



2023/0271(COD)

17.11.2023

*****I**

PROGETTO DI RELAZIONE

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico, che modifica la direttiva 2012/34/UE e abroga il regolamento (UE) n. 913/2010
(COM(2023)443 – C9-0304/2023 – 2023/0271(COD))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatrice: Tilly Metz

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
- *** Procedura di approvazione
- ***I Procedura legislativa ordinaria (prima lettura)
- ***II Procedura legislativa ordinaria (seconda lettura)
- ***III Procedura legislativa ordinaria (terza lettura)

(La procedura indicata dipende dalla base giuridica proposta nel progetto di atto.)

Emendamenti a un progetto di atto

Emendamenti del Parlamento presentati su due colonne

Le soppressioni sono evidenziate in *corsivo grassetto* nella colonna di sinistra. Le sostituzioni sono evidenziate in *corsivo grassetto* nelle due colonne. Il testo nuovo è evidenziato in *corsivo grassetto* nella colonna di destra.

La prima e la seconda riga del blocco d'informazione di ogni emendamento identificano la parte di testo interessata del progetto di atto in esame. Se un emendamento verte su un atto esistente che il progetto di atto intende modificare, il blocco d'informazione comprende anche una terza e una quarta riga che identificano rispettivamente l'atto esistente e la disposizione interessata di quest'ultimo.

Emendamenti del Parlamento presentati in forma di testo consolidato

Le parti di testo nuove sono evidenziate in *corsivo grassetto*. Le parti di testo soppresse sono indicate con il simbolo ■ o sono barrate. Le sostituzioni sono segnalate evidenziando in *corsivo grassetto* il testo nuovo ed eliminando o barrando il testo sostituito.

A titolo di eccezione, le modifiche di carattere strettamente tecnico apportate dai servizi in vista dell'elaborazione del testo finale non sono evidenziate.

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	4
MOTIVAZIONE.....	96
ALLEGATO: ELENCO DELLE ENTITÀ O DELLE PERSONE DA CUI LA RELATRICE HA RICEVUTO CONTRIBUTI	98

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico, che modifica la direttiva 2012/34/UE e abroga il regolamento (UE) n. 913/2010 (COM(2023)443 – C9-0304/2023 – 2023/0271(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2023)0443),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C9-0304/2023),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 25 ottobre 2023¹,
 - visto il parere del Comitato delle regioni del [...]²,
 - visto l'articolo 59 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A9-0000/2023),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora la sostituisca, la modifichi sostanzialmente o intenda modificarla sostanzialmente;
 3. incarica la sua Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

¹ [GU C 0 del 0.0.0000, pag. 0. / non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale].

² [GU C 0 del 0.0.0000, pag. 0. / non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale].

Emendamento 1

Proposta di regolamento Considerando 2

Testo della Commissione

(2) La comunicazione concernente la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente¹⁵ definisce le tappe fondamentali volte a mostrare il percorso che il sistema europeo dei trasporti deve seguire per conseguire gli obiettivi di mobilità sostenibile, intelligente e resiliente. Nella comunicazione si afferma di ambire ad aumentare il traffico merci su rotaia del 50 % entro il 2030 e a raddoppiarlo entro il 2050, a raddoppiare il traffico ferroviario ad alta velocità entro il 2030 e triplicarlo entro il 2050 e a rendere neutri in termini di emissioni di carbonio entro il 2030, all'interno dell'Unione, i viaggi collettivi programmati al di sotto dei 500 km. Per conseguire tali obiettivi, il trasporto ferroviario deve diventare più attraente in termini di accessibilità economica *ed* affidabilità e i servizi devono diventare più adatti alle esigenze dei viaggiatori e degli spedizionieri di merci.

¹⁵ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro (COM(2020) 789 final del 9 dicembre 2020).

Emendamento

(2) La comunicazione concernente la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente¹⁵ definisce le tappe fondamentali volte a mostrare il percorso che il sistema europeo dei trasporti deve seguire per conseguire gli obiettivi di mobilità sostenibile, intelligente e resiliente. Nella comunicazione si afferma di ambire ad aumentare il traffico merci su rotaia del 50 % entro il 2030 e a raddoppiarlo entro il 2050, a raddoppiare il traffico ferroviario ad alta velocità entro il 2030 e triplicarlo entro il 2050 e a rendere neutri in termini di emissioni di carbonio entro il 2030, all'interno dell'Unione, i viaggi collettivi programmati al di sotto dei 500 km. Per conseguire tali obiettivi, il trasporto ferroviario deve diventare più attraente in termini di accessibilità economica, affidabilità *e accessibilità* e i servizi devono diventare più adatti alle esigenze dei viaggiatori e degli spedizionieri di merci.

¹⁵ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro (COM(2020) 789 final del 9 dicembre 2020).

Or. en

Emendamento 2

Proposta di regolamento Considerando 2 bis (nuovo)

(2 bis) Gli obiettivi di decarbonizzazione e di trasferimento modale dell'UE non potranno essere conseguiti solo mediante il presente regolamento sulla capacità ferroviaria. Sia gli Stati membri che la Commissione dovrebbero continuare a lavorare su numerosi altri elementi che possono contribuire ad aumentare ulteriormente la capacità dei trasporti e dei treni, quali il raggruppamento delle tracce ferroviarie, l'armonizzazione della velocità, orari regolari integrati, il passaggio efficiente dei passeggeri, l'uso di treni più lunghi, l'attuazione di condizioni commerciali reciproche a favore della capacità (sia per i gestori dell'infrastruttura che per i richiedenti), l'introduzione di un ERTMS armonizzato in tutta Europa e il funzionamento automatizzato dei treni.

Or. en

Motivazione

È previsto che la presente proposta, se attuata pienamente, aumenterà la capacità della rete ferroviaria europea di un massimo del 4 %. Al fine di conseguire gli obiettivi strategici dell'UE di aumentare il traffico merci su rotaia del 50 % entro il 2030 e di raddoppiarlo entro il 2050 e conseguire i necessari obiettivi climatici ai quali l'UE si è vincolata, gli Stati membri e la Commissione dovranno attuare numerosi altri elementi che possono contribuire a potenziare ulteriormente sia l'infrastruttura ferroviaria che la capacità di trasporto ferroviario.

Emendamento 3

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

(2 ter) 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. Ciò incentiverebbe le persone e le imprese a compiere scelte di trasporto in linea con la visione di trasporto sostenibile dell'Unione. 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.

Or. en

Motivazione

Al fine di conseguire gli obiettivi strategici dell'UE di aumentare il traffico merci su rotaia del 50 % entro il 2030 e di raddoppiarlo entro il 2050 e conseguire gli obiettivi climatici ai quali l'UE si è vincolata, è necessario attuare misure che vadano oltre l'infrastruttura ferroviaria e la capacità di trasporto. Al fine di garantire un'equa parità di condizioni tra i modi, è necessario affrontare gli aspetti competitivi multimodali tra di essi. Con l'aumento della domanda di capacità ferroviaria, saranno necessari investimenti per potenziare la capacità.

Emendamento 4

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,

Emendamento

(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.

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 5

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

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.

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. ***È necessario che tali criteri socioeconomici e ambientali siano studiati in modo più approfondito. A tal fine, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alla definizione di criteri e metodologie standardizzate.***

Or. en

Emendamento 6

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 ***soddisfatte con capacità alternative o in ultima istanza*** respinte e il piano di fornitura di capacità deve essere periodicamente aggiornato per rispecchiare la domanda effettiva.

Or. en

Motivazione

I gestori dell'infrastruttura dovrebbero garantire il massimo impegno per fornire capacità alternative al di fuori del piano di fornitura di capacità. Ciò permette di avere flessibilità e di sviluppare linee che riflettano le esigenze degli utenti finali.

Emendamento 7

Proposta di regolamento Considerando 12

Testo della Commissione

(12) I diversi segmenti del mercato ferroviario sono predisposti in maniera diversa ad anticipare le loro esigenze in termini di capacità di infrastruttura ferroviaria. Taluni fornitori di servizi di trasporto merci, in particolare, potrebbero non essere in grado di individuare le loro esigenze di capacità in tempo utile ai fini dell'inclusione nell'orario di servizio, ossia nel piano annuale per la circolazione di treni e materiale rotabile, e potrebbero non essere idonei a rientrare nella programmazione annuale. Di conseguenza i gestori dell'infrastruttura dovrebbero essere in grado di offrire capacità sufficienti in termini di qualità e quantità anche per i servizi ferroviari che presentano una domanda instabile, sono organizzati con un preavviso relativamente breve, prevedono più di una singola circolazione di un treno e possono circolare ripetutamente per un periodo di tempo che può non coincidere con il periodo di validità dell'orario di servizio.

Emendamento

(12) I diversi segmenti del mercato ferroviario sono predisposti in maniera diversa ad anticipare le loro esigenze in termini di capacità di infrastruttura ferroviaria. Taluni fornitori di servizi di trasporto merci, in particolare, potrebbero non essere in grado di individuare le loro esigenze di capacità in tempo utile ai fini dell'inclusione nell'orario di servizio, ossia nel piano annuale per la circolazione di treni e materiale rotabile, e potrebbero non essere idonei a rientrare nella programmazione annuale. Di conseguenza i gestori dell'infrastruttura dovrebbero essere in grado di offrire capacità sufficienti in termini di qualità e quantità anche per i servizi ferroviari che presentano una domanda instabile, sono organizzati con un preavviso relativamente breve, prevedono più di una singola circolazione di un treno e possono circolare ripetutamente per un periodo di tempo che può non coincidere con il periodo di validità dell'orario di servizio. ***Tale offerta di capacità potrebbe anche essere proposta sotto forma di un pacchetto di tracce minime preventivamente calcolate e non riservate che possono essere assegnate con breve preavviso.***

Or. en

Emendamento 8

Proposta di regolamento Considerando 14

Testo della Commissione

(14) Una quota significativa del trasporto ferroviario di merci avviene su lunga distanza e richiede il coordinamento transfrontaliero dei gestori dell'infrastruttura. L'obiettivo strategico di aumentare il traffico ferroviario dipende altresì dall'aumento dei servizi transfrontalieri di trasporto passeggeri. Al fine di agevolare e promuovere un aumento del traffico transfrontaliero nello spazio ferroviario europeo unico, è necessario garantire una maggiore coerenza e armonizzazione delle norme e delle procedure relative alla gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria. Di conseguenza, il ruolo della rete europea dei gestori dell'infrastruttura dovrebbe essere rafforzato al fine di affidarle l'elaborazione di orientamenti per l'attuazione armonizzata del presente regolamento relativi alle procedure e alle metodologie per la gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria e il coordinamento attivo della capacità e del traffico transfrontalieri. In particolare la rete europea dei gestori dell'infrastruttura dovrebbe sviluppare quadri europei per la gestione della capacità, per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi, nonché per la valutazione delle prestazioni.

