

Bruxelles, 1° ottobre 2015  
(OR. en)

12243/15

---

Fascicoli interistituzionali:  
2013/0028 (COD)  
2013/0029 (COD)

---

TRANS 296  
CODEC 1215

## RELAZIONE

|                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Origine:       | Segretariato generale del Consiglio                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Destinatario:  | Consiglio                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| n. doc. prec.: | 11998/15 TRANS 287 CODEC 1185                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| n. doc. Comm.: | 5960/13 TRANS 35 CODEC 209<br>5985/13 TRANS 36 CODEC 216                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Oggetto:       | Quarto pacchetto ferroviario:<br>Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria<br>Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia<br>- Orientamento generale |

### *I. Introduzione*

Il 30 gennaio 2013 la Commissione ha presentato il quarto pacchetto ferroviario, consistente in sei proposte legislative intese ad eliminare gli ostacoli residui al completamento dello spazio ferroviario europeo unico, contribuendo in tal modo ad aumentare la quota modale della ferrovia nel trasporto all'interno dell'UE.

Più specificamente l'obiettivo principale del pacchetto legislativo è migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi ferroviari rimuovendo gli ostacoli residui di tipo giuridico, istituzionale e tecnico, promuovendo così le prestazioni del settore ferroviario e la sua competitività.

Il pacchetto legislativo può essere suddiviso in due pilastri: un pilastro "tecnico" e un pilastro "mercato".

Nel giugno 2015 è stato raggiunto un accordo sul pilastro "tecnico" con il Parlamento europeo. Nell'ambito del pilastro "mercato", due proposte della Commissione sono in discussione in sede di Consiglio: la proposta di direttiva che modifica la direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria (la "direttiva sulla governance"), e la proposta di regolamento che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia (il "regolamento OSP").

## ***II. Lavori svolti nell'ambito degli organi del Consiglio***

Nel luglio 2014 il Gruppo "Trasporti terrestri" ha avviato l'esame delle tre proposte del pilastro "mercato" presentate dalla Commissione. Sotto la presidenza italiana si è tenuto un dibattito orientativo ed è stata adottata una relazione sullo stato dei lavori. Durante la presidenza lettone si è tenuto un ulteriore dibattito orientativo ed è stata adottata una seconda relazione sullo stato dei lavori.

Nel luglio 2015 la presidenza lussemburghese ha presentato le sue proposte di compromesso sulla direttiva sulla governance e sul regolamento OSP al Gruppo, che le ha esaminate nelle riunioni del 9, 16 e 23 luglio e dell'8, 10, 16, 17 e 22 settembre.

Il 30 settembre le proposte di compromesso rivedute della presidenza sono state esaminate dal COREPER. Nel corso di tale riunione è stata risolta la maggior parte delle questioni in sospeso. Rimangono tuttavia aperte due questioni. La presidenza ha preso atto delle osservazioni delle delegazioni e propone testi riveduti che dovranno essere esaminati dai ministri.

Negli allegati della presente relazione, le modifiche rispetto alla relazione presentata al COREPER sono indicate in **grassetto sottolineato** e con [...].

Tutte le delegazioni hanno formulato una riserva di esame su tali modifiche. UK mantiene una riserva di esame parlamentare.

### ***III. Questioni in sospeso***

La presidenza ha preso atto delle osservazioni formulate su entrambi i testi da vari Stati membri in sede di COREPER per quanto riguarda i periodi di transizione. La presidenza è del parere che la sua proposta di compromesso su tale questione sia equilibrata, in quanto alcuni Stati membri desiderano avere periodi di transizione più lunghi, mentre altri vorrebbero ridurli. Molto probabilmente tale questione sarà comunque discussa durante i negoziati con il Parlamento europeo.

In seguito alle discussioni svoltesi nella riunione del COREPER, la presidenza ritiene che i due punti elencati qui di seguito debbano essere decisi dai ministri al fine di raggiungere un orientamento generale su questi due fascicoli.

#### **Direttiva sulla governance**

##### **Coerenza tra la direttiva sulla governance e il regolamento OSP — articolo 10, paragrafo 2**

In sede di COREPER una delegazione ha presentato una proposta di testo che mira a garantire la certezza giuridica per quanto concerne eventuali disposizioni contrastanti figuranti nella direttiva sulla governance e nel regolamento OSP in relazione al principio del libero accesso all'infrastruttura ferroviaria. Tale proposta di testo è stata appoggiata da varie altre delegazioni. Altre delegazioni hanno tuttavia espresso forti preoccupazioni in quanto temono che tale proposta si tradurrebbe in una disparità di condizioni, compromettendo in tal modo l'equilibrio tra il regolamento OSP e la direttiva sulla governance.

A seguito di tali discussioni, la presidenza ha presentato alcune proposte di compromesso al fine di alleviare le preoccupazioni espresse dalle delegazioni che hanno preso la parola in sede di COREPER. Una modifica è stata apportata all'articolo 10, paragrafo 2 della direttiva sulla governance e ulteriori chiarimenti sono stati inclusi in un considerando corrispondente. Tali modifiche sono rispecchiate nel testo riportato nell'allegato I.

### **Deroga temporanea in circostanze eccezionali - articolo 5, paragrafo 3 bis**

In sede di COREPER una delegazione ha suggerito di apportare alcune modifiche al testo della presidenza relativo all'articolo 5, paragrafo 3 bis. Tale disposizione introduce una deroga temporanea limitata a sette anni che si prefigge di affrontare il caso degli Stati membri che normalmente aggiudicano contratti mediante procedura di gara ma che vogliono avere la possibilità di aggiudicare direttamente nuovi contratti di servizio pubblico in circostanze eccezionali. Dette circostanze eccezionali sono elencate in tale disposizione.

Alcune delle modifiche proposte da detta delegazione sono state incluse nel testo proposto dalla presidenza, nell'allegato II, che è stato altresì presentato al COREPER.

### ***IV. Conclusione***

Si invita il Consiglio a esaminare i testi che figurano negli allegati della presente relazione, a risolvere le questioni ancora in sospeso e ad adottare un orientamento generale su entrambi i testi nella sessione dell'8 ottobre 2015.

---

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

*Articolo 1*

La direttiva 2012/34/UE è così modificata:

-1. l'articolo 2 è così modificato:

a) al paragrafo 3, la prima frase è sostituita dal testo seguente:

"3) Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione degli articoli 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater, 7 quinquies, 8 e 13 e del capo IV:";

a bis) è aggiunto un nuovo paragrafo 3 bis:

"3 bis. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione degli articoli 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater, 7 quinquies e 8 :

le linee locali a bassa intensità di traffico di lunghezza pari o inferiore a 100 km, utilizzate per il trasporto di merci tra la linea principale e i punti di origine e di destinazione delle spedizioni lungo tali linee, purché tali linee siano gestite da entità diverse dal gestore dell'infrastruttura principale e a) siano utilizzate da un unico operatore di trasporto di merci o b) le funzioni essenziali siano svolte da un organismo indipendente che non è controllato da un'impresa ferroviaria. Laddove sia presente un unico operatore di trasporto di merci, gli Stati membri possono inoltre escluderlo dall'ambito di applicazione del capo IV finché non vi siano richieste di utilizzo della capacità da parte di un altro richiedente. La presente disposizioni può essere altresì applicata qualora la linea sia utilizzata anche, in misura limitata, per i servizi passeggeri. Gli Stati membri informano la Commissione dell'intenzione di escludere tali linee dall'ambito di applicazione degli articoli 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater, 7 quinquies e 8.";

a ter) è aggiunto un nuovo paragrafo 3 ter:

