



**2023/0271(COD)**

7.12.2023

# **EMENDAMENTI 173 - 629**

**Progetto di relazione**  
**Tilly Metz**  
(PE752.954v03-00)

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

Proposta di regolamento  
(COM(2023)0443 – C9-0304/2023 – 2023/0271(COD))



## Emendamento 173

Andor Deli

### Proposta di regolamento

#### Titolo 1

##### *Testo della Commissione*

Proposta di

**REGOLAMENTO** DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

##### *Emendamento*

Proposta di

**DIRETTIVA** DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

Or. hu

##### *Motivazione*

*Per lasciare agli Stati membri margine di manovra e garantire l'applicazione del principio di sussidiarietà, una direttiva costituisce uno strumento giuridico più appropriato di un regolamento.*

## Emendamento 174

Andreas Schieder, Sara Cerdas

### Proposta di regolamento

#### Considerando 1 bis (nuovo)

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

*(1 bis) I servizi di trasporto ferroviario urbano e regionale di passeggeri utilizzano la rete ferroviaria europea in modo misto insieme ad altri servizi di trasporto come i servizi di trasporto ferroviario di merci e i servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri. I servizi ferroviari regionali e urbani sono fondamentali per la rete europea e anche per il conseguimento degli obiettivi del Green Deal. La stragrande maggioranza dei passeggeri ferroviari viaggia*

*utilizzando questi servizi.*

Or. en

*Motivazione*

*Nel 2021, 5,2 miliardi di passeggeri hanno effettuato viaggi nazionali nell'UE, per un totale di 250 miliardi di chilometri percorsi. I passeggeri hanno inoltre percorso 10 miliardi di chilometri in viaggi internazionali.*

**Emendamento 175**

**Tilly Metz, Pär Holmgren, Jakob G. Dalunde, Anna Deparnay-Grunenberg, Ciarán Cuffe, Karima Delli**

**Proposta di regolamento**

**Considerando 2 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(2 bis) Affrontare 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. Al fine di garantire un'equa parità di condizioni tra i modi di trasporto, è necessario uniformare le condizioni quadro e i costi esterni dovrebbero essere incorporati nella tariffazione. A tale riguardo, i tributi e i canoni dovuti nei diversi modi di trasporto, come ad esempio un'imposta sul cherosene e canoni minori per l'accesso alle linee, dovrebbero riflettere le priorità e contribuire agli obiettivi stabiliti nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. Ciò incentiverebbe le persone e le imprese a compiere scelte di trasporto in linea con la visione di trasporto sostenibile dell'UE. Con l'aumento della domanda di capacità ferroviaria da parte dei servizi di trasporto passeggeri e merci, saranno necessari investimenti per attuare le misure di potenziamento della capacità precedentemente descritte.*

**Emendamento 176**  
**João Pimenta Lopes**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 2 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(2 bis) L'attuazione di una sequenza di pacchetti ferroviari da parte dell'UE ha dato avvio a processi di privatizzazione e liberalizzazione che sono stati determinanti per la distruzione e il deterioramento dell'infrastruttura (tra il 2000 e il 2020 sono stati dismessi circa 6 000 km di linee ferroviarie nell'UE, in Norvegia e nel Regno Unito), il peggioramento della qualità delle operazioni e l'aumento dei costi per gli utenti. Tali processi di liberalizzazione dovrebbero essere urgentemente invertiti e gli investimenti pubblici nel settore ferroviario dovrebbero essere urgentemente incrementati, in modo da migliorare la coesione socioeconomica e territoriale, la sostenibilità dello sviluppo degli Stati membri e la connettività europea.*

Or. pt

**Emendamento 177**  
**Dorien Rookmaker**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 2 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(2 bis) Il presente regolamento mira ad ampliare la capacità sulla rete ferroviaria europea, dato che la capacità esistente non è sufficiente per raggiungere gli*

*obiettivi stabiliti dalla Commissione per il 2030 e il 2050 in materia di trasferimento verso il trasporto ferroviario.*

Or. en

*Motivazione*

*È impossibile raggiungere l'obiettivo dell'UE di aumentare il traffico merci su rotaia del 50 % entro il 2030 e raddoppiarlo entro il 2050, nonché raddoppiare il traffico passeggeri ad alta velocità entro il 2030 e triplicarlo entro il 2050 con un regolamento che, se tutto andrà esattamente come previsto, determinerà un aumento della capacità pari solo al 4 %.*

**Emendamento 178**

**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento  
Considerando 2 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(2 ter) L'obiettivo alla base del presente regolamento è incrementare l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. L'aumento dei treno-chilometri aumenterà pertanto la quota modale. Per questo motivo è importante distinguere tra capacità di infrastruttura ferroviaria, capacità utilizzata e capacità di trasporto. La capacità di infrastruttura ferroviaria si riferisce al numero massimo di treni che possono circolare in un determinato lasso di tempo, in una determinata parte della rete e nell'ambito di un determinato livello di servizio. La capacità utilizzata si riferisce al volume di traffico effettivo, generalmente inferiore alla capacità pianificata, in quanto alcune tracce ferroviarie programmate potrebbero non essere utilizzate. La capacità di trasporto si riferisce alla quantità di merci o passeggeri che i treni possono trasportare sull'infrastruttura in un determinato lasso di tempo. Tale valore è influenzato da altri parametri, quali la lunghezza del treno o il carico per asse. Va inoltre osservato che la capacità ferroviaria va*

*oltre l'analisi individuale delle tracce ferroviarie e mira a descrivere la capacità del sistema ferroviario di far fronte a un determinato volume di traffico; anche l'utilizzo massimo ed efficiente della rete in termini di treno-km rappresenta un indicatore di prestazione del sistema (con la capacità di trasporto sulla rete misurata in passeggeri-km e tonnellate-km per unità di tempo).*

Or. en

**Emendamento 179**  
**Dorien Rookmaker**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 2 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(2 ter) Si osserva un regresso nella rete ferroviaria dell'UE-27 in uso, che si è ridotta di oltre 12 000 km tra il 1990 e il 2021<sup>1 bis</sup>.*

---

*<sup>1 bis</sup> Commissione europea, direzione generale della Mobilità e dei trasporti (2023), "EU transport in figures: statistical pocketbook 2023", Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/319371>*

Or. en

*Motivazione*

*Stando alla pubblicazione ""EU transport in figures: statistical pocketbook 2023", la lunghezza totale delle linee ferroviarie in uso nell'UE-27 è passata da 214 725 km nel 1990 a 202 596 km nel 2021.*

**Emendamento 180**  
**Dorien Rookmaker**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 2 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(2 quater)** *La creazione di una capacità di infrastruttura ferroviaria supplementare è necessaria per conseguire gli obiettivi per il 2050 in materia di trasferimento verso il trasporto ferroviario e attenuare i conflitti di orari nella rete ferroviaria dell'UE.*

Or. en

*Motivazione*

*La costruzione di infrastruttura ferroviaria aumenterà notevolmente la capacità, determinando una diminuzione dei conflitti con tutte le loro conseguenze giuridiche, tecniche ed economiche.*

**Emendamento 181**  
**Dorien Rookmaker**

**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.*

Or. en

*Motivazione*

*Se non vengono elaborati piani nazionali volti a conseguire gli obiettivi generali dell'UE, tali obiettivi rimarranno solo ambizioni prive di piani concreti e realistici che possano essere monitorati e modificati se necessario.*

**Emendamento 182**  
**Tilly Metz**

**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 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 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.

Or. en

**Emendamento 183**  
**Dominique Riquet**

**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

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

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

Or. en

**Emendamento 184**  
**João Pimenta Lopes**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 6 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(6 bis) La creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti, al fine di integrare il settore dei trasporti nel principio del libero mercato dell'UE, contribuisce a concentrare i capitali e i servizi in centri economici consolidati, a vantaggio delle multinazionali del settore, e ciò ha portato alla deregolamentazione e a trascurare le ferrovie nei paesi periferici. È opportuno costituire una rete europea dei trasporti (che non può essere limitata alle reti ferroviarie degli Stati membri dell'UE, ma che dovrebbe puntare a un coordinamento internazionale con altri paesi in Europa e non solo), con la sua varietà di servizi, capacità ed esigenze nazionali e regionali, attraverso il rafforzamento della cooperazione e del coordinamento tra gli Stati, senza imporre norme comuni basate sulle imperscrutabili regole del mercato e della concorrenza e all'origine del deterioramento delle ferrovie e delle disparità socioeconomiche.*

**Emendamento 185**  
**Tilly Metz**

**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 proporzionata e 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. 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, **compresi i treni notturni**.

Or. en

**Emendamento 186**  
**João Pimenta Lopes**

**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 rispecchiare meglio le esigenze **del settore** 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 **alle esigenze del settore**. 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.

Or. pt

**Emendamento 187**  
**Tilly Metz**

**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

*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 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.

di soddisfare le esigenze di capacità di infrastruttura ferroviaria di tutti i richiedenti e di sostenere un'ulteriore crescita del volume del trasporto ferroviario. Lo sviluppo e la digitalizzazione delle infrastrutture, conformemente alla specifica tecnica di interoperabilità elaborata a norma della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, in particolare il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario ("ERTMS"), dovrebbero tradursi in un aumento della capacità disponibile a medio e lungo termine. Ciò nonostante i gestori dell'infrastruttura saranno tenuti ad assegnare le priorità per l'utilizzo delle sezioni saturate. Fatti salvi i principi generali in materia di priorità stabiliti dagli Stati membri nel quadro dell'assegnazione della capacità di infrastruttura, i gestori dell'infrastruttura dovrebbero adottare decisioni sulle priorità utilizzando metodologie trasparenti e armonizzate che chiariscano in che modo i fattori sociali, economici e ambientali sono stati presi in considerazione e incidono sulla loro decisione. ***Tali criteri socioeconomici e ambientali devono essere studiati in modo più approfondito e devono basarsi su metodi accettati e sulle migliori conoscenze disponibili. La Commissione dovrebbe stabilire criteri e metodologie standardizzate per il calcolo in un atto delegato, coinvolgendo l'ENIM ed l'ERICA nel suo lavoro. L'ENIM dovrebbe quindi elaborare e adottare le procedure pertinenti, in consultazione con i soggetti operativi interessati.***

Or. en

**Emendamento 188**  
**Dominique Riquet**

**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 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.

### *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 Parlamento europeo e del Consiglio, in particolare il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario ("ERTMS"), dovrebbero tradursi in un aumento ***pari fino al 30 %*** della capacità disponibile a medio e lungo termine, ***data la migliore frequenza offerta rispetto ai sistemi di classe B***. 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.

Or. en

### **Emendamento 189**

**Dominique Riquet**

### **Proposta di regolamento**

**Considerando 8 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(8 bis) Il conseguimento degli obiettivi dell'UE in materia di trasferimento modale dipende principalmente dal rafforzamento della capacità ferroviaria, che richiede investimenti nell'infrastruttura ferroviaria. Ciò comporta la mobilitazione dei bilanci nazionali, del meccanismo per collegare l'Europa e di investimenti privati per provvedere al completamento dei collegamenti mancanti fondamentali e per alleviare le strozzature, nonché livelli adeguati di finanziamenti per la manutenzione.***

Or. en

**Emendamento 190**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 8 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(8 ter) Gli Stati membri dovrebbero prevenire in particolare il degrado dell'infrastruttura ferroviaria e ridurre al minimo l'impatto di eventuali restrizioni di capacità, garantendo finanziamenti a lungo termine attraverso accordi pluriennali di prestazione.***

Or. en

**Emendamento 191**  
**Tilly Metz**

**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 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.

*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 conto dei benefici 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.

Or. en

**Emendamento 192**

**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**

**Considerando 10 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(10 bis) Gli orari cadenzati integrati possono migliorare la connettività ferroviaria offrendo servizi regolari di trasporto passeggeri e collegamenti multimodali senza soluzione di continuità nei nodi urbani. I gestori dell'infrastruttura possono favorire l'introduzione di tali orari tenendo conto del concetto nella pianificazione strategica della capacità. A tal fine, la capacità può essere preventivamente pianificata sotto forma di opportuni oggetti di pianificazione della capacità, come le tracce ferroviarie sistematiche, lasciando nel contempo sufficiente flessibilità per consentire un uso ottimale***

**Emendamento 193**  
**Dominique Riquet**

**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 respinte, **a condizione che sia stata offerta capacità alternativa**, e il piano di fornitura di capacità deve essere periodicamente aggiornato per rispecchiare la domanda effettiva.

**Emendamento 194**  
**João Pimenta Lopes**

**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

*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 modo 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

periodicamente aggiornato per rispecchiare la domanda effettiva.

la domanda effettiva.

Or. pt

**Emendamento 195**  
**Dominique Riquet**

**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 dovrebbero essere considerate privilegiate.*

Or. en

**Emendamento 196**  
**João Pimenta Lopes**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 14**

*Testo della Commissione*

*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

(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.**

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 **un maggiore coordinamento tra le organizzazioni nazionali per la gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria.**

Or. pt

**Emendamento 197**  
**Ondřej Kovařík**

**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

*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.

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 e i richiedenti.*

Or. en

## **Emendamento 198**

**Tilly Metz**

### **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

##### *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.***

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

Or. en

**Emendamento 199**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 14 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(14 bis) Al fine di rafforzare il loro ruolo nell'ambito del processo di gestione della capacità, i richiedenti dovrebbero istituire la piattaforma europea dei richiedenti del settore ferroviario (ERAP). 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 possono far parte dell'ERAP.*

Or. en

**Emendamento 200**  
**Massimiliano Salini**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 14 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(14 bis) Analogamente, in allineamento con l'ENIM, è necessario rafforzare il ruolo delle imprese ferroviarie e dei richiedenti, istituendo un nuovo quadro noto come piattaforma europea delle imprese ferroviarie ("ERUP").*

Or. en

**Emendamento 201**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 14 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(14 bis) Analogamente a quanto avviene con l'ENIM, il ruolo delle imprese ferroviarie e dei richiedenti dovrebbe essere rafforzato e dovrebbe essere istituita una nuova struttura nell'ambito della "piattaforma europea delle imprese ferroviarie" ("ERUP").*

Or. en

**Emendamento 202**  
**João Pimenta Lopes**

**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*

(15) I quadri europei elaborati, ***tra l'altro***, dalla rete europea dei gestori dell'infrastruttura dovrebbero fornire orientamenti ***ai*** gestori dell'infrastruttura ***per consentire lo scambio di esperienze e conoscenze che consentano una gestione più efficiente della capacità di infrastruttura e la cooperazione tra gli organismi nazionali in materia di traffico transfrontaliero.***

Or. pt

**Emendamento 203**  
**Tilly Metz**

**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*

(15) I quadri europei elaborati dalla rete europea dei gestori dell'infrastruttura **(ENIM) e dall'organismo di coordinamento dell'infrastruttura ferroviaria europea per l'assegnazione della capacità (ERICA)** 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 **e dall'ERICA, 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.

Or. en

**Emendamento 204**  
**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 15 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(15 bis) Per garantire una rete ferroviaria europea senza soluzione di continuità e potenziare il traffico ferroviario transfrontaliero e multirete per il trasporto di merci e passeggeri, è opportuno istituire un nuovo organismo di coordinamento dell'infrastruttura ferroviaria europea per l'assegnazione della capacità (ERICA). L'organismo dovrebbe essere sostenuto in funzione consultiva dal coordinatore della rete. L'ERICA dovrebbe contribuire alla predisposizione del quadro europeo per la gestione della capacità, concorrere al coordinamento operativo tra i gestori dell'infrastruttura e fornire sostegno agli organismi di regolamentazione per quanto riguarda le norme, le procedure e gli strumenti. Dovrebbe inoltre fungere da punto di contatto supplementare per i portatori di interessi esterni al settore ferroviario interessati all'utilizzo dei servizi ferroviari e da punto di contatto per i richiedenti e altri soggetti operativi interessati, per conto dell'ENIM, in relazione a questioni non esplicitamente contemplate dal presente regolamento. Dovrebbe altresì agevolare lo sviluppo e l'attuazione di strumenti e servizi digitali per i processi di gestione della capacità e di gestione del traffico. Come base per il futuro sviluppo e finanziamento dell'infrastruttura nell'ambito della TEN-T, l'ERICA dovrebbe inoltre individuare le esigenze di potenziamento dell'infrastruttura transfrontaliera europea.**

Or. en

**Emendamento 205**  
**Marco Campomenosi**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 15 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(15 bis) *Il ruolo delle imprese ferroviarie e dei richiedenti dovrebbe essere rafforzato e dovrebbe essere istituita una nuova struttura nell'ambito della "piattaforma europea delle imprese ferroviarie" ("ERUP").***

Or. en

**Emendamento 206**  
**Tilly Metz**

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

(17) La gestione dell'infrastruttura ferroviaria non solo richiede una stretta cooperazione tra i gestori dell'infrastruttura, ma anche una forte interazione con le imprese ferroviarie e altri soggetti interessati direttamente coinvolti nel trasporto ferroviario e multimodale e nelle operazioni logistiche. È necessario pertanto prevedere un coordinamento strutturato tra i gestori dell'infrastruttura e altri soggetti interessati. ***Per rafforzare il ruolo delle imprese ferroviarie, dei richiedenti e degli altri soggetti operativi interessati, l'ENIM dovrebbe istituire un proprio organo consultivo, la piattaforma europea dei soggetti operativi (EOSP), composta da soggetti operativi interessati e da impianti di servizio, terminali e porti. Oltre a fornire all'ENIM una panoramica più accurata degli sviluppi del mercato, la piattaforma può anche emettere pareri di***

*propria iniziativa su qualsiasi proposta o decisione dell'ENIM e dell'ERICA.*

Or. en

## **Emendamento 207**

**Tilly Metz**

### **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 e di altri soggetti interessati pertinenti. Tali incentivi dovrebbero essere di natura tanto economica quanto non economica.

Or. en

## **Emendamento 208**

**Dominique Riquet**

### **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. 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 tanto economica quanto non economica.

Or. en

**Emendamento 209**  
**João Pimenta Lopes**

**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

*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 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.***

dell'evoluzione delle prestazioni nel corso del tempo, tenendo conto nel contempo delle diverse circostanze e caratteristiche del settore ferroviario.

Or. pt

**Emendamento 210**  
**Bogusław Liberadzki**

**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

*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 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 ***con solide conoscenze dell'intero settore***

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.

*ferroviario*, sotto forma di un organo di valutazione delle prestazioni. Tale organo dovrebbe essere in grado di fornire alla Commissione un parere *specialistico* indipendente in tutti i settori che influenzano le prestazioni dei servizi ferroviari e la gestione dell'infrastruttura.

Or. en

## **Emendamento 211** **Ondřej Kovařík**

### **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 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 *con solide conoscenze dell'intero settore ferroviario*, sotto forma di un organo di valutazione delle prestazioni. Tale organo dovrebbe essere in grado di fornire alla Commissione un parere *specialistico* indipendente in tutti i settori che influenzano le prestazioni dei servizi

**Emendamento 212**  
**João Pimenta Lopes**

**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

*Emendamento*

(20) Per migliorare le prestazioni dei servizi dell'infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo, i gestori dell'infrastruttura e i soggetti interessati pertinenti dovrebbero istituire e attuare un quadro **comparabile** per la valutazione delle prestazioni. Tale quadro dovrebbe garantire che tutti i gestori dell'infrastruttura dell'UE utilizzino principi e metodologie **reciprocamente compatibili** 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 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, dovrebbero riesaminare periodicamente tale quadro al fine di garantirne l'idoneità allo scopo.

fine di garantirne l'idoneità allo scopo.

Or. pt

## **Emendamento 213**

**Tilly Metz**

### **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

##### *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'ERICA***, 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, ***anche in seno all'ERICA***, 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

fine di garantirne l'idoneità allo scopo.

tale quadro al fine di garantirne l'idoneità allo scopo.

Or. en

**Emendamento 214**  
**João Pimenta Lopes**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 21**

*Testo della Commissione*

**(21) Per garantire un quadro UE efficace per il coordinamento dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria, è opportuno rendere più operativa la rete europea dei gestori dell'infrastruttura, istituita dalla direttiva 2012/34/UE. Dovrebbero essere previsti, per tale rete, meccanismi decisionali che consentano ai gestori dell'infrastruttura ferroviaria dell'UE di coordinarsi efficacemente in merito alla pianificazione strategica della capacità di infrastruttura ferroviaria.**

*Emendamento*

**soppresso**

Or. pt

**Emendamento 215**  
**João Pimenta Lopes**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 22**

*Testo della Commissione*

**(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**

*Emendamento*

**(22) Gli organismi di regolamentazione del settore ferroviario dovrebbero cooperare a livello di Unione per garantire un trattamento coerente degli operatori in tutto lo spazio ferroviario europeo, sviluppando prassi coordinate per l'adozione delle decisioni che hanno il potere di adottare a norma del presente**

*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.*

regolamento.

Or. pt

**Emendamento 216**  
**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 22**

*Testo della Commissione*

(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.

*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.  
***L'ENRRB dovrebbe verificare la compatibilità dei quadri europei proposti***

*dall'ERICA con gli obiettivi normativi del regolamento. La vigilanza regolamentare dovrebbe essere concepita in modo tale che le decisioni nazionali non possano compromettere le procedure armonizzate di cui ai quadri, a meno che non si applichino le deroghe previste dal presente regolamento.*

Or. en

**Emendamento 217**  
**Tilly Metz, Leila Chaibi**

**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 sarà essenziale per rendere i servizi più efficienti e migliorarne la qualità. La digitalizzazione e l'automazione della gestione della capacità e del traffico ferroviari dovranno essere accompagnate dallo sviluppo delle competenze digitali dei lavoratori del settore. La 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. I diritti dei lavoratori non possono essere trascurati nel passaggio a una maggiore digitalizzazione, ma dovrebbero costituire un elemento centrale per ristrutturare il funzionamento del settore.*

Or. en

**Emendamento 218**  
**João Pimenta Lopes**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 25**

*Testo della Commissione*

(25) È **necessario** fornire il meccanismo per stabilire criteri, principi e procedure relativi alla gestione della capacità, alla cooperazione tra i soggetti interessati del settore ferroviario e al coordinamento a livello di UE, per i gestori dell'infrastruttura e nel settore della vigilanza regolamentare. Tale meccanismo richiede che i gestori dell'infrastruttura e gli organismi di regolamentazione del settore ferroviario, in cooperazione con i soggetti interessati pertinenti, elaborino e attuino quadri e orientamenti **europei**. **A seguito di una valutazione dello sviluppo e dell'attuazione dei quadri europei e qualora l'applicazione volontaria degli orientamenti settoriali non raggiunga il livello necessario di coerenza normativa, la Commissione dovrebbe disporre dei mezzi per affrontare tali carenze normative, se del caso, mediante atti di esecuzione o delegati.**

*Emendamento*

(25) È **importante** fornire il meccanismo per stabilire criteri, principi e procedure relativi alla gestione della capacità, alla cooperazione tra i soggetti interessati del settore ferroviario e al coordinamento a livello di UE, per i gestori dell'infrastruttura e nel settore della vigilanza regolamentare. Tale meccanismo richiede che i gestori dell'infrastruttura e gli organismi di regolamentazione del settore ferroviario, in cooperazione con i soggetti interessati pertinenti, elaborino e attuino quadri e orientamenti **stabiliti in maniera coordinata**.

Or. pt

**Emendamento 219**  
**Marco Campomenosi**

**Proposta di regolamento**  
**Considerando 26 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(26 bis) I finanziamenti pubblici ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie, anche nel quadro del meccanismo per collegare l'Europa, dovrebbero essere sufficienti a garantire un'attuazione tempestiva, armonizzata a**

**Emendamento 220**

**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**

**Considerando 29**

*Testo della Commissione*

(29) La valutazione ex post del regolamento (UE) n. 913/2010<sup>20</sup> ha concluso che l'impatto del regolamento era troppo limitato per contribuire al trasferimento modale dalla strada alla ferrovia. Inoltre la cooperazione tra gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura nella gestione dell'infrastruttura ferroviaria era ancora inefficace da un punto di vista transfrontaliero. La valutazione ha dimostrato inoltre che gestire separatamente la capacità sui corridoi ferroviari merci e sul resto della rete non è efficiente. Un quadro normativo unico dovrebbe applicarsi alla gestione della capacità della rete ferroviaria, consolidando le relative disposizioni della direttiva 2012/34/UE e del regolamento (UE) n. 913/2010. È pertanto opportuno che il regolamento (UE) n. 913/2010 e le disposizioni della direttiva 2012/34/UE concernenti l'assegnazione della capacità siano abrogati e sostituiti dal presente regolamento.