Emendamento

(14) Una quota significativa del trasporto ferroviario di merci avviene su lunga distanza e richiede il coordinamento transfrontaliero dei gestori dell'infrastruttura. L'obiettivo strategico di aumentare il traffico ferroviario dipende altresì dall'aumento dei servizi transfrontalieri di trasporto passeggeri. Al fine di agevolare e promuovere un aumento del traffico transfrontaliero nello spazio ferroviario europeo unico, è necessario garantire una maggiore coerenza e armonizzazione delle norme e delle procedure relative alla gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria. Di conseguenza, il ruolo della rete europea dei gestori dell'infrastruttura dovrebbe essere rafforzato al fine di affidarle l'elaborazione di orientamenti per l'attuazione armonizzata del presente regolamento relativi alle procedure e alle metodologie per la gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria e il coordinamento attivo della capacità e del traffico transfrontalieri. In particolare la rete europea dei gestori dell'infrastruttura dovrebbe sviluppare quadri europei per la gestione della capacità, per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi, nonché per la valutazione delle prestazioni. ***Nello sviluppo di tali quadri europei, è opportuno consultare le imprese ferroviarie, i richiedenti e gli altri soggetti operativi interessati.***

Or. en

Emendamento 9

**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 conoscenze approfondite del settore ferroviario***, 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.

Or. en

Motivazione

Inserendo conoscenze approfondite del settore ferroviario nell'organo di valutazione delle prestazioni, è possibile garantire un adeguato coinvolgimento sia dei gestori dell'infrastruttura che delle imprese ferroviarie. Gli esperti devono essere indipendenti e imparziali.

Emendamento 10

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

(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. ***I gestori dell'infrastruttura e la Commissione dovrebbero adottare le misure preparatorie necessarie per garantire che, entro l'entrata in vigore del presente regolamento, la rete europea dei gestori dell'infrastruttura goda di buone condizioni per l'adempimento dei propri compiti di coordinamento.***

Or. en

Emendamento 11

**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

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.

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. ***La rete europea degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario dovrebbe verificare la compatibilità dei quadri europei proposti dai gestori dell'infrastruttura della rete europea con gli obiettivi di regolamentazione stabiliti dal presente 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

Motivazione

Per garantire la conformità degli obiettivi di cui al presente regolamento, è necessario verificarne la compatibilità con il quadro europeo di gestione della capacità e del traffico e di valutazione delle prestazioni.

Emendamento 12

Proposta di regolamento Considerando 27

Testo della Commissione

(27) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per introdurre requisiti tecnici e operativi volti a facilitare il buon funzionamento dello spazio ferroviario europeo unico per quanto riguarda: criteri uniformi per i requisiti stabiliti dai gestori dell'infrastruttura per quanto riguarda i richiedenti; procedure, criteri e

Emendamento

(27) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per introdurre requisiti tecnici e operativi volti a facilitare il buon funzionamento dello spazio ferroviario europeo unico per quanto riguarda: criteri uniformi per i requisiti stabiliti dai gestori dell'infrastruttura per quanto riguarda i richiedenti; procedure, criteri e

metodologie comuni per la gestione di una scarsa capacità, per la pianificazione delle emergenze e per l'assegnazione di capacità oltre il periodo coperto dall'orario di servizio; un approccio comune alle compensazioni pagate per le modifiche della capacità assegnata; criteri e procedure comuni per la riprogrammazione; la definizione degli elementi tecnici di un sistema di monitoraggio delle prestazioni dei servizi ferroviari e correlati, comprese le metodologie e i requisiti in materia di dati e il loro riesame. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁹.

¹⁹ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

metodologie comuni per la gestione di una scarsa capacità, per la pianificazione delle emergenze e per l'assegnazione di capacità oltre il periodo coperto dall'orario di servizio; un approccio comune alle compensazioni pagate per le modifiche della capacità assegnata, **comprese le specifiche di capacità**; criteri e procedure comuni per la riprogrammazione; la definizione degli elementi tecnici di un sistema di monitoraggio delle prestazioni dei servizi ferroviari e correlati, comprese le metodologie e i requisiti in materia di dati e il loro riesame. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁹.

¹⁹ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

Or. en

Emendamento 13

Proposta di regolamento Considerando 29

Testo della Commissione

(29) La valutazione ex post del regolamento (UE) n. 913/2010²⁰ ha concluso che l'impatto del regolamento era troppo limitato per contribuire al trasferimento modale dalla strada alla ferrovia. Inoltre la cooperazione tra gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura nella gestione dell'infrastruttura ferroviaria era ancora inefficace da un punto di vista

Emendamento

(29) La valutazione ex post del regolamento (UE) n. 913/2010²⁰ ha concluso che l'impatto del regolamento era troppo limitato per contribuire al trasferimento modale dalla strada alla ferrovia. Inoltre la cooperazione tra gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura nella gestione dell'infrastruttura ferroviaria era ancora inefficace da un punto di vista

transfrontaliero. La valutazione ha dimostrato inoltre che gestire separatamente la capacità sui corridoi ferroviari merci e sul resto della rete non è efficiente. Un quadro normativo unico dovrebbe applicarsi alla gestione della capacità della rete ferroviaria, consolidando le relative disposizioni della direttiva 2012/34/UE e del regolamento (UE) n. 913/2010. È pertanto opportuno che il regolamento (UE) n. 913/2010 e le disposizioni della direttiva 2012/34/UE concernenti l'assegnazione della capacità siano abrogati e sostituiti dal presente regolamento.

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

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 *e che il regolamento sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti²¹ sia modificato di conseguenza.*

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

²¹ *Regolamento (UE) .../... del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013 (G U L ...).*

Or. en

Emendamento 14

Proposta di regolamento Considerando 31

Testo della Commissione

(31) Nel contesto del nuovo quadro, le fasi preparatorie per un orario di servizio dovrebbero iniziare con la pubblicazione di una strategia relativa alla capacità cinque anni prima dell'entrata in vigore di un determinato orario di servizio. Ai fini di una rapida applicazione del nuovo quadro normativo e tenendo conto dei lavori

Emendamento

(31) Nel contesto del nuovo quadro, le fasi preparatorie per un orario di servizio dovrebbero iniziare con la pubblicazione di una strategia relativa alla capacità cinque anni prima dell'entrata in vigore di un determinato orario di servizio. Ai fini di una rapida applicazione del nuovo quadro normativo e tenendo conto dei lavori

preparatori già intrapresi dal settore, lo schema di attività che porta alla definizione dei primi due orari di servizio potrebbe essere ridotto a 38 mesi abbreviando la fase della strategia relativa alla capacità. Di conseguenza il primo orario di servizio che rientra nel nuovo quadro normativo dovrebbe essere quello che inizia il [9 dicembre 2029]. Tutti i soggetti interessati dovrebbero avviare senza indugio i preparativi necessari per conformarsi al nuovo quadro,

preparatori già intrapresi dal settore, lo schema di attività che porta alla definizione dei primi due orari di servizio potrebbe essere ridotto a 38 mesi abbreviando la fase della strategia relativa alla capacità. Di conseguenza il primo orario di servizio che rientra nel nuovo quadro normativo dovrebbe essere quello che inizia il [9 dicembre 2029]. Tutti i soggetti interessati dovrebbero avviare senza indugio i preparativi necessari per conformarsi al nuovo quadro. ***Una data di applicazione anticipata potrebbe essere presa in considerazione per gli Stati membri in grado di dimostrare di aver compiuto tutti i passi necessari prima della data di adozione del regolamento,***

Or. en

Emendamento 15

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 3 – lettera a

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Or. en

Motivazione

L'obiettivo di utilizzare in modo più efficace l'infrastruttura disponibile è quello di aumentare la quota del trasporto ferroviario, sia per i passeggeri che per le merci, in linea con gli obiettivi climatici che l'UE si è impegnata a conseguire.

Emendamento 16

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**;

Or. en

Motivazione

La puntualità è fondamentale per garantire e aumentare la capacità dell'infrastruttura ferroviaria. Eventi imprevisti, come guasti all'infrastruttura o problemi tecnici ai treni, ostacolano il corretto funzionamento del sistema del traffico ferroviario. Nella sola Germania, nel 2022 si sono verificati 230 perturbazioni al giorno. È importante che i gestori dell'infrastruttura si adoperino per superare le strozzature e gli ostacoli operativi.

Emendamento 17

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 **durante l'intero processo** 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.

Or. en

Motivazione

La consultazione dovrebbe comprendere una logica di dialogo, affinché la consultazione con i richiedenti non sia un evento isolato. Ciò consentirà di coinvolgere i richiedenti durante

l'intero processo.

Emendamento 18

Proposta di regolamento Articolo 4 – punto 1

Testo della Commissione

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;

soppresso

Or. en

Motivazione

Nel testo sono delineate norme chiare sulle circostanze in cui i gestori dell'infrastruttura possono annullare la capacità senza compensazione.

Emendamento 19

Proposta di regolamento Articolo 2 – punto 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis) "capacità dell'infrastruttura ferroviaria": il numero massimo di treni che possono circolare in un determinato

periodo di tempo su una parte geograficamente definita della rete ferroviaria e le relative caratteristiche dell'infrastruttura nell'ambito del livello di servizio richiesto o desiderato, nonché altri elementi che influiscono sulla capacità, quali la lunghezza dei treni, la composizione del traffico e la velocità;

Or. en

Motivazione

È necessaria una definizione chiara del termine centrale del presente regolamento.

Emendamento 20

**Proposta di regolamento
Articolo 4 – punto 3**

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Or. en

Emendamento 21

**Proposta di regolamento
Articolo 4 – 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

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. 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;

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 **la capacità necessaria attraversi** almeno una rete gestita da un altro gestore dell'infrastruttura;

Or. en

Motivazione

Nel testo della Commissione, un treno merci che attraversa tre paesi e aggiunge singoli vagoni per il trasporto nazionale (solo per un breve tratto) non sarebbe più contemplato dall'ambito di applicazione. La presente modifica garantisce la copertura di qualsiasi richiesta di traccia che prevede l'attraversamento di un confine della rete da parte del treno.

Emendamento 22

Proposta di regolamento Articolo 4 – 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 **o i processi di assegnazione definiti nell'allegato I;**

Or. en

Motivazione

Per coerenza con la descrizione del modello di capacità di cui all'allegato I, la definizione di "ripartizione della capacità di infrastruttura" dovrebbe includere anche i processi di assegnazione.

Emendamento 23

Proposta di regolamento Articolo 2 – punto 13 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

13 bis) "pianificazione continua": una richiesta di traccia che serve a soddisfare richieste pluriennali, indipendentemente da qualsiasi cambiamento di orario, e che serve anche a soddisfare esigenze di capacità che non sono note, o che non sono stabili, al momento del termine per le richieste di orario annuali, e che consente ai richiedenti di presentare richieste per capacità per la durata del contratto;

Or. en

Emendamento 24

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 17 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

17 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

Motivazione

Se non definito, il termine "compensazione" potrebbe suscitare aspettative di compensazione che vanno oltre l'intento del presente regolamento.

Emendamento 25

Proposta di regolamento

Articolo 4 – punto 17 ter (nuovo)

17 ter) "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

Motivazione

Definizione necessaria per consentire ai gestori dell'infrastruttura di utilizzare il concetto per la pianificazione della capacità in aggiunta al modello della Commissione europea. Rispetto al modello della Commissione, le tracce ferroviarie sistematiche sono più dettagliate e riducono lo sforzo di pianificazione in caso di limitazioni temporanee della capacità. Aumentano la resilienza e la trasparenza.