"3 ter. Gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione degli articoli 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater e 7 quinquies:

le reti regionali a bassa intensità di traffico gestite da un'entità diversa dal gestore dell'infrastruttura principale e utilizzate per servizi passeggeri regionali prestati da un'unica impresa ferroviaria diversa dall'impresa ferroviaria storica dello Stato membro, finché non vi siano richieste di utilizzo della capacità per servizi passeggeri su tale rete e purché l'impresa sia indipendente da qualsiasi impresa ferroviaria che presta servizi merci. La presente disposizioni può essere altresì applicata qualora la linea sia utilizzata anche, in misura limitata, per i servizi merci. Gli Stati membri informano la Commissione dell'intenzione di escludere tali linee dall'ambito di applicazione degli articoli 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater e 7 quinquies. ";

b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4) Fatto salvo il paragrafo 3, gli Stati membri possono escludere le infrastrutture ferroviarie locali e regionali che non rivestono importanza strategica per il funzionamento del mercato ferroviario dall'ambito di applicazione dell'articolo 8, paragrafo 3, e le infrastrutture ferroviarie locali che non rivestono importanza strategica per il funzionamento del mercato ferroviario dall'ambito di applicazione degli articoli 7, 7 bis, 7 quater e del capo IV. Gli Stati membri notificano alla Commissione l'intenzione di escludere dette infrastrutture ferroviarie. Secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 62, paragrafo 2, la Commissione decide se detta infrastruttura ferroviaria debba essere considerata di nessuna importanza strategica, tenuto conto della lunghezza delle linee ferroviarie in questione, del loro livello di utilizzo e del volume di traffico potenzialmente interessato.";

b bis) è inserito un nuovo paragrafo 8 bis:

"8 bis) Per un periodo di dieci anni dopo la data di entrata in vigore della direttiva, gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione dei capi II e IV della direttiva, ad eccezione degli articoli 10, 13 e 56, le linee ferroviarie isolate di lunghezza inferiore a 500 km con scartamento diverso da quello della rete nazionale principale collegate a un paese terzo in cui non si applica la legislazione ferroviaria dell'UE e gestite da un gestore dell'infrastruttura diverso da quello della rete principale nazionale. Le imprese ferroviarie che operano esclusivamente su tali linee possono essere esentate dall'applicazione del capo II.

L'esenzione può essere rinnovata per periodi non superiori a 5 anni. Entro 12 mesi dalla data di scadenza dell'esenzione, lo Stato membro che intende rinnovare l'esenzione lo notifica alla Commissione. La Commissione esamina se le condizioni per un'esenzione di cui al primo comma sono ancora soddisfatte. Se le condizioni non sono soddisfatte, la Commissione adotta una decisione di cessazione dell'esenzione secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 62, paragrafo 2.";

c) è inserito il paragrafo 12:

"12) Qualora, nel contesto di un partenariato pubblico-privato vigente concluso prima del 16 giugno 2015, la parte privata di tale partenariato è anche un'impresa ferroviaria incaricata della prestazione di servizi ferroviari passeggeri sull'infrastruttura, gli Stati membri possono continuare ad esentare tale parte privata dall'applicazione degli articoli 7, 7 bis e 7 quinquies e a limitare il diritto di far salire e scendere i passeggeri per servizi prestati da imprese ferroviarie sulla stessa infrastruttura utilizzata per i servizi passeggeri prestati dalla parte privata nell'ambito del partenariato pubblico-privato.";

d) è inserito il paragrafo 13:

"(13) I gestori dell'infrastruttura privati che sono parte di un partenariato pubblico-privato concluso prima del [data di entrata in vigore della direttiva] e non ricevono fondi pubblici sono esclusi dall'ambito di applicazione dell'articolo 7 quinquies, a condizione che imprese ferroviarie specifiche non beneficino direttamente o indirettamente di prestiti e garanzie finanziarie gestiti dal gestore dell'infrastruttura.";

1. l'articolo 3 è così modificato:

a) il punto 2 è sostituito dal seguente: <sup>1</sup>

2) "gestore dell'infrastruttura", qualsiasi organismo o impresa responsabili dell'esercizio, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria su una rete e della partecipazione al suo sviluppo come stabilito dallo Stato membro nel quadro della sua politica generale sullo sviluppo e sul finanziamento dell'infrastruttura;

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

2 bis bis) "esercizio dell'infrastruttura ferroviaria", l'assegnazione delle tracce ferroviarie, la gestione del traffico e l'imposizione di canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura;<sup>2</sup>

2 ter) "manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria", i lavori destinati a mantenere le condizioni e la capacità dell'infrastruttura esistente;

---

<sup>1</sup> Potrebbe essere inserito un considerando per chiarire che l'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria è possibile come strutture separate, imprese a integrazione verticale o imprese a integrazione verticale combinate con l'esternalizzazione.

<sup>2</sup> Potrebbe essere inserito un considerando per chiarire che l'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria include il controllo, il comando e il segnalamento. Sarà inserito un considerando per chiarire che in tale contesto sarebbe opportuno assicurare l'idoneità dell'infrastruttura all'utilizzo specificato.

- 2 quater) "rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria", i lavori di sostituzione di vasta portata sull'infrastruttura esistente che non ne modificano la prestazione globale;
- 2 quinquies) "potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria", i lavori di modifica di vasta portata sull'infrastruttura esistente che migliorano [...] la sua prestazione globale;
- 2 sexies) "funzioni essenziali" del gestore dell'infrastruttura, l'adozione di decisioni relative all'assegnazione delle tracce ferroviarie, incluse sia la definizione e la valutazione della disponibilità che l'assegnazione delle singole tracce ferroviarie, e l'adozione di decisioni relative all'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, comprendenti il calcolo e la riscossione dei canoni, in conformità del quadro per l'imposizione dei canoni e del quadro per l'assegnazione della capacità istituiti dagli Stati membri ai sensi degli articoli 29 e 39.";

b) sono aggiunti i punti seguenti:

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

- un gestore dell'infrastruttura è controllato da un'impresa che contemporaneamente controlla una o più imprese ferroviarie che effettuano servizi ferroviari sulla rete del gestore dell'infrastruttura o
- un gestore dell'infrastruttura è controllato da una o più imprese ferroviarie che effettuano servizi ferroviari sulla rete del gestore dell'infrastruttura o
- una o più imprese ferroviarie che effettuano servizi ferroviari sulla rete del gestore dell'infrastruttura sono controllate da un gestore dell'infrastruttura.

Si intende inoltre un'impresa costituita da divisioni distinte, incluso un gestore dell'infrastruttura e una o più divisioni che forniscono servizi di trasporto non dotate di personalità giuridiche distinte.

Se sono pienamente indipendenti l'uno dall'altra, ma entrambi sono controllati direttamente da uno Stato membro senza un ente intermedio, un gestore dell'infrastruttura e un'impresa ferroviaria non sono considerati un'impresa a integrazione verticale ai fini della presente direttiva<sup>3</sup>.";

32) "partenariato pubblico-privato", un accordo vincolante tra organismi pubblici e una o più imprese diverse dal gestore dell'infrastruttura principale di uno Stato membro<sup>4</sup>, in base al quale le imprese in tutto o in parte costruiscono e/o finanziano l'infrastruttura ferroviaria e/o acquisiscono il diritto di esercitare qualsiasi funzione elencata al punto 2) per un periodo di tempo predefinito. L'accordo può assumere qualsiasi opportuna forma giuridicamente vincolante prevista nella legislazione nazionale.