---

<sup>20</sup> SWD(2021) 134 final del 2 giugno 2021.

*Emendamento*

(29) La valutazione ex post del regolamento (UE) n. 913/2010<sup>20</sup> ha concluso che l'impatto del regolamento era troppo limitato per contribuire al trasferimento modale dalla strada alla ferrovia. Inoltre la cooperazione tra gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura nella gestione dell'infrastruttura ferroviaria era ancora inefficace da un punto di vista transfrontaliero. La valutazione ha dimostrato inoltre che gestire separatamente la capacità sui corridoi ferroviari merci e sul resto della rete non è efficiente. Un quadro normativo unico dovrebbe applicarsi alla gestione della capacità della rete ferroviaria, consolidando le relative disposizioni della direttiva 2012/34/UE e del regolamento (UE) n. 913/2010. È pertanto opportuno che il regolamento (UE) n. 913/2010 e le disposizioni della direttiva 2012/34/UE concernenti l'assegnazione della capacità siano abrogati e sostituiti dal presente regolamento. ***I pertinenti articoli del regolamento sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti [2021/0420(COD)] dovrebbero essere modificati di conseguenza.***

---

<sup>20</sup> SWD(2021) 134 final del 2 giugno 2021.

## **Emendamento 221**

**Tilly Metz**

### **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).**

Or. en

## **Emendamento 222**

**Marian-Jean Marinescu**

### **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 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

(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*.

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 contratto*.

Or. en

**Emendamento 223**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – paragrafo 2 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***2 bis. Il presente regolamento stabilisce inoltre norme e procedure per l'attuazione di sistemi digitali integrati europei di gestione, comando, controllo e segnalazione del traffico ferroviario, compreso il funzionamento automatizzato dei treni, sulla base di sistemi nazionali digitali interoperabili. I gestori dell'infrastruttura provvedono affinché i processi di gestione della capacità e del traffico che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento siano attuati mediante strumenti digitali e servizi digitali.***

Or. en

**Emendamento 224**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – paragrafo 3**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

3. I capi da II a V del presente regolamento non si applicano

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.

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.

Or. en

**Emendamento 225**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – paragrafo 3**

*Testo della Commissione*

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.

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

Or. en

**Emendamento 226**  
**Dorien Rookmaker**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 1 – paragrafo 3**

*Testo della Commissione*

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

*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, **9** e 10, di tale direttiva

il periodo di validità delle pertinenti esclusioni.

durante il periodo di validità delle pertinenti esclusioni.

Or. en

#### *Motivazione*

*L'articolo 2, paragrafo 9, della direttiva 2012/34/UE, in vigore sin dal primo pacchetto ferroviario, esclude le imprese che prestano servizi di navetta per veicoli stradali attraverso gallerie sottomarine o servizi di trasporto sotto forma di servizi di navetta per veicoli stradali attraverso tali gallerie, come ad esempio il tunnel della Manica tra Francia e Regno Unito. Data la specificità di tali infrastrutture, questa esclusione dovrebbe essere trasferita dalla direttiva 2012/34/UE al presente regolamento.*

#### **Emendamento 227**

**João Pimenta Lopes**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – paragrafo 3 – lettera c**

##### *Testo della Commissione*

c) garantiscono una gestione non discriminatoria e un accesso trasparente alla capacità di infrastruttura, anche durante i lavori, ***al fine di sostenere una concorrenza leale***;

##### *Emendamento*

c) garantiscono una gestione non discriminatoria e un accesso trasparente alla capacità di infrastruttura, anche durante i lavori;

Or. pt

#### **Emendamento 228**

**Tilly Metz**

#### **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, ***mirando a eliminare le strozzature e gli ostacoli operativi e includendovi gli impianti di servizio che sono direttamente coinvolti in un servizio ferroviario***;

**Emendamento 229**  
**Marian-Jean Marinescu**

**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 su più di una rete ***e al di là delle frontiere esterne;***

Or. en

**Emendamento 230**  
**Andreas Schieder, Sara Cerdas**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 2 – paragrafo 3 – lettera d bis (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***d bis) consentono il collegamento dei servizi di trasporto internazionale con i servizi di trasporto urbano e regionale;***

Or. en

*Motivazione*

*Una rete senza soluzione di continuità è fondamentale per garantire l'attrattiva delle ferrovie.*

**Emendamento 231**  
**João Pimenta Lopes**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 2 – paragrafo 3 – lettera g**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***g) contribuiscono all'attuazione e allo sviluppo dello spazio ferroviario***

***soppresso***

*europeo unico.*

Or. pt

**Emendamento 232**

**Dominique Riquet**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – paragrafo 3 – lettera g**

*Testo della Commissione*

g) contribuiscono all'attuazione e allo sviluppo dello spazio ferroviario europeo unico.

*Emendamento*

g) contribuiscono all'attuazione e allo 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.*

Or. en

**Emendamento 233**

**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 2 – paragrafo 3 – lettera g bis (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*g bis) individuano le strozzature infrastrutturali e presentano proposte volte a eliminarle.*

Or. en

**Emendamento 234**

**Ondřej Kovařík**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 3 – paragrafo 2**

*Testo della Commissione*

2. Per quanto riguarda la gestione **del traffico, i gestori** dell'infrastruttura assicurano che, in caso di perturbazioni che le riguardano, le imprese ferroviarie abbiano pieno e tempestivo accesso alle informazioni pertinenti. Qualora il gestore dell'infrastruttura conceda un ulteriore accesso al processo di gestione del traffico, tale accesso è concesso in modo trasparente e non discriminatorio alle imprese ferroviarie interessate.

*Emendamento*

2. Per quanto riguarda la gestione **della capacità e la programmazione a lungo termine di grande manutenzione, rinnovo e potenziamento** dell'infrastruttura ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura **consulta i richiedenti durante l'intero processo, rispettando quantomeno i traguardi intermedi definiti all'articolo 3, punto 19), della direttiva 2012/34/UE, conformemente al presente regolamento, e tiene conto quanto più possibile delle osservazioni formulate.**

Or. en

**Emendamento 235**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 3 – paragrafo 2**

*Testo della Commissione*

2. Per quanto riguarda la gestione del traffico, i gestori dell'infrastruttura assicurano che, in caso di perturbazioni che le riguardano, le imprese ferroviarie abbiano pieno e tempestivo accesso alle informazioni pertinenti. Qualora il gestore dell'infrastruttura conceda un ulteriore accesso al processo di gestione del traffico, tale accesso è concesso in modo trasparente e non discriminatorio alle imprese ferroviarie interessate.

*Emendamento*

2. Per quanto riguarda la gestione del traffico, i gestori dell'infrastruttura assicurano che, in caso di perturbazioni che le riguardano, le imprese ferroviarie **e gli altri richiedenti** abbiano pieno e tempestivo accesso alle informazioni pertinenti. Qualora il gestore dell'infrastruttura conceda un ulteriore accesso al processo di gestione del traffico, tale accesso è concesso in modo trasparente e non discriminatorio alle imprese ferroviarie interessate.

Or. en

**Emendamento 236**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 3 – paragrafo 3**

*Testo della Commissione*

3. Per quanto riguarda la gestione della capacità e la programmazione a lungo termine di grande manutenzione, rinnovo e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura consulta i richiedenti, **quali definiti all'articolo 3, punto 19), della direttiva 2012/34/UE**, conformemente al presente regolamento e tiene conto **quanto più possibile** delle osservazioni formulate.

*Emendamento*

3. Per quanto riguarda la gestione della capacità e la programmazione a lungo termine di grande manutenzione, rinnovo e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura consulta i richiedenti conformemente al presente regolamento e tiene conto delle osservazioni formulate.

Or. en

**Emendamento 237**  
**João Pimenta Lopes**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 4 – comma 2 – 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 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. **Sono escluse le azioni collettive e industriali organizzate dai**

*lavoratori del settore;*

Or. pt

**Emendamento 238**

**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 4 – comma 2 – punto 1 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*1 bis) "capacità di infrastruttura ferroviaria": il numero massimo di treni che possono circolare in un determinato periodo di tempo su una parte geograficamente definita della rete ferroviaria (con caratteristiche specifiche del traffico e dell'infrastruttura) nell'ambito del livello di servizio richiesto o desiderato; ciò costituisce un limite massimo per la "capacità pianificata", che rappresenta il volume della capacità disponibile richiesta dagli operatori ferroviari e loro assegnata. Notevoli differenze tra la capacità disponibile (escluse anche le chiusure per la manutenzione programmata dell'infrastruttura) e la capacità richiesta comporterebbero una sottoutilizzazione delle infrastrutture o la mancata soddisfazione di alcune richieste;*

Or. en

**Emendamento 239**

**Dominique Riquet**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 4 – comma 2 – punto 1 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*1 bis) "compensazione": una tariffa di incentivazione da versare in caso di*

*modifica e/o cancellazione di una traccia ferroviaria assegnata, limitata all'importo definito dalla parte responsabile e pubblicato nel prospetto informativo della rete del rispettivo gestore dell'infrastruttura;*

Or. en

**Emendamento 240**

**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 4 – comma 2 – punto 1 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*1 ter) "capacità utilizzata": il volume di traffico effettivo sulla rete, che è solitamente inferiore alla capacità pianificata, in quanto alcune tracce ferroviarie programmate potrebbero non essere utilizzate (ad esempio a causa di perturbazioni impreviste o cancellazioni tardive da parte degli operatori, con conseguenti inefficienze). È opportuno prevedere meccanismi atti a garantire che l'orario previsto con la rispettiva capacità ferroviaria sia effettivamente rispettato in fase di esecuzione. Qualora, a causa di incentivi inadeguati, le richieste di tracce non vengano onorate dai richiedenti, è effettivamente possibile che si verifichi una riduzione della capacità utilizzata;*

Or. en

**Emendamento 241**

**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 4 – comma 2 – punto 1 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**1 quater) "capacità di trasporto": la quantità di merci e/o passeggeri che i treni che circolano sull'infrastruttura possono trasportare nel periodo di tempo definito. Tale valore è influenzato anche da altri parametri, quali la lunghezza del treno o il carico per asse, che incidono sulla quantità massima di passeggeri o merci che possono essere trasportati su ciascun treno; dato lo stesso numero di treni sulla stessa infrastruttura, un aumento della capacità massima di carico dei treni determina un aumento della capacità di trasporto;**

Or. en

**Emendamento 242**

**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 4 – comma 2 – punto 2 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**2 bis) "richiedente": il soggetto quale definito all'articolo 3, punto 19), della direttiva 2012/34/UE;**

Or. en

**Emendamento 243**

**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 4 – comma 2 – punto 3**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**3) "soggetto operativo interessato": il richiedente, *l'impresa ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura, l'operatore***

**3) "soggetto operativo interessato": il richiedente *quale definito all'articolo 3, punto 19), della direttiva 2012/34/UE;***

*dell'impianto di servizio ferroviario, il fornitore di servizi ferroviari e qualsiasi altro soggetto direttamente coinvolto nella prestazione di un servizio di trasporto ferroviario;*

Or. en

**Emendamento 244**  
**Massimiliano Salini**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 4 – comma 2 – 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'impresa ferroviaria, ***l'associazione di richiedenti***, 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;

Or. en

**Emendamento 245**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 4 – comma 2 – 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'impresa ferroviaria, ***l'associazione di richiedenti***, 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;

Or. en

**Emendamento 246**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 4 – comma 2 – 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": l'impresa ferroviaria, **un altro richiedente**, 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;

Or. en

**Emendamento 247**  
**Brice Hortefeux**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 4 – comma 2 – punto 10**

*Testo della Commissione*

10) "servizio ferroviario multirete": un servizio di trasporto ferroviario di merci o passeggeri, nazionale o internazionale, effettuato su due o più reti gestite da gestori dell'infrastruttura diversi. Il treno può essere unito e/o scomposto e le diverse sezioni possono presentare origini e destinazioni diverse, a condizione che tutte le carrozze o i vagoni attraversino almeno una rete gestita da un altro gestore dell'infrastruttura;

*Emendamento*

10) "servizio ferroviario multirete": un servizio di trasporto ferroviario di merci o passeggeri, nazionale o internazionale, effettuato su due o più reti gestite da gestori dell'infrastruttura diversi **e di esclusiva competenza degli Stati membri interessati**. Il treno può essere unito e/o scomposto e le diverse sezioni possono presentare origini e destinazioni diverse, a condizione che tutte le carrozze o i vagoni attraversino almeno una rete gestita da un altro gestore dell'infrastruttura;

Or. fr

**Emendamento 248**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 4 – comma 2 – punto 10**

*Testo della Commissione*

10) "servizio ferroviario multirete": un servizio di trasporto ferroviario di merci o passeggeri, nazionale o internazionale, effettuato su due o più reti gestite da gestori dell'infrastruttura diversi. Il treno può essere unito e/o scomposto e le diverse sezioni possono presentare origini e destinazioni diverse, a condizione che tutte le carrozze o i vagoni attraversino almeno una rete gestita da un altro gestore dell'infrastruttura;

*Emendamento*

10) "servizio ferroviario multirete": un servizio di trasporto ferroviario di merci o passeggeri, nazionale o internazionale, effettuato su due o più reti gestite da gestori dell'infrastruttura diversi **e sotto la responsabilità esclusiva degli Stati membri**. Il treno può essere unito e/o scomposto e le diverse sezioni possono presentare origini e destinazioni diverse, a condizione che tutte le carrozze o i vagoni attraversino almeno una rete gestita da un altro gestore dell'infrastruttura;

Or. en

**Emendamento 249**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 4 – comma 2 – punto 11 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**11 bis) "transfrontaliero": caratteristica che definisce diverse attività svolte attraversando almeno una frontiera interna o esterna;**

Or. en

**Emendamento 250**  
**Roman Haider, Georg Mayer**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 4 – comma 2 – punto 12**

*Testo della Commissione*

12) "ripartizione della capacità di infrastruttura": l'assegnazione di quote della capacità totale disponibile di un elemento dell'infrastruttura a tipi diversi di servizi di trasporto ferroviario e alle restrizioni di capacità derivanti dai lavori sull'infrastruttura;

*Emendamento*

12) "ripartizione della capacità di infrastruttura": l'assegnazione di quote della capacità totale disponibile di un elemento dell'infrastruttura a tipi diversi di servizi di trasporto ferroviario e alle restrizioni di capacità derivanti dai lavori sull'infrastruttura ***e/o i processi di assegnazione***;

Or. de

*Motivazione*

*La definizione di "ripartizione della capacità di infrastruttura" dovrebbe comprendere anche i processi di assegnazione coerenti con il modello di capacità descritto nell'allegato I. Ai fini del presente regolamento, il termine "processo di assegnazione" si riferisce, ad esempio, allo schema annuale e alle assegnazioni ad hoc.*

**Emendamento 251**

**Andreas Schieder, Sara Cerdas**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 4 – comma 2 – punto 17 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***17 bis) Le larghezze di banda di capacità sistematiche e le tracce ferroviarie sistematiche si basano sull'articolo 11 e sull'articolo 20 del presente regolamento. Integrate nel processo di pianificazione strategica della capacità di cui all'articolo 11, assumono la forma di larghezze di banda di capacità da concretizzare nelle diverse fasi della pianificazione strategica della capacità, raggiungendo nel contempo la forma di tracce ferroviarie sistematiche nella fase di fornitura di capacità. Sono precostruite per il traffico di merci e/o passeggeri e sono offerte dal gestore dell'infrastruttura sulla base di diverse fonti quali gli orari passati, le esigenze espresse dai clienti, le previsioni di mercato e i progetti di capacità***

*promossi a livello politico. Sono assegnate a segmenti di mercato e si verificano in base a uno schema e a un calendario regolare.*

Or. en

#### *Motivazione*

*Alcuni gestori dell'infrastruttura devono sistematizzare la capacità ferroviaria per ottimizzare la capacità disponibile per il trasporto di merci e passeggeri. Ciò si applica ai gestori dell'infrastruttura nei paesi con traffico misto (infrastruttura ferroviaria utilizzata per il trasporto di merci e di passeggeri) e nei paesi con una posizione geograficamente centrale che sono attraversati da numerosi flussi di traffico e corridoi ferroviari diversi. Una definizione garantisce la certezza giuridica che i gestori dell'infrastruttura possano continuare a utilizzare questo approccio per la pianificazione della capacità (sulla base dei già esistenti articoli 11 e 20 del presente regolamento).*

#### **Emendamento 252**

**Tilly Metz**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 4 – comma 2 – punto 17 bis (nuovo)**

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

*17 bis) "tracce ferroviarie sistematiche": tracce ferroviarie precostruite dal gestore dell'infrastruttura sulla base di diverse fonti quali gli orari passati, le esigenze espresse dai clienti, le previsioni di mercato e i progetti di capacità promossi a livello politico. Sono assegnate a segmenti di mercato, si verificano in base a uno schema e a un calendario regolare e sono formate per ottimizzare ulteriormente l'utilizzo dell'infrastruttura e le connessioni di interscambio tra i servizi passeggeri nelle stazioni nodo.*

Or. en

#### **Emendamento 253**

**Ondřej Kovařík**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 4 – comma 2 – punto 17 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**17 bis) "tracce ferroviarie sistematiche": le tracce ferroviarie costruite dal gestore dell'infrastruttura in base all'esperienza operativa, alla domanda, alle previsioni di mercato e agli obiettivi strategici, che sono assegnate a segmenti di mercato, si verificano a intervalli orari allo stesso minuto e sono formate per ottimizzare ulteriormente l'utilizzo dell'infrastruttura e per ottimizzare le connessioni di interscambio tra i servizi passeggeri nelle stazioni nodo.**

Or. en

**Emendamento 254**  
**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 4 – comma 2 – punto 17 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**17 ter) "compensazione per le modifiche dei diritti di capacità": una tariffa di incentivazione da versare in caso di modifica e/o cancellazione di una traccia ferroviaria assegnata. È attuata secondo la procedura di cui all'articolo 40 ed è pubblicata nel prospetto informativo della rete del rispettivo gestore dell'infrastruttura.**

Or. en

**Emendamento 255**  
**Ondřej Kovařík**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 4 – comma 2 – punto 17 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**17 ter) "compensazione per le modifiche dei diritti di capacità": una tariffa di incentivazione da versare in caso di modifica e/o cancellazione di una traccia ferroviaria assegnata. È attuata secondo la procedura di cui all'articolo 40 ed è pubblicata nel prospetto informativo della rete del rispettivo gestore dell'infrastruttura.**

Or. en

**Emendamento 256**  
**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 6 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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].

1. I gestori dell'infrastruttura **seguono** principi e procedure comuni per la gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria. A tal fine, l'ENIM elabora e, **previa consultazione della piattaforma europea dei soggetti operativi**, adotta **sotto la guida dell'organismo di coordinamento dell'infrastruttura ferroviaria europea per l'assegnazione della capacità (ERICA)** 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]. **L'ENIM pubblica i principi e le procedure che disciplinano tale consultazione.**

Or. en

**Emendamento 257**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 6 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

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].

*Emendamento*

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, **previa consultazione dell'ERUP**, 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].

Or. en

**Emendamento 258**  
**Massimiliano Salini**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 6 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

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].

*Emendamento*

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, **previa consultazione dell'ERUP**, 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].

Or. en

**Emendamento 259**  
**Andor Deli**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 6 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

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].

*Emendamento*

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, ***in collaborazione con le autorità degli Stati membri***, 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].

Or. hu

**Emendamento 260**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 6 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

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].

*Emendamento*

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 ***in consultazione con l'ENRU*** 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].

Or. en

**Emendamento 261**  
**Marco Campomenosi**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 6 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

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].

*Emendamento*

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, ***previa consultazione dell'ERUP***, 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].

Or. en

**Emendamento 262**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 6 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

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].

*Emendamento*

1. I gestori dell'infrastruttura ***seguono*** 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].

Or. en

**Emendamento 263**  
**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 6 – paragrafo 4**

*Testo della Commissione*

4. Nell'elaborare il prospetto

*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 spiegano le ragioni di eventuali scostamenti rispetto ai principi e alle procedure comuni stabiliti nel quadro europeo per la gestione della capacità.

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. ***Gli scostamenti sono consentiti solo in casi eccezionali, in presenza di giustificazioni sufficienti e previa approvazione da parte dell'organismo nazionale di regolamentazione del settore ferroviario.***

Or. en

**Emendamento 264**  
**Marian-Jean Marinescu**

**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 ***e chiedono l'approvazione dell'ENRRB.***

Or. en

**Emendamento 265**  
**Marian-Jean Marinescu**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**4 bis. Entro [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono i principi e le procedure comuni per la gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3, e sostituiscono la disposizione analoga di cui al paragrafo 2 del presente articolo.**

Or. en

**Emendamento 266**  
**Dorien Rookmaker**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 7 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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.

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. **Un'impresa ferroviaria può concludere** 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 **o altri accordi**.

Or. en

## Motivazione

*Se il richiedente è un'impresa ferroviaria, non deve nominare un'impresa ferroviaria per richiedere capacità.*

### Emendamento 267

**Marian-Jean Marinescu**

#### 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.

Or. en

### Emendamento 268

**Bogusław Liberadzki**

#### 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

###### *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 1, lettera b). Riguardano esclusivamente la

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.

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.

Or. en

**Emendamento 269**  
**Marian-Jean Marinescu**

**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 ***definire le condizioni di cui al*** paragrafo 2. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3, **e sostituiscono la disposizione analoga di cui al paragrafo 2.**

Or. en

**Emendamento 270**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 7 – paragrafo 3 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***3 bis. La Commissione sostiene l'istituzione della "piattaforma europea dei richiedenti del settore ferroviario" (ERAP), che può includere 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. L'ENIM consulta l'ERAP prima di prendere qualsiasi decisione e prima di elaborare e adottare quadri, criteri, prescrizioni, orientamenti, principi, metodologie, procedure o specifiche. L'ERAP può anche emettere pareri propri, di cui l'ENIM tiene conto.*

Or. en

**Emendamento 271**  
**Bogusław Liberadzki**

**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.

Or. en

**Emendamento 272**  
**Massimiliano Salini**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 8 – paragrafo 2 – comma 2**

*Testo della Commissione*

Fatte salve le norme in materia di aiuti di

*Emendamento*

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.

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.

Or. en

**Emendamento 273**  
**Dorien Rookmaker**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 8 – paragrafo 4**

*Testo della Commissione*

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

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

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

*Emendamento*

***soppresso***

*trasporto ferroviario e per le loro probabili alternative;*

*e) le implicazioni per la sicurezza e la salute pubblica dei servizi di trasporto ferroviario e delle loro probabili alternative.*

Or. en

*Motivazione*

*Questi criteri socioeconomici e ambientali non sono chiari. La loro attuazione può portare a decisioni di assegnazione della capacità differenti, sulla base di modelli e valori dei coefficienti diversi in ciascuno Stato membro.*

**Emendamento 274**

**Brice Hortefeux**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 8 – paragrafo 4 – comma 1**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

Se il meccanismo di cui al paragrafo 3 non sfocia in una risoluzione soddisfacente di esigenze e richieste di capacità contrastanti, i gestori dell'infrastruttura **possono ricorrere a** procedure obiettive, trasparenti e non discriminatorie **per gestire una scarsa capacità o risolvere i conflitti.**

Or. fr

**Emendamento 275**

**Roman Haider, Georg Mayer**

**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

*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:

ambientali seguenti, subordinatamente alla disponibilità dei dati ***che i richiedenti devono mettere a disposizione del gestore dell'infrastruttura:***

Or. de

#### *Motivazione*

*La procedura per la risoluzione dei conflitti tra le richieste di capacità e le esigenze del gestore dell'infrastruttura si basa su criteri socioeconomici e ambientali. Il gestore dell'infrastruttura è tenuto ad applicare tale procedura, ma gran parte dei dati necessari per il suo svolgimento sono disponibili solo al richiedente (ad esempio i costi di esercizio). L'articolo dovrebbe quindi prevedere l'obbligo per i richiedenti di mettere tali dati a disposizione del gestore dell'infrastruttura.*

#### **Emendamento 276**

**Tilly Metz**

#### **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 ***di*** criteri socioeconomici e ambientali, subordinatamente alla disponibilità dei dati ***che i richiedenti devono fornire al gestore dell'infrastruttura. I criteri dovrebbero includere tra l'altro:***

Or. en

#### **Emendamento 277**

**Andreas Schieder, Sara Cerdas**

#### **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,

##### *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:

sulla base dei criteri socioeconomici e ambientali seguenti, subordinatamente alla disponibilità dei dati **che devono essere forniti da diverse fonti al gestore dell'infrastruttura:**

Or. en

#### *Motivazione*

*La procedura con cui il gestore dell'infrastruttura risolve i casi di esigenze e richieste di capacità contrastanti si basa su criteri socioeconomici e ambientali che il gestore dell'infrastruttura sarà tenuto ad applicare. Tuttavia, solo il richiedente dispone di gran parte dei dati necessari affinché il gestore dell'infrastruttura possa attuare tale procedura (ad esempio i costi operativi). L'articolo dovrebbe pertanto stabilire l'obbligo per i richiedenti di fornire tali dati al gestore dell'infrastruttura.*

#### **Emendamento 278** **Dominique Riquet**

#### **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 **e possono basarsi sui** criteri socioeconomici e ambientali seguenti, subordinatamente alla disponibilità **di** dati **normalizzati e rappresentativi:**

Or. en

#### **Emendamento 279** **Isabel García Muñoz**

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

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

**e bis) l'apertura del mercato.**

Or. en

**Emendamento 280**  
**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 8 – paragrafo 4 – comma 2 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***La Commissione stabilisce criteri e metodologie standardizzate per il calcolo nonché fonti di dati standardizzate e rappresentative in un atto delegato. Tali criteri e modelli devono basarsi su metodi accettati e sulle migliori conoscenze disponibili. La Commissione stabilisce criteri e metodologie standardizzate per il calcolo nonché fonti di dati standardizzate e rappresentative in un atto delegato, previa consultazione dell'ENIM e dell'ERICA. Tali criteri e modelli devono basarsi su metodi accettati e sulle migliori conoscenze disponibili.***

Or. en

**Emendamento 281**  
**Dominique Riquet**

**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 sviluppa, ***in consultazione con l'ENRU***, 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.

