

Bruxelles, 3 luglio 2024
(OR. en)

10678/24

**Fascicolo interistituzionale:
2023/0271(COD)**

**CODEC 1438
TRANS 275
PE 169**

NOTA INFORMATIVA

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
Oggetto:	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 - Risultati della prima lettura del Parlamento europeo (Strasburgo, 11-14 marzo 2024)

I. INTRODUZIONE

La relatrice Tilly METZ (Verts/ALE, LU) ha presentato, a nome della commissione per i trasporti e il turismo (TRAN), una relazione sulla proposta di regolamento in oggetto contenente 263 emendamenti (emendamenti 1-263) alla proposta. Non sono stati presentati altri emendamenti.

II. VOTAZIONE

Nella votazione del 12 marzo 2024, la plenaria del Parlamento europeo ha adottato gli emendamenti 1-263 alla proposta di regolamento.

La proposta della Commissione così modificata costituisce la posizione del Parlamento in prima lettura, contenuta nella risoluzione legislativa riportata in allegato.

P9_TA(2024)0127

Uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico, modifica della direttiva 2012/34/UE e abrogazione del regolamento (UE) n. 913/2010

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 12 marzo 2024 sulla 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 (COM(2023)0443 – C9-0304/2023 – 2023/0271(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2023)0443),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 91 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C9-0304/2023),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 25 ottobre 2023¹,
 - visto il parere del Comitato delle regioni del 1° febbraio 2024²,
 - visto l'articolo 59 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A9-0069/2024),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora la sostituisca, la modifichi sostanzialmente o intenda modificarla sostanzialmente;
 3. incarica la sua Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

¹ GU C, C/2024/891, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/891/oj>.

² Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

Emendamento 1
Proposta di regolamento
Considerando 2

Testo della Commissione

(2) La comunicazione concernente la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente¹⁵ 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.

¹⁵ 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).

Emendamento

(2) La comunicazione concernente la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente¹⁵ 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, affidabilità *e accessibilità* e i servizi devono diventare più adatti alle esigenze dei viaggiatori e degli spedizionieri di merci.

¹⁵ 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).

Emendamento 2
Proposta di regolamento
Considerando 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 bis) *L'obiettivo alla base del presente regolamento è incrementare l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e quindi la quota modale del trasporto ferroviario. Tuttavia, il presente regolamento da solo non può affrontare gli obiettivi di decarbonizzazione e trasferimento modale dell'Unione. Sia gli Stati*

membri che la Commissione dovrebbero continuare a lavorare su numerosi altri elementi che possono contribuire a incrementare ulteriormente sia la capacità di infrastruttura ferroviaria che la capacità di trasporto, quali il raggruppamento delle tracce ferroviarie, l'armonizzazione della velocità, il trasbordo efficiente dei passeggeri, l'uso di treni più lunghi con un maggiore carico per asse, l'introduzione di un ERTMS armonizzato in tutta Europa e il funzionamento automatico dei treni.

Emendamento 3
Proposta di regolamento
Considerando 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 ter) Affrontare l'efficienza del trasporto ferroviario al fine di aumentare l'aspetto competitivo multimodale tra i diversi modi di trasporto è importante per facilitare un sostanziale trasferimento modale e conseguire gli obiettivi stabiliti nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. Pertanto, dovrebbero essere prese in considerazione anche ulteriori misure volte ad aumentare la competitività del trasporto ferroviario, come la riduzione dei canoni di accesso alle linee ferroviarie. Con l'aumento della domanda di capacità ferroviaria da parte dei servizi di trasporto passeggeri e merci, saranno necessari investimenti per attuare tali misure di potenziamento della capacità.

Emendamento 4
Proposta di regolamento
Considerando 2 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 quinquies) Gli obiettivi in materia di trasferimento verso il trasporto ferroviario a livello dell'UE richiedono obiettivi nazionali basati su piani nazionali concreti, elaborati dagli Stati membri secondo un approccio diretto dal basso verso l'alto.

Emendamento 5
Proposta di regolamento
Considerando 5

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(5) La gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria e la gestione del traffico ***ferroviario*** 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 che costituisce un requisito particolarmente importante per il mercato in crescita dei treni notturni e per le ambizioni di trasferire le merci verso il trasporto ferroviario.*** 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.

Emendamento 6
Proposta di regolamento
Considerando 6

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(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, ***seppur rigorosamente limitate,*** dovrebbero continuare ad applicarsi e gli Stati membri dovrebbero conservare il diritto di richiederle in futuro anche in relazione al presente regolamento.

Emendamento 7
Proposta di regolamento
Considerando 7

Testo della Commissione

(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 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.

Emendamento

(7) Le norme e le procedure relative alla gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria dovrebbero **tenere in considerazione e soddisfare** le esigenze di tutti i segmenti del mercato ferroviario **in maniera non discriminatoria**. 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 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. 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, **compresi i treni notturni**.

Emendamento 8
Proposta di regolamento
Considerando 8

Testo della Commissione

(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

Emendamento

(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

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.

Parlamento europeo e del Consiglio^{1 bis}, 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. ***Tali criteri socioeconomici e ambientali dovrebbero basarsi su metodi accettati e sulle migliori conoscenze disponibili. Pertanto, alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare un atto delegato che stabilisca le procedure, i criteri e le metodologie. In sede di preparazione di tale atto delegato, la Commissione dovrebbe cooperare con la rete europea dei gestori dell'infrastruttura (ENIM) e l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA) istituita dal regolamento (UE) 2016/796.***

^{1 bis} ***Regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004 (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 1).***

Emendamento 9
Proposta di regolamento
Considerando 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(8 bis) La capacità di infrastruttura ferroviaria esistente non è sufficiente per conseguire gli obiettivi dell'Unione per il 2030 e il 2050 in materia di trasferimento verso il trasporto

ferroviario. Infatti, tra il 1990 e il 2021 la rete ferroviaria dell'Unione si è ridotta di oltre 12 000 km. Il conseguimento degli obiettivi di trasferimento modale dell'Unione dipende principalmente dall'aumento dell'efficienza ferroviaria e dal potenziamento della capacità ferroviaria, che richiede investimenti per la manutenzione, il rinnovo e la nuova costruzione dell'infrastruttura ferroviaria. Ciò comprende la mobilitazione dei bilanci nazionali, del meccanismo per collegare l'Europa (MCE) istituito dal regolamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio^{1 bis} e di investimenti privati per provvedere al completamento dei collegamenti mancanti fondamentali e alleviare le strozzature, come pure il conseguimento di livelli adeguati di finanziamento per la manutenzione. In particolare, gli Stati membri dovrebbero prevenire il degrado dell'infrastruttura ferroviaria e ridurre al minimo l'impatto di eventuali restrizioni di capacità garantendo finanziamenti a lungo termine adeguati, stabili e tempestivi attraverso accordi pluriennali di prestazione, che dovrebbero essere conclusi tra lo Stato membro e il gestore dell'infrastruttura per un periodo di almeno cinque anni.

^{1 bis} *Regolamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2021, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014 (GU L 249 del 14.7.2021, pag. 38).*

Emendamento 10
Proposta di regolamento
Considerando 9

Testo della Commissione

(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

Emendamento

(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, **tenendo**

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.

*conto degli effetti socioeconomici e ambientali. 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. **I richiedenti, la piattaforma ferroviaria europea (ERP), i clienti dei servizi di trasporto ferroviario e le loro associazioni, le autorità pubbliche dell'Unione e nazionali dovrebbero essere consultati durante la pianificazione strategica e dovrebbero avere la possibilità di fornire contributi sull'analisi degli sviluppi previsti del mercato dei trasporti di cui all'articolo 15 e di presentare osservazioni indipendenti sui risultati.***

Emendamento 11
Proposta di regolamento
Considerando 11

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(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 **corredate di capacità alternative o, se non esistono altre possibilità**, respinte e il piano di fornitura di capacità deve essere periodicamente aggiornato per rispecchiare la domanda effettiva.

Emendamento 12
Proposta di regolamento
Considerando 11 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(11 bis) In diversi mercati ferroviari nazionali, il gestore dell'infrastruttura fa parte di una holding a integrazione verticale con uno o più operatori del trasporto passeggeri e merci. Quando si assegna

capacità a tali imprese ferroviarie, è della massima importanza per il corretto funzionamento del mercato che l'assegnazione avvenga in modo equo, ragionevole e non discriminatorio. In particolare, le informazioni sensibili condivise con il gestore dell'infrastruttura nell'ambito del processo di assegnazione della capacità si dovrebbero considerare riservate.

Emendamento 13
Proposta di regolamento
Considerando 12

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(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. ***Tale offerta di capacità potrebbe anche essere proposta sotto forma di un pacchetto di tracce minime preventivamente calcolate e non riservate che possono essere assegnate con breve preavviso.***

Emendamento 14
Proposta di regolamento
Considerando 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(12 bis) Gli Stati membri utilizzano pratiche diverse per la pianificazione degli orari e

questi concetti dovrebbero essere presi in considerazione nella pianificazione strategica della capacità. Tali pratiche richiedono un maggiore coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura a livello transfrontaliero, in particolare quando il gestore dell'infrastruttura pianifica preventivamente la capacità utilizzando orari cadenzati integrati.

Emendamento 15
Proposta di regolamento
Considerando 14

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(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. *Nello sviluppo di tali quadri europei, è opportuno consultare anche le imprese ferroviarie, i richiedenti e gli altri soggetti operativi interessati.*

Emendamento 16
Proposta di regolamento
Considerando 15

Testo della Commissione

(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 se 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.

Emendamento 17
Proposta di regolamento
Considerando 15 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(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 *giustificare* eventuali scostamenti dai quadri di riferimento elaborati dalla rete europea dei gestori dell'infrastruttura, *che dovrebbero essere consentiti solo in casi eccezionali ed essere soggetti all'approvazione dell'organismo nazionale di regolamentazione del settore ferroviario*. 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 se 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.

Emendamento

(15 bis) Per garantire una rete ferroviaria europea senza soluzione di continuità e

potenziare il traffico ferroviario transfrontaliero e multirete per il trasporto tanto di passeggeri quanto di merci, è opportuno assegnare nuovi compiti all'ERA. L'ERA dovrebbe cooperare strettamente con l'ENIM e il coordinatore della rete nell'assolvimento dei suoi nuovi compiti.

Emendamento 18
Proposta di regolamento
Considerando 15 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(15 ter) Le risorse dell'ERA sono insufficienti, data l'entità dell'aumento proposto dei compiti dell'Agenzia e la portata delle ambizioni dell'Unione nell'ambito del presente regolamento. Pertanto, l'importo delle risorse finanziarie destinate allo svolgimento dei compiti dell'ERA a norma del presente regolamento dovrebbe essere prelevato dai margini non assegnati nell'ambito dei massimali del quadro finanziario pluriennale (QFP) o mobilitato attraverso gli strumenti speciali non tematici del QFP. Poiché la proposta della Commissione relativa alla revisione del QFP non ha rafforzato il bilancio dell'ERA, l'aumento degli stanziamenti destinati all'ERA non può essere controbilanciato da una riduzione compensativa della spesa programmata a titolo dell'MCE Trasporti né portare a una riduzione dei finanziamenti per altri programmi dell'Unione.

Emendamento 19
Proposta di regolamento
Considerando 17

Testo della Commissione

Emendamento

(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

(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

multimodale e nelle operazioni logistiche. È necessario pertanto prevedere un coordinamento strutturato tra i gestori dell'infrastruttura e altri soggetti interessati.

necessario pertanto prevedere un coordinamento strutturato tra i gestori dell'infrastruttura e altri soggetti interessati.
Per rafforzare il ruolo delle imprese ferroviarie e dei richiedenti, l'ERP è istituita quale organo consultivo dell'ENIM. Anche gli operatori di impianti di servizio e terminali, i soggetti operativi che gestiscono capacità multimodali, come i porti marittimi e di navigazione interna, e i proprietari di altri impianti di servizi ferroviari potrebbero far parte dell'ERP. L'ENIM dovrebbe consultare l'ERP prima di predisporre l'adozione dei quadri europei per la gestione della capacità, la gestione del traffico e la gestione delle prestazioni. L'ERP potrebbe inoltre fornire all'ENIM una panoramica più accurata degli sviluppi del mercato, nonché emettere pareri di propria iniziativa su qualsiasi proposta o decisione dell'ENIM e dell'ERA.

Emendamento 20
Proposta di regolamento
Considerando 18

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(18) L'affidabilità dei servizi ferroviari è uno degli aspetti più apprezzati dai clienti del settore ferroviario ***e non da ultimo un requisito fondamentale per il mercato riemergente dei treni notturni, in cui i clienti e i richiedenti del settore ferroviario devono sapere con largo anticipo come possono funzionare i loro servizi.*** 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, ***degli operatori degli impianti di servizio*** e di altri soggetti interessati pertinenti. Tali incentivi dovrebbero essere di natura

Emendamento 21
Proposta di regolamento
Considerando 19

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(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, ***i gestori dell'infrastruttura dovrebbero monitorare e analizzare le prestazioni dei servizi dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi di trasporto ferroviario. Nel definire i propri obiettivi di prestazione nel piano, i gestori dell'infrastruttura dovrebbero consultare gli organismi nazionali di regolamentazione, i ministeri nazionali e la Commissione al fine di assicurare che tali obiettivi siano coerenti con gli obiettivi di prestazione dell'Unione.*** È ***altresì*** 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 ***e l'ERA dovrebbero*** poter fare affidamento su esperti indipendenti ***con conoscenze approfondite del settore ferroviario***, sotto forma di un organo di valutazione delle prestazioni. Tale organo dovrebbe essere in grado di fornire alla Commissione ***e all'ERA*** un parere ***specialistico*** indipendente in tutti i settori che influenzano le prestazioni dei servizi ferroviari e la gestione dell'infrastruttura.

Emendamento 22
Proposta di regolamento
Considerando 20

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(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'ERA**, l'organo di valutazione delle prestazioni e i soggetti interessati pertinenti, dovrebbero 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, **anche in seno all'ERA**, per individuare misure volte ad affrontare le carenze in termini di prestazioni e a tenere traccia del loro impatto. I gestori dell'infrastruttura, collaborando **con l'ERA** 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.

Emendamento 23
Proposta di regolamento
Considerando 22

Testo della Commissione

(22) Gli organismi di regolamentazione del settore ferroviario dovrebbero cooperare a

Emendamento

(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.

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 (**ENRRB**), 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, **l'ENRRB** 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. **L'ENRRB dovrebbe verificare la compatibilità dei quadri europei con gli obiettivi normativi del regolamento. La vigilanza regolamentare dovrebbe essere concepita in modo tale da evitare che le decisioni nazionali compromettano le procedure armonizzate di cui ai quadri europei, salvo se diversamente previsto dal presente regolamento.**

Emendamento 24
Proposta di regolamento
Considerando 23

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(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. **Al fine di garantire uno sviluppo e un'attuazione rapidi, alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare un atto delegato per l'attuazione e la governance di una**

gestione digitale integrata del traffico ferroviario europeo. Agendo da autorità di sistema europea per le applicazioni telematiche, l'ERA dovrebbe essere strettamente coinvolta nello sviluppo e nell'attuazione degli strumenti digitali di cui all'articolo 62 del presente regolamento per garantirne la conformità alle STI delle applicazioni telematiche quali definite nella direttiva (UE) 2016/797 e all'articolo 23 del regolamento (UE) 2016/796.