33) "consiglio di amministrazione", [...] organo **superiore** di un'impresa che esercita funzioni esecutive e amministrative ed è incaricato e responsabile della gestione quotidiana dell'impresa.

33 bis) "consiglio di vigilanza", [...] **il più alto organo** di un'impresa che svolge compiti di vigilanza, incluso l'esercizio del controllo sul consiglio di amministrazione e sulle decisioni strategiche generali concernenti l'impresa.";

2. all'articolo 6, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"Ai fini del presente articolo, gli Stati membri che applicano l'articolo 7 bis, paragrafo 3, richiedono che l'impresa sia organizzata in divisioni distinte non dotate di personalità giuridica distinta all'interno di una stessa impresa.";

---

<sup>3</sup> Un considerando potrebbe chiarire la nozione di piena indipendenza ai fini della presente definizione. Per "ente intermedio" non va inteso un ministero.

<sup>4</sup> Un considerando potrebbe chiarire che è lo Stato membro a stabilire quale entità è il gestore dell'infrastruttura principale.

3. l'articolo 7 è sostituito dal seguente:

"Articolo 7

Indipendenza del gestore dell'infrastruttura

1. Gli Stati membri assicurano che il gestore dell'infrastruttura sia responsabile dell'esercizio, della manutenzione e del rinnovo su una rete e sia incaricato dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria su tale rete, in conformità del diritto nazionale.

2. Gli Stati membri provvedono a che il gestore dell'infrastruttura sia organizzato come un'entità giuridicamente distinta da qualsiasi impresa ferroviaria e, nelle imprese a integrazione verticale, da qualsiasi altra entità giuridica all'interno dell'impresa.

3. Gli Stati membri provvedono a che le stesse persone non possano essere impiegate contemporaneamente:

- come membri del consiglio di amministrazione di un gestore dell'infrastruttura e di un'impresa ferroviaria,
- come responsabili decisionali sulle funzioni essenziali e come membri del consiglio di amministrazione di un'impresa ferroviaria,
- ove esista un consiglio di vigilanza, come membri del consiglio di vigilanza di un gestore dell'infrastruttura e di un'impresa ferroviaria.

4. Nelle imprese a integrazione verticale, i membri del consiglio di amministrazione del gestore dell'infrastruttura e i responsabili decisionali sulle funzioni essenziali non ricevono benefici finanziari dalle imprese ferroviarie né premi legati primariamente alla prestazione finanziaria di [...] specifiche imprese ferroviarie. Possono tuttavia ricevere incentivi connessi alla prestazione globale del sistema ferroviario.

5. In presenza di sistemi informatici comuni a diverse entità all'interno di un'impresa a integrazione verticale, l'accesso alle informazioni sensibili relative alle funzioni essenziali è limitato al personale autorizzato del gestore dell'infrastruttura.

6. Le disposizioni del paragrafo 1 non pregiudicano il diritto degli Stati membri di adottare decisioni concernenti lo sviluppo e il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria né le competenze degli Stati membri concernenti il finanziamento dell'infrastruttura e l'imposizione di canoni per il suo utilizzo nonché l'assegnazione della capacità, quali definiti all'articolo 4, paragrafo 2 e agli articoli 8, 29 e 39.";

4. sono inseriti i seguenti articoli da 7 bis a 7 octies:

"Articolo 7 bis

Indipendenza delle funzioni essenziali

1. Gli Stati membri assicurano che il gestore dell'infrastruttura goda di indipendenza organizzativa e decisionale entro i limiti di cui all'articolo 4, paragrafo 2, e agli articoli 29 e 39 riguardo alle funzioni essenziali.

2. Per l'applicazione del paragrafo 1, gli Stati membri assicurano in particolare che:

- un'impresa ferroviaria o qualsiasi altra entità giuridica non esercitino un'influenza determinante sul gestore dell'infrastruttura in relazione alle funzioni essenziali, fatto salvo il ruolo degli Stati membri per quanto riguarda la definizione del quadro per l'imposizione dei canoni e del quadro per l'assegnazione della capacità e delle regole specifiche in materia di imposizione in conformità degli articoli 29 e 39;

- un'impresa ferroviaria non abbia un'influenza determinante sulle nomine e i licenziamenti dei responsabili decisionali sulle funzioni essenziali<sup>5</sup>;

- la mobilità dei responsabili decisionali sulle funzioni essenziali non crei conflitti di interesse.

---

<sup>5</sup> Potrebbe essere inserito un considerando per chiarire che sono contemplate anche le procedure di reclamo.

3. Gli Stati membri possono decidere che l'imposizione di canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e l'assegnazione delle tracce siano effettuate da un da un organismo incaricato della determinazione dei canoni e da un organismo incaricato dell'assegnazione della capacità indipendenti dalle imprese ferroviarie sul piano giuridico, organizzativo e decisionale. In tal caso, gli Stati membri possono decidere di non applicare le disposizioni dell'articolo 7, paragrafo 2 e paragrafo 3, terzo trattino.<sup>6</sup> Ai capi di divisione incaricati della gestione dell'infrastruttura e della prestazione dei servizi ferroviari si applica *mutatis mutandis* l'articolo 7, paragrafo 3, primo trattino, e paragrafo 4.

4. Le disposizioni della presente direttiva concernenti le funzioni essenziali di un gestore dell'infrastruttura si applicano all'organismo incaricato della determinazione dei canoni e/o all'organismo incaricato dell'assegnazione della capacità indipendenti.

#### Articolo 7 ter

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

1. Le funzioni di gestione del traffico e programmazione della manutenzione sono svolte in maniera trasparente e non discriminatoria.
2. Per quanto riguarda la gestione del traffico, gli Stati membri assicurano che le imprese ferroviarie abbiano pieno e tempestivo accesso alle pertinenti informazioni in caso di interruzioni che le riguardano. Il gestore dell'infrastruttura concede un ulteriore accesso al processo di gestione del traffico in modo trasparente e non discriminatorio alle imprese ferroviarie interessate.
3. Per quanto riguarda la programmazione a lungo termine di grande manutenzione e/o rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura consulta i richiedenti e tiene conto quanto più possibile delle osservazioni formulate.

---

<sup>6</sup> Potrebbe essere inserito un considerando per chiarire che le pertinenti disposizioni della presente direttiva si applicano *mutatis mutandis* alle imprese a integrazione verticale qualora il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria non siano dotati di personalità giuridica distinta ma siano organizzati in divisioni distinte all'interno di una stessa impresa.

## Articolo 7 quater

### Esteralizzazione e ripartizione delle funzioni del gestore dell'infrastruttura<sup>7</sup>

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

- a) esternalizzare funzioni a un'entità diversa, purché questa non sia un'impresa ferroviaria, né controlli un'impresa ferroviaria, né sia controllata da un'impresa ferroviaria;
- b) esternalizzare l'esecuzione di lavori e i relativi compiti su sviluppo, manutenzione e rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria a imprese ferroviarie o società che controllano l'impresa ferroviaria o sono controllate dall'impresa ferroviaria.

Il gestore dell'impresa ferroviaria mantiene il potere di vigilanza sull'esercizio delle funzioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2 e ne ha la responsabilità ultima. Le entità che svolgono le funzioni essenziali si conformano agli articoli 7, 7 bis, 7 ter e 7 quinquies.

2. In deroga all'articolo 7, paragrafo 1, le funzioni del gestore dell'infrastruttura possono essere eseguite da gestori dell'infrastruttura diversi, comprese le parti di accordi di partenariato pubblico-privato purché soddisfino i requisiti dell'articolo 7, paragrafi da 2 a 6, e degli articoli 7 bis, 7 ter e 7 quinquies e assumano la piena responsabilità dell'esercizio delle funzioni in questione.

