di cui all'articolo 60;
- d) coinvolgono l'ENIM o il coordinatore della rete, a seconda dei casi, nelle questioni di rilevanza per l'Unione. Il coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura può essere attuato a più di un livello, in particolare per le questioni in cui è richiesto un coordinamento tanto a livello di Unione quanto in un ambito geografico più specifico;
- e) nominano un soggetto capofila, ogniqualvolta le attività di coordinamento coinvolgono più soggetti, incaricato di riferire all'ENIM e responsabile dell'organizzazione delle attività di consultazione a norma dell'articolo 54;

- f) deferiscono all'ENIM i casi in cui non è possibile, in prima battuta, conseguire esiti concordati;
 - g) valutano le prestazioni delle attività di coordinamento in conformità del capo IV.
3. Il coordinamento riguarda tutte le linee e tutti i nodi che fanno parte dei corridoi di trasporto europei di cui all'articolo 7 e all'allegato III del [nuovo regolamento TEN-T].
- I gestori dell'infrastruttura possono estendere il coordinamento ad altre linee, previo accordo tra tutti i gestori dell'infrastruttura interessati.
4. Il coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura in relazione all'assegnazione dei diritti di capacità multirete a norma dell'articolo 29 riguarda la totalità delle reti dei gestori dell'infrastruttura che sono membri dell'ENIM.
5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 71 per modificare l'allegato IX, al fine di garantire un coordinamento efficiente tra gestori dell'infrastruttura, tenendo conto di considerazioni di pianificazione, operative e commerciali di tutti i soggetti interessati, alla luce dell'esperienza acquisita nell'attuazione del presente regolamento.

Articolo 54

Meccanismo di consultazione per le questioni europee e transfrontaliere

1. L'ENIM elabora, adotta e attua orientamenti destinati a garantire una consultazione adeguata e regolare delle parti interessate e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6, nel quadro europeo per il coordinamento transfrontaliero della gestione del traffico, delle perturbazioni e delle crisi di cui all'articolo 44 e nel quadro europeo per la valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 50. Il processo è sviluppato e attuato con il sostegno del coordinatore della rete e con la partecipazione dei punti focali designati dai gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 60.
2. Se adotta un parere o una raccomandazione che potrebbe incidere sulle imprese ferroviarie, su altri richiedenti, su altri soggetti operativi interessati e su parti interessate, l'ENIM pubblica un progetto per la consultazione delle parti interessate. Alle parti interessate è concesso un lasso di tempo adeguato per fornire un riscontro sul progetto di decisione. Le autorità degli Stati membri sono coinvolte laddove necessario.
3. Nell'adottare il parere definitivo o la raccomandazione definitiva, l'ENIM tiene conto del riscontro fornito dalle parti interessate conformemente al paragrafo 2. Se l'ENIM non tiene conto di elementi significativi del riscontro fornito, ne indica i motivi.

Articolo 55

Organizzazione della rete europea dei gestori dell'infrastruttura

1. Ai fini del presente regolamento, la rete europea dei gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 7 septies della direttiva 2012/34/UE è organizzata conformemente al presente articolo.
2. Tutti i gestori dell'infrastruttura ferroviaria responsabili delle linee facenti parte della rete centrale e della rete centrale estesa TEN-T, di cui all'articolo 6 e allegato I del

nuovo regolamento TEN-T], sono membri dell'ENIM. Essi nominano un rappresentante e un supplente.

3. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria che non soddisfano il criterio di cui al paragrafo 2 possono nominare un rappresentante non membro affinché partecipi alle deliberazioni dell'ENIM.
4. Previa consultazione e approvazione da parte della Commissione, l'ENIM adotta e pubblica il proprio regolamento interno. Detta rete organizza le proprie attività conformemente a tale regolamento interno.
5. L'ENIM adotta le sue decisioni a maggioranza semplice, salvo disposizione contraria nel regolamento interno. Tutti i membri appartenenti a uno Stato membro dispongono congiuntamente di un voto. In assenza di un membro, il supplente è abilitato a esercitare il diritto di voto.
6. L'ENIM si riunisce con cadenza regolare. Elege un presidente tra i suoi membri a maggioranza dei due terzi dei suoi membri.
7. La Commissione è membro senza diritto di voto in seno all'ENIM. Sostiene il lavoro della rete e ne agevola il coordinamento.
8. L'ENIM definisce il proprio programma di lavoro. Tale programma di lavoro copre quanto meno un periodo di due anni. L'ENIM consulta i richiedenti e gli altri soggetti operativi interessati attraverso il meccanismo di consultazione di cui all'articolo 54 in merito al progetto di programma di lavoro. Consulta inoltre la Commissione europea, l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e l'impresa comune "Ferrovie europee" nonché, se del caso, altri soggetti interessati.

Articolo 56

Responsabilità dell'ENIM

1. Oltre ai compiti di cui all'articolo 7 septies della direttiva 2012/34/UE, l'ENIM è responsabile di tutti i compiti ad essa assegnati dal presente regolamento. In particolare, essa:
 - a) adotta il quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6;
 - b) adotta il quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico e delle crisi di cui all'articolo 44;
 - c) adotta il quadro europeo per la valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 50;
 - d) adotta pareri e raccomandazioni destinati ai gestori dell'infrastruttura conformemente alle disposizioni del presente regolamento e di propria iniziativa;
 - e) adotta pareri e raccomandazioni destinati ai gestori dell'infrastruttura nei casi di cui all'articolo 53, paragrafo 2, lettera f);
 - f) organizza il coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura conformemente all'articolo 53.
2. Nell'effettuare il coordinamento attraverso appositi gruppi di coordinamento, i gestori dell'infrastruttura nominano i soggetti che partecipano a tale gruppo, compresi i punti focali designati dai gestori dell'infrastruttura a norma dell'articolo 60, il coordinatore della rete o entrambi.

Articolo 57

Trasparenza

1. L'ENIM garantisce che la sua composizione, i suoi metodi operativi e tutte le informazioni pertinenti alle sue attività siano resi pubblici sul proprio sito web. Essa include i dati di contatto dei gruppi di coordinamento dedicati, istituiti dai gestori dell'infrastruttura, e i riferimenti agli strumenti e alle procedure di coordinamento a norma dell'articolo 53.
2. L'ENIM invita la Commissione, compresi i coordinatori europei e, se del caso, i rappresentanti degli Stati membri, alle sue riunioni al fine di discutere questioni relative allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e di garantire la cooperazione con i coordinatori europei, come indicato nel [nuovo regolamento TEN-T]. L'ENIM fornisce le informazioni richieste a norma dell'[articolo 53, terzo comma, del nuovo regolamento TEN-T].

Articolo 58

Coordinatore della rete

1. I gestori dell'infrastruttura forniscono all'ENIM le risorse necessarie per svolgere i suoi compiti. A tal fine, essi nominano entro [12 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento] un organo imparziale e competente per svolgere le funzioni di cui all'articolo 59. Tale soggetto sarà designato come coordinatore della rete.

Prima della nomina del coordinatore della rete, i gestori dell'infrastruttura chiedono il consenso della Commissione per quanto concerne il soggetto designato e gli aspetti seguenti:

- a) i termini e le condizioni per la nomina del coordinatore della rete;
 - b) le condizioni per la revoca della nomina;
 - c) la procedura per monitorare regolarmente il lavoro di detto coordinatore e per valutare se ha svolto i suoi compiti in modo efficace;
 - d) eventuali obblighi e compiti operativi del coordinatore della rete.
2. Il coordinatore della rete svolge i suoi compiti in modo imparziale ed efficace sotto il profilo dei costi e agisce per conto dell'ENIM. A tal fine, trasmette all'ENIM il suo programma di lavoro annuale per quanto concerne i compiti di cui al presente regolamento nonché una relazione annuale sull'attuazione del programma di lavoro.