Emendamento 25
Proposta di regolamento
Considerando 23 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(23 bis) I lavoratori sono fondamentali per il funzionamento efficiente del settore ferroviario. La digitalizzazione è essenziale per rendere i servizi più efficienti e migliorarne la qualità. La digitalizzazione e l'automazione della gestione della capacità e del traffico ferroviari devono essere accompagnate dallo sviluppo delle competenze digitali dei lavoratori del settore. L'ulteriore formazione e gli investimenti aggiuntivi nell'ampliamento delle competenze digitali in relazione ai nuovi requisiti digitali consentiranno ai lavoratori di adattarsi e contribuire positivamente al buon funzionamento del settore attraverso il miglioramento della comunicazione e della capacità di far fronte a eventi imprevisti.

Emendamento 26
Proposta di regolamento
Considerando 29

Testo della Commissione

Emendamento

(29) La valutazione ex post del regolamento (UE) n. 913/2010²⁰ ha concluso che l'impatto del regolamento era troppo limitato per contribuire al trasferimento modale dalla strada alla ferrovia. Inoltre la

(29) La valutazione ex post del regolamento (UE) n. 913/2010²⁰ 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

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.

²⁰ SWD(2021) 134 final del 2 giugno 2021.

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. ***I pertinenti articoli del regolamento (UE) n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti dovrebbero essere modificati di conseguenza.***

²⁰ SWD(2021) 134 final del 2 giugno 2021.

Emendamento 27
Proposta di regolamento
Considerando 29 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(29 bis) Analogamente, è opportuno garantire l'allineamento ai seguenti regolamenti di esecuzione, per quanto riguarda le norme di assegnazione negli impianti di servizio (regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177) e le procedure e i criteri relativi agli accordi quadro (regolamento di esecuzione (UE) 2016/545).

Emendamento 28
Proposta di regolamento
Considerando 30

Testo della Commissione

Emendamento

(30) La preparazione dell'orario di servizio richiede che le attività preparatorie siano svolte negli anni precedenti l'entrata

(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.

Emendamento 29
Proposta di regolamento
Considerando 31

Testo della Commissione

(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,

in vigore di detto orario di servizio. Pertanto la transizione dal quadro normativo istituito dalla direttiva **2012/34/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 ***fino alla scadenza del loro contratto.***

Emendamento

(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, ***Una data di applicazione anticipata potrebbe essere presa in considerazione per gli Stati membri in grado di dimostrare di aver***

compiuto tutti i passi necessari prima della data di adozione del regolamento.

Emendamento 30
Proposta di regolamento
Articolo 1 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Il presente regolamento stabilisce inoltre norme e procedure per l'attuazione di un sistema digitale europeo integrato di gestione del traffico ferroviario.

Emendamento 31
Proposta di regolamento
Articolo 1 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

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.

2. Il presente regolamento si applica ***al sistema ferroviario dell'Unione definito all'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2016/797*** e 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.

Emendamento 32
Proposta di regolamento
Articolo 1 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Emendamento

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.

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, **9** e 10, di tale direttiva durante il periodo di validità delle pertinenti esclusioni.

Emendamento 33
Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 3 – lettera a

Testo della Commissione

a) utilizzano in modo ottimale ed efficace la capacità di infrastruttura disponibile, come previsto all'articolo 26 della direttiva 2012/34/UE;

Emendamento

a) utilizzano in modo ottimale ed efficace la capacità di infrastruttura disponibile, come previsto all'articolo 26 della direttiva 2012/34/UE, **con l'obiettivo di aumentare la quota del trasporto ferroviario, tanto per i servizi di trasporto passeggeri quanto per quelli di trasporto merci, conformemente agli obiettivi climatici dell'Unione;**

Emendamento 34
Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 3 – lettera d

Testo della Commissione

d) consentono un traffico ferroviario senza soluzione di continuità su più di una rete;

Emendamento

d) consentono un traffico ferroviario senza soluzione di continuità **e puntuale** su più di una rete **e a livello transfrontaliero, mirando a eliminare le strozzature e gli ostacoli operativi;**

Emendamento 35
Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 3 – lettera f

Testo della Commissione

f) riesaminano e migliorano le prestazioni dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi di trasporto ferroviario in stretta cooperazione con gli operatori del settore ferroviario;

Emendamento

f) riesaminano e migliorano le prestazioni dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi di trasporto ferroviario in stretta cooperazione con gli operatori del settore ferroviario, **compresi gli impianti di servizio che sono direttamente coinvolti in un servizio ferroviario;**

Emendamento 36
Proposta di regolamento
Articolo 2 – paragrafo 3 – lettera g

Testo della Commissione

g) contribuiscono all'attuazione e allo

Emendamento

g) contribuiscono all'attuazione e allo

sviluppo dello spazio ferroviario europeo unico.

sviluppo dello spazio ferroviario europeo unico, ***in particolare attraverso norme e standard tecnici e operativi, requisiti relativi alle attrezzature tecniche e sistemi di certificazione del personale che siano comuni a livello europeo.***

Emendamento 37
Proposta di regolamento
Articolo 4 – punto 1

Testo della Commissione

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;

Emendamento

1) "forza maggiore": qualsiasi evento o situazione imprevedibile, ***inevitabile*** o ***eccezionale***, indipendente dal controllo del gestore dell'infrastruttura, dell'impresa ferroviaria o ***del richiedente***, che non può essere superato con ragionevole previdenza, né può essere risolto con misure ragionevolmente possibili dal punto di vista tecnico, finanziario o economico, ***compresa la deviazione su un percorso alternativo a livello transfrontaliero; tale evento*** si ***deve essere*** effettivamente verificato e si ***deve poter*** oggettivamente verificare e 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;

Emendamento 38
Proposta di regolamento
Articolo 4 – punto 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis) "richiedente": un'impresa ferroviaria o un gruppo internazionale di imprese ferroviarie o altre persone fisiche o giuridiche, quali le autorità competenti quali definite all'articolo 2, lettera b), del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio^{1 bis}, nonché i caricatori, gli

spedizionieri e gli operatori di trasporti combinati con un interesse di servizio pubblico o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura;

^{1 bis} Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1).

Emendamento 39
Proposta di regolamento
Articolo 4 – punto 3

Testo della Commissione

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;

Emendamento

3) "soggetto operativo interessato": il richiedente, *l'associazione di richiedenti*, il gestore dell'infrastruttura, l'operatore dell'impianto di servizio, il fornitore di servizi ferroviari e qualsiasi altro soggetto direttamente coinvolto nella prestazione di un servizio di trasporto ferroviario;

Emendamento 40
Proposta di regolamento
Articolo 4 – punto 17 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

17 bis) "tracce ferroviarie sistematiche": tracce ferroviarie basate sugli articoli 11 e 20 del presente regolamento, preventivamente pianificate secondo un calendario regolare per il periodo di un orario di servizio;

Emendamento 41
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

1. I gestori dell'infrastruttura si

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].

adoperano per seguire principi e procedure comuni per la gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria. A tal fine, l'ENIM elabora ***in consultazione con l'ERP*** 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].

Emendamento 42
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 4

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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 ***giustificano*** le ragioni di eventuali scostamenti rispetto ai principi e alle procedure comuni stabiliti nel quadro europeo per la gestione della capacità. ***Gli scostamenti sono consentiti solo in casi eccezionali e previa approvazione da parte dell'organismo nazionale di regolamentazione del settore ferroviario.***

Emendamento 43
Proposta di regolamento
Articolo 6 – paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4 bis. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 71 per stabilire i principi e le procedure comuni per la gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria e per modificare il paragrafo 2 del presente articolo. Tali atti delegati sono adottati entro il ... [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento].

Emendamento 44
Proposta di regolamento
Articolo 7 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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.

Emendamento

1. I richiedenti formulano richieste di capacità di infrastruttura. Ai fini dell'uso di tale capacità di infrastruttura, i richiedenti ***che non sono imprese ferroviarie*** 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.

Emendamento 45
Proposta di regolamento
Articolo 7 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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.

Emendamento

2. Il gestore dell'infrastruttura ***stabilisce*** 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 2, lettera c). 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.

Emendamento 46
Proposta di regolamento
Articolo 7 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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.

Emendamento

3. **Entro [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento]** la Commissione **adotta** atti di esecuzione che stabiliscano nei dettagli i criteri da seguire per l'applicazione **e la modifica** del paragrafo 2. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3.

Emendamento 47

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 2 – comma 2

Testo della Commissione

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.

Emendamento

Fatte salve le norme in materia di aiuti di Stato, gli Stati membri **concedono** all'occorrenza 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.

Emendamento 48

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 4 – comma 2 – parte introduttiva

Testo della Commissione

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:

Emendamento

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 **standardizzati che i richiedenti mettono a disposizione dei gestori dell'infrastruttura. I criteri includono, tra l'altro:**

Emendamento 49
Proposta di regolamento
Articolo 8 – paragrafo 4 – comma 2 – lettera c

Testo della Commissione

c) la connettività e l'accessibilità per le persone e le regioni servite dai servizi di trasporto ferroviario;

Emendamento

c) la connettività e l'accessibilità, **sia come effetto di rete sulla rete complessiva che sui segmenti della rete**, per le persone e le regioni servite dai servizi di trasporto ferroviario;

Emendamento 50
Proposta di regolamento
Articolo 8 – paragrafo 4 – comma 2 – lettera e bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

e bis) gli effetti del trasferimento modale verso il trasporto ferroviario.

Emendamento 51
Proposta di regolamento
Articolo 8 – paragrafo 5 – parte introduttiva

Testo della Commissione

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:

Emendamento

5. L'ENIM, **in consultazione con l'ERP**, 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:

Emendamento 52
Proposta di regolamento
Articolo 8 – paragrafo 5 – lettera a

Testo della Commissione

a) progettazione di scenari alternativi per ripartire la capacità disponibile tra **i diversi tipi** di servizi di trasporto ferroviario, che comportano, ove possibile,

Emendamento

a) progettazione di scenari alternativi per ripartire la capacità disponibile tra **ciascun tipo diverso** di servizi di trasporto ferroviario **che richiede la stessa capacità**,

la fornitura di capacità alternativa su altri percorsi oppure orari alternativi con caratteristiche comparabili;

che comportano, ove possibile, la fornitura di capacità alternativa su altri percorsi oppure orari alternativi con caratteristiche comparabili *sia per i servizi nazionali che per quelli transfrontalieri*;

Emendamento 53

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 5 – lettera a bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

a bis) progettazione di scenari alternativi per risolvere i conflitti di capacità tra due richieste, nessuna delle quali è coerente con la pianificazione strategica della capacità;

Emendamento 54

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 6

Testo della Commissione

Emendamento

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.

6. L'ENIM, *in consultazione con l'ERP*, sviluppa le metodologie di cui al paragrafo 5, lettera b), *del presente articolo*. 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.

Emendamento 55

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 7

Testo della Commissione

Emendamento

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

7. Tenendo conto delle esperienze acquisite in relazione alla preparazione e all'attuazione del quadro di cui al paragrafo 6, *alla* Commissione *è conferito il potere di* adottare atti *delegati conformemente*

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*.

all'articolo 71 per stabilire le procedure specifiche e i dati standardizzati che riflettano i diversi segmenti di mercato per i criteri e le metodologie standardizzate da applicare per la gestione di una scarsa capacità e per modificare il paragrafo 6 del presente articolo. Tali atti *delegati* sono adottati *entro il ... [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento]*. Essi sono inclusi nel quadro europeo per la gestione della capacità.

Emendamento 56

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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, *in base alla disponibilità della strategia relativa alla capacità, del modello di capacità e del piano di fornitura di capacità pubblicati*.

Emendamento 57

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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

Emendamento

3. Su richiesta dei richiedenti, i gestori dell'infrastruttura forniscono le informazioni di cui al paragrafo 1 *del presente articolo* sulla base di specifiche concrete delle esigenze commerciali e operative ("valutazioni della fattibilità"). Per i servizi transfrontalieri, i gestori

richieste e vi rispondono presso un unico luogo e nel contesto di un'unica operazione oppure tramite un'interfaccia unica.

dell'infrastruttura ricevono tali richieste e vi rispondono presso un unico luogo e nel contesto di un'unica operazione oppure tramite un'interfaccia unica ***designata in conformità dell'articolo 27, paragrafo 4.***

Emendamento 58

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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. ***Lo Stato membro fornisce al gestore dell'infrastruttura un finanziamento pluriennale stabile e tempestivo per la manutenzione, il rinnovo e la nuova costruzione dell'infrastruttura ferroviaria per un periodo continuo di almeno cinque anni attraverso il contratto di prestazione pluriennale, al fine di sostenere i gestori dell'infrastruttura nella prevenzione del degrado dell'infrastruttura ferroviaria e nella riduzione al minimo dell'impatto su eventuali restrizioni di capacità. Il bilancio annuale a disposizione dei gestori dell'infrastruttura è comunicato in maniera trasparente al gestore dell'infrastruttura e viene assegnato in modo affidabile.***

Emendamento 59

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 2 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Il finanziamento fornito dallo Stato membro al gestore dell'infrastruttura mira a stabilire tale equilibrio. I richiedenti forniscono tempestivamente le informazioni necessarie affinché il gestore dell'infrastruttura possa conformarsi alla presente disposizione.

Emendamento 60

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 2 – comma 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Il finanziamento fornito dallo Stato membro al gestore dell'infrastruttura mira a stabilire tale equilibrio. I richiedenti forniscono tempestivamente le informazioni necessarie affinché il gestore dell'infrastruttura possa conformarsi alla presente disposizione.

Emendamento 61

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Emendamento

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.

(Non concerne la versione italiana)

Emendamento 62

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 5 – comma 2

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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, **infrastrutturali** e commerciali dei **vari** richiedenti.

Emendamento 63

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 5 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

La governance del trasporto ferroviario di merci presenta una raccomandazione sul coordinamento dei lavori ai rispettivi gestori dell'infrastruttura tre mesi prima del periodo di cui al paragrafo 4.

Emendamento 64

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 2 – comma 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

Il contenuto e lo schema per la preparazione di tali risultati figurano nell'allegato I, sezioni 1 e 2. ***Tutti i contenuti sono resi disponibili dal gestore dell'infrastruttura nella lingua ufficiale dello Stato membro e in inglese.***

Emendamento 65

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 2 – comma 4

Testo della Commissione

Alla Commissione è conferito il potere di

Emendamento

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.

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 **di una raccomandazione dell'ERA e** 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.

Emendamento 66

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 3 – comma 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

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:

Emendamento

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. **Gli Stati membri forniscono gli orientamenti in modo tempestivo per consentire ai gestori dell'infrastruttura e ai soggetti operativi interessati di rispettare i termini di cui all'allegato I del presente regolamento.** Tali orientamenti possono riguardare/contenere in particolare:

Emendamento 67

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 3 – comma 1 – lettera b

Testo della Commissione

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];

Emendamento

b) una prospettiva sullo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, che tenga conto dei piani **pertinenti, compresi i piani strategici a lungo termine per le infrastrutture e le** strategie a livello nazionale o regionale, e dei piani di lavoro dei corridoi di trasporto europei di cui all'articolo 54 del **regolamento (UE)**

^{1 bis} Regolamento (UE) 2024/... del Parlamento europeo e del Consiglio, del ..., sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013 (GU ...).

Emendamento 68
Proposta di regolamento
Articolo 11 – paragrafo 3 – comma 2

Testo della Commissione

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.

