



PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
DIPARTIMENTO POLITICHE EUROPEE
Servizio Informativa parlamentari e Corte di Giustizia UE

Presidenza del Consiglio dei Ministri
DPE 0006489 P-4.22.25
del 21/07/2020



Camera dei Deputati
Ufficio Rapporti con l'Unione Europea
Senato della Repubblica
Ufficio rapporti con le istituzioni UE

e.p.c. Ministero delle infrastrutture e trasporti
Nucleo di valutazione degli atti UE
Ministero dello sviluppo economico
Nucleo di valutazione degli atti UE
Ministero Affari esteri e coop. internazionale
Nucleo di valutazione degli atti UE

OGGETTO: Trasmissione, ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, della relazione concernente la ***Proposta modificata di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce misure per un mercato ferroviario sostenibile in considerazione della pandemia di Covid-19.*** COM(2020)260.

Si trasmette, ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, la relazione, redatta ai sensi del comma 4 del medesimo art. 6, elaborata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in merito al progetto di atto legislativo dell'Unione Europea di cui all'oggetto.

Il Coordinatore del Servizio
Daria Provvidenza Petralia



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
NUCLEO VALUTAZIONE ATTI UE

- Alla Presidenza del Consiglio dei ministri
Dipartimento per le politiche europee
Servizio informative parlamentari e Corte di
giustizia UE
- E, p.c. Al Capo Dipartimento per i trasporti, la
navigazione, gli affari generali ed il personale
- Al Capo Dipartimento per le infrastrutture, i
sistemi informativi e statistici
- Alla Dott.ssa Grazia Maria Cacopardi

OGGETTO: Richiesta di Relazione (art 6 L.n. 234/2012)

Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce misure per un mercato ferroviario sostenibile in considerazione della pandemia di Covid-19

Codice del Consiglio: ST 89762020 INIT

Codice della proposta: COM(2020)260

Codice interistituzionale: 2020/0127 (COD)

In riscontro alla nota n. 5878-P-01/07/2020 di pari oggetto di codesto Dipartimento, si trasmettono, in allegato, la relazione prevista dall'articolo 6 della legge n.234 del 2012 e la tabella di corrispondenza sulla Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce misure per un mercato ferroviario sostenibile in considerazione della pandemia di Covid-19.

IL COORDINATORE
(Cons. Chiara Palermo)

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

LOGO
Amministrazione
con competenza
prevalente

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

Oggetto dell'atto:

Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che istituisce misure per un mercato ferroviario sostenibile in considerazione della pandemia di Covid-19

- **Codice della proposta:** COM(2020) 260 del 19/06/2020
- **Codice interistituzionale:** 2020/0127(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Premessa: finalità e contesto

Esempio:

- *quadro normativo:*
 - *proposte correlate;*
 - *riferimenti: strategie, "pacchetti", programmi della Presidenza, conclusioni del Consiglio europeo, ecc...;*
 - *regolamenti, direttive, libri, relazioni già esistenti in materia;*
- *finalità generali;*
- *elementi qualificanti ed innovativi.*

La proposta di Regolamento è inquadrata nell'ambito delle iniziative intraprese a livello europeo finalizzate alla gestione delle conseguenze finanziarie derivanti dalla pandemia di Covid-19.

In considerazione del quadro normativo di riferimento, definito dalla Direttiva cd. Recast 2012/34/UE, e s.m.i., che prevede la corresponsione ai Gestori dell'Infrastruttura dei canoni per l'accesso e utilizzo dell'infrastruttura, la proposta in questione vuole mettere a disposizione degli Stati Membri uno strumento direttamente applicabile a livello nazionale al fine di consentire agli stessi la mitigazione degli effetti della pandemia sui traffici internazionali, passeggeri e merci.

La proposta di Regolamento ammette una serie di deroghe (nel periodo compreso tra il 1° marzo 2020 e il 31 dicembre 2020) alla Direttiva 2012/34/UE che consentirebbero agli Stati Membri ed ai Gestori dell'infrastruttura di affrontare più agevolmente le conseguenze negative della pandemia di Covid-19 e di rispondere alle necessità urgenti del settore ferroviario, con particolare riferimento alla riduzione dei canoni di accesso per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria ed alla rinuncia al diritto di prenotazione sulle tracce già oggetto di contratto tra i Gestori e le Imprese Ferroviarie.

A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo**1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica***Esempio:*

- *La proposta rispetta/non rispetta il principio di attribuzione*
- *La base giuridica è/non è correttamente individuata negli articoli ...; in particolare:*
 - *l'articolo ... consente/non consente ...;*
 - *l'articolo ... consente/non consente ...*

Il principio di attribuzione di cui all'art. 5 TFUE risulta pienamente rispettato. L'UE con il Regolamento di cui trattasi opera, infatti, nell'ambito delle materie di competenza concorrente di cui all'art. 4, par. 2 TFUE.