Articolo 59

Compiti e responsabilità del coordinatore della rete

Il coordinatore della rete svolge i compiti seguenti a sostegno dell'ENIM:

- a) funge da segretariato e prepara le riunioni, i documenti, le decisioni e i pareri dell'ENIM;
- b) contribuisce alla preparazione del quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6, del quadro europeo per il coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, delle perturbazioni e delle crisi di cui all'articolo 44 e del quadro europeo per la valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 50;

- c) contribuisce al coordinamento operativo tra i gestori dell'infrastruttura conformemente all'articolo 53;
- d) individua le norme, le procedure e gli strumenti che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento e che, adottati a livello nazionale o di gestore dell'infrastruttura, creano ostacoli per i servizi ferroviari multirete, quali stabiliti nel presente regolamento;
- e) funge da punto di contatto per conto dei gestori dell'infrastruttura per le domande relative alla pianificazione e all'assegnazione della capacità, in particolare per quanto concerne potenziali richieste di capacità, informazioni o punti di contatto relativi a incidenti ferroviari e restrizioni temporanee di capacità;
- f) funge da primo punto di contatto per i soggetti interessati al di fuori del settore ferroviario interessati a utilizzare i servizi ferroviari, fornendo contatti agli attori pertinenti con i gestori dell'infrastruttura e altri soggetti operativi interessati;
- g) funge da punto di contatto per conto dell'ENIM per i richiedenti e altri soggetti operativi interessati in merito a questioni non esplicitamente contemplate dal presente regolamento, in particolare l'avvio o la modifica di servizi di trasporto ferroviario transfrontaliero o l'organizzazione del sostegno ad attività ad hoc, in particolare per far fronte alle situazioni di crisi di cui all'articolo 47.

Articolo 60

Punti focali per il coordinamento dei gestori dell'infrastruttura

1. Al fine di garantire il coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura a norma dell'articolo 53, i gestori dell'infrastruttura designano punti focali. Il punto focale funge da interfaccia centrale tra l'organizzazione del gestore dell'infrastruttura e gli altri soggetti coinvolti nelle attività di coordinamento.
2. I gestori dell'infrastruttura informano senza indugio l'ENIM in merito a qualsiasi modifica dei punti focali da includere nelle pubblicazioni di cui all'articolo 57, paragrafo 1 (trasparenza).

Articolo 61

Struttura, contenuto e schema comuni dei prospetti informativi delle reti

1. L'ENIM elabora e adotta una struttura comune per il prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 della direttiva 2012/34/UE, che tiene conto delle informazioni di cui all'allegato IV di tale direttiva e all'allegato IV del presente regolamento, nonché uno schema comune per la consultazione delle parti interessate in merito al progetto di prospetto informativo della rete. Nell'elaborare il prospetto informativo della rete, i gestori dell'infrastruttura tengono nella massima considerazione tale struttura e tale schema.
2. Nell'elaborare il prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 della direttiva 2012/34/UE, il gestore dell'infrastruttura tiene nella massima considerazione il quadro europeo per la gestione della capacità, il quadro europeo per il coordinamento transfrontaliero della gestione del traffico, delle perturbazioni e delle crisi e il quadro europeo per la valutazione delle prestazioni di cui rispettivamente agli articoli 6, 44 e 50 del presente regolamento.

3. In caso di mancata conformità al paragrafo 1 o 2, il gestore dell'infrastruttura fornisce una giustificazione nel prospetto informativo della rete e informa l'organismo di regolamentazione competente e l'ENIM.

Articolo 62

Digitalizzazione della gestione della capacità e del traffico

1. I gestori dell'infrastruttura provvedono affinché i processi di gestione della capacità e del traffico che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento siano attuati mediante strumenti digitali e servizi digitali.
2. Gli strumenti digitali utilizzati e i servizi digitali forniti:
 - a) migliorano le prestazioni e la qualità, compresa la piena interoperabilità, dei servizi che i gestori dell'infrastruttura forniscono ai richiedenti;
 - b) migliorano la trasparenza della gestione della capacità ferroviaria e della gestione del traffico in tutte le loro fasi;
 - c) riducono l'onere amministrativo per i richiedenti richiedendo ogni informazione una sola volta e fornendo informazioni o dati in un unico luogo, anche per quanto concerne i servizi transfrontalieri.
3. Qualora gli strumenti digitali o i servizi digitali necessari a sostenere i processi di gestione della capacità o di gestione del traffico debbano essere disciplinati da specifiche tecniche di interoperabilità, o qualora le specifiche esistenti che riguardano interamente o parzialmente tali strumenti, come previsto dalla direttiva (UE) 2016/797 e dagli atti di esecuzione adottati a norma di tale direttiva, debbano essere modificati, l'ENIM e i gestori dell'infrastruttura contribuiscono allo sviluppo e alla manutenzione di tali specifiche in cooperazione con l'impresa comune "Ferrovie europee" e attraverso il processo di cui all'articolo 5 della direttiva (UE) 2016/797.
4. I gestori dell'infrastruttura contribuiscono al lavoro dell'impresa comune "Ferrovie europee" in merito a questioni che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento. A tal fine, l'ENIM e i gestori dell'infrastruttura si adoperano per un'adeguata rappresentanza in seno al gruppo direttivo del pilastro Sistema e al gruppo di diffusione di cui rispettivamente agli articoli 96 e 97 del regolamento (UE) 2021/2085.
5. I gestori dell'infrastruttura, le imprese ferroviarie, gli altri richiedenti e, se del caso, gli operatori degli impianti di servizio ferroviario si scambiano informazioni digitali relative alla gestione della capacità e del traffico mediante strumenti digitali e servizi digitali basati su un'architettura armonizzata e che comportano interfacce standardizzate o sistemi comuni conformemente alla direttiva (UE) 2016/797 e alle specifiche stabilite negli atti di esecuzione adottati a norma di tale direttiva.

Nel caso di servizi ferroviari multirete, i gestori dell'infrastruttura forniscono servizi digitali e informazioni digitali attraverso un'interfaccia unica o sistemi comuni sviluppati e diffusi con il coordinamento dell'ENIM conformemente al paragrafo 3.

CAPO VI

VIGILANZA REGOLAMENTARE DELLA GESTIONE DELLA CAPACITÀ E DEL TRAFFICO

SEZIONE 1

Organismi di regolamentazione

Articolo 63

Responsabilità degli organismi di regolamentazione

1. Le funzioni e i poteri di cui all'articolo 56 della direttiva 2012/34/UE sono esercitati anche nelle materie disciplinate dal presente regolamento. In particolare, l'organismo di regolamentazione monitora le attività dei gestori dell'infrastruttura di cui ai capi da II a V e verifica il rispetto del presente regolamento di propria iniziativa e al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei richiedenti.
2. Un'impresa ferroviaria, un richiedente, un potenziale richiedente, un'autorità nazionale, regionale o locale responsabile dei trasporti ha il diritto di adire l'organismo di regolamentazione a norma dell'articolo 56 della direttiva 2012/34/UE se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazione o di qualsiasi altro pregiudizio imputabile al gestore dell'infrastruttura durante lo svolgimento da parte di quest'ultimo delle attività di cui ai capi II, III, IV e V del presente regolamento (gestione dell'infrastruttura; gestione del traffico e delle crisi; valutazione e gestione delle prestazioni; rete europea per il coordinamento).