Emendamento

Gli Stati membri si coordinano per **fornire tempestivamente orientamenti** e 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. ***Ai fini dell'articolo 8 della direttiva 2012/34/UE, gli Stati membri garantiscono l'assegnazione anticipata di risorse finanziarie ai gestori dell'infrastruttura per la manutenzione ordinaria dell'infrastruttura, nonché di risorse finanziarie per lo sviluppo dell'infrastruttura descritto nella strategia relativa alla capacità di cui all'articolo 16 del presente regolamento. Gli Stati membri coordinano i rispettivi piani strategici a lungo termine per le infrastrutture e gli orari, lo sviluppo delle infrastrutture sulla base di tali piani e le relative tempistiche di attuazione.***

Emendamento 69
Proposta di regolamento
Articolo 11 – paragrafo 4 bis (nuovo)

4 bis. *Tenendo conto delle esperienze acquisite in relazione alla preparazione e all'attuazione degli orientamenti strategici di cui al paragrafo 3, la Commissione può adottare atti delegati conformemente all'articolo 71 per stabilire lo status giuridico specifico, il modello, le procedure, i criteri e le metodologie da applicare per l'adozione di orientamenti strategici nazionali al fine di garantire la coerenza tra gli orientamenti strategici emanati dagli Stati membri, necessari per sostenere lo sviluppo dei servizi internazionali di trasporto ferroviario di merci e passeggeri.*

Emendamento 70

Proposta di regolamento

Articolo 12 – paragrafo 2 – comma 2

Testo della Commissione

Se necessario, alla luce dell'esperienza acquisita nell'attuazione del presente regolamento, l'ENIM può definire un elenco più dettagliato che distingua 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.

Emendamento

Se necessario, alla luce dell'esperienza acquisita nell'attuazione del presente regolamento, l'ENIM può definire, **in cooperazione con l'ERP**, un elenco più dettagliato che distingua 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.

Emendamento 71

Proposta di regolamento

Articolo 12 – paragrafo 4 – lettera c

Testo della Commissione

c) il contributo della consultazione dei richiedenti attuali e potenziali a norma dell'articolo 13;

Emendamento

c) **le esigenze di capacità comunicate dai soggetti operativi interessati** e il contributo della consultazione dei richiedenti attuali e

potenziali a norma dell'articolo 13;

Emendamento 72
Proposta di regolamento
Articolo 12 – paragrafo 4 – lettera f bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

f bis) per quanto possibile, l'impatto socioeconomico e ambientale dell'uso della capacità di infrastruttura.

Emendamento 73
Proposta di regolamento
Articolo 12 – paragrafo 6 – comma 1

Testo della Commissione

Emendamento

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 riguarda *lo spazio ferroviario europeo unico.*

Emendamento 74
Proposta di regolamento
Articolo 12 – paragrafo 8 – lettera b

Testo della Commissione

Emendamento

b) i cambiamenti nella domanda del mercato di capacità di infrastruttura;

b) i cambiamenti nella domanda del mercato di capacità di infrastruttura, *tenendo conto della necessità di servizi nuovi o modificati comunicata dai richiedenti;*

Emendamento 75
Proposta di regolamento
Articolo 12 – paragrafo 9

Testo della Commissione

Emendamento

9. L'ENIM elabora orientamenti che

9. *Entro [12 mesi dall'entrata in*

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.

vigore del presente regolamento] 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.

Emendamento 76
Proposta di regolamento
Articolo 12 – paragrafo 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

9 bis. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 71 per stabilire principi, procedure e metodologie comuni per la pianificazione strategica delle capacità e per modificare il paragrafo 9 del presente articolo. Tali atti delegati sono adottati entro il ... [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento]. Essi sono inclusi nel quadro europeo per la gestione della capacità.

Emendamento 77
Proposta di regolamento
Articolo 13 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

2. I gestori dell'infrastruttura consultano tutti i soggetti operativi interessati che gestiscono servizi ferroviari multirete in merito alla pianificazione

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.

strategica della capacità *per tutta la fase di gestione strategica della capacità e almeno in base alle tappe fondamentali di cui all'allegato I*, conformemente agli articoli 53 e 54.

Emendamento 78
Proposta di regolamento
Articolo 13 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. *I gestori dell'infrastruttura concedono ai richiedenti la possibilità di comunicare le loro esigenze di capacità in un formato strutturato durante l'intero processo di gestione della capacità, per il quale l'ENIM specifica calendari adeguati. I gestori dell'infrastruttura si adoperano al massimo per integrare le esigenze comunicate dai richiedenti nei documenti di pianificazione strategica della capacità di cui all'articolo 11, paragrafo 2. Se non sono disponibili alternative per tutte le esigenze di capacità comunicate, i gestori dell'infrastruttura si adoperano al massimo per risolvere i potenziali conflitti attraverso il meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti di cui all'articolo 36.*

Emendamento 79
Proposta di regolamento
Articolo 13 – paragrafo 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 ter. *L'organismo di regolamentazione monitora le attività del gestore dell'infrastruttura nella pianificazione strategica della capacità conformemente all'articolo 63.*

Emendamento 80
Proposta di regolamento
Articolo 14 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera d

Testo della Commissione

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.

Emendamento

d) il coinvolgimento di tutti i soggetti operativi interessati **e dell'ERP**, 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.

Emendamento 81

Proposta di regolamento

Articolo 14 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. La governance del trasporto ferroviario di merci presenta una raccomandazione sulla strategia coordinata relativa alla capacità ai rispettivi gestori dell'infrastruttura tre mesi prima del periodo di cui all'articolo 10, paragrafo 4.

Emendamento 82

Proposta di regolamento

Articolo 15 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

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.

1. I gestori dell'infrastruttura e l'ENIM, **in consultazione con l'ENRRB e l'ERP**, monitorano e analizzano periodicamente i mercati dei trasporti **e gli aspetti multimodali pertinenti per il trasporto ferroviario** 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.

Emendamento 83
Proposta di regolamento
Articolo 15 – paragrafo 3 – lettera c bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

c bis) se possibile, l'impatto dei cambiamenti climatici previsti sia sulle infrastrutture che sui servizi forniti.

Emendamento 84
Proposta di regolamento
Articolo 15 – paragrafo 4

Testo della Commissione

Emendamento

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'oneri per lo studio, in particolare per quanto concerne la finalità dello studio e il processo di coinvolgimento dei soggetti interessati.

4. L'ENIM consulta i richiedenti, ***l'ERP***, i clienti dei servizi di trasporto ferroviario e le loro associazioni, le autorità pubbliche nazionali e dell'UE in merito al capitolato d'oneri per lo studio, in particolare per quanto concerne la finalità dello studio e il processo di coinvolgimento dei soggetti interessati.

Emendamento 85
Proposta di regolamento
Articolo 15 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 bis. Tutti i dati relativi allo studio e lo studio stesso sono pubblicati e liberamente accessibili. I dati sono leggibili meccanicamente.

Emendamento 86
Proposta di regolamento
Articolo 16 – paragrafo 4

Testo della Commissione

Emendamento

4. Il gestore dell'infrastruttura prepara, pubblica e aggiorna periodicamente la strategia relativa alla

4. Il gestore dell'infrastruttura prepara, pubblica e, ***all'occorrenza***, aggiorna la strategia relativa alla capacità

capacità conformemente allo schema e ai contenuti di cui all'allegato I, sezione 2.

conformemente allo schema e ai contenuti di cui all'allegato I, sezione 2.

Emendamento 87

Proposta di regolamento

Articolo 16 – paragrafo 5

Testo della Commissione

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.

Emendamento

5. I gestori dell'infrastruttura consultano i richiedenti **e gli impianti di servizio interessati** in merito alla strategia relativa alla capacità a norma dell'articolo 13 e coordinano le strategie relative alla capacità con altri gestori dell'infrastruttura **interessati** a norma dell'articolo 14.

Emendamento 88

Proposta di regolamento

Articolo 16 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 bis. Il gestore dell'infrastruttura trasmette la strategia relativa alla capacità all'organismo di regolamentazione. Entro tre mesi dalla pubblicazione l'organismo di regolamentazione, previa analisi della strategia, ha il potere di chiedere al gestore dell'infrastruttura di modificarla.

Emendamento 89

Proposta di regolamento

Articolo 17 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

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. **Esso contiene inoltre informazioni sulla capacità dei rispettivi impianti di servizio di cui**

validità dell'orario di servizio e lo aggiornano **regolarmente** conformemente al contenuto e allo schema di cui all'allegato I, sezioni 1 e 2.

all'articolo 29, paragrafo 1. I gestori dell'infrastruttura preparano e pubblicano il modello di capacità per ciascun periodo di validità dell'orario di servizio e lo aggiornano **quando necessario** conformemente al contenuto e allo schema di cui all'allegato I, sezioni 1 e 2.

Emendamento 90
Proposta di regolamento
Articolo 17 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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.***

Emendamento

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. La strategia relativa alla capacità ***non deve essere aggiornata nel caso in cui il modello di capacità sia già stato pubblicato per lo stesso periodo di validità dell'orario di servizio.***

Emendamento 91
Proposta di regolamento
Articolo 17 – paragrafo 4

Testo della Commissione

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.

Emendamento

4. I gestori dell'infrastruttura consultano i richiedenti ***e l'organismo di regolamentazione*** in merito al modello di capacità a norma dell'articolo 13 e coordinano le strategie relative alla capacità con altri gestori dell'infrastruttura ***interessati*** a norma dell'articolo 14.

Emendamento 92
Proposta di regolamento
Articolo 17 – paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4 bis. Il gestore dell'infrastruttura sottopone il modello di capacità al controllo dell'organismo di regolamentazione due mesi

prima della pubblicazione. Al più tardi un mese prima della pubblicazione, l'organismo di regolamentazione può adottare una decisione che imponga al gestore dell'infrastruttura di modificare il modello di capacità prima della pubblicazione. Al fine di garantire la coerenza transfrontaliera dei modelli di capacità, la decisione dell'organismo di regolamentazione tiene conto, se del caso, di eventuali pareri o raccomandazioni dell'ENIM, dell'ERA o di altri organismi di regolamentazione.

Emendamento 93

Proposta di regolamento

Articolo 18 – paragrafo 1 – comma 1 – lettera a

Testo della Commissione

- a) capacità di infrastruttura disponibile per l'assegnazione ai richiedenti;

Emendamento

- a) capacità di infrastruttura disponibile per l'assegnazione ai richiedenti ***nell'orario di servizio e salvaguardata per le richieste successive a norma dell'articolo 33, compresi gli impianti di servizio;***

Emendamento 94

Proposta di regolamento

Articolo 18 – paragrafo 4

Testo della Commissione

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.

Emendamento

4. Nel piano di fornitura di capacità i gestori dell'infrastruttura possono indicare la capacità di infrastruttura ***e la capacità degli impianti di servizio di cui all'articolo 29, paragrafo 1***, come preventivamente ***pianificate***. 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.

Emendamento 95
Proposta di regolamento
Articolo 18 – paragrafo 7 – comma 2

Testo della Commissione

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].***

Emendamento

I gestori dell'infrastruttura includono nel piano di fornitura di capacità tutti gli elementi elencati al paragrafo 6 ***e assicurano la coerenza con la strategia relativa alla capacità.***

Emendamento 96
Proposta di regolamento
Articolo 18 – paragrafo 9

Testo della Commissione

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.***

Emendamento

9. ***Il gestore dell'infrastruttura sottopone il progetto di piano di fornitura di capacità al controllo dell'organismo di regolamentazione due mesi prima della pubblicazione.*** L'organismo di regolamentazione analizza ***tale*** piano e ***al più tardi un mese prima della pubblicazione*** può adottare una decisione che imponga al gestore dell'infrastruttura di modificare il piano di fornitura di capacità.

Emendamento 97
Proposta di regolamento
Articolo 18 – paragrafo 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

9 bis. Al fine di garantire la coerenza transfrontaliera dei piani di fornitura di capacità, la decisione dell'organismo di regolamentazione tiene conto, se del caso, di eventuali pareri o raccomandazioni dell'ENRRB, dell'ERA o di altri organismi di regolamentazione.

Emendamento 98
Proposta di regolamento
Articolo 18 – paragrafo 10 – parte introduttiva

Testo della Commissione

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

Emendamento

10. ***Entro il ... [12 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento], e in consultazione con l'ERP,*** l'ENIM adotta orientamenti e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6, stabilendo quanto segue:

Emendamento 99
Proposta di regolamento
Articolo 18 – paragrafo 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

10 bis. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 71 per stabilire principi, procedure e metodologie comuni per gli orientamenti di cui al paragrafo 10 del presente articolo e per modificare il paragrafo 10 del presente articolo. Tali atti delegati sono adottati entro il ... [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento]. Essi sono inclusi nel quadro europeo per la gestione della capacità.

Emendamento 100
Proposta di regolamento
Articolo 19 – paragrafo 2 – lettera a

Testo della Commissione

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];***

Emendamento

a) la designazione di percorsi alternativi che consentano di ridefinire i percorsi del traffico in caso di indisponibilità ***di una linea;***

Emendamento 101
Proposta di regolamento
Articolo 19 – paragrafo 5

Testo della Commissione

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.**

Emendamento

5. **Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 71 per stabilire** nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione del paragrafo 2 **del presente articolo**, in particolare per le situazioni che possono avere un impatto sul traffico transfrontaliero. **Tali atti delegati sono adottati entro il ... [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento].**

Emendamento 102
Proposta di regolamento
Articolo 20 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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 **circolazioni di treni** incluse.

Emendamento 103
Proposta di regolamento
Articolo 20 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. L'ENIM sviluppa un quadro comune per i criteri e le procedure di cui al

Emendamento

3. **Entro il ... [12 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento], e in**

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.

consultazione con l'ERP, l'ENIM sviluppa un quadro comune per i criteri e le procedure di cui al paragrafo 1 **del presente articolo** 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.

Emendamento 104
Proposta di regolamento
Articolo 20 – paragrafo 4

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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 **del presente regolamento**. Sulla base della sua esperienza nell'applicazione del presente articolo, l'ENIM, **previa consultazione dell'ERP**, 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.

Emendamento 105
Proposta di regolamento
Articolo 20 – paragrafo 4 bis (nuovo)

4 bis. *Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 71 per stabilire nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione del paragrafo 1 del presente articolo, in particolare per le situazioni che possono avere un impatto sul traffico transfrontaliero, e per modificare il paragrafo 1 del presente articolo. Tali atti delegati sono adottati entro il ... [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento].*

Emendamento 106
Proposta di regolamento
Articolo 21 – paragrafo 3

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.

3. Le richieste di capacità individuali contrastanti presentate per l'assegnazione durante **il periodo di validità dell'**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.

Emendamento 107
Proposta di regolamento
Articolo 21 – paragrafo 8

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.

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 **6**.

Emendamento 108
Proposta di regolamento
Articolo 21 – paragrafo 9

Testo della Commissione

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.

Emendamento

(Non concerne la versione italiana)

Emendamento 109
Proposta di regolamento
Articolo 22 – paragrafo 1 – comma 3

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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. ***L'analisi della capacità distingue tra le misure per le infrastrutture altamente utilizzate e quelle per le infrastrutture saturate.***

Emendamento 110
Proposta di regolamento
Articolo 22 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

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.

questi fattori sulla capacità di infrastruttura. Le misure da prendere in considerazione comprendono in particolare la ridefinizione del percorso, ***anche attraverso reti diverse, se del caso***, la riprogrammazione degli orari dei servizi, i cambiamenti di velocità, l'armonizzazione delle procedure operative e i miglioramenti dell'infrastruttura.

Emendamento 111

Proposta di regolamento

Articolo 22 – paragrafo 4 – comma 1

Testo della Commissione

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.

Emendamento

I gestori dell'infrastruttura tengono conto dei risultati di qualsiasi analisi della capacità effettuata, ***anche in altre reti interessate***, 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.

Emendamento 112

Proposta di regolamento

Articolo 23 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

Per le infrastrutture dichiarate saturate a norma dell'articolo 21 ed entro sei mesi dal completamento dell'analisi della capacità conformemente all'articolo 22, il gestore dell'infrastruttura definisce un piano di potenziamento della capacità.