La base giuridica è correttamente individuata con riferimento alle disposizioni contenute nella Direttiva 2012/34/UE relativamente all'imposizione di canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. La sopra citata Direttiva e s.m.i. è stata adottata nell'ambito della disciplina di cui all'art. 91 del TFUE.

2. Rispetto del principio di sussidiarietà*Esempio:*

- *La proposta rispetta/non rispetta il principio di sussidiarietà in quanto l'azione dell'Unione Europea si esplica negli ambiti di seguito indicati:*
 - ...;
 - ...

La proposta rispetta il principio di sussidiarietà prevedendo:

- un'azione diretta dell'Unione Europea che fornisce una soluzione semplice e armonizzata per il raggiungimento dell'obiettivo proposto dal Regolamento;
- un'azione che consente allo Stato Membro di decidere se attuare le misure previste nel Regolamento, tenendo anche conto della disponibilità di adeguate risorse in termini di finanziamenti pubblici.

3. Rispetto del principio di proporzionalità*Esempio:*

- *La proposta rispetta/non rispetta il principio di proporzionalità in quanto ...*

La proposta appare proporzionata agli obiettivi di mitigazione degli effetti della pandemia da Covid-19 sul traffico ferroviario, prevedendo misure limitate nel tempo a favore delle imprese ferroviarie circolanti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale quali la riduzione, il rinvio (anche nella forma della sospensione) o la rinuncia alla corresponsione dei canoni per l'accesso e utilizzo dell'infrastruttura nel c.d. periodo di riferimento 1 marzo 2020 - 31 dicembre 2020.

B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

1. Valutazione del progetto e urgenza

Esempio:

- *La valutazione delle finalità generali del progetto è complessivamente positiva/negativa in quanto ...*
- *Il progetto è/non è di particolare urgenza...*

La valutazione del progetto è certamente positiva.

Il progetto risulta di estrema urgenza ai fini di una migliore definizione delle azioni da intraprendere per fronteggiare le ricadute economiche sul mercato del trasporto ferroviario derivanti dalla pandemia da COVID-19.

I Gestori dell'Infrastruttura e le Imprese Ferroviarie in particolare, necessitano di un quadro normativo chiaro e di immediata applicazione per poter far fronte alle ingenti perdite registrate nel periodo di riferimento, riprogrammare le proprie risorse per il restante del 2020 ed, eventualmente, pianificare il budget per il 2021.

2. Conformità del progetto all'interesse nazionale

Esempio:

- *Le disposizioni contenute nel progetto possono/non possono ritenersi conformi all'interesse nazionale, in quanto ...*

La conformità delle disposizioni contenute nella proposta con motivazioni d'interesse nazionale è confermata dalle fonti legislative dell'ordinamento interno italiano, emanate in ausilio al settore del trasporto ferroviario, che comprovano l'intento comune di mitigare gli effetti economici della pandemia da COVID-19.

3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune

Esempio:

- *tempistica di adozione prevista*
- *eventuali pareri già espressi dalla delegazione italiana in occasione di presentazioni, incontri, ecc...*
- *elementi di criticità;*
- *eventuali modifiche (di drafting e/o merito) ritenute necessarie od opportune:*
 - *in merito alle disposizioni generali ...;*
 - *in merito al capo ...;*
- *ulteriori riunioni, tavoli, consultazioni, passaggi che si ritengono opportuni.*

Non si rilevano profili di criticità.

Un elemento non specificatamente disciplinato dal decreto legge 19 maggio 2020, n. 34 ma

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

previsto dalla proposta di Regolamento in esame, è la possibilità per gli Stati Membri di autorizzare l'esenzione rispetto alla corresponsione dei canoni di prenotazione per la capacità assegnata (cfr. art. 2, comma 3, del Regolamento).

Si rappresenta inoltre che RFI ha provveduto ad esentare le IF, per causa di forza maggiore secondo quanto previsto dal Prospetto Informativo della Rete, dall'applicazione delle penali per le cancellazioni di tracce dovute alla pandemia.

C. Valutazione d'impatto

1. Impatto finanziario

Esempio:

- *costi;*
- *nuove risorse;*
- *copertura finanziaria: a carico del bilancio UE e/o del bilancio nazionale;*
- *eventuale riserva (es: "si ritiene opportuno evidenziare che per poter procedere ad una compiuta analisi dei costi gravanti sul bilancio nazionale, appare necessario attendere i futuri sviluppi negoziali relativi al progetto di norma di cui trattasi").*

La riduzione dei volumi registrati durante i mesi più interessati dall'emergenza sanitaria da Covid-19 (da marzo a maggio) si attesta a -58% per il traffico viaggiatori e -17% per il traffico merci rispetto al dato atteso di budget. Complessivamente si prevede, su proiezione annua con i dati di 2° forecast, una riduzione totale di volumi pari a -27% del dato annuo atteso a budget.