Or. en

**Emendamento 282**  
**Massimiliano Salini**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 8 – paragrafo 6**

*Testo della Commissione*

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.

*Emendamento*

6. L'ENIM sviluppa, **in consultazione con l'ERUP**, 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.

Or. en

**Emendamento 283**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 8 – paragrafo 6**

*Testo della Commissione*

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.

*Emendamento*

6. L'ENIM sviluppa, **in consultazione con l'ERUP**, 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.

Or. en

**Emendamento 284**  
**Marco Campomenosi**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 8 – paragrafo 6**

*Testo della Commissione*

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.

*Emendamento*

6. L'ENIM sviluppa, **in consultazione con l'ERUP**, 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.

Or. en

**Emendamento 285**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 8 – paragrafo 7**

*Testo della Commissione*

7. Tenendo conto delle esperienze acquisite in relazione alla preparazione e all'attuazione del quadro di cui al paragrafo 6, la Commissione **può adottare** atti di esecuzione che stabiliscono le procedure, i criteri e le metodologie specifici da applicare per la gestione di una scarsa capacità. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3.

*Emendamento*

7. Tenendo conto delle esperienze acquisite in relazione alla preparazione e all'attuazione del quadro di cui al paragrafo 6, la Commissione **adotta entro [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento]** atti di esecuzione che stabiliscono le procedure, i criteri e le metodologie specifici da applicare per la gestione di una scarsa capacità. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3, **e sostituiscono la disposizione analoga menzionata al paragrafo 6 e inclusa nel quadro europeo.**

Or. en

**Emendamento 286**  
**Ondřej Kovařík**

**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.

***Non è tuttavia necessario un aggiornamento se un elemento successivo della pianificazione preventiva è già stato pubblicato; ad esempio, se il modello di capacità è già stato pubblicato, non è necessario aggiornare la strategia relativa alla capacità. Analogamente, il modello di capacità non deve essere aggiornato dopo la pubblicazione della fornitura di capacità.***

Or. en

**Emendamento 287**  
**Dorien Rookmaker**

**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

*Emendamento*

I gestori dell'infrastruttura forniscono ***ai soggetti operativi interessati***, 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.

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 linea con le pubblicazioni relative alla capacità dei gestori dell'infrastruttura (strategia, modello, piano di fornitura). Tali informazioni sono fornite attraverso le applicazioni informatiche e gli altri strumenti normalmente utilizzati dai gestori dell'infrastruttura, provvedendo a specifiche pubblicazioni ad hoc solo in caso di modifica significativa.***

Or. en

#### *Motivazione*

*"Soggetti operativi interessati" è un termine più specifico e già definito all'articolo 4, diversamente da "parti interessate", che è un termine non definito più ampio.*

#### **Emendamento 288**

**Roman Haider, Georg Mayer**

#### **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***

*Motivazione*

*Die Anforderung, dass Infrastrukturbetreiber (IM) interessierten Parteien den obengenannten breiten Informationsumfang während des gesamten Kapazitätsmanagementprozesses zur Verfügung stellen müssen, ist während der strategischen Planungsphase, d. h. Kapazitätsstrategie, Modell, Bereitstellung, nicht machbar. Der Grund dafür ist, dass diese Art von Informationen nicht jederzeit generiert wird, sondern nur zu bestimmten Zeitpunkten, z. B. bei X-36, X-18 und X-11, vom IM zur Verfügung gestellt und zur Verfügung gestellt wird. Wenn interessierten Parteien zu jedem Zeitpunkt aktuelle Informationen über die Verfügbarkeit von Infrastrukturkapazitäten zur Verfügung gestellt werden, führt dies zu übermäßiger Arbeit für den IB und binden damit Ressourcen, die für eine reibungslose Kapazitätsplanung und -zuweisung benötigt werden.*

**Emendamento 289**

**Marian-Jean Marinescu**

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

*Emendamento*

3. Su richiesta dei richiedenti, i gestori dell'infrastruttura forniscono le informazioni di cui al paragrafo 1 sulla base di specifiche concrete delle esigenze commerciali e operative ("valutazioni della fattibilità"). Per i servizi transfrontalieri, i gestori dell'infrastruttura ricevono tali richieste e vi rispondono presso un unico luogo e nel contesto di un'unica operazione oppure tramite un'interfaccia unica ***designata in conformità dell'articolo 27, paragrafo 4.***

**Emendamento 290**

**Bogusław Liberadzki**

**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 annunciato tempestivamente per la manutenzione, il rinnovo e la nuova costruzione dell'infrastruttura ferroviaria per un periodo continuo di almeno cinque anni. L'importo annuo di denaro a disposizione del gestore dell'infrastruttura è comunicato in maniera trasparente al gestore dell'infrastruttura.***

Or. en

**Emendamento 291**  
**Massimiliano Salini**

**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

*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.

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 sostegno finanziario affidabile e pianificato in anticipo per un periodo continuo di almeno cinque anni per la manutenzione, la ristrutturazione e la costruzione dell'infrastruttura ferroviaria. L'importo annuo di denaro a disposizione del gestore dell'infrastruttura è comunicato in maniera trasparente al gestore dell'infrastruttura.***

Or. en

## **Emendamento 292**

**Ondřej Kovařík**

### **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

#### *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***

rete.

***dell'infrastruttura un finanziamento pluriennale stabile e annunciato tempestivamente per la manutenzione, il rinnovo e la nuova costruzione dell'infrastruttura ferroviaria per un periodo continuo di almeno cinque anni. L'importo annuo di denaro a disposizione del gestore dell'infrastruttura è comunicato in maniera trasparente al gestore dell'infrastruttura.***

Or. en

**Emendamento 293**  
**Marco Campomenosi**

**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. ***È necessario fornire al gestore dell'infrastruttura un finanziamento pluriennale stabile e annunciato tempestivamente per la manutenzione, il rinnovo e la nuova costruzione dell'infrastruttura ferroviaria per un periodo continuo di almeno cinque anni. L'importo annuo di denaro a disposizione del gestore dell'infrastruttura è comunicato in maniera trasparente al***

**Emendamento 294**  
**Dominique Riquet**

**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. ***Gli Stati membri informano i gestori dell'infrastruttura del loro livello di finanziamento per la manutenzione, il rinnovo e la costruzione dell'infrastruttura ferroviaria per un periodo di due anni.***

**Emendamento 295**  
**Boguslaw Liberadzki**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 10 – paragrafo 2 – comma 2**

*Testo della Commissione*

In particolare il gestore dell'infrastruttura

*Emendamento*

In particolare il gestore dell'infrastruttura

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

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

***Il finanziamento pluriennale fornito dallo Stato membro al gestore dell'infrastruttura promuove l'obiettivo di stabilire tale equilibrio. I richiedenti forniscono tempestivamente al gestore dell'infrastruttura le informazioni necessarie per la sua conformità alla presente disposizione.***

Or. en

**Emendamento 296**  
**Ondřej Kovařík**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 10 – paragrafo 2 – comma 2**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

In particolare il gestore dell'infrastruttura tiene conto in modo equilibrato dell'impatto dei lavori sull'infrastruttura sulla propria gestione patrimoniale e sulla propria situazione finanziaria, nonché dell'impatto operativo e finanziario su tutti i richiedenti interessati. ***Il finanziamento pluriennale fornito dallo Stato membro al gestore dell'infrastruttura promuove l'obiettivo di stabilire tale equilibrio. I richiedenti forniscono tempestivamente al gestore dell'infrastruttura le informazioni necessarie per la sua conformità alla presente disposizione.***

Or. en

**Emendamento 297**  
**Massimiliano Salini**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 10 – paragrafo 2 – comma 2**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

In particolare il gestore dell'infrastruttura tiene conto in modo equilibrato dell'impatto dei lavori sull'infrastruttura sulla propria gestione patrimoniale e sulla propria situazione finanziaria, nonché dell'impatto operativo e finanziario su tutti i richiedenti interessati. ***Per conseguire l'obiettivo di tale equilibrio, lo Stato membro fornisce al gestore dell'infrastruttura un finanziamento pluriennale per sostenerlo. I richiedenti forniscono tempestivamente le informazioni necessarie affinché il gestore dell'infrastruttura possa conformarsi alla presente disposizione.***

Or. en

**Emendamento 298**  
**Marco Campomenosi**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 10 – paragrafo 2 – comma 2**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

In particolare il gestore dell'infrastruttura tiene conto in modo equilibrato dell'impatto dei lavori sull'infrastruttura sulla propria gestione patrimoniale e sulla propria situazione finanziaria, nonché dell'impatto operativo e finanziario su tutti i richiedenti interessati. ***Il finanziamento pluriennale al gestore dell'infrastruttura promuove l'obiettivo di stabilire tale equilibrio. I richiedenti forniscono tempestivamente al gestore dell'infrastruttura le informazioni necessarie per la conformità alla presente disposizione.***

**Emendamento 299**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 10 – paragrafo 5 – comma 2 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***Il comitato di gestione dei corridoi ferroviari merci presenta una raccomandazione sul coordinamento dei lavori ai rispettivi gestori dell'infrastruttura tre mesi prima del periodo di cui al paragrafo 4.***

**Emendamento 300**  
**Roman Haider, Georg Mayer**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 11 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

1. La pianificazione strategica della capacità comprende tutte le attività di cui agli articoli da 12 a 25.

1. La pianificazione strategica della capacità comprende tutte le attività di cui agli articoli da 12 a 25 ***e non ostacola gli approcci nazionali o locali al mercato in materia di orari, come gli orari a cadenza regolare, purché non siano in contraddizione con i processi internazionali.***

**Emendamento 301**  
**Ondřej Kovařík**

**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 orientamenti sono forniti in tempo utile per consentire ai gestori dell'infrastruttura e ai soggetti operativi interessati di rispettare i termini di cui all'allegato I.*** Tali orientamenti possono riguardare/contenere in particolare:

Or. en

**Emendamento 302**  
**Dorien Rookmaker**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 11 – paragrafo 3 – comma 1 – lettera d bis (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***d bis) i piani strategici a lungo termine per le infrastrutture e le loro fasi separate, compresi i concetti di orario specifici alla base dei piani infrastrutturali, da parte degli Stati membri.***

Or. en

**Emendamento 303**  
**Ondřej Kovařík**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 11 – paragrafo 3 – comma 2**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

Gli Stati membri si coordinano per

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.

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. *Alla luce 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 regolare dell'infrastruttura e di risorse finanziarie per lo sviluppo dell'infrastruttura descritta nella strategia relativa alla capacità di cui all'articolo 16.*

Or. en

**Emendamento 304**  
**Marian-Jean Marinescu**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*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 di esecuzione che stabiliscano lo status giuridico, il modello, le procedure, i criteri e le metodologie specifici da applicare per l'adozione degli orientamenti strategici nazionali al fine di favorire la gestione di una scarsa capacità e garantire la coerenza tra gli orientamenti strategici degli Stati membri necessari a sostenere lo sviluppo dei servizi internazionali di trasporto ferroviario di merci e passeggeri. Tali atti consentono inoltre di includere negli orientamenti strategici metodologie a sostegno del funzionamento dei contratti di servizio pubblico. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo*

3.

Or. en

**Emendamento 305**  
**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 12 – paragrafo 2 – comma 1 – lettera c bis (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***c bis) servizi transfrontalieri di trasporto merci e passeggeri.***

Or. en

**Emendamento 306**  
**Massimiliano Salini**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 12 – paragrafo 2 – comma 2**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

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

Or. en

**Emendamento 307**  
**Bogusław Liberadzki**

**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 distingue ulteriormente tra i tipi di servizi di trasporto ferroviario. Al fine di sostenere la coerenza transfrontaliera del processo di pianificazione strategica, nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6 è inserito un elenco armonizzato.

*Emendamento*

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

Or. en

**Emendamento 308**  
**Marco Campomenosi**

**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 distingue ulteriormente tra i tipi di servizi di trasporto ferroviario. Al fine di sostenere la coerenza transfrontaliera del processo di pianificazione strategica, nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6 è inserito un elenco armonizzato.

*Emendamento*

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

Or. en

**Emendamento 309**  
**Brice Hortefeux**

**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;

Or. fr

**Emendamento 310**  
**Ondřej Kovařík**

**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;

Or. en

**Emendamento 311**  
**Dominique Riquet**

**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;

Or. en

## Emendamento 312

Tilly Metz

### 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 dei soggetti operativi interessati e*** il contributo della ***loro*** consultazione dei richiedenti attuali e potenziali a norma dell'articolo 13;

Or. en

## Emendamento 313

Tilly Metz

### Proposta di regolamento

Articolo 12 – paragrafo 4 – lettera f bis (nuova)

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

***f bis) La pianificazione strategica della capacità tiene conto il più possibile dei criteri socioeconomici e ambientali di cui all'articolo 8, paragrafo 4, in funzione della disponibilità dei dati che le richieste devono fornire al gestore dell'infrastruttura.***

Or. en

## Emendamento 314

Dominique Riquet

### Proposta di regolamento

Articolo 12 – paragrafo 6 – comma 1

#### *Testo della Commissione*

La pianificazione strategica della capacità riguarda ***le linee facenti parte della rete***

#### *Emendamento*

La pianificazione strategica della capacità riguarda ***lo spazio ferroviario europeo***

*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.*

*unico.*

Or. en

### **Emendamento 315**

**Tilly Metz**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 12 – paragrafo 6 – comma 1**

##### *Testo della Commissione*

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.***

##### *Emendamento*

La pianificazione strategica della capacità riguarda ***l'intera rete, ma in particolare*** 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].

Or. en

### **Emendamento 316**

**Brice Hortefeux**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 12 – paragrafo 8 – lettera b**

##### *Testo della Commissione*

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

##### *Emendamento*

b) i cambiamenti nella domanda del mercato di capacità di infrastruttura, ***comprese le esigenze di capacità comunicate per servizi nuovi o modificati;***

Or. fr

### **Emendamento 317**

**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 12 – paragrafo 8 – lettera b**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

b) i cambiamenti nella domanda del mercato **di trasporto ferroviario e** di capacità di infrastruttura, **tenuto conto del contributo dei richiedenti per servizi nuovi o modificati**;

Or. en

**Emendamento 318**  
**Ondřej Kovařík**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 12 – paragrafo 8 – lettera b**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

b) i cambiamenti nella domanda del mercato di capacità di infrastruttura; **comprese le esigenze di capacità comunicate dai richiedenti di servizi nuovi o modificati**;

Or. en

**Emendamento 319**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 12 – paragrafo 9**

*Testo della Commissione*

9. L'ENIM elabora orientamenti che stabiliscono principi, procedure e metodologie comuni per la pianificazione strategica della capacità. La rete include tali orientamenti nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6 del presente regolamento. Tali orientamenti

*Emendamento*

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

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.

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.

Or. en

**Emendamento 320**  
**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 12 – paragrafo 9**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

9. **Previa consultazione dell'ERICA**, 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.

Or. en

**Emendamento 321**  
**Marian-Jean Marinescu**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**9 bis. Entro [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono principi, procedure e metodologie comuni per la pianificazione strategica della capacità. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3, e sostituiscono la disposizione analoga menzionata al paragrafo 9 del presente articolo e inclusa nel quadro europeo.**

Or. en

**Emendamento 322**  
**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 13 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

1. I gestori dell'infrastruttura consultano tutti i soggetti operativi interessati in merito alla pianificazione strategica della capacità a norma dell'articolo 7 sexies della direttiva 2012/34/UE.

1. I gestori dell'infrastruttura consultano tutti i soggetti operativi interessati, **compresi anche gli operatori di impianti di servizio**, in merito alla pianificazione strategica della capacità a norma dell'articolo 7 sexies della direttiva 2012/34/UE.

Or. en

**Emendamento 323**  
**Brice Hortefeux**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 13 – paragrafo 2**

*Testo della Commissione*

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.

*Emendamento*

2. I gestori dell'infrastruttura consultano tutti i soggetti operativi interessati che gestiscono servizi ferroviari multirete in merito alla pianificazione strategica **regolare** della capacità **durante tutto il relativo processo e almeno conformemente alle linee guida stabilite** agli articoli 53 e 54.

Or. fr

**Emendamento 324**  
**Brice Hortefeux**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 13 – paragrafo 2 – lettera a (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(a) Durante l'intero processo di gestione della capacità, i richiedenti possono comunicare le loro esigenze di capacità in modo strutturato e comune entro scadenze ragionevoli. I gestori dell'infrastruttura si adoperano per integrare le esigenze comunicate nei documenti di pianificazione strategica della capacità di cui all'articolo 11, paragrafo 2. Se i gestori dell'infrastruttura non possono tener conto di tali esigenze, consultano il richiedente interessato nella ricerca di alternative fattibili in termini commerciali, anche attraverso un itinerario diverso, tenendo conto delle modifiche realizzabili dell'infrastruttura. Se tale alternativa non è disponibile per tutte le esigenze di capacità comunicate, i gestori dell'infrastruttura cercano di risolvere il conflitto potenziale attraverso il meccanismo consensuale di risoluzione**

*dei conflitti di cui all'articolo 36.*

Or. fr

**Emendamento 325**  
**Dominique Riquet**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*2 bis. 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. Qualora non possano tenere conto di tali esigenze a causa della mancanza di capacità, i gestori dell'infrastruttura consultano il richiedente interessato e prendono in esame alternative pertinenti, anche su percorsi differenti. Se non sono disponibili alternative per tutte le esigenze di capacità comunicate, i gestori dell'infrastruttura si adoperano al massimo per risolvere il potenziale conflitto attraverso il meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti di cui all'articolo 36.*

Or. en

**Emendamento 326**  
**Tilly Metz**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*2 bis. Durante l'intero processo di gestione della capacità, i richiedenti hanno la possibilità di comunicare le loro*

*esigenze di capacità in modo strutturato e comune, secondo adeguate scadenze specificate dall'ENIM. I gestori dell'infrastruttura si adoperano al massimo per integrare le esigenze comunicate nella pianificazione strategica della capacità di cui all'articolo 11, paragrafo 2. Se i gestori dell'infrastruttura non possono tener conto di tali esigenze, consultano il richiedente interessato nella ricerca congiunta di alternative fattibili in termini commerciali, anche attraverso itinerari diversi o modifiche realizzabili dell'infrastruttura.*

Or. en

**Emendamento 327**  
**Tilly Metz**

**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 del presente regolamento.*

Or. en

**Emendamento 328**  
**Andreas Schieder, Sara Cerdas**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 14 – paragrafo 1 – comma 2 – lettera b**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

b) un'adeguata considerazione delle esigenze di capacità per i servizi ferroviari multirete nella strategia relativa alla

b) un'adeguata considerazione delle esigenze di capacità per i servizi ferroviari multirete, ***tenendo conto nel contempo***

capacità, nel modello di capacità e nel piano di fornitura di capacità;

*anche delle esigenze di capacità per i servizi ferroviari urbani e regionali, nella strategia relativa alla capacità, nel modello di capacità e nel piano di fornitura di capacità;*

Or. en

#### *Motivazione*

*I servizi ferroviari urbani e regionali utilizzano la rete ferroviaria europea in modo misto insieme ad altri servizi di trasporto come i servizi di trasporto ferroviario di merci e i servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri. Un aumento del numero delle tracce ferroviarie per i treni merci (internazionali) o per i treni passeggeri internazionali potrebbe comportare la diminuzione numero delle tracce ferroviarie e del numero dei treni per la maggior parte dei passeggeri dei servizi nazionali, urbani e regionali. In Austria, lo Stato membro dell'UE che fa la parte del leone nel trasporto ferroviario, l'80 % di tutti i passeggeri ferroviari utilizza il trasporto urbano e regionale.*

#### **Emendamento 329**

**Marian-Jean Marinescu**

#### **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'ERAP*, 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.

Or. en

#### **Emendamento 330**

**Dorien Rookmaker**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 14 – paragrafo 2**

*Testo della Commissione*

2. Prima di adottare un parere o una raccomandazione per migliorare la coerenza di tali documenti di pianificazione, l'ENIM tiene conto di eventuali **reclami** pertinenti **presentati** da richiedenti o richiedenti potenziali in merito ai documenti di pianificazione di cui all'articolo 11, paragrafo 2, e chiede informazioni supplementari ai soggetti coinvolti nel coordinamento a norma dell'articolo 53 e ai soggetti operativi interessati consultati a norma dell'articolo 54. L'ENIM condivide il proprio parere sui progetti di documenti di pianificazione con l'ENRRB oppure informa quest'ultima della mancata adozione di un parere. L'ENRRB agisce in conformità dell'articolo 65, paragrafo 3.

*Emendamento*

2. Prima di adottare un parere o una raccomandazione per migliorare la coerenza di tali documenti di pianificazione, l'ENIM tiene conto di eventuali **dichiarazioni di disaccordo** pertinenti **presentate** da richiedenti o richiedenti potenziali in merito ai documenti di pianificazione di cui all'articolo 11, paragrafo 2, e chiede informazioni supplementari ai soggetti coinvolti nel coordinamento a norma dell'articolo 53 e ai soggetti operativi interessati consultati a norma dell'articolo 54. L'ENIM condivide il proprio parere sui progetti di documenti di pianificazione con l'ENRRB oppure informa quest'ultima della mancata adozione di un parere. L'ENRRB agisce in conformità dell'articolo 65, paragrafo 3.

Or. en

*Motivazione*

*L'articolo 14, paragrafo 1, della proposta prevede già che i gestori dell'infrastruttura debbano coordinare la pianificazione strategica delle capacità. I reclami possono essere presentati all'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 65, paragrafo 3, che può chiedere informazioni al gestore dell'infrastruttura o un parere all'ENRRB.*

**Emendamento 331**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 14 – paragrafo 3 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**3 bis. Il comitato di gestione dei corridoi ferroviari 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 332**  
**João Pimenta Lopes**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 15 – titolo**

*Testo della Commissione*

Analisi degli sviluppi previsti del **mercato** dei trasporti

*Emendamento*

Analisi degli sviluppi previsti del **settore** dei trasporti

**Emendamento 333**  
**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 15 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

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.

*Emendamento*

1. *L'ENRRB, in consultazione con i gruppi consultivi dei portatori di interessi, monitora e analizza* periodicamente i mercati dei trasporti **e altri aspetti multimodali pertinenti** al fine di orientare **le attività dell'ENIM e dei gestori dell'infrastruttura in merito alla** loro strategia commerciale globale, **alla** loro gestione della capacità e delle emergenze e **alle** 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 334**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 15 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

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.

*Emendamento*

1. I gestori dell'infrastruttura e l'ENIM, **in consultazione con l'ENRRB e l'ENRU**, 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.

Or. en

**Emendamento 335**  
**Dorien Rookmaker**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 15 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

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.

*Emendamento*

1. I gestori dell'infrastruttura e l'ENIM monitorano e analizzano periodicamente i mercati **del trasporto ferroviario e i pertinenti aspetti multimodali** 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.