Emendamento 113

Proposta di regolamento

Articolo 23 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera d

Testo della Commissione

d) le opzioni ai fini del potenziamento della capacità, comprese le probabili modifiche dei canoni di accesso, e i relativi costi.

Emendamento

d) le opzioni ai fini del potenziamento della capacità, comprese ***le misure di cui all'articolo 22, paragrafo 2, e*** le probabili modifiche dei canoni di

accesso, e i relativi costi.

Emendamento 114
Proposta di regolamento
Articolo 23 – paragrafo 3 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Sulla base di un'analisi della capacità, lo Stato membro costruisce o potenzia l'infrastruttura necessaria.

Emendamento 115
Proposta di regolamento
Articolo 25 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

Emendamento 116
Proposta di regolamento
Articolo 25 – paragrafo 2 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Entro il ... [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento], se la ripartizione della capacità di infrastruttura è stata dichiarata altamente utilizzata a norma del paragrafo 1 del presente articolo, il gestore dell'infrastruttura agisce conformemente all'articolo 8.

Emendamento 117
Proposta di regolamento
Articolo 25 – paragrafo 2 – comma 2

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

multirete.

multirete, *in particolare per i servizi ferroviari di trasporto internazionale di merci.*

Emendamento 118

Proposta di regolamento

Articolo 27 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

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.

Emendamento

I richiedenti ***richiedono*** diritti di capacità multirete e ***ricevono*** risposte a tali richieste in un unico luogo e nel contesto di un'unica operazione ***come stabilito al paragrafo 4 del presente articolo.*** 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.

Emendamento 119

Proposta di regolamento

Articolo 27 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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

Emendamento

3. I gestori dell'infrastruttura rispettano la riservatezza commerciale delle informazioni ricevute, ***soprattutto nel caso delle imprese ferroviarie a integrazione verticale. Informazioni quali la linea specifica oggetto della richiesta, il relativo numero o la relativa frequenza sono considerate riservate.***

Emendamento 120

Proposta di regolamento

Articolo 27 – paragrafo 4 – comma 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

Per i diritti di capacità multirete, l'ENIM istituisce, ***previa approvazione da parte dell'ERA della conformità alle STI ed entro il ... [12 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento], uno***

operazione.

sportello unico in un'interfaccia unica o un sistema comune ***sviluppati*** conformemente all'articolo 62. ***I gestori dell'infrastruttura utilizzano tale interfaccia unica per*** gestire l'assegnazione della capacità in un unico luogo e nel contesto di un'unica operazione. ***I servizi ferroviari collegati o raggruppati hanno un gestore dell'infrastruttura come punto di contatto unico. Tali servizi ferroviari collegati o raggruppati sono dichiarati nella richiesta di capacità.***

Emendamento 121
Proposta di regolamento
Articolo 27 – paragrafo 6 – comma 1

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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 ***consulta l'ERP per definire*** gli intervalli per la soglia in questione e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6.

Emendamento 122
Proposta di regolamento
Articolo 27 – paragrafo 7

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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

Emendamento 123
Proposta di regolamento
Articolo 27 – paragrafo 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

7 bis. *Il gestore dell'infrastruttura è autorizzato a utilizzare, se del caso, approcci specifici alla definizione degli orari. Se decide di pianificare preventivamente la capacità utilizzando tracce ferroviarie sistematiche di rilevanza transfrontaliera, il gestore dell'infrastruttura si coordina con i gestori dell'infrastruttura limitrofi e altri gestori dell'infrastruttura interessati per trovare soluzioni concordate per il traffico transfrontaliero. Indipendentemente dalle scelte nazionali effettuate dagli Stati membri per la definizione degli orari, i gestori dell'infrastruttura garantiscono un'assegnazione equilibrata, equa e non discriminatoria delle tracce ferroviarie. Per quanto riguarda la compensazione per le modifiche dei diritti di capacità di cui all'articolo 40 che riguardano anche tracce ferroviarie sistematiche, il suo valore è fissato ad almeno 1,25 volte il valore definito per le tracce ferroviarie non sistematiche secondo la procedura di cui all'articolo 40.*

Emendamento 124
Proposta di regolamento
Articolo 27 – paragrafo 7 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

7 ter. *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 può raccomandare al gestore dell'infrastruttura di modificare il*

Emendamento 125

Proposta di regolamento

Articolo 28 – paragrafo 2 – comma 1 – lettera a

Testo della Commissione

- 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;

Emendamento

- a) ***l'istituzione di uno sportello unico, conformemente all'articolo 27, paragrafo 4,*** incaricato di comunicare con il richiedente in relazione ***a ciascuna*** richiesta di diritto di capacità multirete, che è notificata al richiedente senza indugio dopo il ricevimento della richiesta. ***Ciò si applica anche nel caso di binomi di treni transfrontalieri che offrono servizi ferroviari internazionali da e verso una destinazione in un altro Stato membro;***

Emendamento 126

Proposta di regolamento

Articolo 28 – paragrafo 5

Testo della Commissione

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.

Emendamento

5. ***Entro il ... [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento], e in consultazione con l'ERP,*** 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.

Emendamento 127

Proposta di regolamento

Articolo 28 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

- 5 bis. Entro il ... [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione adotta atti di esecuzione per stabilire procedure e metodi dettagliati per l'attuazione del presente articolo e i criteri***

qualitativi minimi di cui al paragrafo 2, lettera b), nonché per modificare il paragrafo 5 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3. Essi sono inclusi nel quadro europeo per la gestione della capacità.

Emendamento 128
Proposta di regolamento
Articolo 29 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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 Commissione²² 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.

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).

Emendamento

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 Commissione²² cooperano con i gestori dell'infrastruttura ai fini dell'offerta, da parte di questi ultimi, di tracce ferroviarie comprendenti la capacità dell'impianto **di servizio**. Altri operatori degli impianti di servizio possono concludere un accordo con i gestori dell'infrastruttura per la fornitura congiunta di 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).

Emendamento 129
Proposta di regolamento
Articolo 29 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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.

Emendamento

3. I gestori dell'infrastruttura garantiscono che i richiedenti possano richiedere, in un unico luogo **stabilito in conformità dell'articolo 27, paragrafo 4, i** diritti di capacità sull'infrastruttura ferroviaria e sugli impianti di servizio di cui al paragrafo 1.

Emendamento 130
Proposta di regolamento
Articolo 29 – paragrafo 4

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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 **di servizio** che soddisfa i requisiti del richiedente, o si adoperano per fornire un'alternativa valida.

Emendamento 131
Proposta di regolamento
Articolo 29 – paragrafo 5

Testo della Commissione

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.

Emendamento

5. Gli operatori degli impianti di servizio **interessati** di cui al paragrafo 1 mettono a disposizione del gestore dell'infrastruttura in tempo reale informazioni sulla capacità disponibile in un formato digitale conformemente all'articolo 62.

Emendamento 132
Proposta di regolamento
Articolo 29 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 bis. Nel richiedere diritti di capacità per accedere a un impianto di servizio, i richiedenti documentano il consenso del proprietario dell'impianto di servizio a ospitare i loro veicoli.

Emendamento 133
Proposta di regolamento
Articolo 29 – paragrafo 6

Testo della Commissione

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.

Emendamento

6. Ai fini del presente articolo e conformemente all'articolo 62, l'ENIM, ***previa approvazione da parte dell'ERA ed entro il ... [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento]***, fornisce orientamenti sui requisiti funzionali e tecnici per lo scambio di informazioni tra gli operatori degli impianti ***di servizio*** 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.

Emendamento 134
Proposta di regolamento
Articolo 29 – paragrafo 7

Testo della Commissione

7. L'ENRRB monitora l'applicazione del paragrafo 7 e formula raccomandazioni sui criteri da utilizzare per valutare le domande di esenzione.

Emendamento

7. L'ENRRB monitora l'applicazione del paragrafo **6** e formula raccomandazioni sui criteri da utilizzare per valutare le domande di esenzione.

Emendamento 135
Proposta di regolamento
Articolo 29 – paragrafo 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

7 bis. 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 e che pertanto sono state respinte. Sulla base di tali informazioni, l'organismo di regolamentazione emette un parere almeno ogni due anni, nel quale può raccomandare al gestore dell'infrastruttura di modificare il modello di capacità.

Emendamento 136
Proposta di regolamento
Articolo 29 – paragrafo 7 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

7 ter. Entro il ... [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione adotta atti di esecuzione per stabilire nei dettagli i requisiti funzionali e tecnici per lo scambio di informazioni tra gli operatori degli impianti ferroviari e i gestori dell'infrastruttura ai fini del presente articolo, nonché per modificare il paragrafo 6 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3.

Emendamento 137
Proposta di regolamento
Articolo 30 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

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 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.

2. I gestori dell'infrastruttura aggiornano **periodicamente** 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 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.

Emendamento 138
Proposta di regolamento
Articolo 31 – paragrafo 1 – comma 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Gli accordi quadro sono notificati all'organismo di regolamentazione e sono da esso approvati. Nel caso di accordi quadro multirete, l'approvazione tiene conto del parere dell'ENRRB.

Emendamento 139
Proposta di regolamento
Articolo 31 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Emendamento

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.

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,
previa consultazione delle reti limitrofe, indicano in tali documenti di pianificazione la capacità che intendono riservare per l'assegnazione mediante accordi quadro.

Emendamento 140
Proposta di regolamento
Articolo 31 – paragrafo 4

Testo della Commissione

Emendamento

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.

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, ***previa consultazione dell'organismo di regolamentazione,*** fissano le quote massime di capacità totale che possono essere assegnate mediante accordi quadro e le includono nel prospetto

informativo della rete. *I gestori dell'infrastruttura dei paesi limitrofi che hanno concluso accordi quadro transfrontalieri allineano tali quote massime di capacità totale e le rendono quanto più possibile coerenti.*

Emendamento 141
Proposta di regolamento
Articolo 31 – paragrafo 7

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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, **sezione 5**, è giustificato dalla necessità di investimenti dedicati da parte di nuovi entranti o dalla sostanziale novità del servizio.

Emendamento 142
Proposta di regolamento
Articolo 31 – paragrafo 11

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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 **adotta, entro il ... [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento],** un atto di esecuzione **per stabilire** nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione uniforme del presente articolo e dell'articolo 33, **nonché per modificare il presente articolo e l'articolo 33.** Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3.

Emendamento 143
Proposta di regolamento
Articolo 32 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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.

Emendamento

3. In caso di conflitto tra due o più richieste di capacità, **o in caso di richieste di capacità non coerenti con il piano di fornitura di capacità**, i gestori dell'infrastruttura cercano innanzitutto di risolvere il conflitto attraverso il meccanismo **di risoluzione** consensuale **dei conflitti** di cui all'articolo 36.

Emendamento 144
Proposta di regolamento
Articolo 32 – paragrafo 5 – comma 1

Testo della Commissione

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.**

Emendamento

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, **a condizione che i soggetti operativi interessati siano stati debitamente consultati e che le loro comunicazioni relative alla capacità siano state tenute nella massima considerazione.**

Emendamento 145
Proposta di regolamento
Articolo 32 – paragrafo 5 – comma 2

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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, **e la richiesta stessa. Tali richieste sono prese in considerazione se vi è sufficiente capacità libera disponibile senza limitare le esigenze di richieste successive.**

Emendamento 146
Proposta di regolamento
Articolo 32 – paragrafo 5 – comma 3

Testo della Commissione

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.

Emendamento

Nel **trattare** le richieste non coerenti con il piano di fornitura di capacità, **il gestore dell'infrastruttura dovrebbe offrire un'alternativa, previa consultazione dei richiedenti interessati ove ciò sia possibile in termini di tempo. Se nel respingere una richiesta non è possibile offrire un'alternativa**, 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.

Emendamento 147
Proposta di regolamento
Articolo 32 – paragrafo 8

Testo della Commissione

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.

Emendamento

8. Il gestore dell'infrastruttura esamina le richieste presentate dopo il termine iniziale e prima del termine finale di cui all'allegato I, **sezione 4**. In tali casi, i gestori dell'infrastruttura assegnano i diritti di capacità conformemente all'allegato I, sezione 4, punto 2.

Emendamento 148
Proposta di regolamento
Articolo 33 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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.

Emendamento

1. I gestori dell'infrastruttura assegnano la capacità attraverso il processo di pianificazione continua secondo i termini di cui all'allegato I, **sezione 6**. I gestori dell'infrastruttura riservano capacità a tale fine nel piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18.

Emendamento 149
Proposta di regolamento
Articolo 33 – paragrafo 2 – comma 1 – lettera b

Testo della Commissione

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**.

Emendamento

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, **sezione 6**.

Emendamento 150
Proposta di regolamento
Articolo 33 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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 **6**, punto 2.

Emendamento 151
Proposta di regolamento
Articolo 33 – paragrafo 4

Testo della Commissione

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.

Emendamento

4. Conformemente alle norme e alle procedure di cui all'articolo 20, i gestori dell'infrastruttura **si adoperano al massimo per offrire** capacità **alternativa** a richieste di pianificazione continua se tali richieste non sono coerenti con il piano di fornitura di capacità adottato a norma dell'articolo 18. **Se non è possibile offrire un'alternativa, il gestore dell'infrastruttura può respingere l'assegnazione di capacità alla richiesta incoerente in questione.** Il richiedente ha il diritto di presentare reclamo presso l'organismo di regolamentazione.

Emendamento 152
Proposta di regolamento
Articolo 33 – paragrafo 5

Testo della Commissione

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.*

Emendamento

soppresso

Emendamento 153
Proposta di regolamento
Articolo 36 – paragrafo 8

Testo della Commissione

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.

Emendamento

8. ***Entro il ... [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento], e previa consultazione dell'ERP, 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.

Emendamento 154
Proposta di regolamento
Articolo 36 – paragrafo 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

8 bis. *Entro il ... [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione adotta un atto di esecuzione per stabilire nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per il meccanismo di*

risoluzione consensuale dei conflitti per le richieste di capacità multirete, nonché per modificare il paragrafo 8 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3. Essi sono inclusi nel quadro europeo per la gestione della capacità.

Emendamento 155
Proposta di regolamento
Articolo 37 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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.

Emendamento

2. Nel contesto *del meccanismo* 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.

Emendamento 156
Proposta di regolamento
Paragrafo 37 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. *A tale proposito, l'ENRRB elabora orientamenti per favorire l'applicazione armonizzata dell'articolo 3.*

Emendamento 157
Proposta di regolamento
Articolo 39 – paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4 bis. *Nei casi in cui la capacità sia riservata ma non utilizzata, si applica una compensazione a norma dell'articolo 40.*

Emendamento 158
Proposta di regolamento
Articolo 39 – paragrafo 7 – comma 2

Testo della Commissione

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.

Emendamento

Il gestore dell'infrastruttura offre al richiedente diritti di capacità alternativi entro i termini di cui all'allegato I, sezione 8. Qualora non sia possibile *offrire un'alternativa conformemente all'articolo 32, paragrafo 5, e all'articolo 33, paragrafo 4*, il gestore *o i gestori* dell'infrastruttura *forniscono* 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.

Emendamento 159
Proposta di regolamento
Articolo 39 – paragrafo 8 – comma 1

Testo della Commissione

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.

Emendamento

Entro il ... [12 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento] 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.

Emendamento 160
Proposta di regolamento
Articolo 39 – paragrafo 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

8 bis. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 71 per definire norme e procedure atte a gestire le modifiche dei diritti di capacità dopo

l'assegnazione, nonché per modificare il paragrafo 8 del presente articolo. Tali atti delegati sono adottati entro il ... [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento]. Essi sono inclusi nel quadro europeo per la gestione della capacità.