Emendamento 26

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, **previa consultazione della piattaforma europea dei soggetti operativi**, 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]. **L'ENIM pubblica i principi e le procedure che disciplinano tale consultazione.**

Or. en

Motivazione

La consultazione con i soggetti operativi è fondamentale per garantire lo sviluppo della capacità dell'infrastruttura in linea con le esigenze del mercato. Per tale motivo, i soggetti operativi dovrebbero essere coinvolti in un ruolo consultivo e in una logica di dialogo durante l'intero processo. La consultazione dovrebbe riguardare le imprese ferroviarie, ma tutti i soggetti coinvolti nell'esecuzione di un servizio ferroviario rientrano tra i soggetti operativi e potrebbero contribuire con informazioni relative al mercato utili.

Emendamento 27

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 ***in*** 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, laddove vi siano motivi sufficienti e previa approvazione da parte della rete europea degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario.***

Or. en

Emendamento 28

Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. La Commissione ***può adottare*** atti ***di esecuzione*** che stabiliscano nei dettagli i

Emendamento

3. La Commissione ***adotta*** atti ***delegati a norma dell'articolo 71*** che

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.**

stabiliscano nei dettagli i criteri da seguire per l'applicazione del paragrafo 2.

Or. en

Motivazione

Gli atti di esecuzione potrebbero non essere strutturati correttamente.

Emendamento 29

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

Motivazione

I gestori dell'infrastruttura non dovrebbero subire perdite economiche a causa degli orientamenti strategici degli Stati membri.

Emendamento 30

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 3 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

A tal fine, i gestori dell'infrastruttura distinguono tra:

a) conflitti riguardo la stessa capacità

preventivamente pianificata; e

b) conflitti tra due richieste che non sono coerenti con la pianificazione strategica della capacità.

Or. en

Emendamento 31

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 4 – comma 2 – parte introduttiva

Testo della Commissione

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

Emendamento

Tali procedure valutano opzioni alternative per l'uso della capacità di infrastruttura, sulla base dei criteri socioeconomici e ambientali seguenti ***che hanno già costituito la base per la pianificazione strategica della capacità di cui agli articoli 11 e 12***, subordinatamente alla disponibilità dei dati ***che i richiedenti devono fornire al gestore dell'infrastruttura***:

Or. en

Motivazione

I criteri socioeconomici e ambientali non dovrebbero essere utilizzati solo per la risoluzione dei conflitti sulla scarsità dell'infrastruttura, ma sarebbe ideale introdurli già nella pianificazione strategica della capacità.

Emendamento 32

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 4 – comma 2 – lettera c

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 33

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 4 – comma 2 – lettera e bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

e bis) gli effetti del trasferimento modale verso il trasporto ferroviario, nonché del trasferimento modale inverso verso modi di trasporto meno ecologici.

Or. en

Emendamento 34

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 4 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

La Commissione adotta un atto delegato a norma dell'articolo 71 che stabilisce i criteri e le metodologie standardizzate per il calcolo e l'applicazione dei criteri socioeconomici e ambientali e determina le fonti di dati standardizzate e rappresentative. La Commissione include nelle proprie attività l'organo europeo di assegnazione internazionale della capacità ferroviaria (ERICA).

Or. en

Motivazione

Sarà importante garantire una metodologia e dei criteri standardizzati nell'Unione, in particolare per consentire soluzioni transfrontaliere. La Commissione dovrebbe pertanto stabilirli in un atto delegato. Ciò non pregiudica la possibilità per gli Stati membri di adattare localmente la ponderazione dei criteri se le circostanze locali lo richiedono per motivi strategici o economici. Tuttavia, è opportuno chiarire il modo in cui dovrebbe funzionare la definizione delle priorità a livello transfrontaliero quando gli Stati membri dispongono di orientamenti e priorità diversi.

Emendamento 35

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 5 – parte introduttiva

Testo della Commissione

5. L'ENIM prepara e adotta le procedure di cui al paragrafo 4 e le include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6. Le procedure prevedono le fasi seguenti:

Emendamento

5. L'ENIM, ***in consultazione con la piattaforma europea dei soggetti operativi***, prepara e adotta le procedure di cui al paragrafo 4 e le include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6. Le procedure prevedono le fasi seguenti:

Or. en

Emendamento 36

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 5 – lettera a

Testo della Commissione

a) progettazione di scenari alternativi per ripartire la capacità disponibile tra ***i diversi tipi*** di servizi di trasporto ferroviario, che comportano, ove possibile, la fornitura di capacità alternativa su altri percorsi oppure orari alternativi con caratteristiche comparabili;

Emendamento

a) progettazione di scenari alternativi per ripartire la capacità disponibile tra ***ciascun tipo diverso*** di servizi di trasporto ferroviario ***che richiede la stessa capacità***, che comportano, ove possibile, la fornitura di capacità alternativa su altri percorsi oppure orari alternativi con caratteristiche comparabili ***sia per i servizi nazionali che per quelli transfrontalieri***;

Or. en

Emendamento 37

Proposta di regolamento

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

Testo della Commissione

Emendamento

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

Or. en

Emendamento 38

Proposta di regolamento Articolo 8 – paragrafo 6

Testo della Commissione

Emendamento

6. L'ENIM sviluppa le metodologie di cui al paragrafo 5, lettera b). I parametri di tali metodologie consentono di tenere conto delle circostanze locali o nazionali sulla base di approcci accettati e di prove empiriche. L'ENIM include tali metodologie nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6.

6. L'ENIM, ***in consultazione con la piattaforma europea dei soggetti operativi***, 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.

Or. en

Emendamento 39

Proposta di regolamento Articolo 8 – paragrafo 7

Testo della Commissione

Emendamento

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

7. Tenendo conto delle esperienze acquisite in relazione alla preparazione e all'attuazione del quadro di cui al paragrafo 6, la Commissione ***adotta*** atti ***delegati a norma dell'articolo 71*** che stabiliscono le procedure, i criteri e le metodologie specifici da applicare per la gestione di una

capacità. **Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3.**

scarsa capacità. **Nelle proprie attività, la Commissione coinvolge l'ERICA.**

Or. en

Motivazione

Gli atti di esecuzione potrebbero non essere strutturati correttamente. L'organo europeo di assegnazione internazionale della capacità ferroviaria (ERICA) è definito all'articolo 57 bis (nuovo).

Emendamento 40

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 e agli organismi di regolamentazione, informazioni accurate e aggiornate sulla disponibilità di capacità di infrastruttura durante l'intero processo di gestione della capacità, anche nella fase di pianificazione strategica di cui alla sezione 2, durante i processi di programmazione e assegnazione di cui alla sezione 3 e ogniqualvolta vi siano modifiche della capacità assegnata di cui alla sezione 4, **in base alla disponibilità della strategia relativa alla capacità, del modello di capacità e del piano di fornitura di capacità pubblicati.**

Or. en

Emendamento 41

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Fatti salvi gli articoli 7, 7 quater e 7 sexies della direttiva 2012/34/UE, i gestori dell'infrastruttura pianificano i lavori sull'infrastruttura conformemente al piano commerciale e ai programmi di investimento e di finanziamento di cui all'articolo 8, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE. Qualora le modifiche apportate a tali programmi dopo l'adozione del piano commerciale incidano o possano incidere sulla pianificazione dei lavori sull'infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura fornisce una panoramica di tali modifiche e del loro probabile impatto nel prospetto informativo della rete.

Emendamento

1. Fatti salvi gli articoli 7, 7 quater e 7 sexies della direttiva 2012/34/UE, i gestori dell'infrastruttura pianificano i lavori sull'infrastruttura conformemente al piano commerciale e ai programmi di investimento e di finanziamento di cui all'articolo 8, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE. Qualora le modifiche apportate a tali programmi dopo l'adozione del piano commerciale incidano o possano incidere sulla pianificazione dei lavori sull'infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura fornisce una panoramica di tali modifiche e del loro probabile impatto nel prospetto informativo della rete. ***Lo Stato membro fornisce al gestore dell'infrastruttura un finanziamento pluriennale stabile e tempestivo per la manutenzione, il rinnovo e la nuova costruzione dell'infrastruttura ferroviaria per un periodo di almeno 5 anni attraverso il contratto di prestazione pluriennale, al fine di sostenere i gestori dell'infrastruttura nella prevenzione del degrado dell'infrastruttura ferroviaria e nella riduzione al minimo dell'impatto su eventuali restrizioni di capacità. Il bilancio annuale a disposizione dei gestori dell'infrastruttura dovrebbe essere reso noto preventivamente e assegnato in modo affidabile.***

Or. en

Motivazione

L'imprevedibilità dei finanziamenti, in termini di tempi e importi, comporta difficoltà nella pianificazione dei lavori di costruzione e manutenzione, portando spesso, a sua volta, a limitazioni temporanee della capacità non adeguatamente pianificate, mal coordinate e non comunicate. È fondamentale che i gestori dell'infrastruttura ricevano finanziamenti e flussi di cassa pluriennali garantiti per il funzionamento, la manutenzione e il potenziamento delle infrastrutture per un periodo di almeno 5 anni. La trasparenza è importante per i gestori dell'infrastruttura per comprendere quali importi sono disponibili in modo affidabile per i cantieri.

Emendamento 42

Proposta di regolamento

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

Testo della Commissione

Emendamento

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 43

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 5 – comma 1

Testo della Commissione

Emendamento

I gestori dell'infrastruttura tengono in considerazione e attenuano l'impatto sul traffico transfrontaliero dei lavori sull'infrastruttura. I gestori dell'infrastruttura coordinano, conformemente all'articolo 53, tutti i lavori sull'infrastruttura sulle linee di cui all'articolo 53, paragrafo 3, e qualsiasi altro lavoro sull'infrastruttura avente un impatto transfrontaliero ***significativo***.

I gestori dell'infrastruttura tengono in considerazione e attenuano l'impatto sul traffico transfrontaliero dei lavori sull'infrastruttura. I gestori dell'infrastruttura coordinano, conformemente all'articolo 53, tutti i lavori sull'infrastruttura sulle linee di cui all'articolo 53, paragrafo 3, e qualsiasi altro lavoro sull'infrastruttura avente un impatto transfrontaliero.

Or. en

Emendamento 44

Proposta di regolamento

Articolo 10 – paragrafo 5 – comma 2

Testo della Commissione

Il coordinamento riguarda in particolare l'ottimizzazione dello schema dei lavori sull'infrastruttura e la fornitura di capacità alternativa sulla linea interessata e su percorsi alternativi, tenendo conto delle esigenze operative e commerciali dei richiedenti.

Emendamento

Il coordinamento riguarda in particolare l'ottimizzazione dello schema dei lavori sull'infrastruttura e la fornitura di capacità alternativa sulla linea interessata e su percorsi alternativi, tenendo conto delle esigenze operative, ***infrastrutturali*** e commerciali dei ***diversi*** richiedenti.