---

<sup>7</sup> Potrebbe essere inserito un considerando per precisare che il diritto nazionale può includere un atto legislativo che consente l'esternalizzazione delle funzioni del gestore dell'infrastruttura.

2 bis. Qualora funzioni essenziali non siano assegnate a un operatore della rete elettrica, quest'ultimo è esentato dalle regole applicabili ai gestori dell'infrastruttura, a condizione che sia assicurata la conformità alle pertinenti disposizioni concernenti lo sviluppo della rete, in particolare l'articolo 8.

3. Fatta salva la vigilanza da parte dell'organismo competente indipendente stabilito dagli Stati membri, il gestore dell'infrastruttura può concludere accordi di cooperazione con una o più imprese ferroviarie in modo non discriminatorio e al fine di ottenere vantaggi per i clienti quali costi ridotti o migliori prestazioni sulla parte della rete coperta dall'accordo.

Detto organismo monitora l'esecuzione di tali accordi e può, in casi giustificati, raccomandare di porvi termine.

Oltre all'articolo 6 si applicano le disposizioni seguenti:

- a) nel rispetto delle procedure nazionali applicabili in ogni Stato membro le entrate derivanti dalla gestione dell'infrastruttura, fondi pubblici compresi, possono essere utilizzate dal gestore dell'infrastruttura soltanto per finanziare la propria attività, gestione dei prestiti compresa, e per pagare dividendi ai proprietari [...] <sup>9</sup> dell'impresa che possono comprendere azionisti privati <sup>10</sup>;
- b) i gestori dell'infrastruttura non concedono, direttamente o indirettamente, prestiti alle imprese ferroviarie;
- bb) le imprese ferroviarie non concedono, direttamente o indirettamente, prestiti ai gestori dell'infrastruttura;
- c) i prestiti tra entità giuridiche di un'impresa a integrazione verticale sono concessi, erogati e gestiti soltanto a tassi e condizioni di mercato che rispecchiano il singolo profilo di rischio dell'entità interessata;
- cc) i prestiti tra entità giuridiche di un'impresa a integrazione verticale concessi prima [data di entrata in vigore della presente direttiva] restano in essere fino a scadenza, purché siano stati stipulati a condizioni di mercato e siano effettivamente erogati e onorati;

---

<sup>8</sup> Potrebbe essere inserito un considerando per precisare che le disposizioni dell'articolo 31 non impediscono a uno Stato membro di prevedere che le entrate del gestore dell'infrastruttura derivanti dai canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura stessa transitino per i conti dello Stato.

<sup>9</sup> Potrebbe essere inserito un considerando per chiarire che i proprietari dell'impresa comprendono lo Stato ed azionisti privati ad esclusione della società holding.

<sup>10</sup> Potrebbe essere inserito un considerando per precisare che il gestore dell'infrastruttura dovrebbe poter pagare le entrate e i dividendi direttamente o attraverso un'altra entità nell'ambito dell'impresa.

- d) i servizi prestati dalle altre entità giuridiche di un'impresa a integrazione verticale al gestore dell'infrastruttura si basano su contratti e sono remunerati ai prezzi di mercato o ai prezzi che rispecchiano il costo di produzione, aumentato un ragionevole margine di profitto;
- dd) I debiti attribuiti al gestore dell'infrastruttura sono nettamente separati dai debiti attribuiti alle altre entità giuridiche inserite nelle imprese a integrazione verticale. Questi debiti sono onorati separatamente. Ciò non osta a che il pagamento finale dei debiti sia effettuato attraverso l'impresa menzionata all'articolo 3, punto 31, primo trattino, oppure attraverso un'altra entità nell'ambito dell'impresa;
- de) la contabilità del gestore dell'infrastruttura e quella delle altre entità giuridiche inserite nell'impresa a integrazione verticale sono tenute in modo da assicurare il rispetto delle presenti disposizioni e permettere di avere contabilità separate e circuiti finanziari trasparenti nell'ambito dell'impresa;
- f) nelle imprese a integrazione verticale il gestore dell'infrastruttura tiene registrazioni dettagliate di tutti i rapporti commerciali e finanziari con le altre entità giuridiche nell'ambito dell'impresa in questione;

Qualora funzioni essenziali siano svolte da organismi indipendenti incaricati della determinazione dei canoni e dell'assegnazione della capacità ai sensi dell'articolo 7 bis, paragrafo 3, e gli Stati membri non applichino l'articolo 7, paragrafo 2, si applicano *mutatis mutandis* le disposizioni del presente articolo. I riferimenti nell'articolo 7 quinquies al gestore dell'infrastruttura, all'impresa ferroviaria e ad altre entità giuridiche di un'impresa a integrazione verticale si intendono come riferimenti alle rispettive divisioni dell'impresa. Il rispetto dei requisiti di cui all'articolo 7 quinquies è dimostrato nelle contabilità separate delle rispettive divisioni dell'impresa.

## Articolo 7 sexies

### Meccanismi di coordinamento

Ove opportuno gli Stati membri assicurano che siano predisposti gli idonei meccanismi di coordinamento tra i relativi gestori dell'infrastruttura principale e tutte le imprese ferroviarie interessate nonché tutti i richiedenti interessati di cui all'articolo 8, paragrafo 3.

Rappresentanti degli utenti e autorità locali/regionali possono essere invitati a partecipare. Il coordinamento riguarda tra l'altro:

- a) le necessità dei richiedenti relative alla manutenzione e allo sviluppo della capacità di infrastruttura;
- b) il contenuto degli obiettivi di prestazione orientati agli utenti contenuti negli accordi contrattuali di cui all'articolo 30 e degli incentivi di cui all'articolo 30, paragrafo 1, e la relativa attuazione;
- c) il contenuto e l'attuazione del prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27;
- d) questioni di intermodalità e interoperabilità;
- e) qualsiasi altra questione relativa alle condizioni di accesso e uso dell'infrastruttura e alla qualità dei servizi del gestore dell'infrastruttura.

## Articolo 7 septies

### Rete europea dei gestori dell'infrastruttura<sup>11</sup>

1. Gli Stati membri assicurano che i relativi gestori dell'infrastruttura principale partecipino e cooperino in una rete che si riunisce periodicamente allo scopo di:
  - a) sviluppare l'infrastruttura ferroviaria dell'Unione,
  - b) sostenere l'attuazione tempestiva ed efficiente dello spazio ferroviario europeo unico,
  - c) scambiare le migliori prassi,
  - d) monitorare la prestazione, e
  - e) contribuire alle attività di monitoraggio del mercato di cui all'articolo 15.
2. La Commissione è membro della rete e ne sostiene l'attività.";

---

<sup>11</sup> Potrebbe essere inserito un considerando per chiarire che alle strutture esistenti sarà assegnata una base giuridica.