Sulla base dei contenuti del Decreto Legge n.34 del 19 maggio 2020 è prevista a sostegno delle Imprese Ferroviarie:

- a) per il periodo 10 marzo 2020-30 giugno 2020 una riduzione del 100% della c.d. componente B del canone per i servizi ferroviari a mercato;
- b) per il periodo 1 luglio 2020-31 dicembre 2020, una riduzione della componente B del pedaggio pari al 60% per i servizi passeggeri a mercato e al 40% per i servizi merci.

2. Effetti sull'ordinamento nazionale

Esempio:

- *effetti in termini di semplificazione/armonizzazione/innovazione;*
- *elementi di criticità;*
- *adeguamenti resi necessari dalla proposta.*

Il governo italiano ha già provveduto, con il citato Decreto Legge n.34 del 19 maggio 2020, a fornire un quadro normativo contenente le misure economiche per fronteggiare le perdite subite a causa della pandemia da COVID-19.

Si ritiene, pertanto, che non siano necessari ulteriori atti modificativi della normativa nazionale a seguito dell'adozione del testo di Regolamento proposto.

3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali

Esempio:

- *La norma incide/non incide sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto la relazione dovrà/non dovrà essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2 della legge n. 234/2012).*

Il Regolamento avrebbe potuto avere impatti rilevanti per Regioni e Province Autonome nel caso in cui non si fosse attuata un'azione diretta da parte del governo italiano.

Nel caso italiano il citato decreto legge n.34 del 19 maggio 2020 ha già stanziato per l'anno 2020 un fondo con dotazione iniziale di 500 milioni di euro per compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi al trasporto pubblico locale passeggeri -dunque anche ferroviario- nel periodo 23 febbraio 2020 – 31 dicembre 2020.

4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione

Esempio:

- *costi di adeguamento;*
- *effetti in termini di semplificazione burocratica/normativa.*

Non sono previsti impatti particolarmente rilevanti

5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

Esempio:

- *impatto positivo/negativo su ... perché (es. semplificazione procedure; maggiore informazione, ecc...);*
- *Costi: economico-finanziari, altri oneri, ecc...*

Di concerto con le ulteriori azioni adottate a favore delle imprese di trasporto ferroviario si valutano positivamente le misure proposte nel Regolamento in oggetto, in coerenza con quanto già disposto dalla normativa nazionale adottata.

Altro

Esempio:

- *Altre amministrazioni interessate: la relazione tiene conto delle osservazioni di ...;*
- *Regioni: la relazione tiene conto delle osservazioni di ...;*
- *Riserva di integrazioni circa profili critici, consultazioni, ulteriori contributi, ecc... (es.: "si precisa che la proposta nella sua versione originale è suscettibile di essere modificata nel corso del negoziato nell'ambito delle competenti sedi istituzionali comunitarie e che la posizione della nostra delegazione potrà evolvere, in base anche*

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

alle consultazioni con le amministrazioni e le parti interessate”);

- Eventuali allegati.

LOGO

Amministrazione
con competenza
prevalente

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

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

Oggetto dell'atto:

Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che istituisce misure per un mercato ferroviario sostenibile in considerazione della pandemia di Covid-19

- **Codice della proposta:** COM(2020) 260 del 19/06/2020
- **Codice interistituzionale:** 2020/0127(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea (articolo e paragrafo)	Norma nazionale vigente (norma primaria e secondaria)	Commento (natura primaria o secondaria della norma, competenza ai sensi dell'art. 117 della Costituzione, eventuali oneri finanziari, impatto sull'ordinamento nazionale, oneri amministrativi aggiuntivi, amministrazioni coinvolte, eventuale necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria)
Art.2 comma 1	Art. 196, comma 2 e 3, del d.l. 34 del 19 maggio 2020	La normativa nazionale definisce criteri e modalità di riduzione del canone
Art.2 comma 2	Art. 196, comma 2 e 3, del d.l. 34 del 19 maggio 2020	La normativa nazionale già definisce l'ambito di applicazione della riduzione del pedaggio ai soli servizi passeggeri e merci non coperti da oneri di servizio pubblico
Art. 2 comma 3	Assente	RFI applica esenzioni cancellazioni per cause forza maggiore ai sensi di quanto previsto dal PIR. Il Regolamento andrebbe così ad esplicitare

MODELLO

(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

		quanto già adottato da RFI
Art. 2 comma 4	Art. 196, comma 5, del d.l. 34 del 19 maggio 2020	È previsto che RFI trasmetta al MIT e ART una rendicontazione relativamente all'attuazione delle disposizioni sugli interventi a favore delle IF entro il 31 aprile 2021. Il Regolamento fissa, al contrario, il termine per la compensazione delle perdite subite dai GI al 31 dicembre dell'anno successivo alla perdita (quindi 31 dicembre 2021).
Art.3	Assente	Il GI è tenuto ad aggiornare il PIR in coerenza con le disposizioni adottate dallo Stato Membro
Art. 5	Assente	La proroga del periodo di riferimento non è al momento prevista dalla normativa nazionale.