Or. en

Emendamento 45

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

Testo della Commissione

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

Emendamento

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.***

Or. en

Emendamento 46

**Proposta di regolamento
Articolo 11 – paragrafo 2 – comma 2**

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 47

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 3 – comma 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Fatto salvo il principio dell'indipendenza gestionale di cui all'articolo 4 della direttiva 2012/34/UE, gli Stati membri possono fornire al gestore dell'infrastruttura orientamenti strategici basati sulle strategie indicative di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di cui all'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE. Tali orientamenti possono riguardare/contenere in particolare:

Emendamento

Fatto salvo il principio dell'indipendenza gestionale di cui all'articolo 4 della direttiva 2012/34/UE, gli Stati membri possono fornire al gestore dell'infrastruttura orientamenti strategici basati sulle strategie indicative di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di cui all'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE. ***Gli Stati membri forniscono gli orientamenti in 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:

Emendamento 48

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 3 – comma 1 – lettera a

Testo della Commissione

a) gli obiettivi generali della politica ferroviaria nazionale pertinenti alla pianificazione strategica della capacità nell'ambito di applicazione del presente regolamento;

Emendamento

a) gli obiettivi generali della politica ferroviaria nazionale pertinenti alla pianificazione strategica della capacità nell'ambito di applicazione del presente regolamento, ***compreso il trasporto ferroviario di merci;***

Emendamento 49

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 in cui ciò è applicabile;

Or. en

Emendamento 50

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 3 – comma 2

Testo della Commissione

Emendamento

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.

Gli Stati membri si coordinano per **fornire tempestivamente orientamenti e** garantire la coerenza tra i rispettivi orientamenti strategici da essi forniti a norma del presente paragrafo al fine di sostenere lo sviluppo di servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri e merci. **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 del presente regolamento. Gli Stati membri coordinano i loro piani strategici a lungo termine per le infrastrutture e gli orari, le infrastrutture che ne derivano e le fasi temporali.**

Or. en

Emendamento 51

Proposta di regolamento

Articolo 12 – paragrafo 2 – comma 1 – lettera b bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

b bis) servizi passeggeri interurbani notturni (lunga distanza);

Or. en

Emendamento 52

Proposta di regolamento

Articolo 12 – paragrafo 4 – lettera c

Testo della Commissione

Emendamento

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

c) ***le esigenze di capacità comunicate dai soggetti operativi interessati e il contributo della loro consultazione a norma dell'articolo 13;***

Or. en

Emendamento 53

Proposta di regolamento

Articolo 12 – paragrafo 6 – comma 1

Testo della Commissione

Emendamento

La pianificazione strategica della capacità riguarda le linee facenti parte della rete centrale e della rete centrale estesa TEN-T di cui all'articolo 6 e all'allegato I del [nuovo regolamento TEN-T]. I gestori dell'infrastruttura possono includere altre linee e nodi della rete che gestiscono.

La pianificazione strategica della capacità riguarda 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. ***Gli Stati membri e le autorità di servizio pubblico possono includere anche altre linee se lo ritengono necessario per la pianificazione strategica della capacità.***

Emendamento 54

Proposta di regolamento

Articolo 12 – paragrafo 6 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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 i richiedenti devono fornire al gestore dell'infrastruttura.

Or. en

Emendamento 55

Proposta di regolamento

Articolo 12 – paragrafo 8 – lettera b

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

Or. en

Emendamento 56

Proposta di regolamento

Articolo 13 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

2. I gestori dell'infrastruttura consultano tutti i soggetti operativi interessati che gestiscono servizi ferroviari

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.

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

Or. en

Emendamento 57

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 le scadenze adeguate 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 sono in grado di 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. Se tali alternative non sono disponibili per tutte le esigenze di capacità comunicate, i gestori dell'infrastruttura cercano innanzitutto di risolvere il conflitto potenziale attraverso il meccanismo consensuale di consultazione di cui all'articolo 36.

Or. en

Emendamento 58

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

Testo della Commissione

Emendamento

2 ter. I gestori dell'infrastruttura consultano l'organismo di regolamentazione in merito alla pianificazione strategica della capacità.

Or. en

Emendamento 59

Proposta di regolamento Articolo 14 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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 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.

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 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

Emendamento 60

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.

Or. en

Emendamento 61

Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 3 – lettera c bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Or. en

Emendamento 62

Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. L'ENIM consulta i richiedenti, i

Emendamento

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

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

nuovi organismi consultivi istituiti dall'articolo 53 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 63

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

Testo della Commissione

Emendamento

5 bis. L'ENIM pubblica e rende liberamente accessibili lo studio e tutti i relativi dati. I dati sono leggibili meccanicamente.

Or. en

Motivazione

Questo aspetto è importante, visto l'utilizzo di denaro pubblico.

Emendamento 64

Proposta di regolamento Articolo 16 – paragrafo 4

Testo della Commissione

Emendamento

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

4. Il gestore dell'infrastruttura prepara, pubblica e ***include informazioni relative alla*** strategia relativa alla capacità

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

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

Or. en

Emendamento 65

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. en

Motivazione

I gestori dell'infrastruttura non dovrebbero essere tenuti a consultare tutti gli altri gestori europei, ma solo quelli pertinenti alla loro strategia, ovvero i gestori dell'infrastruttura limitrofi. Ciò ridurrà anche gli oneri amministrativi e consentirà processi più efficienti.

Emendamento 66

Proposta di regolamento Articolo 16 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 bis. Il gestore dell'infrastruttura presenta la strategia relativa alla capacità all'organismo di regolamentazione il quale, dopo averla analizzata, ha il potere di richiedere al gestore dell'infrastruttura di modificarla.

Or. en

Emendamento 67

Proposta di regolamento

Articolo 17 – paragrafo 1 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

I gestori dell'infrastruttura documentano e, su richiesta degli organismi di regolamentazione o dei richiedenti, sono pronti a giustificare eventuali divergenze tra il modello di capacità e le esigenze di capacità comunicate.

Or. en

Motivazione

La documentazione consentirà ai gestori dell'infrastruttura di dimostrare in piena trasparenza come hanno elaborato in modo imparziale i diversi contributi ricevuti per il modello di capacità.

Emendamento 68

Proposta di regolamento

Articolo 17 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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.

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. en

Emendamento 69

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. en

Emendamento 70

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 gestori dell'infrastruttura ***limitrofi*** a norma dell'articolo 14.

Or. en

Emendamento 71

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

Testo della Commissione

Emendamento

4 bis. Il gestore dell'infrastruttura

presenta il modello di capacità all'organismo di regolamentazione il quale, dopo averla analizzata, ha il potere di richiedere al gestore dell'infrastruttura di modificarlo.

Or. en

Emendamento 72

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;***

Or. en

Emendamento 73

Proposta di regolamento

Articolo 18 – paragrafo 7 – comma 1

Testo della Commissione

I gestori dell'infrastruttura includono nel piano di fornitura di capacità gli elementi elencati al paragrafo 6, lettera b), per l'infrastruttura ferroviaria che gestiscono.

Emendamento

(Non concerne la versione italiana)

Or. en

Emendamento 74

Proposta di regolamento

Articolo 18 – paragrafo 7 – comma 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Or. en

Emendamento 75

Proposta di regolamento Articolo 18 – paragrafo 9

Testo della Commissione

9. ***L'organismo di regolamentazione analizza il piano di fornitura di capacità e può adottare una decisione che imponga al gestore dell'infrastruttura di modificare il piano di fornitura di capacità. La decisione dell'organismo di regolamentazione tiene conto di eventuali pareri o raccomandazioni dell'ENIM, in caso di emissione di tali pareri o raccomandazioni.***

Emendamento

9. ***Il gestore dell'infrastruttura presenta il piano di fornitura di capacità all'organismo di regolamentazione il quale, dopo averla analizzata, ha il potere di richiedere al gestore dell'infrastruttura di modificare in misura ragionevole il piano di fornitura di capacità, tenendo conto:***

- a) delle scadenze di assegnazione;***
- b) della capacità coordinata dai gestori dell'infrastruttura e offerta per i servizi ferroviari multirete; e***
- c) dell'impatto sulle opere infrastrutturali.***

Or. en

Emendamento 76

Proposta di regolamento Articolo 19 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. La Commissione adotta atti ***di esecuzione*** che stabiliscano nei dettagli la

Emendamento

5. La Commissione adotta atti ***delegati a norma dell'articolo 71*** che

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.**

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.

Or. en

Motivazione

Gli atti di esecuzione potrebbero non essere strutturati correttamente.

Emendamento 77

Proposta di regolamento Articolo 20 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Gli oggetti di pianificazione della capacità definiscono le caratteristiche e le proprietà dei diversi tipi di capacità preventivamente pianificata, comprese la capacità disponibile per le richieste da parte dei richiedenti, la capacità riservata ai lavori sull'infrastruttura e la capacità già assegnata. Tali caratteristiche e proprietà comprendono tutti gli aspetti rilevanti per tipi specifici di capacità preventivamente pianificata, quali percorso, orario, velocità minima garantita o richiesta, compatibilità tecnica tra materiale rotabile e infrastruttura, parametri e numero di bande orarie incluse.

Emendamento

2. Gli oggetti di pianificazione della capacità definiscono le caratteristiche e le proprietà dei diversi tipi di capacità preventivamente pianificata, comprese la capacità disponibile per le richieste da parte dei richiedenti, la capacità riservata ai lavori sull'infrastruttura e la capacità già assegnata. Tali caratteristiche e proprietà comprendono tutti gli aspetti rilevanti per tipi specifici di capacità preventivamente pianificata, quali percorso, orario, velocità minima garantita o richiesta, compatibilità tecnica tra materiale rotabile e infrastruttura, **segmentazione**, parametri e numero di bande orarie incluse.

Or. en

Emendamento 78

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, ***previa consultazione della piattaforma europea dei soggetti operativi***, 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.

Or. en

Emendamento 79

**Proposta di regolamento
Articolo 21 – paragrafo 8**

Testo della Commissione

8. Le procedure da seguire e i criteri da applicare quando l'infrastruttura è saturata sono indicati nel prospetto informativo della rete e rispettano eventuali misure e criteri adottati conformemente al paragrafo 7.

Emendamento

8. Le procedure da seguire e i criteri da applicare quando l'infrastruttura è saturata sono indicati nel prospetto informativo della rete e rispettano eventuali misure e criteri adottati conformemente al paragrafo **6**.

Or. en

Emendamento 80

**Proposta di regolamento
Articolo 22 – paragrafo 1 – comma 3**

Testo della Commissione

L'analisi della capacità comprende altresì una prima serie indicativa di possibili misure da adottare a breve, medio e lungo termine per porre rimedio alla saturazione e aumentare la disponibilità di capacità.

Emendamento

L'analisi della capacità comprende altresì una prima serie indicativa di possibili misure da adottare a breve, medio e lungo termine per porre rimedio alla saturazione e aumentare la disponibilità di capacità.
L'analisi della capacità distingue tra misure per le infrastrutture altamente utilizzate e per le infrastrutture congestionate.

Or. en

Emendamento 81

**Proposta di regolamento
Articolo 22 – paragrafo 2**

Testo della Commissione

2. L'analisi della capacità tiene conto delle caratteristiche dell'infrastruttura in termini di capacità, prestazioni e interoperabilità, procedure operative, natura dei diversi servizi ed effetto di tutti questi fattori sulla capacità di infrastruttura. Le misure da prendere in considerazione comprendono in particolare la ridefinizione del percorso, la riprogrammazione degli orari dei servizi, i cambiamenti di velocità, l'armonizzazione delle procedure operative e i miglioramenti dell'infrastruttura.