5. l'articolo 10 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

2. **Fatto salvo il regolamento (CE) n. 1370/2007**, alle imprese ferroviarie è concesso, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria di tutti gli Stati membri per l'esercizio [...] **dei servizi** di trasporto di passeggeri per ferrovia. Le imprese ferroviarie hanno diritto di far salire passeggeri in ogni stazione e di farli scendere in un'altra. Tale diritto comprende l'accesso alle infrastrutture di collegamento agli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2."<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Potrebbe essere inserito un considerando per chiarire che questa disposizione che assicura libero accesso all'infrastruttura ferroviaria per la prestazione di servizi di trasporto nazionale di passeggeri non pregiudica la prerogativa delle autorità competenti nel decidere quale impresa prendere in considerazione per l'aggiudicazione diretta di contratti OPS: "Il diritto delle imprese ferroviarie di avere accesso all'infrastruttura non pregiudica la possibilità per l'autorità competente di concedere diritti esclusivi in conformità dell'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1370/2007 o di aggiudicare direttamente un contratto di servizio pubblico alle condizioni stabilite all'articolo 5 dello stesso regolamento. L'esistenza di tale contratto di servizio pubblico non dovrebbe consentire a uno Stato membro di vietare ad altre imprese ferroviarie l'accesso all'infrastruttura ferroviaria interessata per la prestazione di servizi ferroviari di trasporto passeggeri, a meno che tali servizi non mettano in pericolo l'equilibrio economico del contratto OPS."

b) è aggiunto un nuovo paragrafo 1 bis:

"1 bis. Fatti salvi gli obblighi internazionali dell'Unione e degli Stati membri, gli Stati membri che confinano con un paese terzo possono limitare il diritto di accesso di cui all'articolo 10 per i servizi prestati a partire da o verso questo paese su una rete con scartamento diverso dalla rete ferroviaria principale all'interno dell'UE qualora insorgano distorsioni di concorrenza nel trasporto ferroviario transfrontaliero tra gli Stati membri e detto paese terzo. Queste distorsioni possono tra l'altro derivare dalla carenza di accesso non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria e relativi servizi nel paese terzo in questione.

Se uno Stato membro intende adottare, ai sensi del presente paragrafo, una decisione che limita il diritto di accesso presenta il progetto di decisione alla Commissione europea e consulta di conseguenza gli altri Stati membri.

Se, entro tre mesi, né la Commissione né uno Stato membro formulano obiezioni, lo Stato membro può adottare la decisione.

La Commissione può adottare misure che stabiliscano nei dettagli la procedura e criteri da seguire per l'applicazione del presente paragrafo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 62, paragrafo 3.";

13

c) i paragrafi 3 e 4 sono soppressi;

---

<sup>13</sup> Potrebbe essere inserito un considerando allo scopo di precisare che gli Stati membri possono decidere che le condizioni per la concessione del diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria ai fini della prestazione di servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia comprendono condizioni atte a consentire l'inserimento di un sistema di servizi di trasporto ferroviario di passeggeri all'interno di uno schema di orario integrato.

6. l'articolo 11 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Gli Stati membri possono limitare il diritto di accesso di cui all'articolo 10, paragrafo 2, per i servizi di trasporto passeggeri tra un dato punto di partenza e una data destinazione quando uno o più contratti di servizio pubblico coprono lo stesso percorso o un percorso alternativo, se l'esercizio di tale diritto compromette l'equilibrio economico del contratto o dei contratti di servizio pubblico in questione.";

b) al paragrafo 2, il primo comma è sostituito dal seguente:

"Per stabilire se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico sia compromesso, l'organismo o gli organismi di regolamentazione pertinenti di cui all'articolo 55 procedono ad un'analisi economica oggettiva e basano la decisione su criteri prestabiliti. Essi procedono in tal senso in seguito ad una richiesta proveniente da uno dei seguenti soggetti, presentata entro un mese dall'informazione sul previsto servizio di trasporto di passeggeri, di cui all'articolo 38, paragrafo 4:

- a) la o le competenti autorità di aggiudicazione del contratto di servizio pubblico;
- b) qualsiasi altra autorità competente interessata che gode del diritto di limitare l'accesso ai sensi del presente articolo;
- c) il gestore dell'infrastruttura;
- d) l'impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico.";

c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. L'organismo di regolamentazione motiva la propria decisione e precisa le condizioni alle quali uno dei seguenti soggetti può chiedere un riesame della decisione entro un mese dalla sua notifica:

- a) la o le autorità competenti;
- b) il gestore dell'infrastruttura;
- c) l'impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico;
- d) l'impresa ferroviaria che chiede l'accesso.

L'organismo di regolamentazione che decide che l'equilibrio economico di un contratto pubblico è compromesso dal previsto servizio di trasporto di passeggeri, di cui all'articolo 38, paragrafo 4, indica le eventuali modifiche a tale servizio che permetterebbero di soddisfare le condizioni per la concessione del diritto di accesso di cui all'articolo 10, paragrafo 2.";

- d) al paragrafo 4, è aggiunta la seguente seconda frase:

"La Commissione adotta misure analoghe entro [36 mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva] in relazione ai servizi di trasporto nazionale di passeggeri.";

e) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

"5. Gli Stati membri possono anche limitare il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria ai fini della prestazione di servizi di trasporto nazionale di passeggeri tra un dato punto di partenza e una data destinazione all'interno dello stesso Stato membro qualora sia stato concesso un diritto esclusivo al trasporto di passeggeri tra le stazioni in questione nell'ambito di un contratto di servizio pubblico aggiudicato prima del 16 giugno 2016 e qualora l'operatore di servizio pubblico non riceva compensazioni per prestare tali servizi. Detta limitazione può restare in vigore per la durata iniziale del contratto o per 10 anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva, ove la durata sia superiore".<sup>14</sup>;

7. è inserito il seguente articolo 13 bis:

"Articolo 13 bis

Sistema comune d'informazione e biglietteria integrata

1. Fermi restando il regolamento (CE) n. 1371/2007<sup>15</sup> e la direttiva 2010/40/UE<sup>16</sup>, gli Stati membri possono imporre alle imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto nazionale di passeggeri di partecipare ad un sistema comune d'informazione e di biglietteria integrata ai fini dell'offerta di biglietti, biglietti cumulativi e prenotazioni oppure decidere d'incaricare le autorità competenti di istituirlo. Se tale sistema è istituito, gli Stati membri assicurano che esso non crei distorsioni di mercato o discriminazioni tra imprese ferroviarie e che sia gestito da un'entità giuridica pubblica o privata o da un'associazione di tutte le imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto di passeggeri.

2. Gli Stati membri impongono alle imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto di passeggeri di predisporre piani di emergenza e assicurano che tali piani siano adeguatamente coordinati per fornire assistenza ai passeggeri, ai sensi dell'articolo 18 del regolamento (CE) n. 1371/2007, nel caso di grave interruzione del servizio.";

---

<sup>14</sup> Questo punto dovrebbe anche essere adeguatamente rispecchiato nel testo OSP, per assicurare tra l'altro una certa coerenza tra i periodi inclusi nel testo OSP e in quello sulla governance.

<sup>15</sup> GU L 315 del 3.12.2007, pag. 14.

<sup>16</sup> GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1.

8. all'articolo 38, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Il richiedente che intende chiedere capacità di infrastruttura, al fine di effettuare un servizio di trasporto di passeggeri, in uno Stato membro in cui il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria è limitata ai sensi dell'articolo 11, ne informa i gestori dell'infrastruttura e gli organismi di regolamentazione interessati almeno 18 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario al quale la richiesta di capacità si riferisce. Per poter valutare il potenziale impatto economico sui vigenti contratti di servizio pubblico, gli organismi di regolamentazione provvedono a che siano informate, senza indugio e comunque entro dieci giorni, l'autorità competente che ha aggiudicato sul percorso in questione un servizio di trasporto ferroviario di passeggeri definito in un contratto di servizio pubblico, qualsiasi altra autorità competente interessata che goda del diritto di limitare l'accesso a norma dell'articolo 11 e le imprese ferroviarie che adempiono al contratto di servizio pubblico sul percorso di tale servizio di trasporto di passeggeri.";

9. all'articolo 63, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Entro il 31 dicembre 2024 la Commissione valuta l'impatto della presente direttiva sul settore ferroviario e presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione sulla sua applicazione.