Or. en

*Motivazione*

*La prescrizione obbliga i gestori dell'infrastruttura a prendere in considerazione l'intero mercato dei trasporti (ferroviario, stradale e per via d'acqua). I gestori dell'infrastruttura dovrebbero poter prendere in considerazione solo gli aspetti della multimodalità che sono*

*pertinenti per le loro attività.*

**Emendamento 336**  
**João Pimenta Lopes**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 15 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

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.

*Emendamento*

1. I gestori dell'infrastruttura e l'ENIM monitorano e analizzano ***gli sviluppi e le dinamiche associati al settore*** dei trasporti al fine di orientare la loro strategia 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.

Or. pt

**Emendamento 337**  
**João Pimenta Lopes**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 15 – paragrafo 2**

*Testo della Commissione*

2. Ai fini del presente regolamento, l'analisi del ***mercato*** dei trasporti di cui al paragrafo 1 fornisce in particolare un contributo alla pianificazione strategica della capacità di cui all'articolo 11, alla ripartizione della capacità di infrastruttura di cui all'articolo 25 e all'assegnazione di capacità sulla base del meccanismo di risoluzione formale dei conflitti di cui all'articolo 37.

*Emendamento*

2. Ai fini del presente regolamento, l'analisi del ***settore*** dei trasporti di cui al paragrafo 1 fornisce in particolare un contributo alla pianificazione strategica della capacità di cui all'articolo 11, alla ripartizione della capacità di infrastruttura di cui all'articolo 25 e all'assegnazione di capacità sulla base del meccanismo di risoluzione formale dei conflitti di cui all'articolo 37.

Or. pt

**Emendamento 338**  
**João Pimenta Lopes**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 15 – paragrafo 3 – parte introduttiva**

*Testo della Commissione*

3. L'ENIM effettua uno studio del **mercato** europeo dei trasporti riguardante il trasporto di passeggeri e merci nel contesto multimodale al più tardi entro il [31 dicembre 2028]. Tale studio riguarda in particolare:

*Emendamento*

3. L'ENIM effettua uno studio del **settore** europeo dei trasporti riguardante il trasporto di passeggeri e merci nel contesto multimodale al più tardi entro il [31 dicembre 2028]. Tale studio riguarda in particolare:

Or. pt

**Emendamento 339**  
**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 15 – paragrafo 4**

*Testo della Commissione*

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.

*Emendamento*

4. L'ENIM consulta i richiedenti, ***i nuovi organismi consultivi istituiti dall'articolo 55 bis (nuovo), i potenziali 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. ***Il coinvolgimento dei portatori di interessi comprende la possibilità per i soggetti operativi interessati di fornire un contributo allo studio e di formulare un commento indipendente sui risultati.***

Or. en

**Emendamento 340**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 15 – paragrafo 4**

*Testo della Commissione*

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.

*Emendamento*

4. L'ENIM consulta i richiedenti, ***L'ERUP***, 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.

***Il coinvolgimento dei portatori di interessi comprende la possibilità per i soggetti operativi interessati di fornire un contributo allo studio e di formulare un commento indipendente sui risultati.***

Or. en

**Emendamento 341**  
**Massimiliano Salini**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 15 – paragrafo 4**

*Testo della Commissione*

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.

*Emendamento*

4. L'ENIM consulta i richiedenti, ***L'ERUP***, 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. ***La partecipazione dei portatori di interessi dovrebbe comprendere la possibilità per i soggetti operativi interessati di fornire un contributo allo studio e di formulare commenti indipendenti sui risultati.***

Or. en

**Emendamento 342**  
**Marco Campomenosi**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 15 – paragrafo 4**

*Testo della Commissione*

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.

*Emendamento*

4. L'ENIM consulta i richiedenti, ***L'ERUP***, 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.

Or. en

**Emendamento 343**  
**Dorien Rookmaker**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***5 bis. Gli Stati membri elaborano piani nazionali, detti piani strategici nazionali per il settore ferroviario, sulla base dello studio di cui al paragrafo 3 e tenendo conto degli obiettivi di aumento del traffico ferroviario di cui al considerando 2 del presente regolamento.***

***La Commissione riceve e valuta i piani strategici nazionali per il settore ferroviario alla luce degli obiettivi dell'UE in materia di trasferimento verso il trasporto ferroviario di cui al considerando 2.***

***L'ENIM monitora i progressi compiuti nell'attuazione dei piani strategici nazionali per il settore ferroviario e riferisce alla Commissione e agli Stati***

*membri in merito allo stato di attuazione e alle sfide rilevate nei piani.*

Or. en

*Motivazione*

*Si tratta di un meccanismo simile a quello utilizzato per il conseguimento di altri obiettivi, ad esempio in materia di fonti energetiche rinnovabili. A ciascuno Stato membro sarà assegnato un obiettivo nazionale di aumento del traffico ferroviario. Gli Stati membri possono definire le misure e le politiche da attuare per raggiungere l'obiettivo nazionale. Dalla somma degli obiettivi nazionali si ottiene l'obiettivo generale dell'UE.*

**Emendamento 344**

**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 16 – paragrafo 2**

*Testo della Commissione*

2. La strategia relativa alla capacità contiene informazioni sullo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria, una prospettiva sullo sviluppo della domanda di diversi servizi di trasporto ferroviario e qualsiasi altra informazione pertinente sulla disponibilità e sull'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

*Emendamento*

2. La strategia relativa alla capacità contiene informazioni sullo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria **e degli impianti di servizio di cui all'articolo 29, paragrafo 1**, una prospettiva sullo sviluppo della domanda di diversi servizi di trasporto ferroviario e qualsiasi altra informazione pertinente sulla disponibilità e sull'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Or. en

**Emendamento 345**

**Dominique Riquet**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 16 – paragrafo 4**

*Testo della Commissione*

4. Il gestore dell'infrastruttura prepara, pubblica e aggiorna **periodicamente** la strategia relativa alla capacità conformemente allo schema e ai contenuti

*Emendamento*

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

di cui all'allegato I, sezione 2.

di cui all'allegato I, sezione 2.

Or. en

**Emendamento 346**  
**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 16 – paragrafo 4**

*Testo della Commissione*

4. Il gestore dell'infrastruttura prepara, pubblica e aggiorna *periodicamente* la strategia relativa alla capacità conformemente allo schema e ai contenuti di cui all'allegato I, sezione 2.

*Emendamento*

4. Il gestore dell'infrastruttura prepara, pubblica e aggiorna *all'occorrenza* la strategia relativa alla capacità conformemente allo schema e ai contenuti di cui all'allegato I, sezione 2.

Or. en

**Emendamento 347**  
**Roman Haider, Georg Mayer**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 16 – paragrafo 4**

*Testo della Commissione*

4. Il gestore dell'infrastruttura prepara, pubblica *e aggiorna* periodicamente la strategia relativa alla capacità conformemente allo schema e ai contenuti di cui all'allegato I, sezione 2.

*Emendamento*

4. Il gestore dell'infrastruttura prepara *e* pubblica periodicamente la strategia relativa alla capacità conformemente allo schema e ai contenuti di cui all'allegato I, sezione 2.

Or. de

*Motivazione*

*L'aggiornamento periodico della strategia relativa alla capacità non è possibile né apporta alcun valore aggiunto. Al contrario, questa disposizione costringerebbe il gestore dell'infrastruttura ad effettuare aggiornamenti eccessivi e superflui che non sono necessari per l'agevole pianificazione e assegnazione della capacità prevista nell'ambito dell'attuale processo TTR.*

**Emendamento 348**  
**Dorien Rookmaker**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 16 – paragrafo 4**

*Testo della Commissione*

4. Il gestore dell'infrastruttura prepara, pubblica **e aggiorna periodicamente** la strategia relativa alla capacità conformemente allo schema e ai contenuti di cui all'allegato I, sezione 2.

*Emendamento*

4. Il gestore dell'infrastruttura prepara **e** pubblica la strategia relativa alla capacità conformemente allo schema e ai contenuti di cui all'allegato I, sezione 2.

Or. en

*Motivazione*

*Conformemente al progetto TTR e all'appendice 1, la strategia relativa alla capacità viene pubblicata ogni anno su X-36 nella sua versione definitiva e non viene aggiornata nel frattempo.*

**Emendamento 349**  
**Tilly Metz**

**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** 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.

Or. en

**Emendamento 350**  
**Dorien Rookmaker**

**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 in merito alla strategia relativa alla capacità a norma dell'articolo 13 e coordinano le strategie relative alla capacità con altri gestori dell'infrastruttura ***pertinenti*** a norma dell'articolo 14.

Or. en

*Motivazione*

*I gestori dell'infrastruttura pertinenti possono essere tutti i gestori dell'infrastruttura con i quali si ritiene importante coordinarsi.*

**Emendamento 351**

**Roman Haider, Georg Mayer**

**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 in merito alla strategia relativa alla capacità a norma dell'articolo 13 e coordinano le strategie relative alla capacità con gestori dell'infrastruttura ***limitrofi*** a norma dell'articolo 14.

Or. de

**Emendamento 352**

**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento  
Articolo 17 – paragrafo 2**

*Testo della Commissione*

2. Il modello di capacità fornisce

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

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 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 **all'occorrenza** conformemente al contenuto e allo schema di cui all'allegato I, sezioni 1 e 2.

Or. en

**Emendamento 353**  
**Roman Haider, Georg Mayer**

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

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

Or. de

*Motivazione*

*L'aggiornamento periodico del modello di capacità non è possibile né apporta alcun valore aggiunto. Al contrario, questa disposizione costringerebbe il gestore dell'infrastruttura ad effettuare aggiornamenti eccessivi e superflui che non sono necessari per l'agevole*

*pianificazione e assegnazione della capacità prevista nell'ambito dell'attuale processo TTR.*

**Emendamento 354**  
**Dominique Riquet**

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

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

Or. en

**Emendamento 355**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 17 – paragrafo 2 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**2 bis. In particolare, i gestori dell'infrastruttura garantiscono che, sull'infrastruttura ferroviaria dell'intero spazio ferroviario europeo unico, compresi i collegamenti di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d), del [nuovo regolamento TEN-T]:**

**a) sulle linee a doppio binario, almeno il 50 % delle tracce ferroviarie per treni merci e non meno di due tracce ferroviarie per ora e per direzione**

*possono essere assegnate a treni merci aventi una lunghezza minima di 740 m;*

*b) sulle linee a binario unico, almeno una traccia ferroviaria per ogni due ore e per direzione può essere assegnata a treni merci aventi una lunghezza minima di 740 m.*

Or. en

**Emendamento 356**  
**Roman Haider, Georg Mayer**

**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.

Or. de

*Motivazione*

*L'aggiornamento periodico del modello di capacità non è possibile né apporta alcun valore aggiunto. Al contrario, questa disposizione costringerebbe il gestore dell'infrastruttura ad effettuare aggiornamenti eccessivi e superflui che non sono necessari per l'agevole pianificazione e assegnazione della capacità prevista nell'ambito dell'attuale processo TTR.*

**Emendamento 357**  
**Tilly Metz**

**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.***

Or. en

**Emendamento 358**

**Tilly Metz**

**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 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.

Or. en

**Emendamento 359**

**Dorien Rookmaker**

**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

*Emendamento*

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.

13 e coordinano le strategie relative alla capacità con altri gestori dell'infrastruttura ***pertinenti*** a norma dell'articolo 14.

Or. en

*Motivazione*

*I gestori dell'infrastruttura pertinenti possono essere tutti i gestori dell'infrastruttura con i quali si ritiene importante coordinarsi.*

**Emendamento 360**  
**Roman Haider, Georg Mayer**

**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 in merito al modello di capacità a norma dell'articolo 13 e coordinano le strategie relative alla capacità con gestori dell'infrastruttura ***limitrofi*** a norma dell'articolo 14.

Or. de

**Emendamento 361**  
**Tilly Metz**

**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. 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'ERICA o di altri organismi di regolamentazione.*

Or. en

**Emendamento 362**  
**Tilly Metz**

**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 ai sensi dell'articolo 33, compresi gli impianti di servizio;***

Or. en

**Emendamento 363**  
**Tilly Metz**

**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

*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

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.

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.

Or. en

**Emendamento 364**  
**Tilly Metz**

**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 **conformemente alla strategia relativa alla capacità, in particolare** 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].

Or. en

**Emendamento 365**  
**Tilly Metz**

**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**

*Emendamento*

9. **Il gestore dell'infrastruttura sottopone il progetto di piano di fornitura di capacità al controllo dell'organismo di regolamentazione.** L'organismo di regolamentazione può adottare una decisione che imponga al gestore dell'infrastruttura di modificare il **modello**

*caso di emissione di tali pareri o raccomandazioni.*

di capacità *prima della pubblicazione.*

Or. en

**Emendamento 366**  
**Tilly Metz**

**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 capacità, la decisione dell'organismo di regolamentazione tiene conto, se del caso, di eventuali pareri o raccomandazioni dell'ENIM, dell'ERICA o di altri organismi di regolamentazione.*

Or. en

**Emendamento 367**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 18 – paragrafo 10 – parte introduttiva**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

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

Or. en

**Emendamento 368**  
**Dominique Riquet**

## **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. L'ENIM adotta, ***in consultazione con l'ENRU***, orientamenti e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6, stabilendo quanto segue:

Or. en

## **Emendamento 369**

**Massimiliano Salini**

## **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. L'ENIM adotta, ***in consultazione con l'ERUP***, orientamenti e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6, stabilendo quanto segue:

Or. en

## **Emendamento 370**

**Marco Campomenosi**

## **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. L'ENIM adotta orientamenti ***in consultazione con l'ERUP*** e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6, stabilendo quanto segue:

Or. en

**Emendamento 371**  
**Bogusław Liberadzki**

**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. L'ENIM adotta, **in consultazione con l'ERUP**, orientamenti e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6, stabilendo quanto segue:

Or. en

**Emendamento 372**  
**Marian-Jean Marinescu**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**10 bis. Entro [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono principi, procedure e metodologie comuni per gli orientamenti di cui al paragrafo 10 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3, e sostituiscono la disposizione analoga menzionata al paragrafo 10 del presente articolo e inclusa nel quadro europeo.**

Or. en

**Emendamento 373**  
**Dominique Riquet**

**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**;

Or. en

**Emendamento 374**  
**Marian-Jean Marinescu**

**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. **Entro [24 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento]** 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, **e sostituiscono la disposizione analoga di cui al paragrafo 2.**

Or. en

**Emendamento 375**  
**Dorien Rookmaker**

**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, **segmentazione**, parametri e numero di bande orarie incluse.

Or. en

*Motivazione*

*La compatibilità dell'infrastruttura non fa attualmente parte dell'assegnazione della capacità e, a norma della direttiva sull'interoperabilità, non rientra tra i compiti del gestore dell'infrastruttura. Le imprese ferroviarie devono valutare la compatibilità dell'infrastruttura sulla base del RINF (a norma dell'articolo 23 della direttiva (UE) 2016/797).*

**Emendamento 376**  
**Marian-Jean Marinescu**

**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 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

*Emendamento*

3. **Entro [12 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento]** l'ENIM sviluppa un quadro comune per i criteri e le procedure di cui al paragrafo 1 e lo inserisce nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6. Tale quadro comune concilia i benefici della riserva di capacità per tipi specifici di servizi ferroviari o procedure di assegnazione con la necessità di garantire flessibilità per soddisfare le esigenze del

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.

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.

Or. en

**Emendamento 377**  
**Dominique Riquet**

**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 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.

*Emendamento*

3. L'ENIM sviluppa, **in consultazione con l'ENRU**, un quadro comune per i criteri e le procedure di cui al paragrafo 1 e lo inserisce nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6. Tale quadro comune concilia i benefici della riserva di capacità per tipi specifici di servizi ferroviari o procedure di assegnazione con la necessità di garantire flessibilità per soddisfare le esigenze del mercato nell'assegnazione della capacità. A tal fine, il quadro comune prevede la possibilità di tenere conto delle richieste di diritti di capacità non coerenti con la capacità preventivamente pianificata nel contesto del meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti di cui all'articolo 36.

Or. en

**Emendamento 378**  
**Marco Campomenosi**

**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 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.

*Emendamento*

3. L'ENIM sviluppa **in consultazione con l'ERUP** un quadro comune per i criteri e le procedure di cui al paragrafo 1 e lo inserisce nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6. Tale quadro comune concilia i benefici della riserva di capacità per tipi specifici di servizi ferroviari o procedure di assegnazione con la necessità di garantire flessibilità per soddisfare le esigenze del mercato nell'assegnazione della capacità. A tal fine, il quadro comune prevede la possibilità di tenere conto delle richieste di diritti di capacità non coerenti con la capacità preventivamente pianificata nel contesto del meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti di cui all'articolo 36.

Or. en

**Emendamento 379**

**Bogusław Liberadzki**

**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 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

*Emendamento*

3. L'ENIM sviluppa **in consultazione con l'ERUP** un quadro comune per i criteri e le procedure di cui al paragrafo 1 e lo inserisce nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6. Tale quadro comune concilia i benefici della riserva di capacità per tipi specifici di servizi ferroviari o procedure di assegnazione con la necessità di garantire flessibilità per soddisfare le esigenze del mercato nell'assegnazione della capacità. A tal fine, il quadro comune prevede la possibilità di tenere conto delle richieste di diritti di capacità non coerenti con la capacità preventivamente pianificata nel

consensuale dei conflitti di cui all'articolo 36.

contesto del meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti di cui all'articolo 36.

Or. en

**Emendamento 380**  
**Massimiliano Salini**

**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 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.

*Emendamento*

3. L'ENIM sviluppa **in consultazione con l'ERUP** un quadro comune per i criteri e le procedure di cui al paragrafo 1 e lo inserisce nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6. Tale quadro comune concilia i benefici della riserva di capacità per tipi specifici di servizi ferroviari o procedure di assegnazione con la necessità di garantire flessibilità per soddisfare le esigenze del mercato nell'assegnazione della capacità. A tal fine, il quadro comune prevede la possibilità di tenere conto delle richieste di diritti di capacità non coerenti con la capacità preventivamente pianificata nel contesto del meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti di cui all'articolo 36.

Or. en

**Emendamento 381**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 20 – paragrafo 4**

*Testo della Commissione*

4. L'ENIM elabora e adotta specifiche formali per gli oggetti di pianificazione

*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. 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.

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, ***previa consultazione dell'ERUP***, 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.

Or. en

## **Emendamento 382** **Marco Campomenosi**

### **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. Sulla base della sua esperienza nell'applicazione del presente articolo, l'ENIM fornisce alla Commissione, ***previa consultazione dell'ERUP***, 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.

Or. en

**Emendamento 383**  
**Massimiliano Salini**

**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. Sulla base della sua esperienza nell'applicazione del presente articolo, l'ENIM fornisce alla Commissione, ***previa consultazione dell'ERUP***, 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.

Or. en

**Emendamento 384**  
**Marian-Jean Marinescu**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***4 bis. Entro [24 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione del paragrafo 1, 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, e sostituiscono la disposizione analoga di cui al paragrafo 1.**

Or. en

**Emendamento 385**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 21 – paragrafo 1 – lettera b**

*Testo della Commissione*

b) i risultati della pianificazione strategica della capacità effettuata conformemente alla presente sezione indicano che le esigenze di capacità espresse durante le fasi di pianificazione strategica della capacità superano la capacità disponibile per l'assegnazione durante un determinato periodo di validità dell'orario di servizio;

*Emendamento*

b) i risultati della pianificazione strategica della capacità effettuata conformemente alla presente sezione indicano che le esigenze di capacità espresse durante le fasi di pianificazione strategica della capacità superano la capacità disponibile per l'assegnazione durante un determinato periodo di validità dell'orario di servizio;

***I gestori dell'infrastruttura possono dichiarare senza indugio che un elemento dell'infrastruttura è altamente utilizzato o è saturato se è soddisfatta la condizione seguente:***

Or. en

**Emendamento 386**  
**Andreas Schieder, Sara Cerdas**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 21 – paragrafo 1 – lettera c**

*Testo della Commissione*

c) i lavori sull'infrastruttura che comportano restrizioni di capacità programmati a norma dell'articolo 10 determinano una scarsità di capacità.

*Emendamento*

c) ***I gestori dell'infrastruttura possono dichiarare senza indugio che un elemento dell'infrastruttura è altamente utilizzato o è saturato se è soddisfatta la condizione seguente:*** i lavori sull'infrastruttura che comportano

restrizioni di capacità programmati a norma dell'articolo 10 determinano una scarsità di capacità.

Or. en

#### *Motivazione*

*I lavori sull'infrastruttura che comportano restrizioni di capacità non dovrebbero comportare la necessità di dichiarare l'infrastruttura come altamente utilizzata o saturata. I lavori di costruzione sono generalmente di natura temporanea e mirano a eliminare le strozzature della capacità. I processi e le procedure legali conseguenti alla designazione dell'infrastruttura come altamente utilizzata o saturata richiederebbero, nella maggior parte dei casi, più tempo di quello necessario a ultimare il cantiere.*

#### **Emendamento 387**

**Bogusław Liberadzki**

#### **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 ***nei paesi limitrofi e potenzialmente interessati*** 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.

Or. en

#### **Emendamento 388**

**Andreas Schieder, Sara Cerdas**

#### **Proposta di regolamento**

**Articolo 22 – paragrafo 4 – comma 1**

#### *Testo della Commissione*

I gestori dell'infrastruttura tengono conto dei risultati di qualsiasi analisi della

#### *Emendamento*

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.

capacità effettuata *nei paesi limitrofi e potenzialmente interessati* 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.

Or. en

#### *Motivazione*

*Tenere conto di tutte le analisi della capacità effettuate significherebbe che ogni gestore dell'infrastruttura dell'UE dovrebbe tenere conto di ogni singola analisi della capacità effettuata in un paese dell'UE. Ciò non è né fattibile né utile. La disposizione deve concentrarsi sui paesi limitrofi.*

#### **Emendamento 389**

**Tilly Metz**

#### **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.

Or. en

#### **Emendamento 390**

**Ondřej Kovařík**

#### **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*

Entro sei mesi dal completamento dell'analisi della capacità conformemente all'articolo 22, il gestore dell'infrastruttura definisce un piano di potenziamento della capacità ***per le parti dell'infrastruttura che sono state dichiarate saturate.***

Or. en

**Emendamento 391**

**Andreas Schieder, Sara Cerdas**

**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*

Entro sei mesi dal completamento dell'analisi della capacità conformemente all'articolo 22, il gestore dell'infrastruttura definisce un piano di potenziamento della capacità ***per le parti dell'infrastruttura che sono state dichiarate saturate.***

Or. en

*Motivazione*

*Un piano di potenziamento della capacità dell'infrastruttura dichiarata "altamente utilizzata" è una misura eccessiva, in quanto l'infrastruttura non è ancora saturata. Nel caso di un'infrastruttura altamente utilizzata, è sufficiente un'analisi della capacità. Occorre operare una distinzione tra le misure per le infrastrutture altamente utilizzate e quelle per le infrastrutture saturate. Anche un'analisi costi-benefici aggiunge oneri inutili e prolunga il processo di potenziamento della capacità. Una soluzione migliore consisterebbe nell'includere nel piano di potenziamento della capacità le misure necessarie per potenziare la capacità di infrastruttura, con un calendario per la loro attuazione.*

**Emendamento 392**

**Ondřej Kovařík**

**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.

Or. en

**Emendamento 393**  
**Ondřej Kovařík**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 23 – paragrafo 2 – comma 1**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

Il piano di potenziamento della capacità è **elaborato** previa consultazione **dei portatori di interessi** dell'infrastruttura saturata conformemente all'articolo 13.

Or. en

**Emendamento 394**  
**Brice Hortefeux**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 25 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

1. Qualora un elemento dell'infrastruttura sia stato dichiarato **altamente utilizzato o** congestionato in un futuro periodo di validità dell'orario di servizio, il gestore dell'infrastruttura ripartisce la capacità su tale elemento dell'infrastruttura nel modello di capacità di cui all'articolo 17 e nel piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18 che si riferiscono al periodo di validità dell'orario di servizio in questione.

*Emendamento*

1. Qualora un elemento dell'infrastruttura sia stato dichiarato congestionato in un futuro periodo di validità dell'orario di servizio, il gestore dell'infrastruttura ripartisce la capacità su tale elemento dell'infrastruttura nel modello di capacità di cui all'articolo 17 e nel piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18 che si riferiscono al periodo di validità dell'orario di servizio in questione.

**Emendamento 395**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 25 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

1. Qualora un elemento dell'infrastruttura sia stato dichiarato ***altamente utilizzato o*** congestionato in un futuro periodo di validità dell'orario di servizio, il gestore dell'infrastruttura ripartisce la capacità su tale elemento dell'infrastruttura nel modello di capacità di cui all'articolo 17 e nel piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18 che si riferiscono al periodo di validità dell'orario di servizio in questione.