Emendamento

2. L'analisi della capacità tiene conto delle caratteristiche dell'infrastruttura in termini di capacità, prestazioni e interoperabilità, procedure operative, natura dei diversi servizi ed effetto di tutti questi fattori sulla capacità di infrastruttura. Le misure da prendere in considerazione comprendono in particolare la ridefinizione del percorso, ***anche attraverso reti diverse ove del caso***, la riprogrammazione degli orari dei servizi, i cambiamenti di velocità, l'armonizzazione delle procedure operative e i miglioramenti dell'infrastruttura.

Or. en

Motivazione

Agevolazione della ridefinizione del percorso transfrontaliera.

Emendamento 82

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 nei paesi limitrofi***, 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 83

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 84

Proposta di regolamento

Articolo 23 – paragrafo 3 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Lo Stato membro costruisce o potenzia le infrastrutture necessarie individuate a seguito dell'analisi della capacità.

Emendamento 85**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 libero***, 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, ***affinché i gestori dell'infrastruttura possano valutarla***. 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 86

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 la piattaforma europea dei soggetti operativi 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. **L'organismo di regolamentazione monitora l'applicazione trasparente e non discriminatoria del presente paragrafo ed esamina gli eventuali reclami ricevuti.**

Or. en

Emendamento 87

Proposta di regolamento

Articolo 27 – paragrafo 7

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Or. en

Emendamento 88

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 a cadenza oraria o bioraria per massimizzare la capacità. Le tracce ferroviarie sistematiche sono allineate a livello transfrontaliero.*

Or. en

Emendamento 89

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;

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. ***Ciò si applica anche nel caso di binomi di treni transfrontalieri;***

Or. en

Emendamento 90

Proposta di regolamento Articolo 28 – paragrafo 2 – comma 2

Testo della Commissione

Emendamento

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

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.

competente per fungere da punto di contatto unico per le domande relative alla specifica richiesta di capacità. ***I servizi ferroviari collegati o raggruppati sono dotati di un gestore dell'infrastruttura come unico punto di contatto. Tali servizi ferroviari collegati o raggruppati sono dichiarati nella richiesta di capacità.***

Or. en

Emendamento 91

Proposta di regolamento Articolo 28 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. In risposta alle richieste di diritti di capacità multirete i gestori dell'infrastruttura **non** forniscono diritti di capacità di qualità **inferiore** rispetto a quelli forniti in risposta alle richieste di capacità relative a un'unica rete.

Emendamento

3. ***I gestori dell'infrastruttura assegnano i diritti di capacità o respingono le richieste relative alle loro reti. In caso di richiesta respinta, il richiedente può presentare un reclamo all'organismo di regolamentazione nell'area di responsabilità specifica del rispettivo gestore dell'infrastruttura.*** In risposta alle richieste di diritti di capacità multirete i gestori dell'infrastruttura forniscono diritti di capacità di qualità **pari o superiore** rispetto a quelli forniti in risposta alle richieste di capacità relative a un'unica rete.

Or. en

Emendamento 92

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

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 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.

di capacità multirete è considerato un unico diritto di capacità. In particolare, una cancellazione ***dovuta a eventi imprevedibili, eccezionali e non provocati al di fuori del controllo di un gestore dell'infrastruttura, che abbiano conseguenze distruttive sulla sua infrastruttura, si applica alla*** capacità lungo l'intero percorso interessato dallo stesso ***solo se non sono disponibili percorsi alternativi, anche transfrontalieri.***

Or. en

Emendamento 93

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 94

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

Testo della Commissione

Emendamento

5 bis. Nella richiesta di diritti connessi alla capacità per l'accesso a una struttura di servizio, i richiedenti devono documentare il consenso del proprietario della struttura di servizio a ospitare i loro veicoli.

Emendamento 95

Proposta di regolamento Articolo 29 – paragrafo 7

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 96

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

Testo della Commissione

Emendamento

7 bis. I gestori dell'infrastruttura informano l'organismo di regolamentazione di tutte le richieste di capacità ricevute che non corrispondevano ai parametri della capacità disponibile definiti nel piano di fornitura di capacità e che quindi sono state 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 97

Proposta di regolamento Articolo 30 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. I gestori dell'infrastruttura aggiornano **costantemente** l'orario di servizio fino alla fine del periodo di validità dell'orario di servizio, tenendo conto della capacità assegnata attraverso la procedura di pianificazione continua di cui all'articolo 33, della capacità assegnata mediante la procedura ad hoc di cui all'articolo 34, delle modifiche dei diritti di capacità a norma dell'articolo 39 e della riprogrammazione nel contesto della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi a norma dell'articolo 41.

Emendamento

2. I gestori dell'infrastruttura aggiornano **a intervalli regolari** l'orario di servizio fino alla fine del periodo di validità dell'orario di servizio, tenendo conto della capacità assegnata attraverso la procedura di pianificazione continua di cui all'articolo 33, della capacità assegnata mediante la procedura ad hoc di cui all'articolo 34, delle modifiche dei diritti di capacità a norma dell'articolo 39 e della riprogrammazione nel contesto della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi a norma dell'articolo 41.

Or. en

Emendamento 98

**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 dall'**organismo di regolamentazione **o, se riguardano la capacità in più di uno Stato membro, dall'ENRRB.**

Or. en

Emendamento 99

**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

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.

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 possono raggruppare le tracce sistematiche in pacchetti di tracce orarie, biorarie o ogni mezzora, 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 100

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

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Nell'ambito del quadro europeo per la gestione delle capacità di cui all'articolo 6 e dopo la pubblicazione della strategia relativa alla capacità ai sensi dell'articolo 16, le richieste di accordi quadro possono essere presentate entro un termine stabilito dall'ENIM in consultazione con la piattaforma europea dei soggetti operativi e con il contributo consultivo anche dei ministeri. Le richieste di accordi quadro presentate entro tale termine hanno la priorità rispetto alle richieste di accordi quadro presentate successivamente. Il quadro europeo per la gestione delle capacità fornisce criteri di priorità nel caso in cui due o più richiedenti presentino richieste di accordi quadro riguardanti la stessa capacità secondo la strategia relativa alla capacità.

Emendamento 101

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 limitrofi che hanno concluso accordi quadro transfrontalieri allineano tali soglie e le rendono le più coerenti possibili.***

Emendamento 102

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

5. Gli accordi quadro devono poter essere modificati per consentire ***il raggiungimento della quota modale indicata nel Green Deal e nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente da realizzare con l'***infrastruttura ferroviaria, fatti salvi gli articoli 39 e 40.

Emendamento 103

Proposta di regolamento Articolo 31 – paragrafo 11

Testo della Commissione

11. In base all'esperienza degli organismi di regolamentazione, delle autorità competenti e delle imprese ferroviarie e in base alle attività dell'ENRRB, la Commissione **può adottare** un atto **di esecuzione** che stabilisce nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione uniforme del presente articolo e dell'articolo 33. **Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 72, paragrafo 3.**

Emendamento

11. In base all'esperienza degli organismi di regolamentazione, delle autorità competenti e delle imprese ferroviarie e in base alle attività dell'ENRRB, la Commissione **adotta** un atto **delegato a norma dell'articolo 71** che stabilisce nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione uniforme del presente articolo e dell'articolo 33.

Or. en

Motivazione

Gli atti di esecuzione potrebbero non essere strutturati correttamente.

Emendamento 104

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 nel caso in cui le richieste non siano conformi al 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

Motivazione

La presente aggiunta chiarisce che le richieste non coerenti con il piano di fornitura di

capacità devono essere discusse e che è impossibile respingerle senza fornire ulteriori spiegazioni.

Emendamento 105

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 106

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 107

Proposta di regolamento Articolo 35 – paragrafo 4 – comma 1

Testo della Commissione

Se la programmazione di una restrizione di capacità derivante da lavori sull'infrastruttura richiede la modifica di un diritto di capacità assegnato ai sensi dell'articolo 39, il gestore dell'infrastruttura si adopera al massimo per fornire ai richiedenti interessati capacità alternative.

Emendamento

Se la programmazione di una restrizione di capacità derivante da lavori sull'infrastruttura richiede la modifica di un diritto di capacità assegnato ai sensi dell'articolo 39, il gestore dell'infrastruttura **interessata** si adopera al massimo per fornire ai richiedenti interessati capacità alternative.

Or. en

Emendamento 108

**Proposta di regolamento
Articolo 35 – paragrafo 6**

Testo della Commissione

6. I gestori dell'infrastruttura includono tutte le restrizioni di capacità derivanti dai lavori sull'infrastruttura nel modello di capacità e nel piano di fornitura di capacità, indipendentemente dal momento in cui sono programmate.

Emendamento

6. I gestori dell'infrastruttura, **conformemente all'allegato I, punti 1 e 3.1**, includono tutte le restrizioni di capacità derivanti dai lavori sull'infrastruttura nel modello di capacità e nel piano di fornitura di capacità, indipendentemente dal momento in cui sono programmate.

Or. en

Emendamento 109

**Proposta di regolamento
Articolo 36 – paragrafo 1**

Testo della Commissione

1. Qualora, nel contesto dell'assegnazione simultanea della capacità, rilevi conflitti tra richieste diverse di capacità di infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura cerca di garantire la migliore corrispondenza possibile di tutti i

Emendamento

1. Qualora, nel contesto dell'assegnazione simultanea della capacità, rilevi conflitti tra richieste diverse di capacità di infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura cerca di garantire la migliore corrispondenza possibile, **in**

requisiti, attraverso il coordinamento delle richieste.

termini di obiettivi del Green Deal e di decarbonizzazione, di tutti i requisiti, attraverso il coordinamento delle richieste.

Or. en

Emendamento 110

Proposta di regolamento Articolo 36 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. A tal fine, il gestore dell'infrastruttura distingue, nell'ambito della risoluzione dei conflitti, tra:

a) conflitti riguardo la stessa capacità preventivamente pianificata; e

b) conflitti tra due richieste che non sono coerenti con la pianificazione strategica della capacità.

In linea con le disposizioni sulla pianificazione strategica della capacità, la pianificazione strategica degli orari deve essere prioritaria rispetto ad altri criteri e meccanismi di risoluzione dei conflitti.

Or. en

Emendamento 111

Proposta di regolamento Articolo 36 – paragrafo 6

Testo della Commissione

Emendamento

6. Fatte salve le procedure di ricorso esistenti e l'articolo 56 della direttiva 2012/34/UE, in caso di controversie relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura, gli Stati membri provvedono affinché sia predisposto un sistema di risoluzione delle controversie al fine di giungere a una rapida soluzione delle

6. Fatte salve le procedure di ricorso esistenti e l'articolo 56 della direttiva 2012/34/UE, in caso di controversie relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura **e a seguito di una proposta dell'ENRRB**, gli Stati membri provvedono affinché sia predisposto un sistema di risoluzione delle controversie **secondo**

stesse. Tale sistema è definito nel prospetto informativo della rete per le richieste di capacità *per i servizi ferroviari nazionali*. In applicazione di questo sistema, una decisione è raggiunta entro 10 giorni lavorativi.

tempistiche comuni al fine di giungere a una rapida soluzione delle stesse. Tale sistema è definito nel *quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6 e pubblicato nel* prospetto informativo della rete per le richieste di capacità. In applicazione di questo sistema, una decisione è raggiunta entro 10 giorni lavorativi.