Entro la medesima data la Commissione valuta se sussistono pratiche discriminatorie o altri tipi di distorsione della concorrenza in relazione ai gestori dell'infrastruttura inseriti in un'impresa a integrazione verticale. Se del caso, la Commissione propone nuove misure legislative.";

10. all'articolo 56, paragrafo 1, sono aggiunte le seguenti lettere h), i) e j):

"h) gestione del traffico;

i) programmazione di manutenzione e rinnovo;

j) rispetto dei requisiti di cui all'articolo 2, paragrafo 13 e agli articoli 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater e 7 quinquies.";

11. il riferimento a "g)" nei paragrafi 2 e 9 dell'articolo 56 è sostituito dal riferimento a "j)";

12. l'articolo 56, paragrafo 12, è così modificato:

"Per verificare l'osservanza delle disposizioni relative alla separazione contabile di cui all'articolo 6 e delle disposizioni relative alla trasparenza finanziaria di cui all'articolo 7 quinquies l'organismo di regolamentazione ha il potere di effettuare audit o di far realizzare audit esterni presso i gestori dell'infrastruttura, gli operatori degli impianti di servizio e, se del caso, le imprese ferroviarie. Nel caso di imprese a integrazione verticale il potere è esteso a tutte le entità giuridiche. L'organismo di regolamentazione è autorizzato a chiedere tutte le informazioni pertinenti. In particolare, ha il potere di chiedere ai gestori dell'infrastruttura, agli operatori degli impianti di servizio e a tutte le imprese o altri enti che effettuano o integrano le attività connesse alle varie categorie di trasporto ferroviario o di gestione dell'infrastruttura di cui all'articolo 6, paragrafi 1 e 2, e all'articolo 13 di fornire tutte o parte delle informazioni contabili elencate nell'allegato VIII, con un livello di dettaglio sufficiente secondo quanto ritenuto necessario e proporzionato.

Fatte salve le competenze delle autorità nazionali responsabili delle questioni inerenti agli aiuti di Stato, dalla contabilità l'organismo di regolamentazione può anche trarre conclusioni concernenti questioni di aiuti di Stato di cui informa dette autorità.

I flussi finanziari di cui all'articolo 7 quinquies, lettera a), i prestiti di cui all'articolo 7 quinquies, lettere c) e c quater) e i debiti di cui all'articolo 7 quinquies, lettera d quinquies) sono soggetti al controllo dell'organismo di regolamentazione.

Se uno Stato membro ha disegnato l'organismo di regolamentazione organismo competente indipendente di cui all'articolo 7 quater, paragrafo 3, l'organismo di regolamento valuta gli accordi di cooperazione di cui a tale articolo.";

13. l'articolo 32, paragrafo 4, è così modificato:

"I canoni imposti per l'utilizzo dell'infrastruttura di corridoi ferroviari di cui alla decisione 2009/561/CE della Commissione possono essere differenziati in modo da offrire incentivi a dotare i treni dell'ETCS conforme alla versione adottata dalla decisione 2008/386/CE della Commissione e alle versioni successive. Detta modifica non comporta globalmente un aumento delle entrate del gestore dell'infrastruttura.

Gli Stati membri possono decidere di non applicare la suddetta differenziazione per l'utilizzo dell'infrastruttura alle linee ferroviarie di cui alla decisione 2009/561/CE della Commissione, sulle quali possono circolare solo i treni dotati dell'ETCS.

Gli Stati membri possono decidere di estendere questa differenziazione alle linee ferroviarie non specificate nella decisione 2009/561/CE.";

14. all'articolo 57 è aggiunto il paragrafo 10:

"10. In ordine alle decisioni su infrastrutture bi-nazionali gli Stati membri possono imporre il coordinamento tra gli organismi di regolamentazione interessati per assicurare un allineamento dell'impatto delle decisioni."

## *Articolo 2<sup>17</sup>*

1. Fatto salvo l'articolo 3, paragrafo 2, gli Stati membri adottano e pubblicano entro 36 mesi dopo l'entrata in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie a conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle principali disposizioni di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

## *Articolo 3*

1. La presente direttiva entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.
2. L'articolo 1, punti da 5 a 12, si applica a decorrere dal 1° gennaio 2020 in tempo utile per l'orario che inizia il 14 dicembre 2020.

---

<sup>17</sup> Potrebbe essere inserito il considerando seguente per precisare che gli Stati membri possono mantenere, nel periodo transitorio, le norme interne sull'accesso al mercato vigenti nel diritto nazionale. "Nel processo di apertura alla concorrenza dei mercati ferroviari nazionali, che avviene concedendo ad ogni impresa ferroviaria l'accesso alle reti, gli Stati membri dovrebbe poter usufruire di un periodo transitorio sufficientemente lungo per adattare il diritto nazionale come pure l'organizzazione nazionale. Gli Stati membri dovrebbero pertanto poter mantenere le rispettive norme nazionali vigenti sull'accesso al mercato sino alla fine del periodo transitorio."

#### *Articolo 4*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

---

**Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia**

*Articolo 1*

Il regolamento (CE) n. 1370/2007 è così modificato<sup>18</sup>:

1. all'articolo 2, dopo la lettera a) è inserita la lettera seguente:

"a bis) "servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia": il trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia, a esclusione del trasporto di passeggeri con altri modi di trasporto su rotaia, quali metropolitana o tram.";

2. è inserito il seguente articolo 2 bis:

"Articolo 2 bis

Specifica degli obblighi di servizio pubblico

1. L'autorità competente definisce le specifiche per gli obblighi di servizio pubblico nel trasporto pubblico di passeggeri e il relativo ambito di applicazione in conformità dell'articolo 2, lettera e).

Dette specifiche sono coerenti con gli obiettivi della politica del trasporto pubblico.

2. Le specifiche degli obblighi di servizio pubblico e la collegata compensazione dell'effetto finanziario netto degli obblighi di servizio pubblico assicurano:
  - a) il conseguimento degli obiettivi della politica del trasporto pubblico in modo efficiente in termini di costi. Ciò include la possibilità di raggruppare i servizi che coprono i costi sostenuti con i servizi che non coprono i costi sostenuti;

---

<sup>18</sup> Potrebbe essere aggiunto il considerando seguente: "Un obiettivo specifico del presente regolamento è rafforzare la qualità, la trasparenza, l'efficienza e le prestazioni dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia."

- b) la sostenibilità finanziaria, a lungo termine, della prestazione del trasporto pubblico di passeggeri secondo i requisiti stabiliti nella politica del trasporto pubblico."; <sup>19</sup> <sup>20</sup>

3. l'articolo 4 è così modificato:

0a) al paragrafo 1, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) definiscono con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico previsti all'articolo 2, lettera e), e all'articolo 2 bis che l'operatore di servizio pubblico deve assolvere e le zone geografiche interessate;"

a) al paragrafo 1, lettera b), l'ultima frase è sostituita dalla seguente:

"Nel caso di contratti di servizio pubblico non aggiudicati a norma dell'articolo 5, paragrafi 1 o 3, tali parametri sono determinati in modo tale che la compensazione corrisposta non possa superare l'importo necessario per coprire l'effetto finanziario netto sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi ricavi trattenuti dall'operatore di servizio pubblico, nonché di un profitto ragionevole;"

b) il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

"6. Qualora le autorità competenti impongano all'operatore di servizio pubblico, in conformità del diritto nazionale, di conformarsi a taluni parametri qualitativi e sociali, ovvero qualora stabiliscano criteri sociali e qualitativi, tali parametri e criteri sono indicati nei documenti di gara e nei contratti di servizio pubblico.";

c[...] è aggiunto il seguente paragrafo 8:

---

<sup>19</sup> Potrebbe essere aggiunto il considerando seguente: "Gli obblighi di servizio pubblico dovrebbero essere conformi alla politica del trasporto pubblico. Tuttavia, ciò non conferisce alle autorità competenti il diritto di ricevere un importo specifico di finanziamento."