*Emendamento*

1. Qualora un elemento dell'infrastruttura sia stato dichiarato congestionato in un futuro periodo di validità dell'orario di servizio, il gestore dell'infrastruttura ripartisce la capacità su tale elemento dell'infrastruttura nel modello di capacità di cui all'articolo 17 e nel piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18 che si riferiscono al periodo di validità dell'orario di servizio in questione.

Or. en

**Emendamento 396**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 25 – paragrafo 2 – comma 2**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

Il gestore dell'infrastruttura tiene conto della necessità di capacità per i servizi ferroviari multirete, ***in particolare per i servizi ferroviari di trasporto internazionale di merci.***

Or. en

**Emendamento 397**  
**Dorien Rookmaker**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 26 – paragrafo 1 – comma 1**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

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

Or. en

*Motivazione*

*I richiedenti che non sono imprese ferroviarie non hanno alcun diritto di utilizzare l'infrastruttura, ma solo il diritto di ottenere capacità a norma dell'articolo 10 della direttiva 2012/34/UE.*

**Emendamento 398**  
**Dorien Rookmaker**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 26 – paragrafo 1 – comma 2 – parte introduttiva**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

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

Or. en

*Motivazione*

*I richiedenti che non sono imprese ferroviarie non hanno alcun diritto di utilizzare l'infrastruttura, ma solo il diritto di ottenere capacità a norma dell'articolo 10 della direttiva 2012/34/UE.*

**Emendamento 399**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 26 – paragrafo 5**

*Testo della Commissione*

5. Il richiedente che intende chiedere capacità di infrastruttura, al fine di effettuare un servizio di trasporto di passeggeri, in uno Stato membro in cui il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria è limitato ai sensi dell'articolo 11 della direttiva 2012/34/UE, ne informa i gestori dell'infrastruttura e gli organismi di regolazione interessati almeno 18 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio al quale la richiesta di capacità si riferisce. Per poter valutare il potenziale impatto economico sui vigenti contratti di servizio pubblico, gli organismi di regolazione provvedono a che siano informate, senza indebito ritardo e comunque entro dieci giorni, l'autorità competente che ha aggiudicato sul percorso in questione un servizio di trasporto ferroviario di passeggeri definito in un contratto di servizio pubblico, qualsiasi altra autorità competente interessata che sia dotata del diritto di limitare l'accesso a norma dell'articolo 11 della direttiva 2012/34/UE e le imprese ferroviarie che adempiono al contratto di servizio pubblico sul percorso di tale servizio di trasporto di passeggeri.

*Emendamento*

5. Il richiedente che intende chiedere capacità di infrastruttura, al fine di effettuare un servizio di trasporto di passeggeri **ad accesso aperto**, in uno Stato membro in cui il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria è limitato ai sensi dell'articolo 11 della direttiva 2012/34/UE, ne informa i gestori dell'infrastruttura e gli organismi di regolazione interessati almeno 18 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio al quale la richiesta di capacità si riferisce. Per poter valutare il potenziale impatto economico sui vigenti contratti di servizio pubblico, gli organismi di regolazione provvedono a che siano informate, senza indebito ritardo e comunque entro dieci giorni, l'autorità competente che ha aggiudicato sul percorso in questione un servizio di trasporto ferroviario di passeggeri definito in un contratto di servizio pubblico, qualsiasi altra autorità competente interessata che sia dotata del diritto di limitare l'accesso a norma dell'articolo 11 della direttiva 2012/34/UE e le imprese ferroviarie che adempiono al contratto di servizio pubblico sul percorso di tale servizio di trasporto di passeggeri.

Or. en

**Emendamento 400**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 26 – paragrafo 6 – comma 1**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

Una volta assegnato a un richiedente, un diritto di capacità non può essere trasferito dal beneficiario ad un'altra impresa o servizio. ***Qualsiasi negoziazione riguardante la capacità richiesta o assegnata è vietata e nulla.***

Or. en

**Emendamento 401**  
**Marian-Jean Marinescu**

**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 ***stabilita in conformità del 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.

Or. en

**Emendamento 402**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 27 – paragrafo 3**

*Testo della Commissione*

3. I gestori dell'infrastruttura rispettano la riservatezza commerciale

*Emendamento*

3. I gestori dell'infrastruttura rispettano la riservatezza commerciale

delle informazioni ricevute.

delle informazioni ricevute. **Informazioni quali la linea specifica oggetto della richiesta, il relativo numero o la relativa frequenza sono considerate riservate. Tali informazioni non sono divulgate, direttamente o indirettamente, a terzi.**

Or. en

**Emendamento 403**  
**Marian-Jean Marinescu**

**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.**

Or. en

**Emendamento 404**  
**Marian-Jean Marinescu**

**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 operazione.**

*Emendamento*

Per i diritti di capacità multirete, l'ENIM istituisce, **entro 12 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, un unico luogo e un'unica operazione basati su** un'interfaccia unica o un sistema comune **sviluppati** conformemente all'articolo 62.

Or. en

**Emendamento 405**  
**Dominique Riquet**

**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 operazione.

*Emendamento*

Per i diritti di capacità multirete, l'ENIM istituisce un'interfaccia unica o un sistema comune conformemente all'articolo 62. ***I gestori dell'infrastruttura utilizzano tale interfaccia per*** gestire l'assegnazione della capacità in un unico luogo e nel contesto di un'unica operazione.

Or. en

**Emendamento 406**  
**Tilly Metz**

**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 operazione.

*Emendamento*

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

Or. en

**Emendamento 407**  
**Massimiliano Salini**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 27 – paragrafo 6 – comma 1**

*Testo della Commissione*

Il gestore dell'infrastruttura annulla un

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

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

Or. en

**Emendamento 408**  
**Bogusław Liberadzki**

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

Or. en

**Emendamento 409**  
**Marco Campomenosi**

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

Or. en

**Emendamento 410**

**Andreas Schieder, Sara Cerdas**

**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, comprese le larghezze di banda di capacità sistematiche e le tracce ferroviarie sistematiche. Tuttavia, se tale approccio è utilizzato in uno Stato membro, le larghezze di banda di capacità sistematiche e le tracce ferroviarie sistematiche di rilevanza transfrontaliera sono allineate ai gestori dell'infrastruttura limitrofi a livello transfrontaliero.***

Or. en

*Motivazione*

*Le larghezze di banda di capacità sistematiche e le tracce ferroviarie sistematiche si basano sugli articoli 11 e 20 del presente regolamento. Si tratta di tracce ferroviarie assegnate a segmenti di mercato quali il trasporto di passeggeri a lunga distanza, il trasporto regionale*

*di passeggeri e il trasporto di merci. Si verificano ogni ora contemporaneamente sulla base di un concetto che ottimizza l'utilizzo dell'infrastruttura. I gestori dell'infrastruttura devono essere autorizzati a continuare a utilizzare tale approccio se necessitano di ottimizzare l'utilizzo della capacità per tutti i servizi di trasporto ferroviario, in quanto ciò potrebbe essere necessario alla luce di specifiche precondizioni, quali reti ferroviarie miste e la posizione centrale di alcuni paesi.*

#### **Emendamento 411**

**Tilly Metz**

#### **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, comprese le tracce ferroviarie sistematiche. Quando il gestore dell'infrastruttura decide di utilizzare tale approccio, le tracce ferroviarie sistematiche di rilevanza transfrontaliera sono allineate, ove possibile, ai gestori dell'infrastruttura limitrofi e ad altri gestori dell'infrastruttura interessati a livello transfrontaliero.**

Or. en

#### **Emendamento 412**

**Ondřej Kovařík**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 27 – paragrafo 7 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**7 bis. Il gestore dell'infrastruttura può utilizzare il concetto di tracce ferroviarie sistematiche ricorrenti con frequenza di un'ora o due ore per massimizzare la capacità. Le tracce ferroviarie sistematiche sono allineate a livello transfrontaliero.**

**Emendamento 413**  
**Tilly Metz**

**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 è possibile raccomandare al gestore dell'infrastruttura di modificare il modello di capacità.***

**Emendamento 414**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 28 – paragrafo 2 – comma 1 – lettera a**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***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;***

***soppresso***

**Emendamento 415**  
**Dominique Riquet**

**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) la nomina di un punto di contatto unico 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 verso una destinazione e successivamente nella direzione opposta;**

Or. en

**Emendamento 416**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 28 – paragrafo 2 – comma 2**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

***soppresso***

Or. en

**Emendamento 417**  
**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 28 – paragrafo 4**

*Testo della Commissione*

4. Per quanto concerne la compensazione per le modifiche dei diritti di capacità di cui all'articolo 40, un diritto di capacità multirete è considerato un unico diritto di capacità. In particolare, una cancellazione ***per cause di forza maggiore su una rete è considerata una cancellazione per causa di forza maggiore per il*** diritto di capacità lungo l'intero percorso interessato dallo stesso.

*Emendamento*

4. Per quanto concerne la compensazione per le modifiche dei diritti di capacità di cui all'articolo 40, un diritto di capacità multirete è considerato un unico diritto di capacità. In particolare, una cancellazione ***dovuta a eventi imprevedibili, inevitabili, eccezionali e non provocati, al di fuori del controllo di un gestore dell'infrastruttura, di un'impresa ferroviaria o di un richiedente, si applica al*** diritto di capacità lungo l'intero percorso interessato dallo stesso ***solo se non sono disponibili percorsi alternativi, anche transfrontalieri.***

Or. en

**Emendamento 418**  
**Marian-Jean Marinescu**

**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 [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento]*** 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.

Or. en

**Emendamento 419**  
**Massimiliano Salini**

**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. L'ENIM definisce, **in consultazione con l'ERUP**, 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.

Or. en

**Emendamento 420**  
**Bogusław Liberadzki**

**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. L'ENIM definisce, **in consultazione con l'ERUP**, 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.

Or. en

**Emendamento 421**  
**Marco Campomenosi**

**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. L'ENIM definisce, **in consultazione con l'ERUP**, 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.

Or. en

**Emendamento 422**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 28 – paragrafo 5 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**5 bis. Entro [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono procedure e metodi dettagliati per attuare il presente articolo e i criteri qualitativi minimi di cui al paragrafo 2, lettera b). Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3, e sostituiscono la disposizione analoga menzionata al paragrafo 5 del presente articolo e inclusa nel quadro europeo.**

Or. en

**Emendamento 423**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 29 – paragrafo 3**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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.

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.

Or. en

**Emendamento 424**  
**Dominique Riquet**

**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 di cui al paragrafo 1 mettono a disposizione del gestore dell'infrastruttura informazioni sulla capacità disponibile in un formato digitale conformemente all'articolo 62.

Or. en

**Emendamento 425**  
**Marian-Jean Marinescu**

**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 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.

Or. en

**Emendamento 426**  
**Marian-Jean Marinescu**

**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 fornisce, **entro [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento]**, 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.

Or. en

**Emendamento 427**

**Marian-Jean Marinescu**

**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.

Or. en

**Emendamento 428**

**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 29 – paragrafo 7 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**7 bis.** *Entro [24 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono 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. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3, e sostituiscono la disposizione analoga di cui al paragrafo 6 del presente articolo.*

Or. en

**Emendamento 429**

**Andreas Schieder, Sara Cerdas**

**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, 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.*

Or. en

*Motivazione*

*Questa disposizione è attualmente inclusa nell'articolo 33, paragrafo 5. Tuttavia, deve essere*

*valida non solo per l'assegnazione di richieste ad hoc attraverso la pianificazione continua (articolo 33), ma in generale per qualsiasi processo di assegnazione. Questo perché è importante che l'organismo di regolamentazione abbia una visione d'insieme e sia preso in considerazione non solo nell'ambito della pianificazione continua, ma anche negli altri processi di assegnazione. Pertanto, il testo deve essere spostato all'articolo 29 in qualità di disposizione generale.*

#### **Emendamento 430**

**Tilly Metz**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 31 – paragrafo 1 – comma 3**

##### *Testo della Commissione*

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

##### *Emendamento*

***Gli** accordi quadro **devono essere approvati dagli organismi** di regolamentazione **interessati**.  
**L'approvazione tiene conto del parere dell'ENRRB nel caso degli accordi quadro multirete.***

Or. en

#### **Emendamento 431**

**Dominique Riquet**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 31 – paragrafo 1 – comma 3**

##### *Testo della Commissione*

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

##### *Emendamento*

***Gli** accordi quadro **sono notificati all'organismo** di regolamentazione, **che può approvarli**.*

Or. en

#### **Emendamento 432**

**Ondřej Kovařík**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 31 – paragrafo 3 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**3. I gestori dell'infrastruttura possono raggruppare le tracce sistematiche in pacchetti di tracce con frequenza di un'ora, due ore o mezz'ora, tenendo conto degli orientamenti strategici sull'utilizzo della capacità di infrastruttura forniti dagli Stati membri ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 3. Per ciascun pacchetto è possibile concludere un unico accordo quadro per l'intero pacchetto.**

Or. en

**Emendamento 433**  
**Roman Haider, Georg Mayer**

**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 indicano in tali documenti di pianificazione la capacità che intendono riservare per l'assegnazione mediante accordi quadro. ***I gestori dell'infrastruttura dei paesi vicini devono rendere tali soglie le più uniformi possibili.***

Or. de

*Motivazione*

*Se le soglie degli accordi quadro per le reti limitrofe non sono uniformi, possono verificarsi perdite di capacità e/o effetti negativi sul traffico. Ciò significa che il volume degli accordi*

*quadro tra paesi vicini deve essere in certa misura coerente, al fine di garantire che i treni non vengano fermati alle frontiere a causa della scelta di volumi diversi in paesi differenti.*

#### **Emendamento 434**

**Marian-Jean Marinescu**

#### **Proposta di regolamento Articolo 31 – paragrafo 3**

##### *Testo della Commissione*

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.

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

Or. en

#### **Emendamento 435**

**Marco Campomenosi**

#### **Proposta di regolamento Articolo 31 – paragrafo 3**

##### *Testo della Commissione*

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.

##### *Emendamento*

3. I gestori dell'infrastruttura ***provvedono affinché gli*** accordi quadro ***siano coerenti*** con i documenti di pianificazione relativi alla pianificazione strategica della capacità di cui all'articolo 11, paragrafo 2. I gestori dell'infrastruttura ***possono indicare nei*** documenti di pianificazione ***strategica*** la capacità che intendono riservare per l'assegnazione mediante accordi quadro.

Or. en

**Emendamento 436**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 31 – paragrafo 4**

*Testo della Commissione*

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.

*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, ***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 soglie e le rendono le più coerenti possibili.***

Or. en

**Emendamento 437**  
**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 31 – paragrafo 4**

*Testo della Commissione*

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.

*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. ***I gestori dell'infrastruttura dei paesi interessati che dispongono di accordi quadro transfrontalieri allineano tali soglie e le rendono le più coerenti***

*possibili.*

Or. en

**Emendamento 438**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 31 – paragrafo 4**

*Testo della Commissione*

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.

*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, ***in coordinamento con i gestori dell'infrastruttura dei paesi limitrofi***, fissano le quote massime di capacità totale che possono essere assegnate mediante accordi quadro e le includono nel prospetto informativo della rete.

Or. en

**Emendamento 439**  
**Marco Campomenosi**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 31 – paragrafo 5**

*Testo della Commissione*

5. ***Gli accordi quadro devono poter essere modificati per consentire un migliore utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, fatti salvi gli articoli 39 e 40.***

*Emendamento*

***soppresso***

Or. en

**Emendamento 440**  
**Marco Campomenosi**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 31 – paragrafo 6**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**6. Le modifiche dei diritti di capacità assegnati mediante accordi quadro sono soggette a compensazione a norma dell'articolo 40, fatta eccezione per la situazione di cui al paragrafo 5.**

**soppresso**

Or. en

**Emendamento 441**  
**Marco Campomenosi**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 31 – paragrafo 7**

*Testo della Commissione*

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

**soppresso**

Or. en

**Emendamento 442**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 31 – paragrafo 11**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**11. In base all'esperienza degli**

**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.

organismi di regolamentazione, delle autorità competenti e delle imprese ferroviarie e in base alle attività dell'ENRRB, la Commissione *adotta, entro [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento]*, 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, *e sostituiscono la disposizione analoga di cui al presente articolo e all'articolo 33.*

Or. en

**Emendamento 443**  
**Dominique Riquet**

**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 consensuale di consultazione di cui all'articolo 36.

Or. en

**Emendamento 444**  
**Ondřej Kovařík**

**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. Di conseguenza il gestore dell'infrastruttura può accettare o respingere richieste non coerenti con il 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.***

Or. en

**Emendamento 445**  
**Brice Hortefeux**

**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.

Or. fr

**Emendamento 446**  
**Tilly Metz**

**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.**

Or. en

**Emendamento 447**

**Tilly Metz**

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

Or. en

**Emendamento 448**

**Brice Hortefeux**

**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'**esaminare** 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, **rispondendo il più possibile alle richieste.**

Or. fr

**Emendamento 449**  
**Dominique Riquet**

**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.**

Or. en

**Emendamento 450**  
**Brice Hortefeux**

**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. Il richiedente ha il diritto di presentare***

*Emendamento*

***soppresso***

*reclamo presso l'organismo di regolamentazione.*

Or. fr

#### **Emendamento 451**

**Ondřej Kovařík**

#### **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 non è possibile alcuna offerta 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.

Or. en

#### **Emendamento 452**

**Tilly Metz**

#### **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 non è possibile alcuna offerta 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.

Or. en

**Emendamento 453**  
**Dominique Riquet**

**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 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 ***e, qualora la capacità sia disponibile, fornisce una soluzione alternativa che soddisfi il più possibile le esigenze del richiedente.*** Quest'ultimo ha il diritto di presentare reclamo presso l'organismo di regolamentazione.

Or. en

**Emendamento 454**  
**Marian-Jean Marinescu**

**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.

Or. en

**Emendamento 455**  
**Marian-Jean Marinescu**

**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. **Qualora le richieste non siano coerenti con il piano di fornitura di capacità adottato a norma dell'articolo 18, i gestori dell'infrastruttura seguono le norme e le procedure di cui all'articolo 20 e offrono una capacità alternativa.**

Or. en

**Emendamento 456**  
**Roman Haider, Georg Mayer**

**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 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. **Se la capacità è disponibile, il gestore dell'infrastruttura fornisce una soluzione alternativa che soddisfi il più possibile le**

*esigenze dei richiedenti.*

Or. de

**Emendamento 457**

**Andreas Schieder, Sara Cerdas**

**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 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 **e, qualora la capacità sia disponibile, il gestore dell'infrastruttura fornisce una soluzione alternativa che soddisfi il più possibile le esigenze del richiedente.** Il richiedente ha il diritto di presentare reclamo presso l'organismo di regolamentazione.

Or. en

*Motivazione*

*Alcuni clienti del trasporto merci e passeggeri necessitano di soluzioni su misura in termini di capacità. La capacità preventivamente pianificata vincolante è determinata in anticipo dai gestori dell'infrastruttura. Malgrado il coinvolgimento dei richiedenti fin dalle prime fasi, la pianificazione preventiva potrebbe essere rigida e non riflettere l'evoluzione della domanda sul mercato. Nelle situazioni in cui il gestore dell'infrastruttura intende respingere la domanda del richiedente, deve offrire soluzioni alternative. In caso contrario, i clienti del trasporto ferroviario ricorreranno inevitabilmente ad altri modi di trasporto.*

**Emendamento 458**

**Dominique Riquet**

**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 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 **e, qualora la capacità sia disponibile, il gestore dell'infrastruttura fornisce una soluzione alternativa che soddisfi il più possibile le esigenze del richiedente.** Il richiedente ha il diritto di presentare reclamo presso l'organismo di regolamentazione.

Or. en

**Emendamento 459**

**Tilly Metz**

**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.

Or. en

**Emendamento 460**  
**Ondřej Kovařík**

**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.

Or. en

**Emendamento 461**  
**Bogusław Liberadzki**

**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**

*Emendamento*

**soppresso**

*modello di capacità.*

Or. en

**Emendamento 462**  
**Andreas Schieder, Sara Cerdas**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 33 – paragrafo 5**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**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.**

**soppresso**

Or. en

*Motivazione*

*Questa disposizione è attualmente inclusa nell'articolo 33, paragrafo 5. Tuttavia, deve essere valida non solo per l'assegnazione di richieste ad hoc attraverso la pianificazione continua (articolo 33), ma in generale per qualsiasi processo di assegnazione. Questo perché è importante che l'organismo di regolamentazione abbia una visione d'insieme e sia preso in considerazione non solo nell'ambito della pianificazione continua, ma anche negli altri processi di assegnazione. Pertanto, il testo deve essere spostato all'articolo 29 in qualità di disposizione generale.*

**Emendamento 463**  
**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 34 – paragrafo 2 bis (nuovo)**

**2 bis.** *I gestori dell'infrastruttura informano annualmente l'organismo di regolamentazione di tutte le richieste di capacità ad hoc ricevute che sono state respinte. Sulla base di tali informazioni l'organismo di regolamentazione emette un parere, che può richiedere al gestore dell'infrastruttura di modificare il modello di capacità nell'anno seguente, riservando una capacità adeguata dedicata ad accogliere le richieste ad hoc, in particolare per i servizi di trasporto ferroviario di merci.*

Or. en

**Emendamento 464**  
**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 36 – paragrafo 2**

2. Se una situazione richiede un coordinamento, il gestore dell'infrastruttura ha il diritto di proporre, entro limiti ragionevoli, capacità di infrastruttura diverse da quelle richieste. Il gestore dell'infrastruttura definisce i limiti applicabili nel suo prospetto informativo della rete. L'ENIM fornisce orientamenti sulla definizione di tali limiti e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6.

2. Se una situazione richiede un coordinamento, il gestore dell'infrastruttura ha il diritto di proporre, entro limiti ragionevoli, capacità di infrastruttura diverse da quelle richieste. Il gestore dell'infrastruttura definisce i limiti applicabili nel suo prospetto informativo della rete. **L'ERICA, con il sostegno dell'ENIM**, fornisce orientamenti sulla definizione di tali limiti e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6.

Or. en

**Emendamento 465**  
**Marian-Jean Marinescu**

**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 [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento]** 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.

Or. en

**Emendamento 466**  
**Massimiliano Salini**

**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. L'ENIM, **in consultazione con l'ERUP**, 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.

Or. en

**Emendamento 467**  
**Marco Campomenosi**

**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

*Emendamento*

8. L'ENIM, **in consultazione con l'ERUP**, prepara orientamenti per il meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti per le richieste di capacità

per la gestione della capacità di cui all'articolo 6.

multirete e le include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6.

Or. en

**Emendamento 468**  
**Bogusław Liberadzki**

**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. L'ENIM, **in consultazione con l'ERUP**, 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.

Or. en

**Emendamento 469**  
**Tilly Metz**

**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. **L'ERICA, con il sostegno dell'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.

Or. en

**Emendamento 470**  
**Marian-Jean Marinescu**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**8 bis. Entro [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione adotta un atto di esecuzione che stabilisce nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per il meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti per le richieste di capacità multirete. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3, e sostituiscono la disposizione analoga menzionata al paragrafo 8 del presente articolo e inclusa nel quadro europeo.**

Or. en

**Emendamento 471**  
**Isabel García Muñoz**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 37 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

1. Qualora i meccanismi di risoluzione consensuale dei conflitti di cui all'articolo 36 non abbiano risolto il conflitto di capacità, i gestori dell'infrastruttura assegnano la capacità di infrastruttura conformemente all'articolo 8.

1. Qualora i meccanismi di risoluzione consensuale dei conflitti di cui all'articolo 36 non abbiano risolto il conflitto di capacità, i gestori dell'infrastruttura assegnano la capacità di infrastruttura conformemente all'articolo 8 **in modo da fornire accesso al maggior numero di richiedenti.**

Or. en

**Emendamento 472**  
**Ondřej Kovařík**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 37 – paragrafo 3**

*Testo della Commissione*

3. In caso di richieste di capacità contrastanti riguardanti servizi **ferroviari** con caratteristiche e profilo socioeconomico simili, il gestore dell'infrastruttura assegna la capacità sulla base **di un'asta o in modo da fornire accesso al maggior numero di richiedenti. Quest'ultimo** metodo è applicato previa approvazione dell'organismo di regolamentazione.