Or. en

Emendamento 112

Proposta di regolamento Articolo 37 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Or. en

Emendamento 113

Proposta di regolamento Articolo 39 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

Emendamento

I gestori dell'infrastruttura possono modificare i diritti di capacità assegnati a un richiedente di propria iniziativa soltanto *in conformità del presente regolamento*. I richiedenti possono chiedere in qualsiasi momento modifiche della capacità assegnata. La cancellazione è considerata un tipo specifico di modifica.

I gestori dell'infrastruttura possono modificare i diritti di capacità assegnati a un richiedente di propria iniziativa soltanto *in caso di restrizioni di capacità, perturbazioni della rete e situazioni di crisi*. I richiedenti possono chiedere in qualsiasi momento modifiche della capacità assegnata. La cancellazione è considerata un tipo specifico di modifica.

Or. en

Emendamento 114

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

Motivazione

La separazione tra capacità nazionale e internazionale non contribuirà a un'ottimizzazione equilibrata in tutta Europa.

Emendamento 115

Proposta di regolamento Articolo 39 – paragrafo 7 – comma 2

Testo della Commissione

Il gestore dell'infrastruttura offre al richiedente diritti di capacità alternativi entro i termini di cui all'allegato I, sezione 8. Qualora ***ciò*** non sia possibile, il gestore dell'infrastruttura fornisce al richiedente le informazioni pertinenti che gli consentono di presentare una nuova domanda di capacità di infrastruttura. Se del caso, tali informazioni fanno riferimento al piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18 e alla pianificazione delle emergenze di cui all'articolo 19.

Emendamento

Il gestore dell'infrastruttura offre al richiedente diritti di capacità alternativi entro i termini di cui all'allegato I, sezione 8. Qualora non sia possibile ***un'offerta alternativa ai sensi dell'articolo 32, paragrafo 5, e dell'articolo 33, paragrafo 4***, il gestore dell'infrastruttura fornisce al richiedente le informazioni pertinenti che gli consentono di presentare una nuova domanda di capacità di infrastruttura. Se del caso, tali informazioni fanno riferimento al piano di fornitura di capacità di cui all'articolo 18 e alla pianificazione delle emergenze di cui all'articolo 19.

Emendamento 116

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

Testo della Commissione

Emendamento

8 bis. *Nel caso di orari cadenzati integrati, le tracce ferroviarie assegnate corrispondono alle specifiche di capacità dell'accordo quadro e qualsiasi modifica è considerata significativa nel caso in cui comporti la perdita di connessioni di interscambio.*

Or. en

Emendamento 117

Proposta di regolamento Articolo 40 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

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

2. La compensazione di cui al paragrafo 1 non è necessaria ***nei casi in cui si verifichi un evento imprevedibile, eccezionale e non provocato, al di fuori del controllo di uno o più gestori dell'infrastruttura, che abbia conseguenze distruttive sulla loro infrastruttura e non sia possibile offrire un'alternativa, compresa un'alternativa transfrontaliera.***

Or. en

Emendamento 118

Proposta di regolamento Articolo 40 – paragrafo 4 – comma 2

Testo della Commissione

Su proposta del gestore dell'infrastruttura e previa consultazione dei richiedenti *e dei richiedenti potenziali*, l'organismo di regolamentazione stabilisce i livelli delle compensazioni che il gestore dell'infrastruttura è tenuto a versare. Il gestore dell'infrastruttura pubblica tali informazioni nel prospetto informativo della rete.

Emendamento

Su proposta del gestore dell'infrastruttura e previa consultazione dei richiedenti, l'organismo di regolamentazione stabilisce i livelli delle compensazioni che il gestore dell'infrastruttura è tenuto a versare. Il gestore dell'infrastruttura pubblica tali informazioni nel prospetto informativo della rete.

Or. en

Emendamento 119

**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. La Commissione *adotta* atti *delegati a norma dell'articolo 71* 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.

Or. en

Motivazione

Gli atti di esecuzione potrebbero non essere strutturati correttamente.

Emendamento 120

**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 un atto delegato a norma dell'articolo 71** 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.

Or. en

Motivazione

Gli atti di esecuzione potrebbero non essere strutturati correttamente.

Emendamento 121

**Proposta di regolamento
Articolo 41 – paragrafo 4**

Testo della Commissione

4. I gestori dell'infrastruttura e i richiedenti **possono concludere, su base volontaria, accordi** che prevedono la sostituzione di determinati diritti di capacità in caso di perturbazione della rete. Tali **accordi** sono **menzionati** nel piano di emergenza di cui all'articolo 19.

Emendamento

4. I gestori dell'infrastruttura e i richiedenti **definiscono insieme misure** che prevedono la sostituzione di determinati diritti di capacità in caso di perturbazione della rete. Tali **misure** sono **menzionate** nel piano di emergenza di cui all'articolo 19.

Or. en

Emendamento 122

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

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. *Le norme e le procedure speciali di cui al paragrafo 2 sono pubblicate dai gestori dell'infrastruttura, sono accessibili liberamente e sono notificate alla Commissione.*

Or. en

Emendamento 123

Proposta di regolamento Articolo 42 – paragrafo 3 – comma 2 – lettera c bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

c bis) *sono autorizzati a prendere decisioni interaziendali relative a disposizioni, a condizione che tali decisioni siano state precedentemente concordate per scenari specifici.*

Or. en

Emendamento 124

Proposta di regolamento Articolo 43 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Emendamento

3. Nell'eventualità di una perturbazione della circolazione dei treni a causa di problemi tecnici o incidenti, il gestore dell'infrastruttura adotta tutte le misure necessarie per il ripristino della normalità. A tal fine attua un piano di emergenza conformemente all'articolo 19. Nell'eventualità di una perturbazione che

3. Nell'eventualità di una perturbazione della circolazione dei treni a causa di problemi tecnici o incidenti, il gestore dell'infrastruttura adotta **senza indugio** tutte le misure necessarie per il ripristino della normalità. A tal fine attua un piano di emergenza conformemente all'articolo 19. Nell'eventualità di una

potrebbe incidere sul traffico transfrontaliero, i gestori dell'infrastruttura interessati cooperano tra loro per ripristinare la normalità del traffico transfrontaliero conformemente al quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico, delle perturbazioni e delle crisi di cui all'articolo 44.

perturbazione che potrebbe incidere sul traffico transfrontaliero, i gestori dell'infrastruttura interessati cooperano tra loro per ripristinare la normalità del traffico transfrontaliero conformemente al quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico, delle perturbazioni e delle crisi di cui all'articolo 44.

Or. en

Emendamento 125

Proposta di regolamento

Articolo 43 – paragrafo 4 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Gli scostamenti devono essere consentiti solo per motivi ragionevoli e approvati dall'ENRRB.

Or. en

Emendamento 126

Proposta di regolamento

Articolo 43 – paragrafo 5 – comma 1

Testo della Commissione

Emendamento

In caso di forza maggiore e se assolutamente necessario a causa di un incidente che rende l'infrastruttura temporaneamente inutilizzabile, i diritti di capacità assegnati possono essere ritirati senza preavviso per tutto il tempo necessario per la riparazione degli impianti.

In caso di forza maggiore e se assolutamente necessario a causa di un incidente che rende l'infrastruttura temporaneamente inutilizzabile, i diritti di capacità assegnati possono essere ritirati senza preavviso per tutto il tempo necessario per la riparazione degli impianti, ***compiendo nel contempo qualsiasi sforzo per fornire possibili alternative.***

Or. en

Emendamento 127

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

Testo della Commissione

Emendamento

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

Or. en

Emendamento 128

Proposta di regolamento Articolo 45 – comma 2 – lettera c

Testo della Commissione

Emendamento

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.

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. **Il coordinamento a livello dell'Unione dovrebbe avvenire tra le task force dei gestori dell'infrastruttura e includere una consultazione con l'ENRRB; tali task force devono interagire e coordinarsi tra loro.**

Or. en

Emendamento 129

Proposta di regolamento Articolo 49 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. A tal fine, i gestori dell'infrastruttura **stabiliscono** i propri obiettivi di prestazione nel piano di cui all'articolo 8, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE, tenendo conto di eventuali obiettivi stabiliti nei contratti di cui all'articolo 30 di tale direttiva. I gestori dell'infrastruttura predispongono ed attuano procedure destinate a monitorare e riferire in merito ai progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi, a individuare le cause delle carenze in termini di prestazioni con i soggetti operativi interessati, nonché a elaborare e attuare misure correttive per migliorare le prestazioni. Tali procedure tengono conto del quadro europeo per la valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 50 del presente regolamento. I gestori dell'infrastruttura spiegano nel prospetto informativo della rete le ragioni di eventuali scostamenti rispetto alle procedure comuni stabilite nel quadro europeo per la valutazione delle prestazioni.

Emendamento

2. A tal fine, i gestori dell'infrastruttura **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 strategie e le ambizioni 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 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 devono essere consentiti solo per motivi ragionevoli e approvati dall'ENRRB.***

Or. en

Emendamento 130

Proposta di regolamento Articolo 49 – paragrafo 3 bis (nuovo)

3 bis. L'ENIM pubblica la valutazione delle prestazioni e i dati utilizzati per la stessa.

Or. en

Emendamento 131

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'**ENRRB** 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

Motivazione

È necessaria una separazione dei poteri tra l'ENIM e l'organismo che effettua la valutazione delle prestazioni. Il ruolo della valutazione delle prestazioni dovrebbe spettare all'ENRRB.

Emendamento 132

Proposta di regolamento Articolo 50 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Sulla base del paragrafo 2, lettera d), l'**ENIM** riesamina periodicamente il quadro europeo per la valutazione delle prestazioni e i risultati della sua attuazione

Emendamento

3. Sulla base del paragrafo 2, lettera d), l'**ENRRB** riesamina periodicamente il quadro europeo per la valutazione delle prestazioni e i risultati della sua attuazione

e propone opportune modifiche di detto quadro.

e propone opportune modifiche di detto quadro.

Or. en

Emendamento 133

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 **condizioni uniformi per l'applicazione degli** 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'**ENRRB** conformemente al paragrafo 3 e delle eventuali raccomandazioni dell'organo di valutazione delle prestazioni.

Or. en

Motivazione

Chiarimento che la natura degli atti di esecuzione riguarda solo i poteri di esecuzione e di attuazione, non i poteri di integrazione.

Emendamento 134

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 Commissione²³, 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

Emendamento

1. Fatti salvi l'articolo 15 della direttiva 2012/34/UE e l'articolo 3 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1100 della Commissione²³, l'**ENRRB** 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.

²³ 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).

per la valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 50 del presente regolamento e la pubblica ogni anno.

²³ 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 135

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 sezione autonoma della relazione fornendo la propria valutazione delle prestazioni dei servizi dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi di trasporto ferroviario; ***i disaccordi sollevati e le*** raccomandazioni sulle questioni relative alle prestazioni, ***comprese le*** misure volte a migliorare le prestazioni, ***sono inclusi nel programma successivo, conformemente all'articolo 55, paragrafo 8.***

Or. en

Motivazione

L'organo di valutazione delle prestazioni dovrebbe vigilare anche sulle attività dell'ENIM, non solo sulle prestazioni del traffico ferroviario, e fornire raccomandazioni per il miglioramento.

Emendamento 136

Proposta di regolamento Articolo 51 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. La relazione sulla valutazione delle prestazioni comprende una sezione dedicata alle prestazioni del coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura a norma dell'articolo 53 e al meccanismo di consultazione di cui all'articolo 54 del presente regolamento.