<sup>20</sup> Potrebbe essere aggiunto il considerando seguente: "Per tener conto della diversità dell'organizzazione territoriale e politica degli Stati membri, il contratto di servizio pubblico potrebbe essere aggiudicato da un'autorità competente che è una combinazione di autorità pubbliche. In tali circostanze, regole chiare dovrebbero fissare i rispettivi ruoli di ciascuna di esse nella procedura di aggiudicazione del contratto di servizio pubblico."

"8. Le autorità competenti mettono a disposizione di tutte le parti interessate le informazioni pertinenti alla predisposizione dell'offerta in una procedura di gara, tenendo conto della legittima protezione delle informazioni commerciali riservate. Affinché dette parti siano in grado di elaborare piani d'attività con cognizione di causa, le informazioni indicano la domanda di passeggeri, le tariffe, i costi e ricavi inerenti al trasporto pubblico di passeggeri oggetto della gara e i dettagli delle specifiche d'infrastruttura pertinenti all'esercizio dei veicoli o del materiale rotabile necessari. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria collaborano con le autorità competenti mettendo a disposizione tutte le pertinenti specifiche d'infrastruttura. L'inosservanza delle disposizioni del presente paragrafo è soggetta alla verifica giuridica di cui all'articolo 5, paragrafo 7.";

4. l'articolo 5 è così modificato:

0a) al paragrafo 2, la prima frase è sostituita dal testo seguente:

A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti a livello locale, si tratti o meno di un'autorità singola o di un gruppo di autorità che forniscono servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri, hanno facoltà di fornire esse stesse servizi di trasporto pubblico di passeggeri o di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico a un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità competente a livello locale, o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture.

In caso di servizio pubblico nel trasporto ferroviario, il gruppo di autorità di cui al primo comma può essere composto soltanto da autorità competenti a livello locale la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale. Il servizio di trasporto pubblico di passeggeri o il contratto di servizio pubblico di cui al primo comma possono coprire soltanto le esigenze di trasporto di agglomerati urbani e/o di zone rurali."<sup>21</sup>;

0a bis) all'articolo 5, paragrafo 3, i termini "contemplati nei paragrafi 4, 5 e 6" sono sostituiti dai termini "contemplati nei paragrafi 3 bis, [...] 4, 4 bis, 5 e 6";

---

<sup>21</sup> Potrebbe essere inserito un considerando per chiarire che spetta agli Stati membri definire nel diritto nazionale cosa corrisponde ai concetti di agglomerati urbani e zone rurali: "Data la diversità delle suddivisioni amministrative esistenti degli Stati membri, in caso di contratti per la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia aggiudicati direttamente da un gruppo di autorità competenti a livello locale di cui all'articolo 5, paragrafo 2, la determinazione di quali autorità locali sono competenti riguardo agli "agglomerati urbani" e alle "zone rurali" interessati resta alla discrezione degli Stati membri."

0b) è aggiunto il seguente paragrafo 3 bis:

"3 bis. Per i contratti di servizio pubblico per il trasporto ferroviario aggiudicati mediante una procedura di gara, l'autorità competente può decidere di aggiudicare temporaneamente e direttamente nuovi contratti qualora essa ritenga che l'aggiudicazione diretta sia giustificata da [...] circostanze eccezionali [...]. Tali circostanze eccezionali includono situazioni in cui:

- la qualità e il numero di offerte sono ritenuti insufficienti per garantire un buon rapporto costi-benefici o

- vi sono alcune gare pubbliche già gestite dall'autorità competente e/o da altre autorità competenti che potrebbero influenzare il numero e la qualità delle offerte che saranno probabilmente ricevute se l'appalto è attribuito mediante procedura di gara,  
o

- sono necessarie modifiche dell'ambito di applicazione di uno o più contratti di servizio pubblico per ottimizzare la prestazione di servizi pubblici.

L'autorità competente adotta una decisione motivata e ne informa la Commissione, senza indugio.

La durata dei contratti aggiudicati in conformità del presente paragrafo non è superiore a [7] anni.

I contratti aggiudicati in conformità del presente paragrafo sono pubblicati tenendo conto della legittima protezione delle informazioni commerciali riservate e degli interessi commerciali."<sup>22</sup>;

---

<sup>22</sup> Potrebbe essere aggiunto un considerando per chiarire i casi contemplati da tale disposizione.

0c) è aggiunto il seguente paragrafo 3 ter:

"3 ter. In applicazione dell'articolo 5, paragrafo 3, le autorità competenti possono decidere di seguire la seguente procedura:

le autorità competenti possono rendere pubblica la loro intenzione di aggiudicare contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia mediante la pubblicazione di un avviso nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

L'avviso contiene una descrizione dettagliata dei servizi che saranno l'oggetto del contratto da aggiudicare nonché del tipo e della durata del contratto.

Gli operatori possono manifestare il proprio interesse entro un termine fissato dall'autorità competente che non può essere inferiore a 60 giorni dopo la pubblicazione dell'avviso.

Se dopo tale termine:

- a) a) un solo operatore ha manifestato il proprio interesse a partecipare alla procedura di aggiudicazione del contratto di servizio pubblico e
- b) ha debitamente provato di essere effettivamente in grado di fornire il servizio di trasporto nel rispetto degli obblighi stabiliti nel contratto di servizio pubblico e
- c) l'assenza di concorrenza non è il risultato di una limitazione artificiale dei parametri dell'appalto e
- d) quando non esistono alternative ragionevoli,

le autorità competenti possono avviare negoziati con tale operatore ai fini dell'aggiudicazione del contratto senza ulteriore pubblicazione di una procedura aperta.";

a) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. A meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, l'autorità competente ha facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico:

a) il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1 000 000 EUR o inferiore a 7 500 000 EUR per il contratto di servizio pubblico che include servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia, oppure

b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno o inferiore a 500 000 chilometri l'anno per il contratto di servizio pubblico che include servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia.<sup>23</sup>

Qualora un contratto di servizio pubblico sia aggiudicato direttamente a una piccola o media impresa che ha in esercizio non più di 23 veicoli stradali, dette soglie possono essere aumentate a un valore annuo medio stimato inferiore a 2 000 000 EUR oppure alla prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 600 000 chilometri l'anno.";

---

<sup>23</sup> Potrebbe essere inserito un considerando per chiarire che la soglia più alta si applica ai servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia o ai servizi di trasporto pubblico di passeggeri nei quali la ferrovia rappresenta più del 50% del valore dei servizi in questione.

a bis) è aggiunto il seguente paragrafo 4 bis:

"4 bis. A meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, l'autorità competente ha facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico inerenti al trasporto pubblico per ferrovia:

a) i) qualora consideri l'aggiudicazione diretta giustificata dalle pertinenti caratteristiche strutturali e geografiche del mercato e della rete interessati, in particolare la loro dimensione, le caratteristiche della domanda, la complessità della rete, **il suo isolamento dal punto di vista tecnico e geografico** e i servizi che rientrano nel contratto e

(ii) qualora tale contratto si traduca in un miglioramento della qualità dei servizi e/o dell'efficienza in termini di costi rispetto al contratto di servizio pubblico aggiudicato in precedenza.