*Emendamento*

3. In caso di richieste di capacità contrastanti riguardanti servizi **di trasporto ferroviario** con caratteristiche e profilo socioeconomico simili, il gestore dell'infrastruttura assegna la capacità sulla base **del principio "primo arrivato, primo servito". Tale** metodo è applicato **solo in presenza di capacità residua che non è stata precedentemente assegnata sulla base dei metodi di assegnazione di cui agli articoli da 31 a 33 e** previa approvazione dell'organismo di regolamentazione. **Nel caso in cui vi sia ulteriore capacità residua anche dopo aver debitamente applicato tutti i metodi di assegnazione di cui agli articoli da 31 a 35, essa può essere assegnata sulla base di un'asta.**

Or. en

**Emendamento 473**  
**Massimiliano Salini**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 39 – paragrafo 3 – comma 2**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

I gestori dell'infrastruttura forniscono informazioni sul tempo necessario per costruire una traccia ferroviaria nel prospetto informativo della rete. Tale tempo non può superare i termini indicati all'allegato I, sezione 8.

Or. en

**Emendamento 474**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 39 – paragrafo 3 – comma 2**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

I gestori dell'infrastruttura forniscono informazioni sul tempo necessario per costruire una traccia ferroviaria nel prospetto informativo della rete. Tale tempo non può superare i termini indicati all'allegato I, sezione 8.

Or. en

**Emendamento 475**  
**Marco Campomenosi**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 39 – paragrafo 3 – comma 2**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

I gestori dell'infrastruttura forniscono informazioni sul tempo necessario per costruire una traccia ferroviaria nel prospetto informativo della rete. Tale tempo non può superare i termini indicati all'allegato I, sezione 8.

Or. en

**Emendamento 476**  
**Tilly Metz**

**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.**

Or. en

**Emendamento 477**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 39 – paragrafo 8 – comma 1**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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.

**Entro [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.**

Or. en

**Emendamento 478**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 39 – paragrafo 8 – comma 2 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**Entro [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono norme e procedure per gestire le modifiche dei diritti di capacità dopo**

*l'assegnazione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3, e sostituiscono la disposizione analoga menzionata al paragrafo 8 del presente articolo e inclusa nel quadro europeo.*

Or. en

**Emendamento 479**

**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento  
Articolo 40 – paragrafo 2**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

2. La compensazione di cui al paragrafo 1 non è necessaria *nel caso in cui il gestore dell'infrastruttura modifichi un diritto di capacità assegnato a causa di un evento imprevedibile, inevitabile, eccezionale e non provocato al di fuori del controllo del gestore dell'infrastruttura, dell'impresa ferroviaria o del richiedente e non sia possibile offrire un'alternativa, compresa un'alternativa transfrontaliera*.

Or. en

**Emendamento 480**

**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento  
Articolo 40 – paragrafo 2 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*2 bis. La compensazione di cui al paragrafo 1 non è necessaria nel caso in cui un richiedente chieda la modifica di un diritto di capacità assegnato a causa di un evento imprevedibile, eccezionale e non provocato al di fuori del suo*

*controllo.*

Or. en

**Emendamento 481**  
**Marian-Jean Marinescu**

**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, l'ENIM definisce, ***entro [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.

Or. en

**Emendamento 482**  
**Bogusław Liberadzki**

**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'ERUP***, 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 483**  
**Massimiliano Salini**

**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'ERUP*, 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 484**  
**Marco Campomenosi**

**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'ERUP*, 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 485**  
**Tilly Metz**

**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'**EOSP**, l'**ERICA** 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'**ERICA**.

Or. en

**Emendamento 486**  
**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 40 – paragrafo 5**

*Testo della Commissione*

5. Nel caso dei diritti di capacità multirete, l'obbligo di versare la compensazione al richiedente si applica al gestore o ai gestori dell'infrastruttura responsabili della modifica del diritto di capacità, tenendo conto del diritto di capacità nella sua interezza e, qualora sia responsabile più di un gestore dell'infrastruttura, del rapporto tra la lunghezza delle loro reti nel contesto del diritto di capacità. La compensazione per l'intero diritto di capacità non supera la compensazione dovuta per il diritto di capacità assegnato dal gestore dell'infrastruttura moltiplicato per tre.

*Emendamento*

5. Nel caso dei diritti di capacità multirete, l'obbligo di versare la compensazione al richiedente si applica al gestore o ai gestori dell'infrastruttura responsabili della modifica del diritto di capacità, tenendo conto del diritto di capacità nella sua interezza e, qualora sia responsabile più di un gestore dell'infrastruttura, del rapporto tra la lunghezza delle loro reti nel contesto del diritto di capacità. La compensazione per l'intero diritto di capacità non supera la compensazione dovuta per il diritto di capacità assegnato dal gestore dell'infrastruttura moltiplicato per tre. ***Ciò non incide in alcun modo sulle richieste di compensazione. La tariffa di base si incentra sulla compensazione per il diritto***

*di capacità prima di eventuali deduzioni dai canoni per l'accesso alle linee da parte degli Stati membri.*

Or. en

**Emendamento 487**  
**Marian-Jean Marinescu**

**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. ***Entro [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione **adotta** 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, e **sostituiscono la disposizione analoga menzionata al paragrafo 2 del presente articolo e inclusa nel quadro europeo.*****

Or. en

**Emendamento 488**  
**Marian-Jean Marinescu**

**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

*Emendamento*

***Entro [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***

della procedura di assegnazione simultanea della capacità e del principio "primo arrivato, primo servito".

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

Or. en

#### **Emendamento 489**

**Tilly Metz**

#### **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*

**L'ERICA, con il sostegno dell'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'**ERICA** fornisce orientamenti sull'applicazione della procedura di assegnazione simultanea della capacità e del principio "primo arrivato, primo servito".

Or. en

#### **Emendamento 490**

**Tilly Metz**

#### **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, 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

##### *Emendamento*

Qualora si applichi la procedura di assegnazione simultanea, l'**ERICA** 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.

include tali orientamenti nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6, ***previa approvazione definitiva da parte dell'ERICA.***

Or. en

**Emendamento 491**  
**Marian-Jean Marinescu**

**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*

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 ***adotta, entro [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento],*** 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, ***e sostituisce la disposizione analoga menzionata al paragrafo 2 del presente articolo e inclusa nel quadro europeo.***

Or. en

**Emendamento 492**  
**Andor Deli**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 42**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**Articolo 42**

**soppresso**

***Gestione del traffico, gestione delle perturbazioni e gestione delle crisi***

**1.**

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

***A tal fine, i gestori dell'infrastruttura effettuano:***

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

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

**3.**

***Nella gestione del traffico, i gestori dell'infrastruttura si attengono ai principi di cui all'articolo 2.***

***In particolare i gestori dell'infrastruttura***

*riducono al minimo le perturbazioni e il loro impatto sul traffico ferroviario e:*

*a) garantiscono una reazione rapida e coordinata alle perturbazioni, in particolare in caso di perturbazioni della rete e di situazioni di crisi;*

*b) stabilizzano e ottimizzano il traffico ferroviario per tutta la durata delle perturbazioni e delle crisi della rete;*

*c) forniscono informazioni pertinenti, accurate e aggiornate ai soggetti operativi interessati e ad altre parti interessate, in particolare alle autorità incaricate di gestire le situazioni di crisi al di fuori del settore ferroviario. Queste informazioni sono fornite con mezzi adeguati, inclusi quelli di cui all'articolo 62.*

Or. hu

**Emendamento 493**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 42 – paragrafo 3 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*3 bis. I gestori dell'infrastruttura aderiscono alla rete europea di gestione del traffico al fine di coordinare le loro missioni di gestione del traffico, delle perturbazioni e delle crisi.*

Or. en

**Emendamento 494**  
**Andor Deli**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 43**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

[...]

*soppresso*

Or. hu

**Emendamento 495**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 43 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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.

1. ***Entro [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.

Or. en

**Emendamento 496**  
**Tilly Metz**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***4 bis. Gli scostamenti dovrebbero essere consentiti solo in casi ragionevoli e dovrebbero essere approvati dall'organismo nazionale di regolamentazione.***

Or. en

**Emendamento 497**  
**Marian-Jean Marinescu**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

Or. en

**Emendamento 498**  
**Marco Campomenosi, Carlo Fidanza, Massimiliano Salini**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 43 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**Articolo 43 bis**

**Interruzioni di lunga durata e segnalazione di incidenti**

**1. Fatte salve le misure di emergenza internazionali di cui all'articolo 46 e i criteri relativi alla durata di cui all'allegato VI del presente regolamento, in caso di interruzione parziale o totale dei servizi per più di 15 giorni in tratti di linea sui corridoi TEN-T che sono pertinenti per operazioni transfrontaliere, causata da una perturbazione della circolazione dei treni dovuta a un guasto tecnico o a un incidente, entro 30 giorni**

*dalla dichiarazione di perturbazione internazionale da parte del gestore dell'infrastruttura originario a norma dell'allegato VI, l'organizzazione nella posizione migliore a livello regionale (ai sensi dell'articolo 53, paragrafo 2, lettera b)) chiede ai gestori dell'infrastruttura interessati di fornire una relazione sull'incidente comprendente le informazioni seguenti:*

*a) tutte le informazioni disponibili sulle misure operative che dovrebbero essere attivate o che sono già state messe in atto dal gestore dell'infrastruttura interessato nell'ambito delle procedure di emergenza internazionali per garantire l'uso di percorsi alternativi e assegnare le operazioni ferroviarie perturbate;*

*b) tutte le informazioni disponibili sulle azioni che il gestore dell'infrastruttura responsabile del tratto di linea in cui si è verificato l'incidente intende intraprendere per ripristinare la regolare circolazione dei treni lungo le linee interrotte.*

*2. I gestori dell'infrastruttura trasmettono la relazione alle suddette organizzazioni nella posizione migliore a livello regionale, al fine di coordinarsi con i gestori dell'infrastruttura interessati e le imprese ferroviarie interessate, nonché ai coordinatori dei corridoi interessati per ridefinire di conseguenza la fornitura di capacità, entro 30 giorni dalla data in cui hanno ricevuto la pertinente richiesta, salvo che l'interruzione totale del traffico sulla linea interessata sia già stata risolta.*

*3. I gestori dell'infrastruttura interessati dalla perturbazione dovrebbero trasmettere un aggiornamento della relazione sull'incidente alle suddette organizzazioni nella posizione migliore a livello regionale e ai richiedenti, qualora siano disponibili nuovi elementi pertinenti e purché la circolazione lungo il tratto di linea interessato non sia stata pienamente ripristinata.*

**4. Una volta ricevuta la relazione sull'incidente e i successivi aggiornamenti, i coordinatori dei corridoi interessati possono emettere e trasmettere alle suddette organizzazioni nella posizione migliore a livello regionale raccomandazioni non vincolanti su misure migliorate per far fronte alla perturbazione e alle restrizioni di capacità di traffico causate dall'incidente.**

Or. en

#### *Motivazione*

*When the duration of a total or partial interruption of lines which are relevant for cross-border passenger and freight operations due to an incident is expected to last more than 30 days, rail undertakings which find no valuable alternative routes may face severe economic impacts that undermine business continuity and even the survival of such undertakings. For this reason, it is appropriate that the Regulation establishes a specific informative procedure for such cases, which may help undertakings in gathering all necessary elements to face such exceptional circumstances and plan possible business solutions and alternatives while ensuring that all stakeholders involved, including the Corridor coordinator, are capable to assist the infrastructure manager impacted to find operational and technical solutions promptly.*

**Emendamento 499**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 43 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**Articolo 43 bis**

***Requisiti operativi per la gestione del traffico transfrontaliero***

***1. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2030, la qualità dei servizi forniti dai gestori dell'infrastruttura alle imprese ferroviarie e agli operatori di terminali, i requisiti tecnici, amministrativi e operativi per l'uso dell'infrastruttura e le procedure relative ai controlli alle frontiere non impediscano, per quanto riguarda le***

*prestazioni operative dei servizi ferroviari per il trasporto di merci lungo le linee ferroviarie di trasporto merci dei corridoi di trasporto europei, il conseguimento dei valori obiettivo seguenti:*

*a) per ciascuna tratta transfrontaliera interna all'Unione, il tempo di stazionamento di tutti i treni merci che attraversano la frontiera non supera in media i 15 minuti. Con "tempo di stazionamento di un treno su una tratta transfrontaliera" si intende il tempo di transito aggiuntivo totale che può essere attribuito all'esistenza del valico di frontiera, indipendentemente dalle cause sottostanti, quali controlli alla frontiera da parte della polizia e procedure o considerazioni di carattere infrastrutturale, operativo, tecnico e amministrativo, senza tener conto del tempo non imputabile al valico di frontiera, quale quello dedicato a procedure operative svolte in strutture ubicate in prossimità del valico di frontiera ma non ad esso intrinsecamente connesse;*

*b) almeno il 90 % dei treni passeggeri che attraversano almeno una frontiera di un corridoio di trasporto europeo giunge a destinazione, o alla frontiera esterna dell'Unione qualora la sua destinazione sia al di fuori dell'Unione, all'orario previsto o con un ritardo inferiore a 30 minuti.*

*2. Gli Stati membri modificano, se opportuno, i contratti di cui all'articolo 30 della direttiva 2012/34/UE e adottano misure adeguate conformemente al regolamento (UE) n. 913/2010 per rispettare i valori obiettivo di cui al paragrafo 1, lettere a) e b).*

Or. en

**Emendamento 500**  
**Andor Deli**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 44**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*Articolo 44*

*soppresso*

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

**1.**

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

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

**2. *Il quadro europeo per il coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, delle perturbazioni e delle crisi fornisce orientamenti per il coordinamento tra gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie e altri soggetti operativi interessati.***

**3. *In particolare il quadro europeo per il coordinamento transfrontaliero della gestione del traffico, delle perturbazioni e delle crisi comprende gli elementi che figurano nell'allegato V.***

Or. hu

## **Emendamento 501**

**Tilly Metz**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 44 – paragrafo 1 – comma 1**

##### *Testo della Commissione*

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

##### *Emendamento*

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

Or. en

## **Emendamento 502**

**Tilly Metz**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 44 – paragrafo 1 – comma 2**

##### *Testo della Commissione*

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

##### *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 regolamento (UE) n. 2012/2085, ***previa approvazione da parte dell'ERICA.***

Or. en

## **Emendamento 503**

**Tilly Metz**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**3 bis.** *La Commissione adotta un atto di esecuzione che stabilisce il quadro europeo per il coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, delle perturbazioni e delle crisi entro [36 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento], tenendo conto del quadro adottato dall'ENIM conformemente al paragrafo 1 e previa consultazione dell'ENIM, dell'EOSP, dell'ERICA, dell'ENRRB, dell'organo di valutazione delle prestazioni, dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e dell'impresa comune "Ferrovie europee". Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3.*

Or. en

**Emendamento 504**  
**Marian-Jean Marinescu**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**3 bis.** *Entro [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono i dettagli del coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, delle perturbazioni e delle crisi. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3, e sostituiscono la disposizione analoga menzionata al paragrafo 2 del presente articolo e inclusa nel quadro europeo.*

**Emendamento 505**  
**Andor Deli**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 45**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*Articolo 45*

*soppresso*

*Coordinamento della gestione del traffico,  
delle perturbazioni e delle crisi*

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

*In particolare il coordinamento garantisce:*

- a) che i servizi ferroviari internazionali operino con perturbazioni minime tanto durante l'esercizio regolare quanto in situazioni soggette a perturbazioni;*
- b) che si tenga debitamente conto delle sfide specifiche relative alle sezioni transfrontaliere derivanti, tra l'altro, dall'interoperabilità limitata in termini di infrastrutture, attrezzature e operazioni tecniche, requisiti linguistici e di addestramento relativi al personale, formalità amministrative o di frontiera;*
- c) uno scambio efficiente di informazioni aggiornate e pertinenti tra i gestori dell'infrastruttura, i richiedenti, le imprese ferroviarie e altri soggetti operativi interessati, nonché, se del caso, le pertinenti strutture di governance della gestione delle crisi a livello di UE, anche in conformità dell'articolo 62.*

**Emendamento 506**  
**Andor Deli**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 46**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*Articolo 46*

*soppresso*

***Perturbazioni della rete***

**1.**

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

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

**2.** *Qualora l'incidente abbia o possa avere ripercussioni su più di una rete, il gestore dell'infrastruttura in cui si è verificato l'incidente dichiara una perturbazione multirete e coordina le azioni a norma degli articoli 44, 45 e 53.*

**3.** *L'ENIM definisce un metodo armonizzato per stimare la durata e l'impatto probabili delle perturbazioni della rete e lo include nel quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico e delle crisi di cui all'articolo 44.*

**4.**

*Il gestore dell'infrastruttura informa al più presto le parti interessate dell'indisponibilità di capacità di infrastruttura, in particolare quando è dovuta a un incidente.*

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

*5. Il coordinatore della rete raccoglie informazioni sulle perturbazioni della rete, analizza la risposta, trae conclusioni sull'efficacia della gestione di tali incidenti, consulta i soggetti operativi interessati conformemente all'articolo 54 e riferisce all'ENIM e all'organo di valutazione delle prestazioni.*

*6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 71 per modificare l'allegato VI, al fine di garantire una gestione efficace ed efficiente delle perturbazioni della rete, tenendo conto di considerazioni di pianificazione, operative, tecniche e commerciali dei soggetti interessati.*

Or. hu

**Emendamento 507**  
**Andor Deli**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 47**

*Testo della Commissione*

*[...]*

*Emendamento*

*soppresso*

Or. hu

**Emendamento 508**  
**Andor Deli**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 48**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**Articolo 48**

**soppresso**

**Scambio di informazioni sulla gestione  
del traffico**

**1.**

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

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

**2. Tali informazioni sono rese accessibili conformemente all'articolo 62.**

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

Or. hu

**Emendamento 509**  
**Tilly Metz**

**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. Conformemente all'articolo 7 septies, lettera d), della direttiva 2012/34/UE, l'ENIM monitora e valuta, **sotto la supervisione dell'ERICA**, 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.

Or. en

**Emendamento 510**  
**Tilly Metz**

**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

*Emendamento*

2. A tal fine, i gestori dell'infrastruttura **propongono** 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 consultano le autorità di regolamentazione, nonché i rispettivi ministeri nazionali e la Commissione, al fine di garantire che gli obiettivi fissati siano accettati consensualmente in quanto coerenti con le politiche e le ambizioni a livello dell'Unione.** 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

informativo della rete le ragioni di eventuali scostamenti rispetto alle procedure comuni stabilite nel quadro europeo per la valutazione delle prestazioni.

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 dovrebbero essere consentiti solo in casi ragionevoli e dovrebbero essere approvati dall'autorità di regolamentazione.***

Or. en

**Emendamento 511**  
**Dominique Riquet**

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

*Emendamento*

1. L'ENIM istituisce e attua entro il [18 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento] un quadro europeo per la valutazione delle prestazioni. Tale quadro tiene conto in particolare dei principi definiti all'articolo 2, paragrafo 3, all'articolo 8, paragrafo 4, e all'articolo 42, paragrafo 3, nonché dei requisiti operativi, degli obiettivi di prestazione e dei valori obiettivo di cui all'[articolo 18 del nuovo regolamento TEN-T].

Or. en

**Emendamento 512**  
**Tilly Metz**

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

*Emendamento*

1. **L'ERICA, con il sostegno dell'ENIM**, istituisce e attua entro il [12 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento] un quadro europeo per la valutazione delle prestazioni. Tale quadro tiene conto in particolare dei principi definiti all'articolo 2, paragrafo 3, all'articolo 8, paragrafo 4, e all'articolo 42, paragrafo 3, nonché dei requisiti operativi, degli obiettivi di prestazione e dei valori obiettivo di cui all'[articolo 18 del nuovo regolamento TEN-T].

Or. en

**Emendamento 513**  
**Dominique Riquet**

**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'ENIM tiene conto della raccomandazione formulata dall'ENRRB.**

Or. en

**Emendamento 514**  
**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 50 – paragrafo 5**

*Testo della Commissione*

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.**

*Emendamento*

5. La Commissione **adotta un atto di esecuzione che stabilisce il quadro europeo per la valutazione delle prestazioni entro [36 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento], tenendo conto del quadro adottato dall'ENIM conformemente al paragrafo 1 e previa consultazione dell'ENIM, dell'EOSP, dell'ERICA, dell'ENRRB, dell'organo di valutazione delle prestazioni, dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e dell'impresa comune "Ferrovie europee". Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3.**

Or. en

**Emendamento 515  
Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento  
Articolo 50 – paragrafo 5**

*Testo della Commissione*

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.

*Emendamento*

5. **Entro [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento]** la Commissione **adotta** atti di esecuzione che stabiliscono norme dettagliate sugli elementi di cui al paragrafo 2, **compresi obiettivi indicativi di prestazione**, 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.

Or. en

**Emendamento 516**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 50 – paragrafo 5**

*Testo della Commissione*

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.

*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 *e dell'ENRRB.*

Or. en

**Emendamento 517**  
**Tilly Metz**

**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 Commissione<sup>23</sup>, 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.

*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<sup>23</sup>, l'*ERICA* 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.

---

<sup>23</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1100 della Commissione, del 7 luglio 2015, concernente gli obblighi di comunicazione degli Stati membri

---

<sup>23</sup> 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).

nell'ambito del monitoraggio del mercato dei servizi ferroviari (GU L 181 del 9.7.2015, pag. 1).

Or. en

**Emendamento 518**  
**Dominique Riquet**

**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 Commissione<sup>23</sup>, 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.

---

<sup>23</sup> 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*

1. Fatti salvi l'articolo 15 della direttiva 2012/34/UE e l'articolo 3 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1100 della Commissione<sup>23</sup>, l'ENIM elabora e pubblica entro il [30 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.

---

<sup>23</sup> 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).

Or. en

**Emendamento 519**  
**Dominique Riquet**

**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 misure volte a migliorare le prestazioni.

*Emendamento*

2. L'organo di valutazione delle prestazioni prepara, **in consultazione con l'ENRRB**, 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 misure volte a migliorare le prestazioni.

Or. en

**Emendamento 520**  
**Marian-Jean Marinescu**

**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 misure volte a migliorare le prestazioni.

*Emendamento*

2. L'organo di valutazione delle prestazioni prepara una relazione **autonoma** 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 misure volte a migliorare le prestazioni.

Or. en

**Emendamento 521**  
**Marian-Jean Marinescu**

**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. **Le relazioni** sulla valutazione delle prestazioni **riguardano** quanto meno le linee incluse nei corridoi di trasporto europei di cui al regolamento [nuovo regolamento TEN-T] e **includono** le informazioni richieste [all'articolo 53, paragrafo 3, lettera **f**], 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.

Or. en

**Emendamento 522**

**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 51 – paragrafo 4 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**4 bis. La relazione 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 dell'UE, comprese relazioni sulle esenzioni nazionali e raccomandazioni per un'ulteriore armonizzazione.**

Or. en

**Emendamento 523**

**Marian-Jean Marinescu**

**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 [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. Entro [12 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione adotta un atto di esecuzione che stabilisce nei dettagli l'organizzazione, la governance e il finanziamento dell'organo di valutazione delle prestazioni. Tale atto di esecuzione è adottato** secondo la procedura **d'esame** di cui all'articolo 72, paragrafo 3.

Or. en

**Emendamento 524**

**Tilly Metz**

**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. Secondo la procedura di cui all'articolo 72, paragrafo 3, la Commissione **istituisce o designa** un organo imparziale e competente che agisca in qualità di organo di valutazione delle prestazioni. **L'organo è composto in parti uguali da esperti qualificati nominati dai richiedenti, dai gestori dell'infrastruttura e dalle autorità di regolamentazione.**

Or. en

**Emendamento 525**

**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento  
Articolo 52 – paragrafo 2**

*Testo della Commissione*

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.

*Emendamento*

2. L'organo di valutazione delle prestazioni fornisce consulenza alla Commissione, **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 o dei coordinatori europei.

Or. en

**Emendamento 526**  
**Dominique Riquet**

**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*

*soppresso*

Or. en

**Emendamento 527**  
**Tilly Metz**

**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 all'ENIM **e all'ERICA** 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;

Or. en

**Emendamento 528**  
**Tilly Metz**

**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'ERICA**, 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;

Or. en

**Emendamento 529**  
**Marian-Jean Marinescu**

**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** autonoma di cui all'articolo 51, paragrafo 2;

Or. en

**Emendamento 530**  
**Marian-Jean Marinescu**

**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 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.

Or. en

**Emendamento 531**  
**Tilly Metz**

**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

*Emendamento*

5. L'ENIM, il coordinatore della rete, i gestori dell'infrastruttura, gli organismi di regolamentazione, l'ENRRB, **l'ERICA** e, se del caso, altri soggetti interessati cooperano con l'organo di valutazione delle

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.