Emendamento

4. La relazione sulla valutazione delle prestazioni comprende una sezione dedicata alle prestazioni del coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura a norma dell'articolo 53 e al meccanismo di consultazione di cui all'articolo 54 del presente regolamento. ***L'organo di valutazione delle prestazioni fornisce raccomandazioni sulle misure per migliorare il coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura, nonché tra i gestori dell'infrastruttura e le parti consultate di cui all'articolo 55 bis (nuovo).***

Or. en

Emendamento 137

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.

Or. en

Emendamento 138

Proposta di regolamento Articolo 53 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Quando si fa riferimento al presente articolo, i gestori dell'infrastruttura si coordinano tra loro e con altri soggetti interessati pertinenti in relazione alle responsabilità e ai compiti loro affidati a norma del presente regolamento.

Emendamento

1. Quando si fa riferimento al presente articolo, i gestori dell'infrastruttura si coordinano tra loro e con **gli** altri soggetti interessati pertinenti **di cui all'articolo 55 bis (nuovo)** in relazione alle responsabilità e ai compiti loro affidati a norma del presente regolamento.

Or. en

Emendamento 139

Proposta di regolamento

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

Testo della Commissione

Emendamento

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

Or. en

Emendamento 140

Proposta di regolamento

Articolo 54 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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

1. L'ENIM elabora, adotta e attua orientamenti destinati a garantire una consultazione adeguata e regolare delle parti interessate, ***compresi i rappresentanti dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e degli Stati membri, nonché gli organismi rappresentativi di cui all'articolo 38, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio¹***, e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6, nel

coordinatore della rete e con la partecipazione dei punti focali designati dai gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 60.

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.

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

Or. en

Emendamento 141

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 e degli Stati membri, nonché gli organismi rappresentativi di cui all'articolo 38, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2016/796***, l'ENIM pubblica un progetto per la consultazione delle parti interessate. Alle parti interessate è concesso un lasso di tempo adeguato per fornire un riscontro sul progetto di decisione. Le autorità degli Stati membri sono coinvolte laddove necessario.

Emendamento 142

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 **propri** motivi.

Emendamento 143

Proposta di regolamento Articolo 55 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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.

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. ***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.***

Emendamento 144

Proposta di regolamento Articolo 55 – paragrafo 8

Testo della Commissione

8. L'ENIM definisce il proprio programma di lavoro. Tale programma di lavoro copre quanto meno un periodo di due anni. L'ENIM consulta i richiedenti e gli altri soggetti operativi interessati attraverso il meccanismo di consultazione di cui all'articolo 54 in merito al progetto di programma di lavoro. Consulta inoltre la Commissione europea, l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e l'impresa comune "Ferrovie europee" nonché, se del caso, altri soggetti interessati.

Emendamento

8. L'ENIM definisce il proprio programma di lavoro. Tale programma di lavoro copre quanto meno un periodo di due anni. L'ENIM consulta ***i gruppi consultivi di cui all'articolo 55 bis (nuovo)***, i richiedenti e gli altri soggetti operativi interessati attraverso il meccanismo di consultazione di cui all'articolo 54 in merito al progetto di programma di lavoro. Consulta inoltre la Commissione europea, l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e l'impresa comune "Ferrovie europee" nonché, se del caso, altri soggetti interessati.

Or. en

Emendamento 145

Proposta di regolamento Articolo 55 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 55 bis

Organi consultivi dell'ENIM

1. L'ENIM istituisce e consulta la piattaforma europea dei soggetti operativi, come definiti all'articolo 4, nello sviluppo dei quadri europei per la gestione della capacità, la gestione del traffico e la gestione delle prestazioni. I soggetti operativi possono emettere un parere su qualsiasi proposta presentata dall'ENIM che abbia conseguenze su tali imprese. Esso può altresì emettere pareri di propria iniziativa.

2. *L'ENIM istituisce un gruppo consultivo composto da operatori di impianti di servizio e terminali che si collegano alla rete centrale estesa TEN-T, compresi, se necessario, i soggetti operativi che gestiscono capacità multimodali, come i porti marittimi e di navigazione interna, e i proprietari di altri impianti di servizi ferroviari. Tale gruppo consultivo può emettere un parere sulle proposte presentate dall'ENIM che hanno conseguenze dirette sugli investimenti e la gestione dei terminali. Esso può altresì emettere pareri di propria iniziativa.*

3. *L'ENIM può invitare le industrie ferroviarie a partecipare a gruppi consultivi e discussioni per consentire una migliore informazione e preparazione.*

4. *L'ENIM elabora e pubblica orientamenti per coordinare la consultazione con i gruppi di cui sopra e pubblica sul proprio sito web una panoramica delle attività intraprese ai sensi del presente articolo.*

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

Or. en

Emendamento 146

Proposta di regolamento Articolo 56 – paragrafo 1 – lettera c

Testo della Commissione

c) adotta il quadro europeo per la valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 50;

Emendamento

soppresso

Or. en

Motivazione

Questa responsabilità ricade ora sull'ENRRB.

Emendamento 147

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 e, se del caso, i rappresentanti degli Stati membri, ***i rappresentanti dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie, nonché gli organismi rappresentativi di cui all'articolo 38, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2016/796***, alle sue riunioni al fine di discutere questioni relative allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e di garantire la cooperazione con i coordinatori europei, come indicato nel [nuovo regolamento TEN-T]. L'ENIM fornisce le informazioni richieste a norma dell'[articolo 53, terzo comma, del nuovo regolamento TEN-T].

Or. en

Emendamento 148

Proposta di regolamento Articolo 57 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 57 bis

Organo europeo di assegnazione internazionale della capacità ferroviaria (ERICA)

1. L'ERICA svolge i seguenti compiti:

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 tra i gestori dell'infrastruttura per quanto riguarda la pianificazione strategica della capacità, elaborando concetti di orario multirete che garantiscano linee ferroviarie a lunga distanza multirete competitive;

c) 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;

d) individua le norme, le procedure e gli 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;

e) funge da punto di contatto per conto dei gestori dell'infrastruttura per le domande relative alla pianificazione e all'assegnazione della capacità, in particolare per quanto concerne potenziali richieste di capacità, informazioni o punti di contatto relativi a incidenti ferroviari e restrizioni temporanee di capacità;

f) funge da primo punto di contatto 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;

g) 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;

h) fornisce servizi B2B condivisi, esistenti e nuovi, ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie per migliorare i servizi ferroviari e incrementare il traffico ferroviario transeuropeo;

i) individua le esigenze di potenziamento dell'infrastruttura a livello multirete come base per lo sviluppo e il finanziamento futuro dell'infrastruttura nell'ambito della rete TEN-T.

2. La Commissione sostiene l'istituzione di un organo europeo di assegnazione internazionale della capacità ferroviaria indipendente entro il 2029.

3. L'organo europeo di assegnazione internazionale della capacità ferroviaria (ERICA) è sostenuto da un coordinatore di rete consultivo di cui agli articoli 58 e 59.

Or. en

Motivazione

Per garantire la continuità della rete ferroviaria europea, è necessario istituire un nuovo organo europeo di assegnazione internazionale della capacità ferroviaria (ERICA). L'ERICA dovrebbe essere sostenuto dal coordinatore di rete consultivo di cui agli articoli 58 e 59. I compiti più utili per migliorare il traffico ferroviario transfrontaliero sarebbero il coinvolgimento nello sviluppo di strategie relative alla capacità e di accordi quadro internazionali.

Emendamento 149

Proposta di regolamento Articolo 59 – lettera b

Testo della Commissione

b) contribuisce alla preparazione del quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6, del quadro europeo per 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;

Emendamento

b) contribuisce ***in funzione consultiva all'ERICA, istituito dall'articolo 57 bis (nuovo)***, alla preparazione del quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 6, del quadro europeo per 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;

Or. en

Emendamento 150

Proposta di regolamento Articolo 59 – lettera c

Testo della Commissione

c) contribuisce al coordinamento operativo tra i gestori dell'infrastruttura conformemente all'articolo 53;

Emendamento

c) contribuisce ***in funzione consultiva all'ERICA, istituito dall'articolo 57 bis (nuovo)***, al coordinamento operativo tra i gestori dell'infrastruttura conformemente all'articolo 53;

Or. en

Emendamento 151

Proposta di regolamento Articolo 59 – lettera d

Testo della Commissione

d) individua le norme, le procedure e gli strumenti che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento e

Emendamento

d) individua ***in funzione consultiva all'ERICA, istituito dall'articolo 57 bis (nuovo)***, le norme, le procedure e gli

che, adottati a livello nazionale o di gestore dell'infrastruttura, creano ostacoli per i servizi ferroviari multirete, quali stabiliti nel presente regolamento;

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;

Or. en

Emendamento 152

Proposta di regolamento Articolo 59 – lettera e

Testo della Commissione

e) funge da punto di contatto per conto dei gestori dell'infrastruttura per le domande relative alla pianificazione e all'assegnazione della capacità, in particolare per quanto concerne potenziali richieste di capacità, informazioni o punti di contatto relativi a incidenti ferroviari e restrizioni temporanee di capacità;

Emendamento

soppresso

Or. en

Emendamento 153

Proposta di regolamento Articolo 59 – lettera f

Testo della Commissione

f) funge da primo punto di contatto 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;

Emendamento

soppresso

Or. en

Emendamento 154

Proposta di regolamento Articolo 59 – lettera g

Testo della Commissione

g) 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.

Emendamento

soppresso

Or. en

Emendamento 155

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 sono consentiti solo se non compromettono il processo di pianificazione e assegnazione della capacità di cui alla sezione 3 del presente regolamento.***

Or. en

Emendamento 156

Proposta di regolamento

Articolo 62 – paragrafo 2 – lettera a

Testo della Commissione

a) migliorano le prestazioni e la qualità, compresa la piena interoperabilità, dei servizi che i gestori dell'infrastruttura forniscono ai richiedenti;

Emendamento

a) migliorano le prestazioni e la qualità, compresa la piena interoperabilità, dei servizi che i gestori dell'infrastruttura forniscono ai richiedenti; ***ciò comprende uno strumento per la digitalizzazione dei cantieri che dovrà essere utilizzato dal gestore dell'infrastruttura obbligatoriamente per la rete entrale e la rete centrale estesa TEN-T, come definite nel [nuovo regolamento TEN-T], nonché la creazione di un'illustrazione digitale interoperabile di ciascun treno in circolazione sulla rete ferroviaria europea;***

Or. en

Emendamento 157

Proposta di regolamento

Articolo 62 – paragrafo 2 – lettera b

Testo della Commissione

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

Emendamento

b) migliorano la trasparenza della gestione della capacità ferroviaria e della gestione del traffico in tutte le loro fasi, ***comprese le soluzioni digitali e in tempo reale che sono elaborate gradualmente con i portatori di interessi pertinenti in linea con il Green Deal e gli obiettivi climatici dell'UE;***

Or. en

Emendamento 158

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, transfrontaliera, armonizzata e interoperabile degli strumenti e dei servizi digitali.

Or. en

Motivazione

I finanziamenti pubblici sono fondamentali per facilitare un'attuazione tempestiva, armonizzata e interoperabile a livello transfrontaliero del progetto "Timetable Redesign" (TTR) e di altri strumenti e servizi digitali.