Articolo 64

Cooperazione degli organismi di regolamentazione in seno alla rete europea degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario (ENRRB)

1. Ai fini dell'adempimento delle loro responsabilità a norma del presente regolamento, gli organismi di regolamentazione cooperano nel quadro dell'ENRRB di cui all'articolo 57, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE, anche attraverso consultazioni e indagini congiunte, adottando pareri o raccomandazioni o mediante altre attività pertinenti. Gli organismi di regolamentazione forniscono tutte le informazioni richieste all'ENRRB.
Quando agisce nell'ambito di applicazione del presente regolamento, l'ENRRB è investita di compiti e responsabilità e organizza il proprio lavoro come stabilito nella sezione 2 del presente capo.
2. Nel caso di un reclamo o di un'indagine di propria iniziativa in merito a una questione che rientra nell'ambito di applicazione del presente regolamento e che incide sull'accesso alle reti ferroviarie o sull'uso delle stesse in più di uno Stato membro, l'organismo di regolamentazione interessato informa l'ENRRB e la Commissione del reclamo o dell'indagine.
3. Un organismo di regolamentazione può trasmettere qualsiasi questione, reclamo o indagine pertinente all'ENRRB per uno scambio di opinioni o per l'adozione di un parere o di una raccomandazione.

4. Quando adottano decisioni in merito a questioni che interessano più di uno Stato membro, gli organismi di regolazione interessati cooperano nel predisporre le rispettive decisioni, con il coordinamento dell'ENRRB, al fine di pervenire a una risoluzione della questione. A tal fine, gli organismi di regolazione interessati svolgono le loro funzioni conformemente al paragrafo 1 del presente articolo e all'articolo 56 della direttiva 2012/34/UE. Essi tengono conto di tutti i pareri e di tutte le raccomandazioni pertinenti adottati dall'ENRRB e trasmettono tali decisioni all'ENRRB.
5. Se un organismo di regolamentazione adotta una decisione che si discosta da qualsiasi parere o raccomandazione pertinente dell'ENRRB o se rifiuta di adottare una decisione, fornisce a detta rete una spiegazione che illustri le differenze e le motivazioni in base alle quali non ha seguito i pareri o le raccomandazioni dell'ENRRB.
6. Gli organismi di regolamentazione consultati dall'ENRRB rispondono entro i termini stabiliti da quest'ultima e, su richiesta della stessa, forniscono tutte le informazioni che hanno il diritto di richiedere ai sensi del loro diritto nazionale. Tali informazioni possono essere usate soltanto ai fini delle attività svolte da tali organismi di regolamentazione conformemente al presente regolamento.
7. I gestori dell'infrastruttura forniscono senza indugio tutte le informazioni necessarie per trattare il reclamo o condurre l'indagine di cui al presente articolo e richieste dall'organismo di regolamentazione dello Stato membro in cui si trova il gestore dell'infrastruttura. Gli organismi di regolamentazione hanno il diritto di chiedere informazioni all'ENIM sulle indagini di loro competenza. Gli organismi di regolamentazione sono autorizzati a trasferire tali informazioni all'ENRRB.
8. Gli organismi di regolamentazione del settore ferroviario forniscono le risorse necessarie per il funzionamento dell'ENRRB.

SEZIONE 2

Compiti e responsabilità della rete europea degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario

Articolo 65

Compiti e responsabilità

1. Oltre ai compiti di cui alla direttiva 2012/34/UE, l'ENRRB è investita altresì dei compiti e delle responsabilità di cui al presente regolamento.
2. L'ENRRB coordina tutte le attività di cooperazione degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario di cui all'articolo 64 e promuove l'allineamento delle decisioni degli organismi di regolamentazione in relazione ai servizi ferroviari internazionali.
3. Sulla base delle richieste dei richiedenti, dei gestori dell'infrastruttura e di altre parti interessate, l'ENRRB fornisce pareri o raccomandazioni sulle decisioni pendenti o adottate in merito a reclami presentati agli organismi di regolamentazione del settore ferroviario.

4. Le parti interessate possono presentare una denuncia all'ENRRB in merito a questioni che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento o che incidono sull'accesso all'infrastruttura ferroviaria o sul suo utilizzo in più di uno Stato membro. Qualora riceva un reclamo di questo tipo, l'ENRRB lo trasferisce senza indugio all'organismo o agli organismi di regolamentazione competenti.

In tali casi, l'ENRRB informa immediatamente gli organismi di regolamentazione del settore ferroviario interessati in merito alla sua intenzione di adottare un parere o una raccomandazione in merito.

5. L'ENRRB presenta il suo parere o la sua raccomandazione agli organismi di regolamentazione del settore ferroviario interessati entro un mese dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti relative al reclamo. L'ENRRB può prorogare tale termine per questioni particolarmente complesse.
6. L'ENRRB elabora principi e pratiche comuni per l'adozione delle decisioni che gli organismi di regolamentazione hanno il potere di adottare ai sensi del presente regolamento.

Articolo 66

Organizzazione e struttura della rete europea degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario (ENRRB)

Ai fini del presente regolamento l'ENRRB è costituita da:

- a) un comitato degli organismi di regolamentazione;
- b) un segretariato.

Gli organismi di regolamentazione garantiscono il funzionamento del segretariato.

Articolo 67

Composizione del comitato degli organismi di regolamentazione

1. Il comitato degli organismi di regolamentazione è composto da un membro avente diritto di voto per ciascuno Stato membro che dispone di una rete ferroviaria in uso e da un membro nominato dalla Commissione.
2. I membri votanti sono il capo o il vicecapo dell'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE. Un supplente è incaricato di rappresentarli in caso di assenza. Il supplente è nominato dall'organismo di regolamentazione tra i membri della governance o della direzione dell'organismo di regolamentazione o, laddove ciò non sia possibile, tra il suo personale.
3. I membri del comitato e i loro supplenti agiscono in piena indipendenza e obiettività nell'interesse dell'Unione, senza tener conto di particolari interessi nazionali o personali. Non sollecitano né accettano istruzioni da alcun governo, istituzione, persona o organismo.
4. Il segretariato dell'ENRRB rende pubblico un elenco aggiornato dei membri del comitato e dei loro supplenti, unitamente alle loro dichiarazioni di interessi.

Articolo 68

Ruolo e compiti del comitato

1. Il comitato svolge tutti i compiti dell'ENRRB di cui al presente regolamento.
2. In particolare, il comitato:
 - a) adotta pareri o raccomandazioni in merito ai reclami o alle indagini presentati allo stesso dal suo presidente o da uno o più organismi di regolamentazione conformemente alle norme di cui all'articolo 69;
 - b) elabora e adotta una relazione annuale sulle attività dell'ENRRB;
 - c) istituisce gruppi di lavoro e ne nomina i presidenti.

Articolo 69

Organizzazione del lavoro del comitato

1. Il comitato adotta il proprio regolamento interno previa approvazione della Commissione.
2. La Commissione presiede le riunioni del comitato. Essa non ha diritto di voto.
3. Il segretariato fornisce i servizi necessari per l'organizzazione delle riunioni e dei lavori del comitato.
4. Il comitato decide a maggioranza semplice dei suoi membri, salvo se diversamente previsto dal regolamento interno.
5. Ciascun membro dispone di un voto. In assenza di un membro, il supplente è abilitato a esercitare il diritto di voto.
6. Il regolamento interno può stabilire modalità di voto più dettagliate, in particolare la procedura di voto in merito a questioni urgenti e sui casi di raccomandazioni sulle decisioni degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario.

