

Bruxelles, 21 aprile 2026
(OR. en)

Fascicolo interistituzionale:
2023/0271(COD)

16833/1/25
REV 1 ADD 1

TRANS 650
CODEC 2139
PARLNAT

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

Oggetto: Posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione del
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

- Motivazione del Consiglio
- Adottata dal Consiglio il 21 aprile 2026

I. INTRODUZIONE

1. L'11 luglio 2023 la Commissione ha presentato al Consiglio e al Parlamento europeo una proposta¹ di 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. La proposta si basa sull'articolo 91 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) ed è negoziata secondo la procedura legislativa ordinaria.
2. Il Consiglio ha adottato il suo orientamento generale nella sessione del Consiglio TTE (Trasporti) del 18 giugno 2024.
3. Il Parlamento europeo ha adottato il suo mandato negoziale nella seduta plenaria del 12 marzo 2024.
4. Il 19 novembre 2024 è stato organizzato un primo trilogico che ha conferito un mandato generale a livello tecnico. Altri due trilogici sono stati organizzati il 3 marzo 2025 e il 10 giugno 2025. Nel quarto e ultimo trilogico del 18 novembre 2025 il Consiglio e il Parlamento hanno raggiunto un accordo provvisorio.
5. Il 19 dicembre 2025 il Comitato dei rappresentanti permanenti ha analizzato il testo di compromesso finale in vista del raggiungimento di un accordo e lo ha confermato.
6. Il 27 gennaio 2026 la presidente della commissione TRAN ha inviato una lettera alla presidente del Comitato dei rappresentanti permanenti confermando che, qualora il Consiglio dovesse approvare in prima lettura il testo concordato, dopo la messa a punto giuridico-linguistica, il Parlamento approverà la posizione del Consiglio in seconda lettura.

¹ Docc. 11718/23 + ADD da 1 a 4.

II. OBIETTIVO

7. Il regolamento mira ad applicare un quadro normativo unico all'esercizio della capacità della rete ferroviaria. Le norme sull'assegnazione della capacità di cui alla direttiva 2012/34/UE sono sostituite da quelle stabilite nel regolamento. La proposta si basa sul progetto "Timetable Redesign" (TTR), guidato dall'industria, che punta a fornire ai gestori dell'infrastruttura una maggiore flessibilità sia per la pianificazione strategica a più lungo termine che per l'assegnazione della capacità a più breve termine attraverso un nuovo processo di pianificazione e assegnazione. Iniziando a pianificare con più anticipo sarà possibile un uso più ottimale dell'infrastruttura. Sarà inoltre possibile una ripartizione più equilibrata tra i diversi tipi di utenti della capacità ferroviaria, che si tratti di passeggeri o di merci, in particolare a vantaggio del trasporto merci, che dovrebbe diventare più affidabile.
8. In termini di organizzazione, la proposta della Commissione ha rafforzato la centralizzazione a livello dell'UE, con il potenziamento della rete europea dei gestori dell'infrastruttura (*European Network of Infrastructure Managers – ENIM*) e la creazione di un nuovo organo: il coordinatore della rete ("*network coordinator*"). L'organo di valutazione delle prestazioni inizialmente proposto è stato trasformato nel gruppo consultivo per le prestazioni. Su richiesta del Parlamento europeo, le parti interessate avranno la possibilità di istituire la piattaforma ferroviaria europea (*European Railway Platform – "ERP"*).

III. ANALISI DELLA POSIZIONE DEL CONSIGLIO IN PRIMA LETTURA

9. Il Parlamento e il Consiglio hanno condotto negoziati, sulla base della proposta della Commissione, al fine di concludere un accordo rapido in seconda lettura basato sulla posizione del Consiglio in prima lettura. La posizione del Consiglio in prima lettura contiene gli elementi principali di seguito indicati, sui quali è stato raggiunto un accordo tra i colegislatori.