Su tale base l'autorità competente adotta una decisione motivata e ne informa la Commissione, senza indugio.

Si considera che gli Stati membri in cui, all'entrata in vigore del presente regolamento, il volume annuo massimo è inferiore a 23 milioni di treno-km e che hanno una sola autorità competente a livello nazionale e un contratto di servizio pubblico che copre l'intera rete soddisfino le condizioni di cui al punto i). Qualora decidano di aggiudicare direttamente un contratto di servizio pubblico, tali Stati membri ne informano la Commissione. Il Regno Unito può decidere di applicare il presente comma all'Irlanda del Nord.

Qualora decida di aggiudicare direttamente un contratto di servizio pubblico, l'autorità competente definisce requisiti di prestazione misurabili, trasparenti e verificabili. Tali requisiti sono inclusi nel contratto.

I requisiti di prestazione in particolare coprono la puntualità dei servizi, la frequenza delle operazioni ferroviarie, la qualità del materiale rotabile e la capacità di trasporto di passeggeri.

Il contratto include indicatori specifici di prestazione che consentono una valutazione periodica da parte dell'autorità competente e specifiche misure effettive e dissuasive da imporre laddove l'impresa ferroviaria non soddisfi i requisiti di prestazione.

L'autorità competente valuta periodicamente se l'impresa ferroviaria ha conseguito i suoi obiettivi per il soddisfacimento dei requisiti di prestazione stabiliti nel contratto e rende pubblica la sua valutazione. Essa adotta misure appropriate e tempestive, incluse penalità contrattuali effettive e dissuasive, laddove i miglioramenti richiesti della qualità dei servizi e/o dell'efficienza in termini di costi non siano stati conseguiti. L'autorità competente può, in qualsiasi momento, in tutto o in parte sospendere o risolvere il contratto aggiudicato ai sensi della presente disposizione qualora l'operatore non soddisfi i requisiti di prestazione;

b) qualora tali contratti riguardino l'esercizio di soli servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia da parte di un operatore che gestisce simultaneamente tutta o gran parte dell'infrastruttura ferroviaria su cui i servizi sono prestati, che è escluso dall'ambito di applicazione degli articoli 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater, 7 quinquies, 8 e 13 e del capo IV della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico in conformità dell'articolo 2, paragrafo 3, lettere a) o b) della direttiva 2012/34/UE.

In deroga all'articolo 4, paragrafo 3, la durata dei contratti aggiudicati direttamente ai sensi del presente paragrafo non è superiore a dieci anni, salvo nei casi in cui si applica l'articolo 4, paragrafo 4.

I contratti aggiudicati in conformità del presente paragrafo sono pubblicati tenendo conto della legittima protezione delle informazioni commerciali riservate e degli interessi commerciali.";

a ter) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

"5. L'autorità competente può prendere provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione. I provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o di una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici. L'operatore di servizio pubblico ha il diritto di impugnare la decisione che impone la fornitura di determinati servizi pubblici. I contratti di servizio pubblico aggiudicati o prorogati con provvedimento di emergenza o le misure che impongono di stipulare un contratto di questo tipo hanno una durata non superiore a due anni.";

b) è aggiunto il seguente paragrafo 6 bis:

"6 bis. Le autorità competenti possono, per aumentare la concorrenza nel settore, decidere di aggiudicare a imprese ferroviarie diverse contratti di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia che riguardano parti della stessa rete o un complesso di tragitti. A tal fine, prima di indire la procedura di gara le autorità competenti possono decidere di limitare il numero di contratti che una stessa impresa ferroviaria può aggiudicarsi.";

5. è inserito il seguente articolo **5bis[...]**:

"Articolo **5bis[...]**

Materiale rotabile ferroviario

In vista di una procedura di aggiudicazione mediante gara le autorità competenti valutano se sono necessarie misure per assicurare l'accesso effettivo e non discriminatorio a materiale rotabile idoneo."<sup>24</sup>;

---

<sup>24</sup> Potrebbe essere inserito un considerando per chiarire che lo scopo di tale disposizione è assicurare l'effettiva concorrenza nella procedura d'appalto.

6. all'articolo 6, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:
- "1. Tutte le compensazioni connesse a una norma generale o a un contratto di servizio pubblico sono conformi all'articolo 4, indipendentemente dalle modalità di aggiudicazione del contratto. Tutte le compensazioni di qualsiasi natura connesse a un contratto di servizio pubblico non aggiudicato a norma dell'articolo 5, paragrafo 1 o 3, o connesse a una norma generale sono inoltre conformi alle disposizioni dell'allegato.";
7. l'articolo 7 è così modificato:
- a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:
- "1. Ciascuna autorità competente rende pubblica una volta all'anno una relazione esaustiva sugli obblighi di servizio pubblico di sua competenza, sulla data d'inizio e la durata dei contratti di servizio pubblico, sugli operatori di servizio pubblico prescelti e sulle compensazioni e i diritti di esclusiva a essi concessi a titolo di rimborso. La relazione fa distinzione fra trasporti mediante autobus e trasporti su rotaia, consente il controllo e la valutazione delle prestazioni di servizi, della qualità e del finanziamento della rete di trasporto pubblico e, ove opportuno, informa in merito alla natura e alla portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi. Gli Stati membri agevolano l'accesso centralizzato a tali relazioni, ad esempio mediante un portale internet comune.";
- b) al paragrafo 2, è aggiunta la seguente lettera:
- "d) data d'inizio e durata previste del contratto di servizio pubblico.";

8. l'articolo 8 è così modificato:

a) al paragrafo 2, la prima frase è sostituita dal testo seguente:

"2. Fatto salvo il paragrafo 3:

- i) l'articolo 5 si applica all'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico inerenti ai servizi di trasporto di passeggeri su strada e con altri modi di trasporto su rotaia diversi dalla ferrovia quali metropolitana o tram a decorrere dal 3 dicembre 2019;
- ii) l'articolo 5, ad eccezione del paragrafo 4 bis, si applica ai servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia a decorrere dal 3 dicembre 2019;
- iii) l'articolo 5, paragrafo 4 bis, si applica ai servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia a decorrere da dieci anni dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento;
- iv) l'articolo 5, paragrafo 6, e l'articolo 7, paragrafo 3, cessano di applicarsi a decorrere da dieci anni dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento.

I contratti di servizio pubblico inerenti ai servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia aggiudicati direttamente in conformità dell'articolo 5, paragrafo 6, possono restare in vigore fino alla data di scadenza.";

b) è inserito il seguente paragrafo 2 bis:

"2 bis. I contratti di servizio pubblico inerenti ai servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia aggiudicati direttamente in base a una procedura diversa da un'equa procedura di gara a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento fino al 3 dicembre 2019 possono restare in vigore fino alla data di scadenza. In deroga all'articolo 4, paragrafo 3, la durata di tali contratti non è superiore a dieci anni, salvo nei casi in cui si applica l'articolo 4, paragrafo 4.";

c) al paragrafo 3, la lettera d) è sostituita dalla seguente:

"a decorrere dal 26 luglio 2000 e anteriormente [all'entrata in vigore del presente regolamento] in base a una procedura diversa da un'equa procedura di gara.".

## *Articolo 2*

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

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

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*

---