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.

Or. en

**Emendamento 532**  
**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 53 – paragrafo 2 – comma 2 – lettera e**

*Testo della Commissione*

e) nominano un soggetto capofila, ogniqualvolta le attività di coordinamento coinvolgono più soggetti, incaricato di riferire all'ENIM e responsabile dell'organizzazione delle attività di consultazione a norma dell'articolo 54;

*Emendamento*

e) nominano un soggetto capofila, ogniqualvolta le attività di coordinamento coinvolgono più soggetti, incaricato di riferire all'ENIM **e all'ERICA** e responsabile dell'organizzazione delle attività di consultazione a norma dell'articolo 54;

Or. en

**Emendamento 533**  
**Tilly Metz**

**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].

Or. en

**Emendamento 534**  
**Marco Campomenosi**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 53 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**Articolo 53 bis**

***Piattaforma europea delle imprese ferroviarie ("ERUP")***

***Entro 12 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento la Commissione istituisce un ulteriore gruppo consultivo, la piattaforma europea delle imprese ferroviarie ("ERUP"), composto da imprese ferroviarie e richiedenti autorizzati.***

***Detto gruppo consultivo può emettere pareri su qualsiasi proposta presentata dall'ENIM che abbia conseguenze dirette su tali imprese.***

***La piattaforma può altresì emettere pareri di propria iniziativa. L'ENIM prende in considerazione tali pareri consolidati, purché siano forniti in tempo utile.***

***L'ENIM consulta la piattaforma europea delle imprese ferroviarie (ERUP) nello sviluppo dei quadri europei per la gestione della capacità, la gestione del traffico e la gestione delle prestazioni.***

Or. en

**Emendamento 535**  
**Massimiliano Salini**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 53 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**Articolo 53 bis**

***Entro 12 mesi dall'entrata in vigore del***

*presente regolamento la Commissione istituisce un ulteriore gruppo consultivo, denominato "piattaforma europea delle imprese ferroviarie" (ERUP). La piattaforma è composta da imprese ferroviarie e da richiedenti autorizzati. A tale gruppo consultivo è conferito il potere di fornire un riscontro sulle proposte dell'ENIM che interessano direttamente tali imprese. La piattaforma può anche elaborare pareri autonomamente. Se tali considerazioni aggregate sono presentate in tempo utile, l'ENIM ne tiene conto.*

Or. en

**Emendamento 536**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 53 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*Articolo 53 bis*

*Entro 12 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento la Commissione istituisce un ulteriore gruppo consultivo, la piattaforma europea delle imprese ferroviarie ("ERUP"), composto da imprese ferroviarie e richiedenti autorizzati. Detto gruppo consultivo può emettere pareri su qualsiasi proposta presentata dall'ENIM che abbia conseguenze dirette su tali imprese. La piattaforma può altresì emettere pareri di propria iniziativa. L'ENIM prende in considerazione tali pareri consolidati, purché siano forniti in tempo utile.*

Or. en

**Emendamento 537**  
**Tilly Metz**

**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. **L'ERICA, con il sostegno dell'ENIM**, elabora, adotta e attua orientamenti destinati a garantire una consultazione adeguata e regolare delle parti interessate, **compresi i rappresentanti dell'ERA, gli Stati membri, nonché gli organismi rappresentativi elencati dalla Commissione a norma dell'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 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.

Or. en

**Emendamento 538**  
**Bogusław Liberadzki**

**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

*Emendamento*

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.

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 **e, nella misura pertinente, dei soggetti designati al livello geografico più appropriato di cui all'articolo 53, paragrafo 2 ter.**

Or. en

**Emendamento 539**  
**Marian-Jean Marinescu**

**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 [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 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.

Or. en

**Emendamento 540**  
**Tilly Metz**

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

*Emendamento*

2. Se adotta un parere o una raccomandazione che potrebbe incidere sulle imprese ferroviarie, su altri richiedenti, **sui gruppi consultivi di cui all'articolo 55 bis (nuovo)**, su altri soggetti operativi interessati e su parti interessate, **compresi i rappresentanti dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie, gli Stati membri, nonché gli organismi rappresentativi definiti all'articolo 38, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2016/796**, l'**ERICA** 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.

Or. en

**Emendamento 541**  
**Dominique Riquet**

**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. **Quando adotta una decisione che potrebbe incidere sull'ENRU, istituita a norma dell'articolo 56 bis (nuovo), l'ENIM consulta i rispettivi gruppi consultivi.**

Or. en

## Emendamento 542

Tilly Metz

### 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'**ERICA** tiene conto del riscontro fornito dalle parti interessate conformemente al paragrafo 2. Se l'**ERICA** non tiene conto di elementi significativi del riscontro fornito, ne indica i **giustificati** motivi.

Or. en

## Emendamento 543

Marian-Jean Marinescu

### Proposta di regolamento

#### Articolo 54 – paragrafo 3 bis (nuovo)

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

**3 bis. Entro [24 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono dettagli volti a garantire una consultazione adeguata e regolare delle parti interessate. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3, e sostituiscono la disposizione analoga menzionata al paragrafo 1 del presente articolo e inclusa nel quadro europeo.**

Or. en

## Emendamento 544

Tilly Metz

**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, questi ultimi 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.*

Or. en

**Emendamento 545**  
**Dominique Riquet**

**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 dell'infrastruttura ferroviaria sono membri dell'ENIM. Essi nominano un rappresentante e un supplente.

Or. en

**Emendamento 546**  
**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 55 – paragrafo 5**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

5. L'ENIM adotta le sue decisioni a maggioranza semplice, **salvo disposizione contraria nel regolamento interno**. Tutti i

5. L'ENIM adotta le sue decisioni a maggioranza semplice. Tutti i membri appartenenti a uno Stato membro

membri appartenenti a uno Stato membro dispongono congiuntamente di un voto. In assenza di un membro, il supplente è abilitato a esercitare il diritto di voto.

dispongono congiuntamente di un voto. In assenza di un membro, il supplente è abilitato a esercitare il diritto di voto.

Or. en

**Emendamento 547**  
**Andor Deli**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 55 – paragrafo 5**

*Testo della Commissione*

5. L'ENIM adotta le sue decisioni a maggioranza **semplice**, salvo disposizione contraria nel regolamento interno. Tutti i membri appartenenti a uno Stato membro dispongono congiuntamente di un voto. In assenza di un membro, il supplente è abilitato a esercitare il diritto di voto.

*Emendamento*

5. L'ENIM adotta le sue decisioni a maggioranza **qualificata**, salvo disposizione contraria nel regolamento interno. Tutti i membri appartenenti a uno Stato membro dispongono congiuntamente di un voto. In assenza di un membro, il supplente è abilitato a esercitare il diritto di voto.

Or. hu

**Emendamento 548**  
**João Pimenta Lopes**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 55 – paragrafo 5**

*Testo della Commissione*

5. L'ENIM adotta le sue decisioni **a maggioranza semplice**, salvo disposizione contraria nel regolamento interno. Tutti i membri appartenenti a uno Stato membro dispongono congiuntamente di un voto. In assenza di un membro, il supplente è abilitato a esercitare il diritto di voto.

*Emendamento*

5. L'ENIM adotta le sue decisioni **all'unanimità**, salvo disposizione contraria nel regolamento interno. Tutti i membri appartenenti a uno Stato membro dispongono congiuntamente di un voto. In assenza di un membro, il supplente è abilitato a esercitare il diritto di voto.

Or. pt

**Emendamento 549**  
**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 55 – paragrafo 7**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

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

Or. en

**Emendamento 550**  
**Massimiliano Salini**

**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 la piattaforma europea delle imprese ferroviarie (ERUP).***

Or. en

**Emendamento 551**  
**Bogusław Liberadzki**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**8 bis. *L'ENIM consulta la piattaforma europea delle imprese ferroviarie (ERUP) nello sviluppo dei quadri europei per la gestione della capacità, la gestione del traffico e la gestione delle prestazioni.***

**Emendamento 552**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 55 – comma 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 che fanno parte della rete centrale e della rete centrale estesa TEN-T possono aderire all'ENIM.***

Or. en

**Emendamento 553**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 55 – paragrafo 8 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***8 quater. L'ENIM consulta la piattaforma europea delle imprese ferroviarie (ERUP) nello sviluppo dei quadri europei per la gestione della capacità, la gestione del traffico e la gestione delle prestazioni.***

Or. en

**Emendamento 554**  
**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 55 bis (nuovo)**

**Articolo 55 bis**

**Organo consultivo dell'ENIM**

**1. L'ENIM istituisce una piattaforma europea dei soggetti operativi (EOSP), composta da rappresentanti dei soggetti operativi interessati, quali definiti all'articolo 4 [definizione tratta dalla direttiva 2012/34/UE (comprende anche porti e terminali)], nonché autorità portuali marittime e interne e operatori di terminali merci e impianti di servizio ferroviario. La Commissione e l'ERICA sono altresì nominati osservatori in seno all'EOSP.**

**2. Previa consultazione e approvazione della Commissione, l'ENIM adotta e pubblica il regolamento interno dell'EOSP, che delinea tra l'altro la frequenza delle riunioni, le forme di consultazione e il processo di selezione dei rappresentanti dei soggetti operativi interessati. Questi sono selezionati in modo da garantire una rappresentanza equilibrata dei portatori di interessi in funzione dei tipi di soggetti interessati e della loro provenienza geografica nell'Unione. L'ENIM può organizzare le attività dell'EOSP in sottogruppi che riuniscono tipi di soggetti interessati e raggruppamenti regionali di Stati membri.**

**3. L'ENIM consulta l'EOSP nello sviluppo dei quadri europei per la gestione della capacità, la gestione del traffico e la gestione delle prestazioni. L'EOSP può emettere un parere su qualsiasi proposta presentata dall'ENIM e dall'ERICA che abbia conseguenze sui soggetti interessati. L'EOSP può anche emettere pareri di propria iniziativa rivolti all'ENIM, all'ERICA o alla Commissione.**

**4. L'ENIM, previa approvazione dei rappresentanti dell'EOSP, trasmette all'ERICA e alla Commissione una**

*relazione annuale sulle attività  
dell'EOSP. La relazione è pubblicata.*

Or. en

## **Emendamento 555**

**Tilly Metz**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 56 – paragrafo 1 – parte introduttiva**

##### *Testo della Commissione*

1. Oltre ai compiti di cui all'articolo 7 septies della direttiva 2012/34/UE, l'ENIM è responsabile di tutti i compiti ad essa assegnati dal presente regolamento. In particolare, essa:

##### *Emendamento*

1. Oltre ai compiti di cui all'articolo 7 septies della direttiva 2012/34/UE, l'ENIM è responsabile di tutti i compiti ad essa assegnati dal presente regolamento. In particolare, *se del caso sotto la guida dell'ERICA*, essa:

Or. en

## **Emendamento 556**

**Dominique Riquet**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 56 bis (nuovo)**

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

##### **Articolo 56 bis**

##### ***Organizzazione della rete europea delle imprese ferroviarie***

***1. Ai fini del presente regolamento, la rete europea delle imprese ferroviarie è organizzata conformemente al presente articolo.***

***2. Tutte le imprese ferroviarie sono membri dell'ENRU. Esse nominano un rappresentante e un supplente.***

***3. Previa consultazione e approvazione da parte della Commissione, l'ENRU adotta e pubblica il proprio regolamento interno.***

*Detta rete organizza le proprie attività conformemente a tale regolamento interno.*

*4. L'ENRU adotta le sue decisioni a maggioranza semplice, salvo disposizione contraria nel regolamento interno. In assenza di un membro, il supplente è abilitato a esercitare il diritto di voto.*

*5. L'ENRU si riunisce con cadenza regolare. Elege un presidente tra i suoi membri a maggioranza dei due terzi dei suoi membri.*

*6. La Commissione è membro senza diritto di voto in seno all'ENIM. Sostiene il lavoro dell'ENRU e ne agevola il coordinamento.*

*7. L'ENRU definisce il proprio programma di lavoro. Tale programma di lavoro copre quanto meno un periodo di due anni. L'ENRU consulta inoltre la Commissione europea, l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie, l'impresa comune "Ferrovie europee" e l'ENIM nonché, se del caso, altri soggetti interessati.*

Or. en

**Emendamento 557**  
**Tilly Metz**

**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

*Emendamento*

2. L'ENIM invita la Commissione, compresi i coordinatori europei, **l'ERICA** e, se del caso, i rappresentanti degli Stati membri, **i rappresentanti dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA), nonché gli organismi rappresentativi definiti all'articolo 38, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2016/796**, alle sue riunioni al fine di

richieste a norma dell'[articolo 53, terzo comma, del nuovo regolamento TEN-T].

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].

Or. en

**Emendamento 558**  
**Marian-Jean Marinescu**

**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'ERAP** 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].

Or. en

**Emendamento 559**  
**Dorien Rookmaker**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 57 – paragrafo 2 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**2 bis. L'ENIM provvede affinché i gestori dell'infrastruttura pubblichino trimestralmente i dati sul volume di traffico ferroviario.**

*Motivazione*

*Ciascun gestore dell'infrastruttura dispone di tali dati, ma è importante renderli pubblici e facilmente utilizzabili. In questo modo, il pubblico sarà a conoscenza dello stato di crescita del traffico ferroviario verso l'obiettivo dell'UE.*

**Emendamento 560****Tilly Metz****Proposta di regolamento****Articolo 57 bis (nuovo)***Testo della Commissione**Emendamento***Articolo 57 bis**

***Coordinatore dell'infrastruttura ferroviaria europea per l'assegnazione della capacità (ERICA)***

***1. L'ERICA svolge i compiti seguenti:***

***a) contribuisce alla preparazione del quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6 con il sostegno del coordinatore della rete di cui agli articoli 58 e 59, del quadro europeo per i criteri di priorità di cui all'articolo 31, paragrafo 3 bis (nuovo), il coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, delle perturbazioni e delle crisi di cui all'articolo 44 e del quadro europeo per la valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 50;***

***b) contribuisce al coordinamento operativo tra i gestori dell'infrastruttura con il sostegno del coordinatore della rete di cui agli articoli 58 e 59, conformemente all'articolo 53;***

***c) fornisce sostegno agli organismi di regolamentazione nell'individuazione delle norme, delle procedure e degli strumenti che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento e che, adottati a livello nazionale o di***

*gestore dell'infrastruttura, creano ostacoli per i servizi ferroviari multirete, quali stabiliti nel presente regolamento, con il sostegno del coordinatore della rete di cui agli articoli 58 e 59 e anche per gli accordi quadro di cui all'articolo 31;*

*d) funge da punto di contatto supplementare per i soggetti interessati al di fuori del settore ferroviario interessati a utilizzare i servizi ferroviari, fornendo contatti agli attori pertinenti con i gestori dell'infrastruttura e altri soggetti operativi interessati;*

*e) funge da punto di contatto per conto dell'ENIM per i richiedenti e altri soggetti operativi interessati in merito a questioni non esplicitamente contemplate dal presente regolamento, in particolare l'avvio o la modifica di servizi di trasporto ferroviario transfrontaliero o l'organizzazione del sostegno ad attività ad hoc, in particolare per far fronte alle situazioni di crisi di cui all'articolo 47;*

*f) è strettamente coinvolto nello sviluppo e nell'attuazione degli strumenti e dei servizi digitali di cui all'articolo 62 e coopera strettamente con l'autorità di sistema europea per le applicazioni telematiche (Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie);*

*g) formula raccomandazioni sulle esigenze di potenziamento dell'infrastruttura a livello multirete, anche sulla base della relazione europea sulla valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 51, che fungono da fondamento per il futuro sviluppo e finanziamento dell'infrastruttura nell'ambito della TEN-T.*

*2. L'ERICA è istituito come struttura interna all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie. Il consiglio direttivo dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie stabilisce norme speciali applicabili all'ERICA al fine di garantire l'indipendenza dell'ERICA e del suo personale nell'esercizio delle loro*

*funzioni. Il finanziamento della struttura dell'ERICA è definito dalla Commissione in un atto di esecuzione e può includere tariffe applicabili ai gestori dell'infrastruttura e ai soggetti operativi interessati nell'ambito di applicazione dell'articolo 64 e dell'articolo 80 del regolamento (UE) 2016/796.*

*3. L'ERICA è coadiuvato dall'ENIM e dal coordinatore della rete nello svolgimento delle proprie attività di cui agli articoli 58 e 59.*

Or. en

**Emendamento 561**  
**Bogusław Liberadzki**

**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 **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]**, forniscono all'ENIM le risorse necessarie per svolgere i suoi compiti. A tal fine, **le funzioni del coordinatore della rete saranno svolte da un'associazione di gestori dell'infrastruttura in Europa 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]**. Essi nominano 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 562**  
**Marco Campomenosi**

**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 **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]**, forniscono all'ENIM le risorse necessarie per svolgere i suoi compiti.

**A tal fine, le funzioni del coordinatore della rete saranno svolte da un'associazione di gestori dell'infrastruttura in Europa di cui al paragrafo 1.**

Essi nominano 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 563**  
**Massimiliano Salini**

**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 ***responsabili delle linee della rete centrale e della rete centrale estesa TEN-T, di cui all'[articolo 6 e allegato I del nuovo regolamento TEN-T]***, forniscono all'ENIM le risorse necessarie per svolgere i suoi compiti. ***Per conseguire tale obiettivo, un'associazione di gestori dell'infrastruttura in Europa assumerà le responsabilità del coordinatore della rete.*** Essi nominano 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 coordinatore della rete designato con il consenso della Commissione.***

Or. en

**Emendamento 564**

**Tilly Metz**

**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.

Or. en

**Emendamento 565**  
**Dominique Riquet**

**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 dell'ENIM, la Commissione nomina** 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.

Or. en

**Emendamento 566**  
**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 58 – paragrafo 1 – comma 1 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**La Commissione nomina 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 nominato dalla Commissione.**

Or. en

**Emendamento 567**  
**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 58 – paragrafo 1 – comma 2 – parte introduttiva**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

Prima della nomina del coordinatore della rete, ***la Commissione consulta gli Stati membri e l'ENIM in merito a quanto segue:***

Or. en

**Emendamento 568**  
**Tilly Metz**

**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.

Or. en

**Emendamento 569**  
**Andreas Schieder, Sara Cerdas**

**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 ferroviarie per migliorare i servizi ferroviari e incrementare il traffico***

*Motivazione*

*Se il coordinatore della rete sviluppasse e fornisse servizi condivisi ai gestori dell'infrastruttura europei, in particolare ai gestori dell'infrastruttura di minori dimensioni, potrebbe evitare soluzioni nazionali isolate, risparmiare sui costi e ampliare i servizi in tutta Europa.*

**Emendamento 570**  
**Marian-Jean Marinescu**

**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 571**  
**Tilly Metz**

**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. **L'ERICA, con il sostegno dell'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.

Or. en

**Emendamento 572**

**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento  
Articolo 61 – paragrafo 3**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

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

Or. en

**Emendamento 573**

**Roman Haider, Georg Mayer**

**Proposta di regolamento  
Articolo 62 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

1. I gestori dell'infrastruttura provvedono affinché i processi di gestione della capacità e del traffico che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento siano attuati mediante strumenti digitali e servizi digitali.

*Emendamento*

1. I gestori dell'infrastruttura provvedono affinché i processi di gestione della capacità e del traffico che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento siano attuati mediante strumenti digitali e servizi digitali. ***Gli strumenti di gestione della capacità nazionali continuano a essere consentiti solo se non compromettono il processo di pianificazione e assegnazione della capacità di cui alla sezione 3 del presente regolamento.***

Or. de

*Motivazione*

*Gli attuali strumenti nazionali di gestione della capacità possono rimanere in uso solo se non pregiudicano l'efficace attuazione del processo di pianificazione e assegnazione della capacità introdotto dal presente regolamento al fine di aumentare la capacità.*

**Emendamento 574**

**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento  
Articolo 62 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

1. I gestori dell'infrastruttura provvedono affinché i processi di gestione della capacità e del traffico che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento siano attuati mediante strumenti digitali e servizi digitali.

*Emendamento*

1. I gestori dell'infrastruttura provvedono affinché i processi di gestione della capacità e del traffico che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento siano attuati mediante strumenti digitali e servizi digitali. ***Tali strumenti e servizi sono in linea con il processo di pianificazione e assegnazione della capacità di cui alla sezione 3 del presente regolamento e sono interoperabili con tutte le altre evoluzioni nazionali analoghe.***

Or. en

**Emendamento 575**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 62 – paragrafo 2 – lettera c**

*Testo della Commissione*

c) riducono l'onere amministrativo per i richiedenti richiedendo ogni informazione una sola volta e fornendo informazioni o dati in un unico luogo, anche per quanto concerne i servizi transfrontalieri.

*Emendamento*

c) riducono l'onere amministrativo per i richiedenti richiedendo ogni informazione una sola volta e fornendo informazioni o dati in un unico luogo **stabilito in conformità dell'articolo 27, paragrafo 4**, anche per quanto concerne i servizi transfrontalieri.

Or. en

**Emendamento 576**  
**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 62 – paragrafo 2 – lettera c bis (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**c bis) sono sincronizzati, se del caso, con il registro dell'infrastruttura esistente (di cui all'articolo 49 della direttiva (UE) 2016/797).**

Or. en

**Emendamento 577**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 62 – paragrafo 2 – lettera c bis (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**c bis) sono sincronizzati con il RINF esistente e con le relative evoluzioni.**

**Emendamento 578**  
**Marian-Jean Marinescu**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***2 bis. Gli strumenti digitali e i servizi digitali sono pienamente operativi entro [30 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento].***

**Emendamento 579**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 62 – paragrafo 5 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***5 bis. Entro [12 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione adotta un atto di esecuzione che definisce la tabella di marcia per l'attuazione e la governance dei sistemi digitali integrati europei di gestione, comando, controllo e segnalazione del traffico ferroviario, compreso il funzionamento automatizzato dei treni. Il sistema europeo si basa su sistemi nazionali interoperabili. La tabella di marcia definisce tutti i compiti e i contributi dell'impresa comune RU, dell'ERA, dei gestori dell'infrastruttura, dell'ENIM, dell'ENRRB e dell'ERAP necessari per raggiungere i seguenti obiettivi: a) entro [30 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento] una STI per i sistemi nazionali e il sistema europeo; b) entro [48 mesi dall'entrata in***

*vigore del presente regolamento] lo sviluppo dei sistemi nazionali e del sistema europeo; e) entro [60 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento] l'attuazione dei sistemi nazionali e del sistema europeo. L'atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3.*

Or. en

**Emendamento 580**  
**Massimiliano Salini**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 62 – paragrafo 5 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*5 bis. Per adempiere all'articolo 62, paragrafi da 1 a 5, è indispensabile che i finanziamenti pubblici, compresi quelli derivanti dal futuro meccanismo per collegare l'Europa, destinati al gestore dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie, siano adeguati a garantire un'attuazione rapida, transfrontaliera, armonizzata e interoperabile degli strumenti e dei servizi digitali.*

Or. en

**Emendamento 581**  
**Ondřej Kovařík**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 62 – paragrafo 5 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*5 bis. Per adempiere all'articolo 62, paragrafi da 1 a 5, i finanziamenti pubblici, compresi quelli derivanti dal futuro meccanismo per collegare*

***l'Europa, destinati al gestore dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie, devono essere sufficienti a garantire un'attuazione tempestiva, armonizzata a livello transfrontaliero e interoperabile degli strumenti e dei servizi digitali.***

Or. en

**Emendamento 582**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 62 – paragrafo 5 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***5 bis. Per adempiere all'articolo 62, paragrafi da 1 a 5, i finanziamenti pubblici, compresi quelli derivanti dal futuro meccanismo per collegare l'Europa, destinati al gestore dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie, devono essere sufficienti a garantire un'attuazione tempestiva, armonizzata a livello transfrontaliero e interoperabile degli strumenti e dei servizi digitali.***

Or. en

**Emendamento 583**  
**Marian-Jean Marinescu**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***5 ter. Il coordinamento di tali attività è assicurato da un apposito gruppo di lavoro organizzato dall'ERA. I dettagli relativi ai compiti del gruppo di lavoro sono inclusi nell'atto di esecuzione di cui***

*al paragrafo 5 bis del presente regolamento.*

Or. en

**Emendamento 584**  
**Marian-Jean Marinescu**

**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 di cui al presente articolo al fine di garantire un'attuazione tempestiva, armonizzata a livello transfrontaliero e interoperabile degli strumenti e dei servizi digitali.*

Or. en

**Emendamento 585**  
**Tilly Metz**

**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 della rete** 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.