Sintesi delle principali questioni

10. Il regolamento introduce nuove norme per l'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria, che consentono una pianificazione a più lungo termine dei servizi ferroviari, e aspira pertanto a un migliore uso dell'infrastruttura e a un maggior numero di servizi ferroviari, sia per i passeggeri che per le merci. Il nuovo sistema si basa su un sistema globale di consultazioni per consentire ai gestori dell'infrastruttura di comprendere meglio le esigenze dei diversi richiedenti. La capacità sarà assegnata una volta completata la fase di consultazione. In seguito all'assegnazione della capacità, norme dettagliate consentiranno di modificare la pianificazione. Il nuovo sistema è inteso inoltre a consentire un migliore coordinamento transfrontaliero e la creazione di servizi multirete migliori. Esiste poi un sistema di sanzioni concepito in modo da essere dissuasivo ed evitare troppe modifiche.
11. Gli Stati membri possono fornire al gestore dell'infrastruttura, nel rispetto delle sue responsabilità operative, indirizzi strategici basati sulla strategia indicativa di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria. Tali indirizzi possono consentire di tenere conto di caratteristiche e requisiti nazionali specifici nel contesto generale di un approccio più europeo alla pianificazione e all'assegnazione della capacità ferroviaria. È importante che gli Stati membri possano decidere in merito alla natura precipua del modello di orario, fissare volumi minimi per tipi specifici di servizi di trasporto ferroviario e avere la possibilità di tenere conto delle priorità nazionali nei parametri per la ripartizione della capacità o la risoluzione dei conflitti.
12. La gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria si baserà su una pianificazione a più lungo termine. Ogni orario che entrerà in vigore a partire dal dicembre 2030 e che si applicherà l'anno successivo sarà preparato e attuato secondo tre fasi consecutive, ossia pianificazione, assegnazione e adattamento, ognuna delle quali prevede una fase di consultazione per ascoltare le esigenze dei richiedenti. Al fine di sostenere i gestori dell'infrastruttura e i soggetti operativi interessati nel processo di pianificazione, assegnazione e adattamento, l'ENIM elaborerà un quadro per la gestione della capacità. Tale quadro fornirà strumenti, metodologie e modalità procedurali per la gestione della capacità di infrastruttura e per il coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura e altri soggetti operativi interessati.

1. Pianificazione: i gestori dell'infrastruttura inizieranno con la pianificazione strategica della capacità e provvederanno affinché i piani predisposti siano coordinati tra i gestori dell'infrastruttura. In tal modo sarà più facile, per i richiedenti, organizzare servizi transfrontalieri. Partendo dal piano strategico, il gestore dell'infrastruttura procederà a una pianificazione più dettagliata, iniziando con una strategia relativa alla capacità e proseguendo con il modello di capacità, per poi terminare con il piano di offerta di capacità. Sono previste procedure speciali per gestire le infrastrutture altamente utilizzate o congestionate.
2. Assegnazione: dopo la pianificazione dovranno essere assegnati ai richiedenti i diritti di uso dell'infrastruttura, sia per la capacità monorete che per la capacità multirete. Per i diritti di capacità multirete, il regolamento stabilisce anche norme specifiche. L'assegnazione sarà effettuata attraverso strumenti digitali e servizi digitali. I gestori dell'infrastruttura potranno assegnare i diritti di capacità in diversi modi e dovranno tenere conto delle questioni relative alla capacità degli impianti di servizio. Sono inoltre tenuti a integrare i lavori sull'infrastruttura nella pianificazione. Qualora al termine del processo di assegnazione permangano conflitti tra le richieste dei richiedenti e la capacità disponibile, esiste un processo di risoluzione dei conflitti. Qualora non si riesca a trovare una soluzione consensuale, la risoluzione dei conflitti può portare all'applicazione di una metodologia equa, trasparente e non discriminatoria, basata su una serie di criteri operativi, socioeconomici e ambientali.
3. Adattamento: prima dell'entrata in vigore dell'orario, sia ai gestori dell'infrastruttura che ai richiedenti è consentito chiedere modifiche. Tuttavia, la richiesta di modifiche dovrebbe essere limitata quanto più possibile. Per evitare troppe modifiche è stato istituito un sistema di sanzioni volto a dissuadere il gestore dell'infrastruttura o il richiedente dal chiedere una modifica.