Emendamento 161
Proposta di regolamento
Articolo 40 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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.

Emendamento

3. Previa consultazione dell'ENRRB **e dell'ERP**, l'ENIM definisce, **entro il ... [12 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento]**, 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.

Emendamento 162
Proposta di regolamento
Articolo 40 – paragrafo 6

Testo della Commissione

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.

Emendamento

6. Gli organismi di regolamentazione decidono in merito alle controversie relative al motivo della modifica di un diritto di capacità o **ai ritardi nel pagamento della** 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.

Emendamento 163
Proposta di regolamento
Articolo 40 – paragrafo 7

Testo della Commissione

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.**

Emendamento

7. **Alla** Commissione **è conferito il potere di** adottare atti **delegati conformemente all'articolo 71 per stabilire** 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, **nonché per modificare il paragrafo 2 del presente articolo.** Tali atti **delegati** sono adottati **entro il ... [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento]. Essi sono inclusi nel quadro europeo per la gestione della capacità.**

Emendamento 164
Proposta di regolamento
Articolo 41 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

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".

Emendamento

Entro il ... [12 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento] 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".

Emendamento 165
Proposta di regolamento
Articolo 41 – paragrafo 2 – comma 2

Testo della Commissione

Qualora si applichi la procedura di assegnazione simultanea, l'ENIM fornisce orientamenti sulle procedure da applicare,

Emendamento

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.

Emendamento 166
Proposta di regolamento
Articolo 41 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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.**

Emendamento 167
Proposta di regolamento
Articolo 42 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

compresa, se del caso, l'applicazione **del meccanismo** di risoluzione consensuale dei conflitti di cui all'articolo 36 e **del meccanismo** 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.

Emendamento

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, **alla Commissione è conferito il potere di** adottare un atto **delegato conformemente all'articolo 71 per stabilire** 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, **nonché per modificare il paragrafo 2 del presente articolo. Tali atti delegati sono adottati entro il ... [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento].** Essi sono inclusi nel quadro europeo per la gestione della capacità.

Emendamento

2 bis. I gestori dell'infrastruttura pubblicano e rendono liberamente accessibili le norme e le procedure speciali di cui al paragrafo 2 e le

Emendamento 168
Proposta di regolamento
Articolo 43 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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.

Emendamento

1. ***Entro il ... [18 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento]*** 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.

Emendamento 169
Proposta di regolamento
Articolo 43 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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. ***Le norme e le procedure*** 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.

Emendamento 170
Proposta di regolamento
Articolo 43 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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.

Emendamento

3. Nell'eventualità di una perturbazione della circolazione dei treni a causa di problemi tecnici o incidenti, il gestore dell'infrastruttura adotta **senza indugio** 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.

Emendamento 171

Proposta di regolamento

Articolo 43 – paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4 bis. Gli scostamenti sono consentiti solo in casi debitamente giustificati e sono approvati dall'organismo nazionale di regolamentazione.

Emendamento 172

Proposta di regolamento

Articolo 43 – paragrafo 5 – comma 1

Testo della Commissione

Emendamento

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.

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, **compiendo nel contempo ogni sforzo possibile per fornire possibili alternative.**

Emendamento 173
Proposta di regolamento
Articolo 43 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 bis. *In caso di ritiro della capacità, i gestori dell'infrastruttura informano tempestivamente le imprese ferroviarie sulla gestione delle tempistiche, sull'avanzamento delle riparazioni e sulle possibili alternative alla capacità assegnata.*

Emendamento 174
Proposta di regolamento
Articolo 43 – paragrafo 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

6 bis. *Entro il ... [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione adotta atti di esecuzione per stabilire norme e procedure per gestire gli scostamenti rispetto all'orario di servizio in termini di circolazione dei treni, nonché per modificare il paragrafo 1 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3.*

Emendamento 175
Proposta di regolamento
Articolo 44 – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

Emendamento 176
Proposta di regolamento
Articolo 44 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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, **compreso l'ENRRB**.

Emendamento 177
Proposta di regolamento
Articolo 44 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Tenuto conto del quadro adottato dall'ENIM conformemente al paragrafo 1, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 71 al fine di stabilire i dettagli del coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, delle perturbazioni e delle crisi e di modificare il paragrafo 2 del presente articolo. Tali atti delegati sono adottati entro il ... [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento].

Emendamento 178
Proposta di regolamento
Articolo 46 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

2. Qualora l'incidente abbia o possa avere ripercussioni su più di una rete, il gestore dell'infrastruttura **nella quale** si è verificato l'incidente dichiara una

perturbazione multirete e coordina le azioni a norma degli articoli 44, 45 e 53.

perturbazione multirete e coordina le azioni a norma degli articoli 44, 45 e 53.

Emendamento 179

Proposta di regolamento

Articolo 46 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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 del traffico **e della gestione delle perturbazioni** e delle crisi di cui all'articolo 44.

Emendamento 180

Proposta di regolamento

Articolo 46 – paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4 bis. In caso di interruzione parziale o totale dei servizi causata da un'interruzione della circolazione dei treni a causa di un guasto tecnico, un inconveniente o un incidente su una linea transfrontaliera di durata superiore a 15 giorni, i gestori dell'infrastruttura interessati preparano, entro 30 giorni dall'evento, una relazione sull'incidente. La relazione sull'incidente include almeno:

a) informazioni su tutte le misure operative adottate per garantire rotte alternative;

b) informazioni su tutte le azioni intraprese per ripristinare servizi regolari sulla linea interrotta.

La relazione è messa a disposizione del pubblico ed è regolarmente aggiornata fino alla revoca dell'interruzione.

L'ERA può formulare raccomandazioni su misure migliori per affrontare le perturbazioni e le limitazioni della

capacità di traffico causate dall'incidente.

Emendamento 181
Proposta di regolamento
Articolo 47 – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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. ***Esso*** coordina le misure di emergenza con gli altri Stati membri.

Emendamento 182
Proposta di regolamento
Articolo 49 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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.***

Emendamento

1. ***La Commissione adotta gli obiettivi di prestazione dell'Unione per i settori di prestazione di cui all'allegato VII. Gli obiettivi sono conformi agli obiettivi di trasferimento modale e sono aggiornati periodicamente.***
Conformemente all'articolo 7 septies, lettera d), della direttiva 2012/34/UE, l'ENIM, ***con il sostegno dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria,*** monitora e valuta le prestazioni dei servizi dell'infrastruttura ferroviaria ***e dei servizi di trasporto ferroviario,*** tenendo conto degli obiettivi di ***prestazione dell'Unione e dei gestori dell'infrastruttura. L'ENIM informa periodicamente l'organo di valutazione delle prestazioni e la Commissione.***

Emendamento 183
Proposta di regolamento
Articolo 49 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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 si consultano con gli organismi nazionali ed europei competenti al fine di garantire che tali obiettivi siano coerenti con gli obiettivi di prestazione dell'Unione. Essi*** 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. ***Gli scostamenti sono consentiti solo in casi debitamente giustificati e sono approvati dall'organismo di regolamentazione.***

Emendamento 184
Proposta di regolamento
Articolo 50 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

1. ***L'ERA, con il sostegno dell'ENIM,*** istituisce e attua entro il [12 mesi ***dall'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

all'[articolo **18** del nuovo regolamento TEN-T].

obiettivo di cui all'articolo **19** del regolamento (UE) 2024/... [il nuovo regolamento TEN-T].

Emendamento 185

Proposta di regolamento

Articolo 50 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. *L'ENRRB adotta una raccomandazione sul quadro europeo per la valutazione delle prestazioni entro [sei mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento]. Nell'istituire e attuare il quadro europeo per la valutazione delle prestazioni, l'ERA tiene conto della raccomandazione formulata dall'ENRRB.*

Emendamento 186

Proposta di regolamento

Articolo 50 – paragrafo 5

Testo della Commissione

Emendamento

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.**

5. **Entro il [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento]** la Commissione **adotta** atti di esecuzione **per stabilire condizioni uniformi per l'applicazione degli elementi di cui al paragrafo 2 del presente articolo entro il ... [36 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento], comprese** norme dettagliate sugli elementi di cui al paragrafo 2, lettere da b) a d), **e sugli obiettivi di prestazione. Tali atti di esecuzione sono adottati** secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 72, paragrafo 2. A tal fine, la Commissione **consulta l'ENIM, l'ERP, l'ENRRB, l'organo di valutazione delle prestazioni, l'ERA e l'impresa comune "Ferrovie europee".**

Emendamento 187
Proposta di regolamento
Articolo 51 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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.

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).

Emendamento 188
Proposta di regolamento
Articolo 51 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. L'organo di valutazione delle prestazioni **prepara una sezione autonoma della relazione** fornendo la propria valutazione delle prestazioni dei servizi dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi di trasporto ferroviario, **raccomandazioni sulle questioni relative alle prestazioni da affrontare in via prioritaria e raccomandazioni sulle**

Emendamento

1. Fatti salvi l'articolo 15 della direttiva 2012/34/UE e l'articolo 3 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1100 della Commissione, l'ENIM elabora e pubblica entro il [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento] **un progetto di** 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 **l'aggiorna** ogni anno. **Sulla base di tale relazione, l'ERA sostiene la Commissione nel monitoraggio e nella comunicazione dei progressi compiuti riguardo agli obiettivi dell'Unione in materia di trasporto ferroviario, compresa la crescita stimata del traffico ferroviario prevista per il 2030 e il 2050. Il progetto di relazione europea sulla valutazione delle prestazioni è trasmesso all'organo di valutazione delle prestazioni.**

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).

Emendamento

2. L'organo di valutazione delle prestazioni **elabora e adotta la relazione europea sulla valutazione delle prestazioni** fornendo la propria valutazione delle prestazioni dei servizi dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi di trasporto ferroviario, **segnalando i disaccordi sollevati e formulando raccomandazioni sulle questioni relative alle prestazioni, comprese le** misure volte a migliorare le prestazioni. **La relazione è inclusa nel programma successivo, conformemente**

misure volte a migliorare le prestazioni.

all'articolo 55, paragrafo 8.

Emendamento 189

Proposta di regolamento

Articolo 51 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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.

Emendamento

3. La relazione *europea di* valutazione delle prestazioni riguarda quanto meno le linee incluse *nello spazio ferroviario europeo unico* e include le informazioni richieste *all'articolo 54, paragrafo 3, lettera g), del regolamento (UE) 2024/... [nuovo regolamento TEN-T]*. 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.

Emendamento 190

Proposta di regolamento

Articolo 51 – paragrafo 4

Testo della Commissione

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.

Emendamento

4. La relazione *europea* 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.

Emendamento 191

Proposta di regolamento

Articolo 51 – paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4 bis. La relazione europea sulla valutazione delle prestazioni contiene una sezione distinta sull'attuazione dei processi introdotti dall'ENIM. Presenta inoltre un'analisi dei progressi compiuti nell'attuazione in vari Stati membri,

comprese relazioni sulle esenzioni nazionali e raccomandazioni per un'ulteriore armonizzazione.

Emendamento 192
Proposta di regolamento
Articolo 52 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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.*

Emendamento

1. *Entro il ... [sei mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento] è istituito un organo di valutazione delle prestazioni, che costituisce un organo imparziale, competente e autonomo. I suoi membri sono nominati in base al merito e per garantire una combinazione di competenze ed esperienze pertinenti alla gestione della capacità ferroviaria.*

I membri dell'organo di valutazione delle prestazioni sono nominati dalla Commissione mediante una procedura di invito per esperti. Alla Commissione è conferito il potere di adottare un atto delegato conformemente all'articolo 71 per stabilire dettagli dell'organizzazione, della governance e del finanziamento dell'organo di valutazione delle prestazioni. Tale atto delegato è adottato entro il ... [12 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento].

Nello svolgimento dei compiti a esso conferiti dal presente regolamento, l'organo di valutazione delle prestazioni è indipendente e non sollecita né accetta istruzioni dai governi degli Stati membri, dalla Commissione, dall'ERA o da qualsiasi altro soggetto pubblico o privato.

Emendamento 193
Proposta di regolamento
Articolo 52 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. L'organo di valutazione delle prestazioni fornisce consulenza alla

Emendamento

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.

Commissione, ***all'ERA, all'ENIM*** 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, ***dell'ERA*** o dei coordinatori europei.

Emendamento 194

Proposta di regolamento

Articolo 52 – paragrafo 3 – lettera a

Testo della Commissione

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;

Emendamento

a) fornire raccomandazioni ***alla Commissione e*** 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;

Emendamento 195

Proposta di regolamento

Articolo 52 – paragrafo 3 – lettera b

Testo della Commissione

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;

Emendamento

b) fornire raccomandazioni all'ENIM, ***all'ERA***, 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;

Emendamento 196

Proposta di regolamento

Articolo 52 – paragrafo 3 – lettera c

Testo della Commissione

c) riesaminare i risultati del progetto di relazione europea sulle prestazioni e preparare la **sezione autonoma** di cui all'articolo 51, paragrafo 2;

Emendamento

c) riesaminare i risultati del progetto di relazione europea sulle prestazioni e preparare la **relazione** di cui all'articolo 51, paragrafo 2;

Emendamento 197

Proposta di regolamento

Articolo 52 – paragrafo 5

Testo della Commissione

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.

Emendamento

5. L'ENIM, il coordinatore della rete, i gestori dell'infrastruttura, gli organismi di regolamentazione, l'ENRRB, **l'ERA** e, se del caso, altri soggetti interessati cooperano con l'organo di valutazione delle prestazioni, in particolare fornendo informazioni relative alle prestazioni e si adoperano al massimo per tenere conto delle sue raccomandazioni nel loro lavoro sulla gestione delle prestazioni ferroviarie.

Emendamento 198

Proposta di regolamento

Articolo 53 – paragrafo 3 – comma 1

Testo della Commissione

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].

Emendamento

Il coordinamento **è rafforzato in particolare per** le linee e i nodi **TEN-T** che fanno parte dei corridoi di trasporto europei di cui all'articolo 7 e all'allegato III del [nuovo regolamento TEN-T].

Emendamento 199

Proposta di regolamento

Articolo 53 – paragrafo 3 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Gli Stati membri e le autorità di servizio pubblico possono includere anche altre linee.

Emendamento 200
Proposta di regolamento
Articolo 54 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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.

Emendamento

1. ***Entro il ... [12 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento]*** l'ENIM elabora, adotta e attua orientamenti destinati a garantire una consultazione adeguata e regolare delle parti interessate, ***compresi i rappresentanti dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e degli Stati membri, nonché gli organismi rappresentativi di cui all'articolo 38, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2016/796,*** 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 ***meccanismo*** 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.

Emendamento 201
Proposta di regolamento
Articolo 54 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

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, ***compresi i rappresentanti dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e degli Stati***

è concesso un lasso di tempo adeguato per fornire un riscontro sul progetto di decisione. Le autorità degli Stati membri sono coinvolte laddove necessario.

membri, nonché gli organismi rappresentativi di cui all'articolo 38, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2016/796, 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. **Quando adotta una decisione che potrebbe incidere sull'ERP, l'ENIM consulta i rispettivi gruppi consultivi.**

Emendamento 202
Proposta di regolamento
Articolo 54 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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 **giustificati**.

Emendamento 203
Proposta di regolamento
Articolo 54 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. In caso di divergenza di opinioni tra l'ENIM e gli organi consultivi, gli organi consultivi ne informano l'ENRRB. L'ENRRB tiene conto di tali opinioni divergenti nella sua relazione europea sulla valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 51.