Or. en

**Emendamento 586**  
**Marian-Jean Marinescu**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***1 bis. L'organismo di regolamentazione partecipa e supervisiona la pianificazione strategica della capacità di cui alla sezione 2 del presente regolamento. L'organismo di regolamentazione valuta, tra l'altro, se sono garantite l'adeguatezza, la non discriminazione e la trasparenza. L'organismo di regolamentazione può emettere pareri e condividerli con i gestori dell'infrastruttura, l'ENIM e l'ERAP. I gestori dell'infrastruttura tengono conto delle proposte dell'organismo di regolamentazione nell'elaborazione di tutti i documenti di lavoro necessari per la formulazione della pianificazione strategica della capacità.***

Or. en

**Emendamento 587**  
**Marian-Jean Marinescu**

**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

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 (gestione dell'infrastruttura; gestione del traffico e delle crisi; valutazione e gestione delle prestazioni; rete europea per il coordinamento).

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).

Or. en

**Emendamento 588**  
**Marian-Jean Marinescu**

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

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***2 bis. L'ENRRB può valutare tutte le decisioni dell'ENIM, emettere pareri e condividerli con l'ENIM, l'organismo di regolamentazione del settore ferroviario, l'ERAP e il gestore dell'infrastruttura. 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.***

Or. en

**Emendamento 589**  
**Marian-Jean Marinescu**

**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.**

**soppresso**

Or. en

**Emendamento 590  
Dominique Riquet**

**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.**

**soppresso**

Or. en

**Emendamento 591  
Tilly Metz**

**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

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.

regolamentazione del settore ferroviario.  
***Ciò comprende i compiti e le responsabilità attribuiti al coordinatore della rete nell'ambito di applicazione del presente regolamento.***

Or. en

## **Emendamento 592**

**Tilly Metz**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 65 – paragrafo 4 – comma 1**

##### *Testo della Commissione*

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

##### *Emendamento*

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

Or. en

## **Emendamento 593**

**Dominique Riquet**

### **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;*

Or. en

**Emendamento 594**  
**Tilly Metz**

**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.*

Or. en

**Emendamento 595**  
**Tilly Metz**

**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.*

Or. en

**Emendamento 596**

**Tilly Metz**

**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 sito web comune.***

Or. en

**Emendamento 597**

**Tilly Metz**

**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 e dall'ERICA in collaborazione con il coordinatore della rete nell'ambito di applicazione del presente regolamento;***

Or. en

**Emendamento 598**

**Tilly Metz**

**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 all'articolo 55 bis (nuovo), nonché alle decisioni adottate dall'ENIM e dall'ERICA in collaborazione con il coordinatore della rete;*

Or. en

**Emendamento 599**

**Dominique Riquet**

**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.*

Or. en

**Emendamento 600**

**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 69 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

1. Il comitato adotta il proprio regolamento interno *previa approvazione della Commissione.*

1. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

Or. en

**Emendamento 601**

**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 69 – paragrafo 2**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

2. *Il comitato elegge un presidente fra i suoi membri.*

Or. en

**Emendamento 602**  
**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 69 – paragrafo 4**

*Testo della Commissione*

4. Il comitato decide a maggioranza semplice dei suoi membri, *salvo se diversamente previsto dal regolamento interno.*

*Emendamento*

4. Il comitato decide a maggioranza semplice dei suoi membri.

Or. en

**Emendamento 603**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 69 – paragrafo 4**

*Testo della Commissione*

4. Il comitato decide a maggioranza semplice dei suoi membri, *salvo se diversamente previsto dal regolamento interno.*

*Emendamento*

4. Il comitato decide a maggioranza semplice dei suoi membri.

Or. en

**Emendamento 604**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 70 – paragrafo 3**

*Testo della Commissione*

3. I gruppi di lavoro sono aperti alla partecipazione di esperti degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario, della Commissione, dei soggetti operativi interessati e, se del caso, di altri organismi pubblici o privati.

*Emendamento*

3. I gruppi di lavoro sono aperti, *su invito*, alla partecipazione di esperti degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario, della Commissione, *dell'ERA*, dei soggetti operativi interessati e, se del caso, di altri organismi pubblici o privati.

Or. en

**Emendamento 605**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 74 – paragrafo 1 – lettera b bis (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*b bis) all'articolo 3, il punto 4) è  
sostituito dal seguente:*

*"4) "servizio di trasporto internazionale di merci", il servizio di trasporto nel quale il treno attraversa almeno una frontiera interna o esterna di uno Stato membro; il treno può essere unito e/o scomposto e le varie sezioni possono avere origini e destinazioni diverse, purché tutti i vagoni attraversino almeno una frontiera interna o esterna;"*

Or. en

**Emendamento 606**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 74 – paragrafo 1 – lettera b ter (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*b ter) all'articolo 3, il punto 5) è  
sostituito dal seguente:*

*"5) "servizio di trasporto internazionale di passeggeri", il servizio di trasporto di passeggeri nel quale il treno attraversa almeno una frontiera interna o esterna di uno Stato membro e la cui finalità principale è trasportare passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi; il treno può essere unito e/o scomposto e le varie sezioni che lo compongono possono avere origini e destinazioni diverse, purché tutti i vagoni attraversino almeno una frontiera interna o esterna;"*

Or. en

**Emendamento 607**

**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 74 – paragrafo 1 – lettera c bis (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*c bis) sono soppressi l'articolo 11, l'articolo 11 bis, paragrafo 2, e l'articolo 38, paragrafo 4; all'articolo 11 bis, paragrafo 1, sono soppresses le parole "fatto salvo l'articolo 11, paragrafo 5"; all'articolo 12, paragrafo 1, sono soppresses le parole "fatto salvo l'articolo 11, paragrafo 2"; e all'articolo 62, paragrafo 3, sono soppresses le parole "dell'articolo 11, paragrafo 4";*

Or. en

**Emendamento 608**

**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 74 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**Articolo 74 bis**

**Modifiche della direttiva (UE) 2016/797**

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

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

**"2.9 Uso della capacità di infrastruttura ferroviaria: le strutture, gli organismi e le procedure di cui al regolamento XXX [il presente regolamento]."**

Or. en

**Emendamento 609**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 75 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

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

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

Or. en

**Emendamento 610**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 76 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

1. **Il** regolamento (UE) n. 913/2010 è

1. **Nel** regolamento (UE) n. 913/2010,

**abrogato** con effetto a decorrere dal [9 dicembre **2029**].

**gli articoli da 13 a 17 sulla gestione della capacità e sulla gestione del traffico sono abrogati** con effetto a decorrere dal [9 dicembre **2027**].

Or. en

**Emendamento 611**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 76 – paragrafo 2**

*Testo della Commissione*

2. I riferimenti **al regolamento abrogato** si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato X, sezione 2.

*Emendamento*

2. I riferimenti **agli articoli abrogati** si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato X, sezione 2.

Or. en

**Emendamento 612**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 77 – paragrafo 2 – 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 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 **2027**];

Or. en

**Emendamento 613**  
**Marian-Jean Marinescu**

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

*Testo della Commissione*

b) l'articolo 9, paragrafi 1 e 2, si applica a decorrere dal [1° gennaio **2028**];

*Emendamento*

b) l'articolo 9, paragrafi 1 e 2, si applica a decorrere dal [1° gennaio **2027**];

Or. en

**Emendamento 614**  
**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 77 – paragrafo 2 – comma 1 – lettera d bis (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*d bis) l'articolo 57 bis si applica a decorrere dal 1° gennaio **2029**;*

Or. en

**Emendamento 615**  
**Marian-Jean Marinescu**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 77 – paragrafo 2 – comma 1 – lettera e**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

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

Or. en

**Emendamento 616**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**  
**Allegato I – punto 1 – tabella**

*Testo della Commissione*

Risultato	Contenuti
Strategia relativa alla capacità (Articolo 16)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sviluppo pianificato dell'infrastruttura fisica, comprese nuove costruzioni, potenziamenti, rinnovi e chiusure/dismissioni;</li> <li>– evoluzione prevista della domanda di servizi di trasporto ferroviario;</li> <li>– orientamenti strategici sull'utilizzo della capacità da parte degli Stati membri, compresa una prospettiva sull'evoluzione degli obblighi di servizio pubblico;</li> <li>– capacità assegnata nel contesto di accordi quadro e capacità necessaria per fornire servizi di trasporto nel contesto di contratti di servizio pubblico;</li> <li>– infrastruttura dichiarata altamente utilizzata o saturata;</li> <li>– restrizioni di capacità significative derivanti da lavori sull'infrastruttura.</li> </ul>
Modello di capacità (Articolo 17)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Tutte le informazioni incluse nella strategia relativa alla capacità, se del caso aggiornate e ulteriormente dettagliate;</li> <li>– volume di capacità a disposizione dei richiedenti per segmento di mercato del trasporto ferroviario e/o per processo di assegnazione;</li> <li>– volume della capacità richiesta per i lavori sull'infrastruttura in base all'impatto sul traffico (categorie);</li> <li>– ambito di applicazione geografico: quanto meno le linee incluse nella rete centrale e nella rete centrale estesa TEN-T;</li> <li>– dettaglio a livello geografico: ripartizione in apposite sezioni di pianificazione che rispecchiano le caratteristiche dell'infrastruttura e della domanda;</li> <li>– ambito di applicazione ratione temporis: un periodo di validità dell'orario di servizio;</li> <li>– dettaglio a livello temporale: panoramica almeno annuale (restrizioni di capacità) e uno o più giorni rappresentativi (capacità disponibile per le richieste).</li> </ul>
Piano di fornitura di capacità (Articolo 18)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Tutte le informazioni incluse nel modello di capacità, se del caso aggiornate e ulteriormente dettagliate;</li> <li>– capacità preventivamente pianificata disponibile per le</li> </ul>

	<p>richieste, definita sotto forma di oggetti di capacità;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– restrizioni di capacità, definite sotto forma di oggetti di capacità;</li> <li>– capacità alternativa disponibile durante le restrizioni di capacità;</li> <li>– capacità alternativa disponibile in caso di perturbazioni della rete.</li> </ul>
--	---

*Emendamento*

<b>Risultato</b>	<b>Contenuti</b>
Strategia relativa alla capacità (Articolo 16)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sviluppo pianificato dell'infrastruttura fisica, comprese nuove costruzioni, potenziamenti, rinnovi e chiusure/dismissioni;</li> <li>– evoluzione prevista della domanda di servizi di trasporto ferroviario;</li> <li>– orientamenti strategici sull'utilizzo della capacità da parte degli Stati membri, compresa una prospettiva sull'evoluzione degli obblighi di servizio pubblico;</li> <li>– capacità assegnata nel contesto di accordi quadro e capacità necessaria per fornire servizi di trasporto nel contesto di contratti di servizio pubblico;</li> <li>– infrastruttura dichiarata altamente utilizzata o saturata;</li> <li>– restrizioni di capacità significative derivanti da lavori sull'infrastruttura.</li> </ul>
Modello di capacità (Articolo 17)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Tutte le informazioni incluse nella strategia relativa alla capacità, se del caso aggiornate e ulteriormente dettagliate;</li> <li>– volume di capacità a disposizione dei richiedenti per segmento di mercato del trasporto ferroviario e/o per processo di assegnazione, <b>comprese la capacità salvaguardata per le richieste successive e la capacità assegnata dagli accordi quadro</b>;</li> <li>– volume della capacità richiesta per i lavori sull'infrastruttura in base all'impatto sul traffico (categorie);</li> <li>– ambito di applicazione geografico: quanto meno le linee incluse nella rete centrale e nella rete centrale estesa TEN-T;</li> <li>– dettaglio a livello geografico: ripartizione in apposite sezioni di pianificazione che rispecchiano le caratteristiche dell'infrastruttura e della domanda;</li> <li>– ambito di applicazione ratione temporis: un periodo di</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>validità dell'orario di servizio;</li> <li>– dettaglio a livello temporale: panoramica almeno annuale (restrizioni di capacità) e uno o più giorni rappresentativi (capacità disponibile per le richieste).</li> </ul>
Piano di fornitura di capacità (Articolo 18)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Tutte le informazioni incluse nel modello di capacità, se del caso aggiornate e ulteriormente dettagliate;</li> <li>– capacità preventivamente pianificata disponibile per le richieste, definita sotto forma di oggetti di capacità;</li> <li>– restrizioni di capacità, definite sotto forma di oggetti di capacità;</li> <li>– capacità alternativa disponibile durante le restrizioni di capacità;</li> <li>– capacità alternativa disponibile in caso di perturbazioni della rete.</li> </ul>

Or. en

**Emendamento 617**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**  
**Allegato I – punto 2 – punto 1 – paragrafo 3 – tabella**

*Testo della Commissione*

Risultato	Traguardo	Termine (al più tardi)
Strategia relativa alla capacità (articolo 16)	<b><i>Pubblicazione dei primi elementi della strategia relativa alla capacità</i></b>	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	X-18

	definitivo a seguito del coordinamento finale tra i gestori dell'infrastruttura	
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
<p>Nota:  (1) "X-m" indica "m" mesi prima della data di entrata in vigore dell'orario di servizio ("X"), conformemente alla sezione 4.</p>		

*Emendamento*

Risultato	Traguardo	Termine (al più tardi)
Strategia relativa alla capacità (articolo 16)	<b><i>Avvio della preparazione del processo della strategia relativa alla capacità</i></b>	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
	<b><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></b>	<b><i>X-22</i></b>
	Pubblicazione del progetto di modello di capacità e avvio della seconda consultazione con i richiedenti e i partecipanti operativi	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
	<b><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></b>	<b><i>Da X-14 a X-13</i></b>
	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
	<b><i>Aggiornamento del piano di fornitura di capacità per richieste tardive</i></b>	<b><i>X-6,5</i></b>
	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
<p>Nota:  (1) "X-m" indica "m" mesi prima della data di entrata in vigore dell'orario di servizio ("X"), conformemente alla sezione 4.</p>		

Or. en

**Emendamento 618  
Tilly Metz**

**Proposta di regolamento  
Allegato I – punto 2 – punto 1 – paragrafo 3 – tabella**

*Testo della Commissione*

Risultato	Traguardo	Termine (al più tardi)
-----------	-----------	---------------------------

Strategia relativa alla capacità (articolo 16)	<b><i>Pubblicazione dei primi elementi della strategia relativa alla capacità</i></b>	X-60
	Prima consultazione dei soggetti interessati	X-58
	Pubblicazione del progetto di strategia e seconda consultazione dei soggetti interessati	<b>X-38</b>
	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
<p>Nota:  (1) "X-m" indica "m" mesi prima della data di entrata in vigore dell'orario di servizio ("X"), conformemente alla sezione 4.</p>		

*Emendamento*

Risultato	Traguardo	Termine (al più tardi)
Strategia relativa alla capacità (articolo 16)	<b><i>Fase di elaborazione della strategia relativa alla capacità, compresa la consultazione dei portatori di interessi</i></b>	X-60
	Prima consultazione dei soggetti interessati	X-58

	Publicazione del progetto di strategia e seconda consultazione dei soggetti interessati	<b>X-48</b>
	Publicazione della strategia relativa alla capacità definitiva a seguito del coordinamento finale tra i gestori dell'infrastruttura	X-36
	<b><i>Publicazione del modello di capacità</i></b>	<b>X-18</b>
	<b><i>Publicazione del piano definitivo di fornitura di capacità a seguito della consultazione dei gestori dell'infrastruttura e dell'EOSP</i></b>	<b>X-11</b>
Modello di capacità (Articolo 17)	Avvio della preparazione	X-36
	Consultazione dei richiedenti e dei soggetti operativi interessati	X-24
	Publicazione del progetto di modello di capacità	X-21
	Coordinamento con i richiedenti e i soggetti operativi interessati	X-19
	Publicazione 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
	Publicazione delle restrizioni di capacità di cui al presente allegato, sezione 3, punto 1	X-12
	Publicazione del piano di fornitura di capacità definitivo a seguito del coordinamento finale tra i gestori dell'infrastruttura	X-11
	Publicazione 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
<p>Nota:  (1) "X-m" indica "m" mesi prima della data di entrata in vigore dell'orario di servizio ("X"), conformemente alla sezione 4.</p>		

Or. en

**Emendamento 619**  
**Andreas Schieder, Sara Cerdas**

**Proposta di regolamento**  
**Allegato I – punto 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.

Or. en

*Motivazione*

*La disposizione è stata tratta dall'allegato VII della direttiva 2012/34/UE, che era già molto ambizioso. L'allegato VII della direttiva 2012/34/UE conteneva la parole "nella misura in cui sono noti" in relazione all'obbligo di pubblicare tutte le restrizioni di capacità. Rendere le prescrizioni ancora più severe, non trasferendo nel presente regolamento le parole "nella misura in cui sono noti", non comporta alcun vantaggio per i richiedenti, in quanto i gestori dell'infrastruttura europei devono essere in grado di soddisfare prescrizioni già ambiziose.*

**Emendamento 620**  
**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**  
**Allegato I – punto 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.

Or. en

**Emendamento 621**  
**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**  
**Allegato I – punto 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

*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, ***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.

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.

Or. en

## **Emendamento 622**

**Andreas Schieder, Sara Cerdas**

### **Proposta di regolamento**

#### **Allegato I – punto 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.

*Motivazione*

*L'eccezione dell'inefficacia in termini di costi è rimossa dall'elenco dei motivi per cui i gestori dell'infrastruttura possono derogare ai periodi di cui ai punti da 1 a 5, in quanto ciò potrebbe aprire la strada a ogni tipo di comportamento individuale dei gestori dell'infrastruttura, senza alcun allineamento internazionale. In tal caso, l'obiettivo principale del presente allegato di razionalizzare la pianificazione e la comunicazione dei cantieri da parte dei gestori dell'infrastruttura verrebbe gravemente compromesso.*

**Emendamento 623****Tilly Metz****Proposta di regolamento****Allegato I – punto 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 richiedenti	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	X-5,25

di capacità ai richiedenti	
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, <b><i>garantendo che tutti i prerequisiti siano soddisfatti prima di questo completamento della "fase di osservazione" della durata di due settimane</i></b>	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").

Or. en

*Motivazione*

*L'abbreviamento della consultazione dei progetti di offerte di capacità da un mese a due settimane non può avvenire con l'attuale livello di digitalizzazione e pianificazione delle restrizioni; attualmente non è possibile trattare le osservazioni in due settimane. Desideriamo pertanto chiarire che tutti i prerequisiti devono essere soddisfatti prima dell'abbreviamento di tale periodo.*

**Emendamento 624**

**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**

**Allegato I – punto 7 – 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	<b><i>1 giorno</i></b>
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 <b><i>se la richiesta ad hoc è presentata dopo la data di pubblicazione dell'orario di servizio definitivo</i></b>	<b><i>24 ore</i></b>
Periodo massimo entro il quale i gestori dell'infrastruttura devono preparare un'offerta di diritti di capacità multirete	5 giorni

Or. en

**Emendamento 625**  
**Dominique Riquet**

**Proposta di regolamento**  
**Allegato I – punto 8 – 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 interessati devono offrire un diritto di capacità multirete alternativo	5 giorni

Or. en

**Emendamento 626**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposta di regolamento**  
**Allegato I – punto 8 – tabella**

*Testo della Commissione*

Schema per modifiche della capacità  
assegnata di cui all'articolo 39

Schema per modifiche della capacità  
assegnata di cui all'articolo 39

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	<b>24 ore</b>
Tempo massimo entro il quale i gestori dell'infrastruttura <i>interessati</i> devono offrire un diritto di capacità <i>multirete</i> alternativo	5 giorni

*Emendamento*

Traguardo o periodo di tempo	Termine o durata
Tempo massimo entro il quale il gestore dell'infrastruttura deve	<b>1 giorno lavorativo</b>

offrire un diritto di capacità alternativo relativo a un'unica rete	
Tempo massimo entro il quale i gestori dell'infrastruttura devono offrire un diritto di capacità alternativo <b>con parametri speciali (ad esempio spedizioni straordinarie, prove)</b>	5 giorni <b>di calendario</b>

Or. en

**Emendamento 627**

**Tilly Metz**

**Proposta di regolamento**

**Allegato II – punto 1 – tabella**

*Testo della Commissione*

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

*Emendamento*

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

Or. en

## Emendamento 628

Tilly Metz

### 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;

Or. en

## Emendamento 629

Tilly Metz

### 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	<ul style="list-style-type: none"><li>– Capacità dell'infrastruttura fisica e delle relative attrezzature, compresa la diffusione delle norme TEN-T;</li><li>– riduzioni della capacità di infrastruttura dovute al differimento del rinnovo, della manutenzione o della riparazione dell'infrastruttura.</li></ul>
Capacità di infrastruttura	<ul style="list-style-type: none"><li>– Offerta di capacità in termini di quantità e qualità;</li><li>– utilizzo della capacità, capacità di riserva per far fronte alla crescita del traffico;</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>– coerenza tra la capacità disponibile (pianificata o non pianificata) e le esigenze del mercato;</li> <li>– stabilità dell'offerta di capacità, in particolare in relazione a lavori sull'infrastruttura;</li> <li>– infrastruttura saturata;</li> <li>– tempi di stazionamento previsti per i treni nelle stazioni di frontiera.</li> </ul>
Gestione del traffico	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 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;</li> <li>– cancellazioni di treni;</li> <li>– tempi di stazionamento effettivi per i treni nelle stazioni di frontiera.</li> </ul>
Gestione delle perturbazioni e gestione delle crisi	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Percentuale di traffico che potrebbe essere deviata o riprogrammata durante la perturbazione o la crisi;</li> <li>– impatto delle perturbazioni sul traffico ferroviario in termini di ritardi e cancellazioni;</li> <li>– impatto delle perturbazioni sugli operatori di servizi ferroviari e sui loro clienti;</li> <li>– questioni specifiche incontrate (qualitative).</li> </ul>
Diffusione e prestazioni di servizi, strumenti e interfacce digitali	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sostegno ai processi relativi alla gestione della capacità, alla gestione del traffico e alla gestione delle perturbazioni;</li> <li>– completezza e qualità delle informazioni e dei dati forniti;</li> <li>– allineamento con l'architettura europea sviluppata nell'ambito dell'impresa comune "Ferrovie europee" e con le pertinenti</li> </ul>

	specifiche tecniche conformemente alla direttiva (UE) 2016/797.
Conformità al regolamento; vigilanza regolamentare	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Indicatori di processo che monitorano il rispetto delle norme e delle procedure;</li> <li>– reclami presentati agli organismi di regolamentazione e all'ENRRB.</li> </ul>
<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	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Capacità dell'infrastruttura fisica e delle relative attrezzature, compresa la diffusione delle norme TEN-T;</li> <li>– riduzioni della capacità di infrastruttura dovute al differimento del rinnovo, della manutenzione o della riparazione dell'infrastruttura.</li> </ul>
Capacità di infrastruttura	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Offerta di capacità in termini di quantità e qualità, <b>compresa la coerenza tra le frontiere della rete</b>;</li> <li>– utilizzo della capacità, capacità di riserva per far fronte alla crescita del traffico;</li> <li>– coerenza tra la capacità disponibile (pianificata o non pianificata) e le esigenze del mercato;</li> <li>– stabilità dell'offerta di capacità, in particolare in relazione a lavori sull'infrastruttura;</li> <li>– infrastruttura saturata;</li> <li>– tempi di stazionamento previsti per i treni nelle stazioni di frontiera.</li> </ul>

Gestione del traffico	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 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;</li> <li>– cancellazioni di treni;</li> <li>– tempi di stazionamento effettivi per i treni nelle stazioni di frontiera.</li> </ul>
Gestione delle perturbazioni e gestione delle crisi	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Percentuale di traffico che potrebbe essere deviata o riprogrammata durante la perturbazione o la crisi;</li> <li>– impatto delle perturbazioni sul traffico ferroviario in termini di ritardi e cancellazioni;</li> <li>– impatto delle perturbazioni sugli operatori di servizi ferroviari e sui loro clienti;</li> <li>– questioni specifiche incontrate (qualitative).</li> </ul>
Diffusione e prestazioni di servizi, strumenti e interfacce digitali	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sostegno ai processi relativi alla gestione della capacità, alla gestione del traffico e alla gestione delle perturbazioni;</li> <li>– completezza e qualità delle informazioni e dei dati forniti, <b><i>nonché facilità di accesso per i soggetti operativi interessati</i></b>;</li> <li>– 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.</li> </ul>
Conformità al regolamento; vigilanza regolamentare	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Indicatori di processo che monitorano il rispetto delle norme e delle procedure;</li> <li>– reclami presentati agli organismi di regolamentazione e all'ENRRB.</li> </ul>