Articolo 70

Gruppi di lavoro dell'ENRRB

1. Di propria iniziativa o su proposta della Commissione e conformemente al proprio regolamento interno, il comitato può decidere a maggioranza semplice di istituire gruppi di lavoro per organizzare i lavori dell'ENRRB su temi specifici connessi all'attuazione del presente regolamento.
2. Il comitato definisce il mandato del gruppo di lavoro e nomina i presidenti dei gruppi di lavoro che rappresentano, ove possibile, diversi organismi di regolamentazione del settore ferroviario.
3. I gruppi di lavoro sono aperti alla partecipazione di esperti degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario, della Commissione, dei soggetti operativi interessati e, se del caso, di altri organismi pubblici o privati.
4. Il segretariato fornisce sostegno amministrativo ai gruppi di lavoro.
5. Ove necessario, il comitato o i presidenti dei gruppi di lavoro possono di volta in volta invitare singoli esperti di riconosciuta competenza nel settore interessato a partecipare alle riunioni dei gruppi di lavoro.

CAPO VII

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 71

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 10, paragrafo 8, all'articolo 11, paragrafo 2, all'articolo 21, paragrafo 9, all'articolo 38, paragrafo 3, all'articolo 39, paragrafo 9, all'articolo 46, paragrafo 6, all'articolo 48, paragrafo 3, e all'articolo 53, paragrafo 5, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal [1° gennaio 2026]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

Articolo 72

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato di cui all'articolo 62 della direttiva 2012/34/UE. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 73

Relazione e riesame

Entro il [31 dicembre 2030] la Commissione valuta l'impatto del presente regolamento sul settore ferroviario e presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione sulla sua applicazione.

La relazione valuta in particolare:

- a) l'impatto del presente regolamento sulle prestazioni dei servizi dell'infrastruttura ferroviaria;
- b) l'impatto del presente regolamento sullo sviluppo dei servizi ferroviari, in particolare i servizi internazionali, i servizi a lunga distanza e i servizi di trasporto merci;
- c) il lavoro della rete europea dei gestori dell'infrastruttura, del coordinatore della rete, della rete europea degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario e dell'organo di valutazione delle prestazioni, in generale e in relazione allo sviluppo, all'adozione e all'attuazione di criteri, metodologie e procedure comuni;
- d) la necessità di rafforzare i meccanismi di coordinamento sostituendo gli elementi dei quadri europei di cui agli articoli 6 e 44 con norme vincolanti;

- e) la necessità di rafforzare la vigilanza regolamentare istituendo un organismo di regolamentazione del settore ferroviario dell'Unione.

Articolo 74

Modifiche della direttiva 2012/34/UE

1. La direttiva 2012/34/UE è così modificata:
 - a) all'articolo 1, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

"c) i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nella riscossione dei canoni dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria di cui al capo IV.";
 - b) all'articolo 2, il paragrafo 6 è soppresso;
 - c) i punti 20), 22), 23), 27) e 28) sono soppressi;
 - d) l'articolo 7 ter è soppresso;
 - e) l'articolo 36 è soppresso;
 - f) gli articoli da 38 a 54 sono soppressi;
 - g) nell'allegato IV, i punti 1 e 3 sono soppressi;
 - h) l'allegato VII è soppresso.
2. I riferimenti alle disposizioni sopresse della direttiva 2012/34/UE si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato X, sezione 1.

Articolo 75

Disposizioni transitorie

1. Gli accordi quadro conclusi a norma dell'articolo 42 della direttiva 2012/34/UE continuano ad applicarsi fino alla loro data di scadenza.
2. L'articolo 3, punti 20), 22), 23), 27) e 28), gli articoli 7 ter, 36 e da 38 a 54, l'allegato IV, punto 3, e l'allegato VII della direttiva 2012/34/UE non si applicano alle attività e ai compiti svolti in relazione agli orari di lavoro che entrano in vigore dopo l'[8 dicembre 2029].

Articolo 76

Abrogazione

1. Il regolamento (UE) n. 913/2010 è abrogato con effetto a decorrere dal [9 dicembre 2029].
2. I riferimenti al regolamento abrogato si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato X, sezione 2.

Articolo 77

Entrata in vigore e applicazione

1. Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

2. Esso si applica a decorrere dal [1° gennaio 2026]. Tuttavia:
- a) gli articoli 1, 2 e 3, il capo II, ad eccezione dell'articolo 9, paragrafi 1 e 2, e dell'articolo 27, paragrafo 4, e il capo III, ad eccezione dell'articolo 48, del presente regolamento si applicano esclusivamente alle attività e ai compiti svolti in relazione agli orari di lavoro che entrano in vigore dopo l'[8 dicembre 2029];
 - b) l'articolo 9, paragrafi 1 e 2, si applica a decorrere dal [1° gennaio 2028];
 - c) l'articolo 27, paragrafo 4, si applica a decorrere dal [1° marzo 2026];
 - d) gli articoli 48 e 62 si applicano a decorrere dal [13 dicembre 2026];
 - e) l'articolo 74 si applica a decorrere dal [9 dicembre 2029].

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Strasburgo, il

Per il Parlamento europeo
La presidente

Per il Consiglio
Il presidente

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta/iniziativa

1.2. Settore/settori interessati

1.3. La proposta/iniziativa riguarda:

1.4. Obiettivi

1.4.1. Obiettivi generali

1.4.2. Obiettivi specifici

1.4.3. Risultati e incidenza previsti

1.4.4. Indicatori di prestazione

1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

1.5.1. Necessità nel breve e lungo termine, compreso un calendario dettagliato per fasi di attuazione dell'iniziativa

1.5.2. Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione (che può derivare da diversi fattori, ad es. un miglior coordinamento, la certezza del diritto o un'efficacia e una complementarità maggiori). Ai fini del presente punto, per "valore aggiunto dell'intervento dell'Unione" si intende il valore derivante dall'intervento dell'Unione che va ad aggiungersi al valore che avrebbero altrimenti generato gli Stati membri se avessero agito da soli.

1.5.3. Insegnamenti tratti da esperienze analoghe

1.5.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale ed eventuali sinergie con altri strumenti pertinenti

1.5.5. Valutazione delle varie opzioni di finanziamento disponibili, comprese le possibilità di riassegnazione

1.6. Durata e incidenza finanziaria della proposta/iniziativa

1.7. Metodi di esecuzione del bilancio previsti

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni

2.2. Sistema di gestione e di controllo

2.2.1. Giustificazione della o delle modalità di gestione, del meccanismo o dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti

2.2.2. Informazioni concernenti i rischi individuati e il sistema o i sistemi di controllo interno per ridurli

2.2.3. Stima e giustificazione del rapporto costo/efficacia dei controlli (rapporto "costi del controllo ÷ valore dei fondi gestiti") e valutazione dei livelli di rischio di errore previsti (al pagamento e alla chiusura)

2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

- 3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA**
- 3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate**
- 3.2. Incidenza finanziaria prevista della proposta sugli stanziamenti**
 - 3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti operativi*
 - 3.2.2. Risultati previsti finanziati con gli stanziamenti operativi*
 - 3.2.3. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi*
 - 3.2.3.1. Fabbisogno previsto di risorse umane*
 - 3.2.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*
 - 3.2.5. Partecipazione di terzi al finanziamento*
- 3.3. Incidenza prevista sulle entrate**

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta/iniziativa

Proposta di regolamento relativo all'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico.