13. L'orario che entra in vigore all'inizio di dicembre di ogni anno è il risultato delle attività di pianificazione e assegnazione. Il traffico è gestito sulla base di tale orario. Nell'ambito del nuovo sistema potrebbero comunque verificarsi eventi impreveduti che richiedono la gestione delle perturbazioni e la gestione delle crisi. È importante che tutti i soggetti coinvolti nella gestione del traffico, delle perturbazioni e delle crisi si tengano reciprocamente informati. L'ENIM elaborerà un quadro per sostenere i gestori dell'infrastruttura e i soggetti operativi interessati nel coordinamento della gestione del traffico, delle perturbazioni e delle crisi con strumenti, metodologie e modalità procedurali comuni.
14. L'ENIM monitora e valuta le prestazioni dei servizi di infrastruttura ferroviaria e preparerà un quadro per sostenere i gestori dell'infrastruttura con strumenti, metodologie e modalità procedurali comuni per tale valutazione delle prestazioni. L'ENIM pubblicherà inoltre una relazione europea sulla valutazione delle prestazioni, che aggiornerà con cadenza annuale. La Commissione può istituire un gruppo consultivo per le prestazioni in quanto gruppo di esperti indipendente e imparziale, che formula raccomandazioni sulle prestazioni, riesamina il progetto di relazione sulle prestazioni e presenta una sezione autonoma nella relazione sulla valutazione delle prestazioni.
15. Governance
 1. Il regolamento attribuisce nuove responsabilità all'ENIM: istituire i tre quadri e coordinare meglio il lavoro dei gestori dell'infrastruttura per quanto concerne i servizi ferroviari multirete. L'ENIM nominerà inoltre il coordinatore della rete, previo consenso della Commissione europea.
 2. La nomina di tale coordinatore servirà a sostenere il lavoro dell'ENIM: ne svolgerà le funzioni di segretariato, contribuirà alla preparazione dei quadri, al coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura, individuerà gli ostacoli per i servizi ferroviari multirete, fungerà da punto di contatto e sosterrà i lavori sulla digitalizzazione.
 3. La rete europea degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario (*European Network of Rail Regulatory Bodies –ENRRB*) avrà funzioni specifiche nell'ambito del regolamento al fine di monitorare le questioni normative e coordinarsi con le autorità nazionali di regolamentazione qualora sorgano problemi con i servizi ferroviari multirete.

4. I soggetti operativi interessati possono decidere di istituire l'ERP per garantire un'efficace consultazione del settore ferroviario con l'ENIM.
16. Qualora l'ENIM non presenti uno o più quadri o i relativi elementi, qualora uno o più quadri o i relativi elementi siano inadeguati a conseguire gli obiettivi previsti, oppure qualora uno o più quadri non siano sufficienti a garantire le condizioni uniformi di attuazione del regolamento, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti di esecuzione per adottare il quadro o i relativi elementi.
17. Il primo orario introdotto in base alle nuove norme previste dal regolamento sarà pubblicato nel 2030 e inizierà ad applicarsi a decorrere dal 14 dicembre 2030.

IV. CONCLUSIONE

18. La posizione del Consiglio sostiene l'obiettivo della proposta della Commissione e rispecchia pienamente il compromesso raggiunto nei negoziati informali tra il Consiglio e il Parlamento europeo, con il sostegno della Commissione.
19. Una volta adottato, il 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, apporterà un contributo importante al settore dei trasporti.