Emendamento 204
Proposta di regolamento
Articolo 54 – paragrafo 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 ter. Entro il ... [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione adotta atti di esecuzione per stabilire condizioni uniformi volte a garantire una consultazione adeguata e regolare delle parti interessate e per modificare il paragrafo 1 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3. Essi sono inclusi nel quadro europeo per la gestione della capacità.

Emendamento 205
Proposta di regolamento
Articolo 55 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

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.

2. Tutti i gestori **dello spazio ferroviario europeo unico** sono membri dell'ENIM. Essi nominano un rappresentante e un supplente.

Emendamento 206
Proposta di regolamento
Articolo 55 – paragrafo 7

Testo della Commissione

Emendamento

7. La Commissione **è membro** senza diritto di voto in seno all'ENIM. **Sostiene** il lavoro della rete e ne **agevola** il coordinamento.

7. La Commissione **e l'ERA sono membri** senza diritto di voto in seno all'ENIM. **Sostengono** il lavoro della rete e ne **agevolano** il coordinamento.

Emendamento 207
Proposta di regolamento
Articolo 55 – paragrafo 8

Testo della Commissione

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.

Emendamento

8. L'ENIM definisce il proprio programma di lavoro. Tale programma di lavoro copre quanto meno un periodo di due anni. L'ENIM consulta ***l'ERP, i gruppi consultivi di cui all'articolo 55 bis***, 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.

Emendamento 208
Proposta di regolamento
Articolo 55 – paragrafo 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

8 bis. Nell'elaborazione dei quadri europei per la gestione della capacità, la gestione del traffico e la gestione delle prestazioni, l'ENIM consulta l'ERP.

Emendamento 209
Proposta di regolamento
Articolo 55 – paragrafo 8 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

8 ter. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria e gli organismi di assegnazione dei paesi terzi che sono responsabili delle linee della rete di trasporto transeuropea possono aderire all'ENIM in veste di osservatori.

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 55 bis

Piattaforma ferroviaria europea

- 1. È istituita la Piattaforma ferroviaria europea (ERP) quale organo consultivo dell'ENIM.***
- 2. L'ERP è composto da rappresentanti delle imprese ferroviarie che utilizzano l'infrastruttura ferroviaria europea. L'ERP può includere come membro qualsiasi richiedente che utilizzi l'infrastruttura ferroviaria europea individualmente o attraverso associazioni, operatori di impianti di servizio e terminali, soggetti operativi che gestiscono capacità multimodali, come i porti marittimi e di navigazione interna, e proprietari di altri impianti di servizi ferroviari. Ogni membro nomina un rappresentante e un supplente. La Commissione e l'ERA sono altresì nominati osservatori in seno all'ERP. L'industria ferroviaria può essere invitata a partecipare a gruppi consultivi e discussioni per consentire una migliore informazione e preparazione.***
- 3. La Commissione assiste l'ERP stabilendo le modalità di funzionamento dell'ERP, comprese le condizioni di ammissione alla piattaforma dei rappresentanti delle categorie di cui al paragrafo 2.***
- 4. Previa consultazione e approvazione da parte della Commissione, l'ERP adotta e pubblica il proprio regolamento interno. Organizza le proprie attività conformemente a tale regolamento interno. Il regolamento interno dell'ERP fissa, tra l'altro, la frequenza delle riunioni e l'organizzazione delle sue attività. L'ERP può organizzare le sue attività in sottogruppi che riuniscono tipi di soggetti interessati e raggruppamenti regionali.***

5. L'ENIM consulta l'ERP prima di preparare e adottare quadri europei per la gestione della capacità, la gestione del traffico e la gestione delle prestazioni. L'ERP può emettere pareri propri, di cui l'ENIM tiene conto. L'ERP può anche emettere pareri di propria iniziativa rivolti all'ERA, e/o alla Commissione.

6. Le consultazioni ai sensi del presente articolo non pregiudicano il diritto dei richiedenti di presentare ricorso contro le decisioni dell'ENIM.

7. L'ERP trasmette all'ERA e alla Commissione una relazione annuale sulle sue attività. La relazione è pubblicata.

Emendamento 211
Proposta di regolamento
Articolo 57 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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].

Emendamento

2. L'ENIM invita la Commissione, compresi i coordinatori europei, ***l'ERP*** e, se del caso, i rappresentanti ***dell'ERA e degli Stati membri, nonché gli organismi rappresentativi di cui all'articolo 38, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2016/796***, 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].

Emendamento 212
Proposta di regolamento
Articolo 57 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 57 bis
Responsabilità dell'ERA

1. Oltre ai compiti di cui al regolamento (UE) 2016/796, l'ERA è responsabile di tutti i compiti ad essa assegnati dal presente regolamento. In particolare, essa:

a) fornisce sostegno, su richiesta della Commissione, nella preparazione degli atti delegati e di esecuzione specifici previsti dal presente regolamento;

b) coordina, in qualità di autorità di sistema, ai sensi dell'articolo 23 del regolamento (UE) 2016/796, i compiti di cui all'articolo 62 del presente regolamento;

c) svolge i compiti di cui all'articolo 50 del presente regolamento;

d) fornisce, su richiesta, sostegno agli organismi di regolamentazione nell'individuazione di norme, procedure e strumenti che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento;

e) individua gli ostacoli ai servizi ferroviari multirete;

2. Nell'ambito dei suoi lavori, l'Agenzia:

a) elabora le proprie raccomandazioni sulla base dei lavori dell'ENIM e del coordinatore della rete;

b) se del caso, tiene conto del progresso tecnico e dei lavori di ricerca riconosciuti;

c) tiene conto dei costi e dei benefici stimati delle sue raccomandazioni e sottolinea le soluzioni più praticabili;

d) rispetta i criteri di apertura, consenso e trasparenza definiti nell'allegato II del regolamento (UE) n. 1025/2012.

3. L'importo delle risorse finanziarie destinate allo svolgimento dei compiti dell'ERA previsti dal presente regolamento è prelevato dai margini non assegnati nell'ambito dei massimali del QFP o mobilitato attraverso gli strumenti speciali non tematici del QFP.

Emendamento 213
Proposta di regolamento
Articolo 58 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

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.

Emendamento

I gestori dell'infrastruttura forniscono all'ENIM le risorse necessarie per svolgere i suoi compiti. A tal fine, **previa consultazione degli Stati membri e dell'ENIM, la Commissione nomina** entro [sei 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. **L'ENIM può decidere di cambiare il soggetto nominato coordinatore della rete con il consenso della Commissione.**

Emendamento 214
Proposta di regolamento
Articolo 58 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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 **e della Commissione**. A tal fine, trasmette all'ENIM **e alla Commissione** 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.

Emendamento 215
Proposta di regolamento
Articolo 59 – lettera g bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

g bis) fornisce servizi B2B condivisi, esistenti e nuovi, ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese

Emendamento 216
Proposta di regolamento
Articolo 61 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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.

Emendamento

1. ***Entro [12 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento]*** 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.

Emendamento 217
Proposta di regolamento
Articolo 62 – paragrafo 2 – lettera b

Testo della Commissione

b) migliorano la trasparenza della gestione della capacità ferroviaria e della gestione del traffico in tutte le loro fasi;

Emendamento

b) migliorano la trasparenza della gestione della capacità ferroviaria e della gestione del traffico in tutte le loro fasi, ***comprese le soluzioni digitali e in tempo reale che sono elaborate gradualmente con i pertinenti soggetti interessati;***

Emendamento 218
Proposta di regolamento
Articolo 62 – paragrafo 2 – comma 1 (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Se del caso, gli strumenti digitali e i servizi digitali sono conformi alle STI TAF/TAP e RINF, di cui all'articolo 49

della direttiva (UE) 2016/797, per garantire l'interoperabilità dei sistemi pertinenti.

Emendamento 219
Proposta di regolamento
Articolo 62 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. *I gestori dell'infrastruttura garantiscono che gli strumenti digitali e i servizi digitali soddisfino i requisiti del processo di pianificazione e assegnazione della capacità di cui alla sezione 3 del presente regolamento. Al fine di conseguire i miglioramenti di cui al paragrafo 2, lettera a), del presente articolo, i gestori dell'infrastruttura utilizzano anche uno strumento per la digitalizzazione delle restrizioni temporanee di capacità e un'illustrazione digitale dei treni che circolano sulla rete ferroviaria europea.*

Emendamento 220
Proposta di regolamento
Articolo 62 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Emendamento

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.

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'ERA e** l'impresa comune "Ferrovie europee" e attraverso il processo di cui all'articolo 5 della direttiva (UE) 2016/797.

Testo della Commissione

Emendamento

5 bis. I gestori dell'infrastruttura provvedono affinché gli strumenti e i servizi digitali di cui al paragrafo 1 siano pienamente operativi secondo le tempistiche stabilite nel presente regolamento: Sono attuati i seguenti sistemi digitali europei di gestione della capacità ferroviaria e del traffico:

a) un sistema digitale europeo per i processi di gestione della capacità di cui al capo II del presente regolamento, costituito da:

i) una visualizzazione digitale dei modelli di capacità di cui all'articolo 17 entro il 1° luglio 2025 ("strumento europeo di gestione della capacità") da utilizzare a partire dal periodo di programmazione 2027;

ii) uno strumento per presentare richieste di capacità annua multirete e ricevere risposte in un unico luogo e attraverso un unico funzionamento entro il 1° gennaio 2026 (= "sistema di coordinamento delle tracce ferroviarie") da utilizzare a partire dal periodo di programmazione 2027;

iii) una visualizzazione digitale in tempo reale del piano di fornitura di capacità di cui agli articoli 9 e 18 entro il 1° dicembre 2028 ("strumento europeo di gestione della capacità"), da utilizzare a partire dal periodo di programmazione 2030;

iv) una visualizzazione digitale e uno strumento per il coordinamento delle restrizioni temporanee di capacità di cui all'articolo 10 entro il 1° luglio 2027 ("strumento di gestione delle restrizioni di capacità") da utilizzare a partire dal periodo di programmazione 2029;

v) un intermediario di capacità per richiedere capacità multirete secondo le procedure di cui agli articoli da 32 a 34 entro il 1° gennaio 2029 ("intermediario di capacità") da utilizzare a partire dal periodo di programmazione 2030;

b) un sistema digitale europeo a sostegno del concetto di rete europea di gestione del traffico, per i processi di gestione del traffico di cui

al capo III del presente regolamento ("Sistema d'informazione sui treni"), che preveda:

i) una panoramica europea dei treni multirete dall'origine alla destinazione a partire dalla data di applicazione del regolamento;

ii) uno scambio d'informazioni regolare sull'orario di arrivo stimato entro il dicembre 2027;

iii) la segnalazione degli incidenti a questo sistema comune o attraverso di esso entro il dicembre 2030;

iv) una piattaforma comune per la comunicazione e la cooperazione dei centri nazionali di controllo del traffico entro dicembre 2030.

Entro il ... [12 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento] l'ERA, in collaborazione con l'ENIM e il coordinatore della rete, fornisce una raccomandazione alla Commissione definisce gli strumenti per l'attuazione e la governance del sistema digitale europeo di gestione della capacità ferroviaria e del traffico. La raccomandazione tiene conto degli strumenti già operativi o in fase di sviluppo, nonché degli investimenti impegnati e degli strumenti e delle scadenze di cui al presente paragrafo. Sulla base di tale raccomandazione, alla Commissione è conferito il potere di adottare un atto delegato conformemente all'articolo 71 per definire tali strumenti relativi all'attuazione e alla governance del sistema digitale europeo di gestione della capacità ferroviaria e del traffico e per individuare i compiti dell'impresa comune "Ferrovie europee", dell'ERA, dei gestori dell'infrastruttura, dell'ENIM, dell'ENRRB e del coordinatore della rete in tale processo.

Emendamento 222
Proposta di regolamento
Articolo 62 – paragrafo 5 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 ter. L'ERA coordina tali compiti.

Gli strumenti centrali dei sistemi europei di gestione della capacità digitale e del traffico sono gestiti dal coordinatore della rete.

L'ERA garantisce la conformità dei sistemi digitali sviluppati dal settore alle norme tecniche di interoperabilità.

Emendamento 223

Proposta di regolamento

Articolo 62 – paragrafo 5 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 quater. La Commissione e gli Stati membri favoriscono il finanziamento delle attività stabilite al presente articolo, comprese quelle dell'MCE, al fine di garantire un'attuazione tempestiva, armonizzata a livello transfrontaliero e interoperabile degli strumenti e dei servizi digitali.

Emendamento 224

Proposta di regolamento

Articolo 63 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

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.

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 ***e del coordinatore europeo della rete*** di cui ai capi da II a V ***del presente regolamento*** e verifica il rispetto del presente regolamento di propria iniziativa e al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei richiedenti.

Emendamento 225
Proposta di regolamento
Articolo 63 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. *L'organismo di regolamentazione partecipa e sovrintende alla pianificazione strategica della capacità di cui alla sezione 2 del presente regolamento. L'organismo di regolamentazione valuta inoltre la proporzionalità, la non discriminazione e la trasparenza. L'organismo di regolamentazione può emettere e condividere pareri con i gestori dell'infrastruttura, l'ENIM e l'ERP. I gestori dell'infrastruttura tengono conto delle proposte degli organismi di regolamentazione nella formulazione della pianificazione strategica della capacità.*

Emendamento 226
Proposta di regolamento
Articolo 63 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

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*).

2. Un'impresa ferroviaria, un **altro** 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.

Emendamento 227
Proposta di regolamento
Articolo 64 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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 **e tengono conto dei pareri e delle raccomandazioni adottate dall'ENRRB.**

Emendamento 228
Proposta di regolamento
Articolo 64 – paragrafo 5

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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 **e la include nella sua decisione.**

Emendamento 229
Proposta di regolamento
Articolo 64 – paragrafo 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

8 bis. L'ENRRB garantisce che la sua struttura, i suoi metodi operativi e tutte le informazioni pertinenti alle sue attività, compresi i pareri e le raccomandazioni, siano resi pubblici sul proprio sito web. Ciò comprende i dati di contatto dei gruppi di lavoro.

Emendamento 230
Proposta di regolamento
Articolo 65 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. *L'ENRRB valuta, prima dell'adozione, i quadri europei per la gestione della capacità, la gestione del traffico e la valutazione delle prestazioni, nonché la struttura comune del prospetto informativo della rete, emette un parere e lo condivide con gli organismi nazionali di regolamentazione che potrebbero adottare misure a norma dell'articolo 56 della direttiva 2012/34/UE. L'ENRRB può valutare tutte le decisioni dell'ENIM ed emettere e condividere pareri con l'ENIM, gli organismi di regolamentazione, l'ERP e i gestori dell'infrastruttura.*

Emendamento 231
Proposta di regolamento
Articolo 65 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Emendamento

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.*

3. *soppresso*

Emendamento 232
Proposta di regolamento
Articolo 65 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 bis. *L'ENRRB fornisce 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;

Emendamento 233
Proposta di regolamento
Articolo 65 – paragrafo 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

6 bis. L'ENRRB valuta i quadri europei per la gestione della capacità, la gestione del traffico e la valutazione delle prestazioni, nonché la struttura comune del prospetto informativo della rete ed emette un parere. Gli organismi di regolamentazione tengono nella massima considerazione il parere dell'ENRRB quando controllano i prospetti informativi della rete.

Emendamento 234
Proposta di regolamento
Articolo 66 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

L'ENRRB garantisce che i suoi metodi operativi e tutte le informazioni pertinenti alle sue attività siano resi pubblici su un sito web comune. Nel sito figurano i recapiti per i reclami, le informazioni di contatto per i gruppi di lavoro dedicati e le informazioni sulle procedure.