1.2. Settore/settori interessati

Trasporti, spazio ferroviario europeo unico

1.3. La proposta/iniziativa riguarda:

una nuova azione

una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria²⁴

la proroga di un'azione esistente

la fusione o il riorientamento di una o più azioni verso un'altra/una nuova azione

1.4. Obiettivi

1.4.1. Obiettivi generali

L'obiettivo generale della presente iniziativa è migliorare la gestione della capacità e del traffico dell'infrastruttura ferroviaria al fine di ottimizzare l'utilizzo della rete ferroviaria e la qualità della capacità e delle operazioni, migliorando in tal modo le prestazioni dei servizi di trasporto ferroviario e consentendo volumi maggiori di traffico.

1.4.2. Obiettivi specifici

Gli obiettivi specifici della presente iniziativa sono:

- consentire procedure di gestione della capacità più efficaci nel quadro giuridico;
- rafforzare gli incentivi per migliorare le prestazioni dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi di trasporto ferroviario;
- introdurre meccanismi più efficaci per il coordinamento tra i soggetti interessati, in particolare a livello transfrontaliero; e
- sostenere la diffusione di strumenti digitali che consentano una migliore gestione della capacità e del traffico.

1.4.3. Risultati e incidenza previsti

Precisare gli effetti che la proposta/iniziativa dovrebbe avere sui beneficiari/gruppi interessati.

²⁴ A norma dell'articolo 58, paragrafo 2, lettera a) o b), del regolamento finanziario.

Introducendo un quadro armonizzato e direttamente applicabile per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria e del traffico ferroviario, la proposta contribuirà all'obiettivo generale di accogliere volumi maggiori di traffico sulla rete ferroviaria, a vantaggio dei clienti del trasporto ferroviario tanto del segmento passeggeri quanto di quello merci. Secondo le previsioni, la capacità supplementare risultante dalla proposta dovrebbe aumentare del 4 % il traffico ferroviario (espresso in treno-km), pari a quasi 250 milioni di treno-km di capacità supplementare. In termini monetari, si stima che questa capacità supplementare genererà un valore economico pari a 2 500 milioni di EUR per le imprese ferroviarie e i loro clienti, espressi come valore attuale netto a prezzi del 2021 nel periodo 2025-2050.

La presente proposta renderà più efficiente la procedura di assegnazione della capacità introducendo misure che miglioreranno la stabilità delle tracce ferroviarie assegnate, generando risparmi sui costi pari a circa 420 milioni di EUR per le imprese ferroviarie e un importo analogo per i gestori dell'infrastruttura, espressi al valore attuale netto a prezzi del 2021 nel periodo 2025-2050.

Inoltre la proposta migliorerà il coordinamento transfrontaliero delle restrizioni temporanee di capacità, una circostanza questa che aumenterà l'affidabilità del trasporto ferroviario. Si prevede inoltre che le varie misure della proposta porteranno a un miglioramento della puntualità che presenterà un vantaggio economico per le imprese ferroviarie stimato ammontare a 658 milioni di EUR.

Si prevede inoltre che la proposta porterà a risparmi sui costi amministrativi per le autorità pubbliche nazionali grazie all'attuazione di un quadro giuridico armonizzato per la gestione della capacità ferroviaria e del traffico ferroviario e grazie all'abolizione dei corridoi ferroviari merci. Tali risparmi sono stimati a 2,6 milioni di EUR, espressi come valore attuale a prezzi del 2021 nel periodo 2025-2050.

1.4.4. Indicatori di prestazione

Precisare gli indicatori con cui monitorare progressi e risultati

I servizi della Commissione monitoreranno l'attuazione e l'efficacia della presente iniziativa attraverso diverse azioni e una serie di indicatori fondamentali che misureranno i progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi operativi. Tali indicatori saranno elaborati sulla base del parere di un organo di valutazione delle prestazioni, che comprenderà esperti indipendenti aventi esperienza nel settore ferroviario, provenienti da diversi gruppi di portatori di interessi. I dati saranno forniti dalla rete europea dei gestori dell'infrastruttura (ENIM) e in particolare dal soggetto operativo di sostegno, ossia il coordinatore della rete. La qualità dei dati dovrebbe aumentare a seguito dell'applicazione di definizioni e metodi uniformi per la raccolta e la presentazione dei dati, che il coordinatore della rete ferroviaria dovrebbe sviluppare in collaborazione con la Commissione. La rete europea degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario (ENRRB) dovrebbe fornire dati e analisi sull'attuazione e sugli sviluppi della concorrenza. Si prevede un miglioramento della qualità delle informazioni grazie alla collaborazione degli organismi di regolamentazione.

Gli indicatori di prestazione possono includere solitamente degli indicatori quantitativi quali i volumi di capacità richiesta e assegnata, il numero di modifiche (comprese le cancellazioni) delle tracce ferroviarie assegnate, il numero di eventi in cui la capacità di infrastruttura ferroviaria è temporaneamente indisponibile, i tempi di stazionamento e i dati sulla puntualità, nonché indicatori finanziari (costi

amministrativi, di adeguamento e di applicazione delle norme derivanti dall'attuazione delle misure dell'iniziativa).

L'iniziativa fornirà un quadro giuridico per lo sviluppo di norme, procedure e modelli più dettagliati, che saranno stabiliti in atti non legislativi. Di conseguenza il periodo di attuazione dovrebbe rispecchiare l'entrata in vigore di tali atti. Cinque anni dopo la fine della data di attuazione di tutta la legislazione pertinente (compresa l'adozione e l'entrata in vigore di eventuali atti di esecuzione e delegati), i servizi della Commissione dovrebbero effettuare una valutazione per verificare in che misura gli obiettivi dell'iniziativa siano stati conseguiti.

1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

1.5.1. Necessità nel breve e lungo termine, compreso un calendario dettagliato per fasi di attuazione dell'iniziativa

Attualmente si prevede che la proposta di regolamento entri in vigore nel 2025.

Il finanziamento delle tre attività di coordinamento previste dall'iniziativa (cfr. riquadro 1.5.5) è già garantito per il periodo 2025-2027 sotto forma di sovvenzioni per l'assistenza tecnica del meccanismo per collegare l'Europa (MCE); e l'obiettivo è continuare a fornire finanziamenti per queste attività utilizzando il meccanismo per collegare l'Europa a partire dal 2028.

1.5.2. Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione (che può derivare da diversi fattori, ad es. un miglior coordinamento, la certezza del diritto o un'efficacia e una complementarità maggiori). Ai fini del presente punto, per "valore aggiunto dell'intervento dell'Unione" si intende il valore derivante dall'intervento dell'Unione che va ad aggiungersi al valore che avrebbero altrimenti generato gli Stati membri se avessero agito da soli.

È necessaria un'azione a livello di UE per introdurre processi, strumenti e incentivi nuovi per la gestione della capacità e del traffico ferroviari. Inoltre è necessaria un'azione a livello di UE per colmare le attuali carenze del coordinamento transfrontaliero per la gestione della capacità e del traffico.

È inoltre necessaria un'azione a livello di UE per affrontare le questioni transfrontaliere relative all'uso di sistemi di prestazioni.

Infine è necessaria un'azione a livello di UE per far fronte alla mancanza di armonizzazione e interoperabilità degli strumenti digitali, che rimane una grave carenza nella gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria ed è improbabile che possa essere risolta mediante iniziative settoriali o nazionali in ragione delle insufficienti possibilità di applicazione delle norme.

L'iniziativa è necessaria anche per affrontare gli ostacoli presenti nell'attuale legislazione dell'UE che ostacolano la piena attuazione di iniziative settoriali in materia di assegnazione della capacità, quali il progetto "Timetable Redesign" (TTR) per la gestione ottimizzata della capacità sviluppato dal settore ferroviario dell'UE.

L'adozione di un quadro giuridico a livello di UE eliminerà le differenze tra le norme e le prassi nazionali che impediscono di massimizzare l'utilizzo della capacità della rete ferroviaria, riducono l'efficacia della gestione del traffico ferroviario e, in ultima analisi, determinano scarse prestazioni del trasporto ferroviario transfrontaliero. Un'azione a livello di UE consentirà inoltre di mettere in atto strumenti efficaci ed efficienti per il coordinamento della pianificazione strategica della capacità di

infrastruttura, colmare le potenziali lacune nel mandato degli organismi di regolamentazione per quanto riguarda il traffico ferroviario transfrontaliero e introdurre norme armonizzate che incentivino la riduzione delle cancellazioni e le modifiche delle richieste di capacità.

1.5.3. Insegnamenti tratti da esperienze analoghe

Nel 2018 la Commissione ha prodotto una relazione sull'applicazione del regolamento sui corridoi ferroviari merci, seguita, nel 2021, da una valutazione.

Secondo le conclusioni di tale valutazione, è stato registrato un uso limitato delle strutture dei corridoi e gli obiettivi del regolamento non sono stati, in linea generale, conseguiti. Dalle informazioni rese disponibili dalla valutazione emerge che la puntualità dei treni merci è relativamente scarsa alla partenza e peggiora ulteriormente durante la circolazione del treno, facendo sì che la puntualità a destinazione sia ancora peggiore. Ciò rende i servizi ferroviari meno attraenti rispetto ad altri modi di trasporto merci.

Al contrario, il miglioramento significativo della puntualità del trasporto ferroviario di merci durante la pandemia di COVID-19, quando si è resa disponibile una maggiore capacità per le merci a seguito del crollo del trasporto passeggeri, ha confermato che esiste un ampio potenziale inutilizzato per il trasporto ferroviario transfrontaliero di merci.

Per quanto riguarda l'aspetto positivo, dalla valutazione è emerso che il regolamento sui corridoi ferroviari merci ha contribuito all'obiettivo di migliorare la cooperazione e, in misura minore, anche all'obiettivo di aumentare la competitività del trasporto ferroviario di merci nel sistema di trasporto multimodale. I corridoi ferroviari merci hanno inoltre spianato la strada a iniziative volte a eliminare le strozzature tecniche e operative, modernizzare la definizione degli orari e prevedere gli orari di arrivo dei treni.

1.5.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale ed eventuali sinergie con altri strumenti pertinenti

L'iniziativa sull'utilizzo della capacità di infrastruttura ferroviaria intende utilizzare i finanziamenti del programma del meccanismo per collegare l'Europa (seconda rubrica del quadro finanziario pluriennale) al fine di cofinanziare tre attività di coordinamento complementari, come descritto al punto 1.5.5. Il finanziamento di tali attività contribuirà alle spese operative relative a personale esperto incaricato dello sviluppo di processi, del sostegno a favore del coordinamento transfrontaliero e del monitoraggio delle prestazioni.

Per la prima attività individuata (cfr. punto 1.5.5.), il cofinanziamento dell'UE consisterà essenzialmente nella prosecuzione dei regimi di assistenza tecnica attualmente a sostegno dei corridoi ferroviari merci e di RailNetEurope, ma nell'ambito della governance riveduta prevista dalla proposta.

1.5.5. Valutazione delle varie opzioni di finanziamento disponibili, comprese le possibilità di riassegnazione

L'iniziativa sull'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria intende fornire un cofinanziamento dell'UE a favore delle attività seguenti di coordinamento complementari:

1) sostegno al coordinamento dei gestori dell'infrastruttura:

ciò consisterebbe nel proseguimento dei regimi di assistenza tecnica che attualmente sostengono i corridoi ferroviari merci e RailNetEurope, ma nell'ambito della governance riveduta prevista nella proposta che prevede la nomina di un "coordinatore della rete" a livello di UE nell'ambito della rete europea dei gestori dell'infrastruttura (ENIM), in sostituzione degli attuali 11 organi di corridoio. L'obbligo di finanziare il funzionamento dell'ENIM, compreso il coordinatore della rete, spetterà ai gestori dell'infrastruttura nazionali. I gestori dell'infrastruttura riceveranno il cofinanziamento dell'UE;

2) sostegno al coordinamento degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario:

la proposta prevede che gli organismi nazionali di regolamentazione del settore ferroviario istituiscano un segretariato a sostegno della cooperazione a livello di UE, sulla base dell'attuale rete europea degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario, che non è un'agenzia decentrata o un altro organismo istituito a norma dei trattati dell'Unione ai sensi dell'articolo 70 del regolamento finanziario. Tale segretariato riceverà finanziamenti dagli organismi di regolamentazione nazionali e da cofinanziamenti dell'UE.

3) organo di valutazione delle prestazioni:

la proposta prevede inoltre la creazione di un gruppo indipendente di esperti ferroviari denominato "organo di valutazione delle prestazioni", che non è un'agenzia decentrata o un altro organismo istituito a norma dei trattati dell'Unione ai sensi dell'articolo 70 del regolamento finanziario. Detto organo esaminerà le prestazioni dei servizi dell'infrastruttura ferroviaria e di quelli di trasporto ferroviario e fornirà consulenza al settore ferroviario e alla Commissione europea in merito a possibili miglioramenti delle prestazioni. I fondi dell'UE dovrebbero coprire i costi sostenuti dai membri del gruppo per la loro partecipazione all'organo (a tempo parziale), le loro spese di viaggio, ecc.

Per ciascuna di queste attività, il cofinanziamento dell'UE assumerà la forma di assistenza tecnica dell'MCE per il periodo 2025-2027. Le sovvenzioni dell'MCE saranno concesse al beneficiario senza invito a presentare proposte (aggiudicazione diretta), in quanto non esistono organi alternativi concorrenti ai destinatari preidentificati di cui ai punti precedenti.

Lo svolgimento di tali attività non richiede un aumento delle risorse umane della Commissione europea.

1.6. Durata e incidenza finanziaria della proposta/iniziativa

durata limitata

- in vigore a decorrere dal [GG/MM]AAAA fino al [GG/MM]AAAA
- incidenza finanziaria dal AAAA al AAAA per gli stanziamenti di impegno e dal AAAA al AAAA per gli stanziamenti di pagamento

durata illimitata

- Attuazione con un periodo di avviamento dal AAAA al AAAA
- e successivo funzionamento a pieno ritmo.