Emendamento 235
Proposta di regolamento
Articolo 66 – comma 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

L'ENRRB pubblica i propri pareri e le proprie raccomandazioni su un apposito sito web.

Emendamento 236
Proposta di regolamento
Articolo 67 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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. ***L'ERA è un osservatore senza diritto di voto.***

Emendamento 237
Proposta di regolamento
Articolo 68 – paragrafo 2 – lettera a bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

a bis) emette pareri e raccomandazioni sulle decisioni adottate dall'ENIM in collaborazione con il coordinatore della rete nell'ambito di applicazione del presente regolamento;

Emendamento 238
Proposta di regolamento
Articolo 68 – paragrafo 2 – lettera a ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

a ter) a seguito di reclami di imprese ferroviarie, operatori di impianti di servizio e altre parti interessate, adotta raccomandazioni e pareri dell'ENRRB in relazione alle consultazioni di cui al articolo 55 bis, nonché alle decisioni adottate dall'ENIM in collaborazione con il coordinatore della rete;

Emendamento 239
Proposta di regolamento
Articolo 68 – paragrafo 2 – lettera c bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

c bis) elabora e adotta una raccomandazione destinata all'ENIM per quanto riguarda l'istituzione e il riesame del quadro europeo per la valutazione delle prestazioni.

Emendamento 240
Proposta di regolamento
Articolo 69 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Il comitato si riunisce con cadenza regolare. Elegge un presidente tra i suoi membri a maggioranza dei due terzi dei suoi membri al quale è conferito un mandato di un anno.

Emendamento 241
Proposta di regolamento
Articolo 69 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

2. La Commissione *presiede le* riunioni del comitato. Essa non ha diritto di voto.

2. La Commissione *partecipa e fornisce sostegno alle* riunioni del comitato *e ne agevola il coordinamento.* Essa non ha diritto di voto.

Emendamento 242
Proposta di regolamento
Articolo 70 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Emendamento

3. I gruppi di lavoro sono aperti alla partecipazione di esperti degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario, della Commissione, *dei soggetti operativi*

3. I gruppi di lavoro sono aperti, *su invito*, alla partecipazione di esperti degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario, della Commissione, *dell'ERA* e,

interessati e, se del caso, di altri organismi pubblici o privati.

se del caso, *dei soggetti operativi interessati* e di altri organismi pubblici o privati.

Emendamento 243

Proposta di regolamento

Articolo 70 – paragrafo 5

Testo della Commissione

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.

Emendamento

5. Ove necessario, il comitato o i presidenti dei gruppi di lavoro possono di volta in volta invitare ***esperti degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario, della Commissione, dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie, dei soggetti operativi interessati e, se del caso, di altri organismi pubblici o privati, nonché*** singoli esperti di riconosciuta competenza nel settore interessato a partecipare alle riunioni dei gruppi di lavoro.

Emendamento 244

Proposta di regolamento

Articolo 71 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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.

Emendamento

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo **6, paragrafo 4 bis, all'articolo 8, paragrafo 7, all'articolo 10, paragrafo 8, all'articolo 11, paragrafi 2 e 4 bis, all'articolo 12, paragrafo 9 bis, all'articolo 18, paragrafo 10 bis, all'articolo 19, paragrafo 5, all'articolo 20, paragrafo 4 bis, all'articolo 21, paragrafo 9, all'articolo 38, paragrafo 3, all'articolo 39, paragrafi 8 bis e 9, all'articolo 40, paragrafo 7, all'articolo 41, paragrafo 3, all'articolo 44, paragrafo 3 bis, all'articolo 46, paragrafo 6, all'articolo 48, paragrafo 3, all'articolo 52, paragrafo 1, all'articolo 53, paragrafo 5, e all'articolo 62, paragrafo 5 bis,** 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.

Emendamento 245
Proposta di regolamento
Articolo 74 – paragrafo 1 – lettera c

Testo della Commissione

c) i punti 20), 22), 23), 27) e 28)
sono soppressi;

Emendamento

c) **all'articolo 3**, i punti 20), 22), 23),
27) e 28) sono soppressi;

Emendamento 246
Proposta di regolamento
Articolo 74 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 74 bis

Modifiche del regolamento (UE) 2016/796

**1. Il regolamento (UE) 2016/796 è così
modificato:**

**a) all'articolo 19, paragrafo 1, è aggiunta
la lettera seguente:**

**m) formulare, su richiesta,
raccomandazioni alla Commissione in
merito alla redazione e all'aggiornamento
degli atti di esecuzione e degli atti delegati
previsti dal regolamento del Parlamento
europeo e del Consiglio UE) .../...
[regolamento 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].**

Emendamento 247
Proposta di regolamento
Articolo 74 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 74 ter

Modifiche della direttiva (UE) 2016/797

**1. La direttiva (UE) 2016/797 è così
modificata:**

a) All'allegato II, punto 2, è aggiunto il seguente punto:

2.9 Uso della capacità di infrastruttura ferroviaria: le strutture, gli organismi e le procedure di cui al regolamento (UE) .../... del Parlamento europeo e del Consiglio [il presente regolamento]

Emendamento 248
Proposta di regolamento
Articolo 75 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Gli accordi quadro conclusi a norma dell'articolo 42 della direttiva 2012/34/UE continuano ad applicarsi fino alla loro data di scadenza.

Emendamento

1. Gli accordi quadro conclusi a norma dell'articolo 42 della direttiva 2012/34/UE **prima del 1° gennaio 2026** continuano ad applicarsi fino alla loro data di scadenza.

Emendamento 249
Proposta di regolamento
Articolo 77 – paragrafo 1 – comma 1 – lettera a

Testo della Commissione

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**;

Emendamento

a) gli articoli 1, 2 e 3, il capo II, ad eccezione dell'articolo 9, paragrafi 1 e 2, e **degli articoli 26, 27, 28, 31, 39 e 50**, e il capo III, ad eccezione dell'articolo 48, si applicano esclusivamente alle attività e ai compiti svolti in relazione agli orari di lavoro che entrano in vigore dopo l'8 dicembre **2027**;

Emendamento 250
Proposta di regolamento
Articolo 77 – paragrafo 2 – comma 1 – lettera b

Testo della Commissione

b) l'articolo 9, paragrafi 1 e 2, si

Emendamento

b) l'articolo 9, paragrafi 1 e 2, si

applica a decorrere dal /1° gennaio **2028**/;

applica a decorrere dal 1° gennaio **2027**;

Emendamento 251

Proposta di regolamento

Articolo 77 – paragrafo 2 – comma 1 – lettera c bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

c bis) l'articolo 35 si applica a decorrere dal 1° dicembre 2028;

Emendamento 252

Proposta di regolamento

Articolo 77 – paragrafo 2 – comma 1 – lettera c ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

c ter) l'articolo 40 si applica a decorrere dal 1° dicembre 2027;

Emendamento 253

Proposta di regolamento

Articolo 77 – paragrafo 2 – comma 1 – lettera e

Testo della Commissione

Emendamento

e) l'articolo 74 si applica a decorrere dal /9 dicembre **2029**/.

e) l'articolo 74 si applica a decorrere dal 9 dicembre **2027**.

Emendamento 254

Proposta di regolamento

Allegato I – paragrafo 1 – tabella

Testo della Commissione

Risultato	Contenuti
Strategia relativa alla capacità (Articolo 16)	– Sviluppo pianificato dell'infrastruttura fisica, comprese nuove costruzioni, potenziamenti, rinnovi e chiusure/dismissioni; – evoluzione prevista della domanda di servizi di trasporto ferroviario; – orientamenti strategici sull'utilizzo della capacità da parte

	degli Stati membri, compresa una prospettiva sull'evoluzione degli obblighi di servizio pubblico; – capacità assegnata nel contesto di accordi quadro e capacità necessaria per fornire servizi di trasporto nel contesto di contratti di servizio pubblico; – infrastruttura dichiarata altamente utilizzata o saturata; – restrizioni di capacità significative derivanti da lavori sull'infrastruttura.
Modello di capacità (Articolo 17)	– Tutte le informazioni incluse nella strategia relativa alla capacità, se del caso aggiornate e ulteriormente dettagliate; – volume di capacità a disposizione dei richiedenti per segmento di mercato del trasporto ferroviario e/o per processo di assegnazione; – volume della capacità richiesta per i lavori sull'infrastruttura in base all'impatto sul traffico (categorie); – ambito di applicazione geografico: quanto meno le linee incluse nella rete centrale e nella rete centrale estesa della rete di trasporto transeuropea; – dettaglio a livello geografico: ripartizione in apposite sezioni di pianificazione che rispecchiano le caratteristiche dell'infrastruttura e della domanda; – ambito di applicazione ratione temporis: un periodo di validità dell'orario di servizio; – dettaglio a livello temporale: panoramica almeno annuale (restrizioni di capacità) e uno o più giorni rappresentativi (capacità disponibile per le richieste).
Piano di fornitura di capacità (Articolo 18)	– Tutte le informazioni incluse nel modello di capacità, se del caso aggiornate e ulteriormente dettagliate; – capacità preventivamente pianificata disponibile per le richieste, definita sotto forma di oggetti di capacità; – restrizioni di capacità, definite sotto forma di oggetti di capacità; – capacità alternativa disponibile durante le restrizioni di capacità; – capacità alternativa disponibile in caso di perturbazioni della rete.

Emendamento

Risultato	Contenuti
Strategia relativa alla capacità (Articolo 16)	– Sviluppo pianificato dell'infrastruttura fisica, comprese nuove costruzioni, potenziamenti, rinnovi e chiusure/dismissioni;

	– evoluzione prevista della domanda di servizi di trasporto ferroviario; – orientamenti strategici sull'utilizzo della capacità da parte degli Stati membri, compresa una prospettiva sull'evoluzione degli obblighi di servizio pubblico; – capacità assegnata nel contesto di accordi quadro e capacità necessaria per fornire servizi di trasporto nel contesto di contratti di servizio pubblico; – infrastruttura dichiarata altamente utilizzata o saturata; – restrizioni di capacità significative derivanti da lavori sull'infrastruttura.
Modello di capacità (Articolo 17)	– Tutte le informazioni incluse nella strategia relativa alla capacità, se del caso aggiornate e ulteriormente dettagliate; – volume di capacità a disposizione dei richiedenti per segmento di mercato del trasporto ferroviario e/o per processo di assegnazione, comprese la capacità salvaguardata per le richieste successive e la capacità assegnata dagli accordi quadro; – volume della capacità richiesta per i lavori sull'infrastruttura in base all'impatto sul traffico (categorie); – ambito di applicazione geografico: quanto meno le linee incluse nella rete centrale e nella rete centrale estesa TEN-T; – dettaglio a livello geografico: ripartizione in apposite sezioni di pianificazione che rispecchiano le caratteristiche dell'infrastruttura e della domanda; – ambito di applicazione ratione temporis: un periodo di validità dell'orario di servizio; – dettaglio a livello temporale: panoramica almeno annuale (restrizioni di capacità) e uno o più giorni rappresentativi (capacità disponibile per le richieste).
Piano di fornitura di capacità (Articolo 18)	– Tutte le informazioni incluse nel modello di capacità, se del caso aggiornate e ulteriormente dettagliate; – capacità preventivamente pianificata disponibile per le richieste, definita sotto forma di oggetti di capacità; – restrizioni di capacità, definite sotto forma di oggetti di capacità; – capacità alternativa disponibile durante le restrizioni di capacità; – capacità alternativa disponibile in caso di perturbazioni della rete.

Emendamento 255
Proposta di regolamento
Allegato I – paragrafo 2 – punto 1 – comma 3 – tabella

Testo della Commissione

Risultato	Traguardo	Termine (al più tardi)
Strategia relativa alla capacità (articolo 16)	<i>Pubblicazione dei primi elementi della strategia relativa alla capacità</i>	X-60
	Prima consultazione dei soggetti interessati	X-58
	Pubblicazione del progetto di strategia e seconda consultazione dei soggetti interessati	X-38
	Pubblicazione della strategia relativa alla capacità definitiva a seguito del coordinamento finale tra i gestori dell'infrastruttura	X-36
Modello di capacità (Articolo 17)	Avvio della preparazione	X-36
	Consultazione dei richiedenti e dei soggetti operativi interessati	X-24
	Pubblicazione del progetto di modello di capacità	X-21
	Coordinamento con i richiedenti e i soggetti operativi interessati	X-19
	Pubblicazione del modello di capacità definitivo a seguito del coordinamento finale tra i gestori dell'infrastruttura	X-18
Piano di fornitura di capacità (Articolo 18)	Avvio della preparazione	X-18
	Consultazione dei richiedenti e dei soggetti operativi interessati	X-14
	Pubblicazione delle restrizioni di capacità di cui al presente allegato, sezione 3, punto 1	X-12
	Pubblicazione del piano di fornitura di capacità definitivo a seguito del coordinamento finale tra i gestori dell'infrastruttura	X-11
	Pubblicazione delle restrizioni di capacità di cui al presente allegato, sezione 3, punto 5	X-4
	Ridestinazione della capacità riservata all'assegnazione mediante l'orario di servizio per altri processi di assegnazione	X-2
	Aggiornamento del piano di fornitura di capacità al fine di tener conto di eventuali modifiche della capacità preventivamente pianificata o assegnata	Fino a X+12 senza ritardi
Nota:		

(1) "X-m" indica "m" mesi prima della data di entrata in vigore dell'orario di servizio ("X"), conformemente alla sezione 4.

Emendamento

Risultato	Traguardo	Termine (al più tardi)
Strategia relativa alla capacità (articolo 16)	<i>Fase di elaborazione della strategia relativa alla capacità</i>	X-60
	Prima consultazione dei soggetti interessati	X-58
	Pubblicazione del progetto di strategia e seconda consultazione dei soggetti interessati	X- 48
	Pubblicazione della strategia relativa alla capacità definitiva a seguito del coordinamento finale tra i gestori dell'infrastruttura	X-36
	<i>Pubblicazione del modello di capacità</i>	X-18
	<i>Pubblicazione del piano definitivo di fornitura di capacità a seguito della consultazione dei gestori dell'infrastruttura e dell'ERP</i>	X - 11
Modello di capacità (Articolo 17)	Avvio della preparazione	X-36
	Consultazione dei richiedenti e dei soggetti operativi interessati	X-24
	<i>Coordinamento tra gestori dell'infrastruttura e partecipanti operativi e valutazioni di fattibilità per quanto riguarda le esigenze di capacità comunicate che potrebbero non essere prese pienamente in considerazione nel progetto di modello di capacità</i>	X-22
	Pubblicazione del progetto di modello di capacità <i>e avvio della seconda consultazione con i richiedenti e i partecipanti operativi</i>	X-21
	Coordinamento con i richiedenti e i soggetti operativi interessati	X-19
	Pubblicazione del modello di capacità definitivo a seguito del coordinamento finale tra i gestori dell'infrastruttura	X-18
Piano di fornitura di capacità (Articolo 18)	Avvio della preparazione	X-18
	Consultazione dei richiedenti e dei soggetti operativi interessati	X-14
	<i>L'organismo di regolamentazione analizza il progetto di piano di fornitura di capacità e può adottare una decisione che imponga al gestore dell'infrastruttura di modificare il piano di fornitura di capacità.</i>	Da X-14 a X-13
	Pubblicazione delle restrizioni di capacità di cui al presente allegato, sezione 3, punto 1	X-12

	Pubblicazione del piano di fornitura di capacità definitivo a seguito del coordinamento finale tra i gestori dell'infrastruttura	X-11
	<i>Aggiornamento del piano di fornitura di capacità per richieste tardive</i>	<i>X-6,5</i>
	Pubblicazione delle restrizioni di capacità di cui al presente allegato, sezione 3, punto 5	X-4
	Ridestinazione della capacità riservata all'assegnazione mediante l'orario di servizio per altri processi di assegnazione	X-2
	Aggiornamento del piano di fornitura di capacità al fine di tener conto di eventuali modifiche della capacità preventivamente pianificata o assegnata	Fino a X+12 senza ritardi
Nota: (1) "X-m" indica "m" mesi prima della data di entrata in vigore dell'orario di servizio ("X"), conformemente alla sezione 4.		