1.7. Metodi di esecuzione del bilancio previsti²⁵

Gestione diretta a opera della Commissione

- a opera dei suoi servizi, compreso il suo personale presso le delegazioni dell'Unione

- a opera delle agenzie esecutive

Gestione concorrente con gli Stati membri

Gestione indiretta affidando compiti di esecuzione del bilancio:

- a paesi terzi o organismi da questi designati;
- a organizzazioni internazionali e loro agenzie (specificare);
- alla BEI e al Fondo europeo per gli investimenti;
- agli organismi di cui agli articoli 70 e 71 del regolamento finanziario;
- a organismi di diritto pubblico;
- a organismi di diritto privato investiti di attribuzioni di servizio pubblico nella misura in cui sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;
- a organismi di diritto privato di uno Stato membro preposti all'attuazione di un partenariato pubblico-privato e che sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;
- agli organismi o alle persone incaricati di attuare azioni specifiche della PESC a norma del titolo V del TUE e indicati nel pertinente atto di base.
- *Se è indicata più di una modalità, fornire ulteriori informazioni alla voce "Osservazioni".*

Osservazioni

/

²⁵ Le spiegazioni dei metodi di esecuzione del bilancio e i riferimenti al regolamento finanziario sono disponibili sul sito BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni

Precisare frequenza e condizioni.

I compiti svolti direttamente dalla DG MOVE seguiranno il ciclo annuale di pianificazione e monitoraggio attuato dalla Commissione e dalle agenzie esecutive, compresa la comunicazione dei risultati attraverso la relazione annuale di attività della DG MOVE.

Più specificamente, per quanto concerne il coordinatore della rete (attività 2) nel riquadro 1.5.5), la proposta di regolamento prevede che il programma di lavoro e il bilancio del coordinatore della rete siano approvati dal comitato dei gestori dell'infrastruttura.

2.2. Sistema di gestione e di controllo

2.2.1. Giustificazione della o delle modalità di gestione, del meccanismo o dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti

L'unità Spazio ferroviario europeo unico all'interno della DG MOVE monitorerà l'attuazione del regolamento proposto.

La spesa sarà eseguita in regime di gestione diretta, in piena applicazione delle disposizioni del regolamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2021, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e delle disposizioni del regolamento finanziario.

I finanziamenti saranno erogati mediante convenzioni di sovvenzione concesse a beneficiari preidentificati (aggiudicazione diretta), come spiegato al precedente riquadro 1.5.5.

I fondi dell'MCE copriranno soltanto una parte dei costi delle attività 1) e 2) descritte al precedente riquadro 1.5.5 (cofinanziamento), in quanto il regolamento proposto prevede che i soggetti interessati forniscano una parte significativa dei finanziamenti necessari per coprire i costi di tali attività.

La strategia di controllo per gli appalti e le sovvenzioni in seno alla DG MOVE comprende specifici controlli ex ante a livello giuridico, operativo e finanziario sulle procedure e sulla firma di contratti e accordi. Inoltre le spese sostenute per l'acquisto di beni e servizi sono soggette a controlli ex ante e, se necessario, a controlli ex post e finanziari.

2.2.2. Informazioni concernenti i rischi individuati e il sistema o i sistemi di controllo interno per ridurli

I beneficiari preidentificati delle sovvenzioni per l'assistenza tecnica nell'ambito dell'MCE (cfr. punto 1.5.5) sono considerati beneficiari a basso rischio. I potenziali rischi sarebbero pertanto coperti dai meccanismi esistenti del regolamento finanziario e attenuati dalla serie di controlli interni della DG MOVE (controlli giuridici e finanziari sistematici ex ante, audit ex post delle spese, quali definiti nei piani di lavoro annuali di audit).

Saranno inoltre posti in essere controlli adeguati per attenuare il potenziale rischio di conflitto di interessi, in particolare per quanto riguarda il rispetto, da parte dei

beneficiari, degli obblighi loro imposti e le norme che determinano il funzionamento dell'organo di valutazione delle prestazioni.

- 2.2.3. *Stima e giustificazione del rapporto costo/efficacia dei controlli (rapporto "costi del controllo ÷ valore dei fondi gestiti") e valutazione dei livelli di rischio di errore previsti (al pagamento e alla chiusura)*

Tenuto conto della portata e dell'importo limitati dei finanziamenti dell'UE da concedere e dato che i beneficiari dei fondi UE sono considerati a basso rischio, si prevede che la presente iniziativa non farà sì che i costi di controllo vadano oltre il costo attuale dei controlli della DG MOVE. Si prevede che il rischio di errore all'atto del pagamento e alla chiusura rimanga inferiore al 2 %.

2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

Precisare le misure di prevenzione e tutela in vigore o previste, ad esempio strategia antifrode.

Si applicherebbero regolarmente le misure di prevenzione e protezione della Commissione, in particolare:

- il controllo dei pagamenti per tutti i servizi viene effettuato dal personale della Commissione prima del pagamento stesso, tenendo conto degli obblighi contrattuali, dei principi economici e delle prassi finanziarie o di sana gestione. Disposizioni antifrode (sorveglianza, obbligo di presentare relazioni ecc.) saranno inserite in tutte le convenzioni di sovvenzione e in tutti i contratti stipulati tra la Commissione e i beneficiari dei pagamenti;
- ai fini della lotta contro la frode, la corruzione ed altri atti illegali, si applicano le disposizioni del regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 relativo alle indagini svolte dall'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) senza restrizioni.

Nel 2020 la DG MOVE ha adottato una strategia antifrode riveduta. La strategia antifrode della DG MOVE si basa sulla strategia antifrode della Commissione e su una specifica valutazione dei rischi effettuata internamente per individuare i settori più vulnerabili alle frodi, i controlli già effettuati e le azioni necessarie per migliorare la capacità della DG MOVE di prevenire, individuare e rettificare le frodi.

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate

- Linee di bilancio esistenti

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero	Diss./Non diss. ²⁶	di paesi EFTA ²⁷	di paesi candidati e potenziali candidati ²⁸	di altri paesi terzi	altre entrate con destinazione specifica
1	02 03 01 00 - settore Trasporti MCE	Diss.	NO	SÌ	NO	NO

²⁶ Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.

²⁷ EFTA: Associazione europea di libero scambio.

²⁸ Paesi candidati e, se del caso, potenziali candidati dei Balcani occidentali.

3.2. Incidenza finanziaria prevista della proposta sugli stanziamenti

3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti operativi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	01	Mercato unico, innovazione e agenda digitale
---	----	--

DG: MOVE			Anno 2025 ²⁹	Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028+ ³⁰	TOTALE (2025-2027)
Stanziamenti operativi							
Linea di bilancio ³¹ 02 03 01 00 (settore Trasporti MCE)	Impegni	(1a)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Pagamenti	(2a)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
TOTALE stanziamenti per la DG MOVE	Impegni	=1a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Pagamenti	=2a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
TOTALE stanziamenti operativi	Impegni	(4)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

²⁹ L'anno 2025 è l'anno in cui inizia a essere attuata la proposta/iniziativa. Per il periodo 2025-2027, le spese saranno coperte utilizzando i fondi per l'assistenza tecnica del settore Trasporti dell'MCE.

³⁰ Gli importi indicati per il periodo successivo al 2028 sono puramente indicativi e dipenderanno dalle prossime discussioni sul quadro finanziario pluriennale e dall'accordo finale.

³¹ Secondo la nomenclatura di bilancio ufficiale.

	Pagamenti	(5)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 1 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	=4	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Pagamenti	=5	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	7	"Spese amministrative"
---	----------	------------------------

Sezione da compilare usando i "dati di bilancio di natura amministrativa", da introdursi *in primis* nell'[allegato della scheda finanziaria legislativa](#) (allegato 5 della decisione della Commissione sulle norme interne per l'esecuzione della sezione "Commissione europea" del bilancio generale dell'Unione europea), caricato su DECIDE a fini di consultazione interservizi.

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Anno N+X		TOTALE
DG: <.....>								
• Risorse umane								
• Altre spese amministrative								
TOTALE DG <.....>	Stanziamenti							

TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale	(Totale impegni = Totale pagamenti)							
--	-------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno 2025 ³²	Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028+ ³³	TOTALE (2025-2027)
TOTALE stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 7 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Pagamenti	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

³² L'anno 2025 è l'anno in cui inizia a essere attuata la proposta/iniziativa.

³³ Gli importi indicati per il periodo successivo al 2028 sono puramente indicativi e dipenderanno dalle prossime discussioni sul quadro finanziario pluriennale e dall'accordo finale.

3.2.2. Risultati previsti finanziati con gli stanziamenti operativi

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

Specificare gli obiettivi e i risultati			Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028+		TOTALE (2025-2027)					
↓			RISULTATI										
	Tipo	Costo medio	N.	Costo	N.	Costo	N.	Costo	N.	Costo		N. totale	Costo totale
Sostegno al coordinamento dei gestori dell'infrastruttura ³⁴													
Risultato	N. di valichi di frontiera "coordinati"	0,013 ³⁵	73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Totale parziale attività 1			73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Sostegno al coordinamento degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario													
Risultato	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		N/A	N/A
Totale parziale attività 2			N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		N/A	N/A
Organo di valutazione delle prestazioni													
Risultato	Numero di membri	0,009 ³⁶	11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297

³⁴ Come descritto al punto 1.5.5. "Valutazione delle varie opzioni di finanziamento disponibili..."

³⁵ Costi annuali sostenuti dall'ENIM/dal coordinatore della rete per garantire l'allineamento tra i sistemi di gestione delle irregolarità ai valichi di frontiera (costi del personale).

³⁶ Costi annuali a copertura delle spese sostenute dai membri dell'organo di valutazione delle prestazioni (al giorno).

Totale parziale attività 3	11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297
TOTALE³⁷	84	1,040	84	1,040	84	1,040	84	1,040		252	3,120

³⁷ Si noti che i totali qui riportati indicano la somma dei costi soltanto per i risultati indicati nella tabella e non corrispondono ai costi totali delle attività da 1 a 3 oggetto del finanziamento dell'UE.

3.2.3. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno N ³⁸	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)	TOTALE
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	--	--------

RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale							
Risorse umane							
Altre spese amministrative							
Totale parziale RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale							

Esclusa la RUBRICA 7³⁹ del quadro finanziario pluriennale							
Risorse umane							
Altre spese amministrative							
Totale parziale esclusa la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale							

TOTALE							
---------------	--	--	--	--	--	--	--

Il fabbisogno di stanziamenti relativi alle risorse umane e alle altre spese amministrative è coperto dagli stanziamenti della DG già assegnati alla gestione dell'azione e/o riassegnati all'interno della stessa DG, integrati dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

³⁸ L'anno N è l'anno in cui inizia a essere attuata la proposta/iniziativa. Sostituire "N" con il primo anno di attuazione previsto (ad es. 2021). Lo stesso per gli anni successivi.

³⁹ Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

3.2.3.1. Fabbisogno previsto di risorse umane

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di risorse umane.
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di risorse umane, come spiegato di seguito:

Stima da esprimere in equivalenti a tempo pieno

	Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		
• Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)							
20 01 02 01 (sede e uffici di rappresentanza della Commissione)							
20 01 02 03 (delegazioni)							
01 01 01 01 (ricerca indiretta)							
01 01 01 11 (ricerca diretta)							
Altre linee di bilancio (specificare)							
• Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP)⁴⁰							
20 02 01 (AC, END, INT della dotazione globale)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT e JPD nelle delegazioni)							
XX 01 xx yy zz ⁴¹	- in sede						
	- nelle delegazioni						
01 01 01 02 (AC, END, INT - ricerca indiretta)							
01 01 01 12 (AC, END, INT - ricerca diretta)							
Altre linee di bilancio (specificare)							
TOTALE							

XX è il settore o il titolo di bilancio interessato.

Il fabbisogno di risorse umane è coperto dal personale della DG già assegnato alla gestione dell'azione e/o riassegnato all'interno della stessa DG, integrato dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

Descrizione dei compiti da svolgere:

Funzionari e agenti temporanei	
Personale esterno	

⁴⁰ AC = agente contrattuale; AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato; INT = personale interinale (intérimaire); JPD = giovane professionista in delegazione.

⁴¹ Sottomassimale per il personale esterno previsto dagli stanziamenti operativi (ex linee "BA").

3.2.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*

La proposta/iniziativa:

- può essere interamente finanziata mediante riassegnazione all'interno della pertinente rubrica del quadro finanziario pluriennale (QFP).

Le attività di cui al riquadro 1.5.5 utilizzeranno gli attuali fondi di assistenza tecnica dell'MCE (linea di bilancio 02 03 01 00) che sono attualmente previsti per l'assegnazione ai gestori dell'infrastruttura nel periodo 2025-2027 nella modifica in corso del programma di lavoro pluriennale dell'MCE.

- comporta l'uso del margine non assegnato della pertinente rubrica del QFP e/o l'uso degli strumenti speciali definiti nel regolamento QFP.
- comporta una revisione del QFP.

3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*

La proposta/iniziativa:

- non prevede cofinanziamenti da terzi
- prevede il cofinanziamento da terzi indicato di seguito⁴²:

Stanziamenti in Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno 2025 ⁴³	Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028+	TOTALE (2025-2050)
Gestori dell'infrastruttura ⁴⁴	13,667	5,312	5,312	5,312	32,606
Base normativa nazionale ⁴⁵	3,558	0,180	0,185	0,190	9,401
TOTALE stanziamenti cofinanziati	17,226	5,492	5,496	5,501	42,007

⁴² I calcoli di terzi sono stati calcolati come la differenza tra la somma della stima dei costi associati alle misure contenute nella proposta sostenuti dal beneficiario pertinente (cfr. riquadro 1.5.5.) e la quota di cofinanziamento UE fornita a tale beneficiario. I costi stimati sono stati ricavati direttamente dai calcoli effettuati per la valutazione d'impatto della proposta.

⁴³ L'anno 2025 è l'anno in cui inizia a essere attuata la proposta/iniziativa.

⁴⁴ Finanziamento del coordinatore della rete, cfr. punto 1) del riquadro 1.5.5.

⁴⁵ Per coprire i costi della creazione di un segretariato per l'ENRRB, cfr. punto 2) del riquadro 1.5.5.

3.3. Incidenza prevista sulle entrate

- La proposta/iniziativa non ha incidenza finanziaria sulle entrate.
- La proposta/iniziativa ha la seguente incidenza finanziaria:
 - sulle risorse proprie
 - su altre entrate
 - indicare se le entrate sono destinate a linee di spesa specifiche

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio delle entrate:	Stanziamenti disponibili per l'esercizio in corso	Incidenza della proposta/iniziativa ⁴⁶					Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		
		Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3				
Articolo									

Per quanto riguarda le entrate con destinazione specifica, precisare la o le linee di spesa interessate.

/

Altre osservazioni (ad es. formula/metodo per calcolare l'incidenza sulle entrate o altre informazioni)

--

⁴⁶ Per le risorse proprie tradizionali (dazi doganali, contributi zucchero), indicare gli importi netti, cioè gli importi lordi al netto del 20 % per spese di riscossione.