Emendamento 256
Proposta di regolamento
Allegato I – paragrafo 3 – punto 1

Testo della Commissione

1. Per quanto riguarda le restrizioni temporanee di capacità delle linee ferroviarie, per motivi quali lavori all'infrastruttura, comprese le relative limitazioni di velocità, carico per asse, lunghezza del treno, trazione o sagoma limite ("restrizioni di capacità"), di durata superiore a sette giorni consecutivi e per cui più del 30 % del volume di traffico giornaliero stimato sulla linea ferroviaria subisce una cancellazione, una deviazione su un percorso alternativo o una sostituzione con altri modi di trasporto, i gestori dell'infrastruttura interessati pubblicano tutte le restrizioni di capacità e i risultati preliminari di una consultazione con i richiedenti, una prima volta almeno 24 mesi prima dell'inizio del periodo di validità dell'orario di servizio interessato, e una seconda volta, in forma aggiornata, almeno 12 mesi prima del cambio dell'orario di servizio interessato. Tali restrizioni che interessano l'infrastruttura sono incluse nel piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18.

Emendamento

1. Per quanto riguarda le restrizioni temporanee di capacità delle linee ferroviarie, per motivi quali lavori all'infrastruttura, comprese le relative limitazioni di velocità, carico per asse, lunghezza del treno, trazione o sagoma limite ("restrizioni di capacità"), di durata superiore a sette giorni consecutivi e per cui più del 30 % del volume di traffico giornaliero stimato sulla linea ferroviaria subisce una cancellazione, una deviazione su un percorso alternativo o una sostituzione con altri modi di trasporto, i gestori dell'infrastruttura interessati pubblicano tutte le restrizioni di capacità, ***nella misura in cui sono note***, e i risultati preliminari di una consultazione con i richiedenti, una prima volta almeno 24 mesi prima dell'inizio del periodo di validità dell'orario di servizio interessato, e una seconda volta, in forma aggiornata, almeno 12 mesi prima del cambio dell'orario di servizio interessato. Tali restrizioni che interessano l'infrastruttura sono incluse nel piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18.

Emendamento 257
Proposta di regolamento

Allegato I – paragrafo 3 – punto 7

Testo della Commissione

7. Fatto salvo l'articolo 40, il gestore dell'infrastruttura può decidere di non applicare i periodi di cui ai punti da 1 a 5, se la restrizione di capacità è necessaria a ristabilire la sicurezza dell'esercizio ferroviario, se i termini delle restrizioni sfuggono al controllo del gestore dell'infrastruttura, ***se l'applicazione di tali periodi sarebbe inefficace in termini di costi o inutilmente dannosa*** in relazione alle condizioni o all'esistenza del patrimonio, o se vi è un consenso tra tutti i richiedenti implicati. In tali casi e nel caso di qualsiasi altra restrizione di capacità che non sia sottoposta a consultazione conformemente ad altre disposizioni del presente allegato, il gestore dell'infrastruttura consulta senza indugio i richiedenti e i principali operatori degli impianti di servizio interessati.

Emendamento

7. Fatto salvo l'articolo 40, il gestore dell'infrastruttura può decidere di non applicare i periodi di cui ai punti da 1 a 5, se la restrizione di capacità è necessaria a ristabilire la sicurezza dell'esercizio ferroviario, se i termini delle restrizioni sfuggono al controllo del gestore dell'infrastruttura ***o sono*** inutilmente ***dannosi*** in relazione alle condizioni o all'esistenza del patrimonio, o se vi è un consenso tra tutti i richiedenti implicati. In tali casi e nel caso di qualsiasi altra restrizione di capacità che non sia sottoposta a consultazione conformemente ad altre disposizioni del presente allegato, il gestore dell'infrastruttura consulta senza indugio i richiedenti e i principali operatori degli impianti di servizio interessati.

Emendamento 258

Proposta di regolamento

Allegato I – paragrafo 4 – punto 1 – tabella

<i>Testo della Commissione</i>	
Traguardo o periodo di tempo	Termine o durata(1)
Periodo di validità dell'orario di servizio	Un anno
Entrata in vigore dell'orario di servizio	Mezzanotte del secondo sabato di dicembre
Pubblicazione del piano di fornitura di capacità	Conformemente al presente allegato, sezione 2
Pubblicazione di restrizioni di capacità derivanti da lavori sull'infrastruttura	Conformemente al presente allegato, sezioni 2 e 3
Termine per la presentazione delle richieste di diritti di capacità da parte dei richiedenti	X-8.5
Preparazione del progetto di orario di servizio Termine entro il quale il gestore o i gestori dell'infrastruttura devono presentare il progetto di offerta di capacità ai richiedenti	X-6.5
Finalizzazione del coordinamento con i	X-6

richiedenti	
Termine entro il quale il gestore o i gestori dell'infrastruttura devono presentare l'offerta definitiva di capacità ai richiedenti	X-5.5
Pubblicazione dell'orario di servizio definitivo Termine entro il quale il gestore dell'infrastruttura deve assegnare i diritti di capacità ai richiedenti	X-5.25
Conversione delle specifiche di capacità in tracce ferroviarie	Da specificare nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6
Nota: (1) "X-m" indica "m" mesi prima della data di entrata in vigore dell'orario di servizio ("X").	
<i>Emendamento</i>	
Traguardo o periodo di tempo	Termine o durata(1)
Periodo di validità dell'orario di servizio	Un anno
Entrata in vigore dell'orario di servizio	Mezzanotte del secondo sabato di dicembre
Pubblicazione del piano di fornitura di capacità	Conformemente al presente allegato, sezione 2
Pubblicazione di restrizioni di capacità derivanti da lavori sull'infrastruttura	Conformemente al presente allegato, sezioni 2 e 3
Termine per la presentazione delle richieste di diritti di capacità da parte dei richiedenti	X-8.5
Preparazione del progetto di orario di servizio Termine entro il quale il gestore o i gestori dell'infrastruttura devono presentare il progetto di offerta di capacità ai richiedenti	X-6.5
Finalizzazione del coordinamento con i richiedenti, <i>garantendo che tutti i prerequisiti siano soddisfatti prima di questo completamento della "fase di osservazione" della durata di due settimane</i>	X-6
Termine entro il quale il gestore o i gestori dell'infrastruttura devono presentare l'offerta definitiva di capacità ai richiedenti	X-5.5
Pubblicazione dell'orario di servizio definitivo Termine entro il quale il gestore dell'infrastruttura deve assegnare i diritti di capacità ai richiedenti	X-5.25
Conversione delle specifiche di capacità in tracce ferroviarie	Da specificare nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6

Nota:

(1) "X-m" indica "m" mesi prima della data di entrata in vigore dell'orario di servizio ("X").

Emendamento 259

Proposta di regolamento

Allegato I – paragrafo 7 – comma 1 – tabella

<i>Testo della Commissione</i>	
Periodo di tempo	Durata
Periodo massimo entro il quale i gestori dell'infrastruttura devono preparare un'offerta di diritti di capacità relativi a un'unica rete	1 giorno
Periodo massimo entro il quale i gestori dell'infrastruttura devono preparare un'offerta di diritti di capacità multirete	5 giorni
<i>Emendamento</i>	
Periodo di tempo	Durata
Periodo massimo entro il quale i gestori dell'infrastruttura devono preparare un'offerta di diritti di capacità multirete <i>se la richiesta ad hoc è presentata dopo la data di pubblicazione dell'orario di servizio definitivo</i>	24 ore
Periodo massimo entro il quale i gestori dell'infrastruttura devono preparare un'offerta di diritti di capacità multirete	5 giorni

Emendamento 260

Proposta di regolamento

Allegato I – paragrafo 8 – comma 1 – tabella

<i>Testo della Commissione</i>	
Traguardo o periodo di tempo	Termine o durata
Tempo massimo entro il quale il gestore dell'infrastruttura deve offrire un diritto di capacità alternativo relativo a un'unica rete	24 ore
Tempo massimo entro il quale i gestori dell'infrastruttura interessati devono offrire un diritto di capacità multirete alternativo	5 giorni

Emendamento

Traguardo o periodo di tempo	Termine o durata
Tempo massimo entro il quale il gestore dell'infrastruttura deve offrire un diritto di capacità alternativo relativo a un'unica rete <i>se deve essere utilizzato entro i due giorni lavorativi successivi</i>	24 ore
Tempo massimo entro il quale i gestori dell'infrastruttura devono offrire un diritto di capacità alternativo <i>con parametri speciali (ad esempio spedizioni straordinarie, prove)</i>	5 giorni <i>di calendario</i>

Emendamento 261

Proposta di regolamento

Allegato II – paragrafo 1 – tabella

Testo della Commissione

Utilizzo	Classificazione	Utilizzo della capacità	Periodo di riferimento
Traffico eterogeneo	Altamente utilizzata	> 65 % della capacità teorica	Più di 4 ore per più di 200 giorni l'anno
Traffico eterogeneo	Saturata	> 95 % della capacità teorica	Più di 4 ore per più di 250 giorni l'anno
Traffico omogeneo	Altamente utilizzata	> 80 % della capacità teorica	Più di 4 ore per più di 200 giorni l'anno
Traffico omogeneo	Saturata	> 95 % della capacità teorica	Più di 4 ore per più di 250 giorni l'anno

Emendamento

Utilizzo	Classificazione	Utilizzo della capacità	Periodo di riferimento
Traffico eterogeneo	Altamente utilizzata	> della capacità teorica [valore determinato dall'ENIM]	Più di 4 ore per più di 200 giorni l'anno
Traffico eterogeneo	Saturata	> della capacità teorica [valore determinato dall'ENIM]	Più di 4 ore per più di 250 giorni l'anno
Traffico omogeneo	Altamente utilizzata	> della capacità teorica [valore determinato dall'ENIM]	Più di 4 ore per più di 200 giorni l'anno
Traffico omogeneo	Saturata	> della capacità teorica [valore determinato dall'ENIM]	Più di 4 ore per più di 250 giorni l'anno

Emendamento 262

Proposta di regolamento
Allegato IV – punto 2 – lettera a

Testo della Commissione

(a) le procedure per la consultazione dei richiedenti in merito alla pianificazione strategica della capacità;

Emendamento

(a) le procedure per la consultazione dei richiedenti (***si veda l'articolo 55 bis (nuovo) sull'EOSP***) in merito alla pianificazione strategica della capacità;

Emendamento 263
Proposta di regolamento
Allegato VII – tabella

<i>Testo della Commissione</i>	
Settori di prestazione soggetti a valutazione delle prestazioni	Settori di prestazione soggetti a valutazione delle prestazioni
di cui all'articolo 50	di cui all'articolo 50
Settore di prestazione	Questioni rilevanti (a titolo indicativo)
Infrastruttura e attrezzature	– Capacità dell'infrastruttura fisica e delle relative attrezzature, compresa la diffusione delle norme TEN-T; – riduzioni della capacità di infrastruttura dovute al differimento del rinnovo, della manutenzione o della riparazione dell'infrastruttura.
Capacità di infrastruttura	– Offerta di capacità in termini di quantità e qualità; – utilizzo della capacità, capacità di riserva per far fronte alla crescita del traffico; – coerenza tra la capacità disponibile (pianificata o non pianificata) e le esigenze del mercato; – stabilità dell'offerta di capacità, in particolare in relazione a lavori sull'infrastruttura; – infrastruttura saturata; – tempi di stazionamento previsti per i treni nelle stazioni di frontiera.
Gestione del traffico	– Puntualità/ritardi dei diversi tipi di servizi ferroviari, all'origine, alle

	– fermate intermedie e alla destinazione e in luoghi importanti dal punto di vista operativo; – cancellazioni di treni; – tempi di stazionamento effettivi per i treni nelle stazioni di frontiera.
Gestione delle perturbazioni e gestione delle crisi	– Percentuale di traffico che potrebbe essere deviata o riprogrammata durante la perturbazione o la crisi; – impatto delle perturbazioni sul traffico ferroviario in termini di ritardi e cancellazioni; – impatto delle perturbazioni sugli operatori di servizi ferroviari e sui loro clienti; – questioni specifiche incontrate (qualitative).
Diffusione e prestazioni di servizi, strumenti e interfacce digitali	– Sostegno ai processi relativi alla gestione della capacità, alla gestione del traffico e alla gestione delle perturbazioni; – completezza e qualità delle informazioni e dei dati forniti; – allineamento con l'architettura europea sviluppata nell'ambito dell'impresa comune "Ferrovie europee" e con le pertinenti specifiche tecniche conformemente alla direttiva (UE) 2016/797.
Conformità al regolamento; vigilanza regolamentare	– Indicatori di processo che monitorano il rispetto delle norme e delle procedure; – reclami presentati agli organismi di regolamentazione e all'ENRRB.
<i>Emendamento</i>	
Settori di prestazione soggetti a valutazione delle prestazioni	Settori di prestazione soggetti a valutazione delle prestazioni
di cui all'articolo 50	di cui all'articolo 50
Settore di prestazione	Questioni rilevanti (a titolo indicativo)
Infrastruttura e attrezzature	– Capacità dell'infrastruttura fisica e delle relative attrezzature, compresa la diffusione delle

	– norme TEN-T; riduzioni della capacità di infrastruttura dovute al differimento del rinnovo, della manutenzione o della riparazione dell'infrastruttura.
Capacità di infrastruttura	– Offerta di capacità in termini di quantità e qualità, compresa la coerenza tra le frontiere della rete; – utilizzo della capacità, capacità di riserva per far fronte alla crescita del traffico; – coerenza tra la capacità disponibile (pianificata o non pianificata) e le esigenze del mercato; – stabilità dell'offerta di capacità, in particolare in relazione a lavori sull'infrastruttura; – infrastruttura saturata; – tempi di stazionamento previsti per i treni nelle stazioni di frontiera.
Gestione del traffico	– Puntualità/ritardi dei diversi tipi di servizi ferroviari, all'origine, alle fermate intermedie e alla destinazione e in luoghi importanti dal punto di vista operativo; – cancellazioni di treni; – tempi di stazionamento effettivi per i treni nelle stazioni di frontiera.
Gestione delle perturbazioni e gestione delle crisi	– Percentuale di traffico che potrebbe essere deviata o riprogrammata durante la perturbazione o la crisi; – impatto delle perturbazioni sul traffico ferroviario in termini di ritardi e cancellazioni; – impatto delle perturbazioni sugli operatori di servizi ferroviari e sui loro clienti; – questioni specifiche incontrate (qualitative).
Diffusione e prestazioni di servizi, strumenti e interfacce digitali	– Sostegno ai processi relativi alla gestione della capacità, alla gestione del traffico e alla gestione delle perturbazioni; – completezza e qualità delle

	informazioni e dei dati forniti, <i>nonché facilità di accesso per i soggetti operativi interessati</i>; – allineamento con l'architettura europea sviluppata nell'ambito dell'impresa comune "Ferrovie europee" e con le pertinenti specifiche tecniche conformemente alla direttiva (UE) 2016/797.
Conformità al regolamento; vigilanza regolamentare	– Indicatori di processo che monitorano il rispetto delle norme e delle procedure; – reclami presentati agli organismi di regolamentazione e all'ENRRB.