Emendamento 159

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

Testo della Commissione

Emendamento

5 ter. Agendo da autorità di sistema europea per le applicazioni telematiche di cui all'articolo 23 del regolamento (UE) 2016/796, l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie è strettamente coinvolta nello sviluppo e nell'attuazione degli strumenti di cui all'articolo 62.

Or. en

Emendamento 160

Proposta di regolamento Articolo 63 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Un'impresa ferroviaria, un richiedente, **un potenziale richiedente**, un'autorità nazionale, regionale o locale responsabile dei trasporti ha il diritto di adire l'organismo di regolamentazione a norma dell'articolo 56 della direttiva 2012/34/UE se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazione o di qualsiasi altro pregiudizio imputabile al gestore dell'infrastruttura durante lo svolgimento da parte di quest'ultimo delle attività di cui ai capi II, III, IV e V del presente regolamento (gestione dell'infrastruttura; gestione del traffico e delle crisi; valutazione e gestione delle prestazioni; rete europea per il coordinamento).

Emendamento

2. Un'impresa ferroviaria, un 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).

Or. en

Emendamento 161

Proposta di regolamento Articolo 64 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

Ai fini dell'adempimento delle loro responsabilità a norma del presente regolamento, gli organismi di regolamentazione cooperano nel quadro dell'ENRRB di cui all'articolo 57, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE, anche attraverso consultazioni e indagini congiunte, adottando pareri o raccomandazioni o mediante altre attività pertinenti. Gli organismi di regolamentazione forniscono tutte le informazioni richieste all'ENRRB.

Emendamento

Ai fini dell'adempimento delle loro responsabilità a norma del presente regolamento, gli organismi di regolamentazione cooperano nel quadro dell'ENRRB di cui all'articolo 57, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE, anche attraverso consultazioni e indagini congiunte, adottando pareri o raccomandazioni o mediante altre attività pertinenti. Gli organismi di regolamentazione forniscono tutte le informazioni richieste all'ENRRB **e tengono conto dei pareri e delle**

raccomandazioni adottate dall'ENRRB.

Or. en

Emendamento 162

Proposta di regolamento Articolo 64 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Se un organismo di regolamentazione adotta una decisione che si discosta da qualsiasi parere o raccomandazione pertinente dell'ENRRB o se rifiuta di adottare una decisione, fornisce a detta rete una spiegazione che illustri le differenze e le motivazioni in base alle quali non ha seguito i pareri o le raccomandazioni dell'ENRRB.

Emendamento

5. Se un organismo di regolamentazione adotta una decisione che si discosta da qualsiasi parere o raccomandazione pertinente dell'ENRRB o se rifiuta di adottare una decisione, fornisce a detta rete una spiegazione che illustri le differenze e le motivazioni in base alle quali non ha seguito i pareri o le raccomandazioni dell'ENRRB **e la include nella sua decisione.**

Or. en

Emendamento 163

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

Testo della Commissione

Emendamento

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

Tutti i pareri e le raccomandazioni dell'ENRRB sono resi pubblici dal segretariato dell'ENRRB.

Or. en

Emendamento 164

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

Testo della Commissione

Emendamento

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

Or. en

Emendamento 165

Proposta di regolamento Articolo 69 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

Or. en

Emendamento 166

Proposta di regolamento Articolo 70 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Emendamento

3. I gruppi di lavoro sono aperti alla partecipazione di esperti degli organismi di regolamentazione del settore ferroviario, della Commissione, dei soggetti operativi interessati e, se del caso, di altri organismi pubblici o privati.

(Non concerne la versione italiana)

Or. en

Emendamento 167

Proposta di regolamento Articolo 70 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Ove necessario, il comitato o i presidenti dei gruppi di lavoro possono di volta in volta invitare singoli esperti di riconosciuta competenza nel settore interessato a partecipare alle riunioni dei gruppi di lavoro.

Emendamento

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

Or. en

Emendamento 168

Proposta di regolamento Articolo 71 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 10, paragrafo 8, all'articolo 11, paragrafo 2, all'articolo 21, paragrafo 9, all'articolo 38, paragrafo 3, all'articolo 39, paragrafo 9, all'articolo 46, paragrafo 6, all'articolo 48, paragrafo 3, e all'articolo 53, paragrafo 5, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal [1° gennaio 2026]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga

Emendamento

2. Il potere di adottare atti delegati di cui ***all'articolo 7, paragrafo 3, all'articolo 8, paragrafi 4 e 7, all'articolo 10, paragrafo 8, all'articolo 11, paragrafo 2, all'articolo 19, paragrafo 5, all'articolo 21, paragrafo 9, all'articolo 31, paragrafo 11, all'articolo 38, paragrafo 3, all'articolo 39, paragrafo 9, all'articolo 40, paragrafo 7, all'articolo 41, paragrafo 3,*** all'articolo 46, paragrafo 6, all'articolo 48, paragrafo 3, e all'articolo 53, paragrafo 5, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal [1° gennaio 2026]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque

al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

Or. en

Emendamento 169

Proposta di regolamento

Articolo 74 – paragrafo 1 – lettera c

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Or. en

Emendamento 170

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 **degli articoli 26, 27, 28, 29, 31, 39 e 50**, 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];

Or. en

Motivazione

Gli aspetti che possono diventare applicabili già a partire dal 2026 non dovrebbero essere rimandati al 2029. Numerosi gestori dell'infrastruttura hanno già avviato il processo di pianificazione strategica nell'ambito del progetto TTR e sono già pronti per l'implementazione, che richiede solo una base giuridica. Garantire date di attuazione più

ambiziose è fondamentale per conseguire gli obiettivi dell'UE di mitigazione dei cambiamenti climatici e gli obiettivi della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente.

Emendamento 171

Proposta di regolamento

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

Testo della Commissione

Emendamento

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

Or. en

Motivazione

Le disposizioni relative alla programmazione di restrizioni di capacità derivanti da lavori sull'infrastruttura potrebbero essere applicate già a partire da dicembre 2028.

Emendamento 172

Proposta di regolamento

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

Testo della Commissione

Emendamento

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

Or. en

Motivazione

Le disposizioni relative alla compensazione per le modifiche dei diritti di capacità potrebbero essere applicate già a partire da dicembre 2027.

MOTIVAZIONE

Sia il Green Deal europeo che la strategia per una mobilità intelligente sostenibile hanno evidenziato l'urgente necessità di decarbonizzare il settore dei trasporti europeo. Il trasporto ferroviario, una delle forme più efficienti di trasporto passeggeri e merci, svolge in tal senso un ruolo fondamentale. È pertanto fondamentale utilizzare l'infrastruttura esistente nel modo più efficiente possibile e mirare a ottenere i migliori guadagni di capacità possibili, fino al 4 %, come stimato dalla Commissione nella sua valutazione d'impatto. La proposta della Commissione a tal riguardo è accolta molto favorevolmente.

Attualmente, i problemi di congestione dei binari, scarsa puntualità, mancati trasferimenti e velocità sono endemici. La legislazione proposta consentirà un uso più ottimale dei binari e aumenterà la puntualità e l'affidabilità. La maggiore flessibilità nell'assegnazione delle tracce all'ultimo minuto dovrebbe incrementare il trasporto ferroviario di merci. Allo stesso tempo, i passeggeri dovrebbero beneficiare di una pianificazione affidabile a lungo termine e di prenotazioni anticipate di capacità, utilizzando così la capacità complessiva della rete in modo più ottimale.

È positivo che la Commissione abbia scelto di utilizzare come base per le sue proposte l'iniziativa del settore ferroviario, il progetto "Timetable Redesign" (TTR), che ha già dimostrato di essere di grande valore ed è portato avanti da enti europei, tra cui il RailNetEurope. È inoltre positivo che la Commissione tenti di dare maggiore flessibilità ai servizi di trasporto merci introducendo un orario cadenzato, di cui la presente relazione introduce una definizione. L'introduzione di un approccio più flessibile all'assegnazione della capacità consentirà un maggior numero di tracce ad hoc e garantirà che nessuna traccia rimanga inutilizzata. Tuttavia, l'equilibrio tra trasporto passeggeri e merci rimane un equilibrio delicato su una rete mista che dovrà essere affrontato dal presente regolamento.

La presente relazione rafforza la posizione della Commissione, in quanto ribadisce l'obbligo per i gestori dell'infrastruttura di offrire alternative ogniqualvolta sia possibile, comprese le reti transfrontaliere per soddisfare le esigenze dei richiedenti di capacità. Inoltre, l'approccio della Commissione è rafforzato dalla possibilità di una programmazione cadenzata che alcuni Stati membri hanno scelto di introdurre rafforzando la nozione di linee ferroviarie assegnate preventivamente e sistematiche. Inoltre, il concetto di "forza maggiore" è stato reso più rigoroso per evitarne un uso eccessivo. Nel testo sono delineate norme chiare sulle circostanze in cui i gestori dell'infrastruttura possono annullare la capacità senza compensazione.

La relazione concorda con la Commissione sull'inclusione di criteri socioeconomici e ambientali per contribuire a risolvere situazioni di conflitto. Il settore evidenzia delle difficoltà, che la relazione affronta incaricando la Commissione di elaborare un atto delegato. Alcuni paesi, come la Svezia, hanno già introdotto tali criteri, e stanno pertanto già maturando esperienza. La relazione amplia l'applicazione dei criteri anche nelle fasi di pianificazione, per includere fin dall'inizio le questioni socioeconomiche e ambientali nell'uso dell'infrastruttura.

La relazione introduce anche una definizione di "capacità di infrastruttura ferroviaria" e sottolinea che essa può essere influenzata da molti altri aspetti oltre alla semplice assegnazione efficiente della capacità. La Commissione, gli Stati membri e le imprese del

settore devono concentrarsi su una serie di questioni importanti per contribuire a incrementare ulteriormente la capacità. Solo il regolamento sulla capacità ferroviaria non è sufficiente per conseguire gli ambiziosi obiettivi dell'UE.

L'uropeizzazione generale dei sistemi e delle procedure è introdotta e sostenuta in tutto il testo legislativo, per garantire l'inclusione di soluzioni multimodali, la ridefinizione del percorso coinvolgendo più di un paese e l'agevolazione delle applicazioni multirete a lunga distanza. L'istituzione di un organo europeo di assegnazione internazionale della capacità ferroviaria (ERICA) all'articolo 57 bis intende rafforzare questo concetto.

Si sottolinea il finanziamento stabile e affidabile dell'infrastruttura per la manutenzione, il rinnovo e la nuova costruzione, nonché la necessità di individuare le esigenze di potenziamento dell'infrastruttura a livello multirete. Un finanziamento stabile delle infrastrutture è una condizione fondamentale per l'assegnazione della capacità. La relazione insiste sulla necessità di pianificare la costruzione e la manutenzione e di un impegno costante per il loro finanziamento, garantendo nel contempo una comunicazione dal basso verso l'alto, chiedendo che l'analisi della capacità sia utilizzata nelle decisioni sui luoghi dove costruire, mantenere o ammodernare le infrastrutture necessarie.

Inoltre, la relazione modifica la posizione dei gestori dell'infrastruttura della rete europea (ENIM), obbligandoli a istituire e consultare la piattaforma europea dei soggetti operativi e includendo anche altri portatori di interessi elencati nel nuovo articolo 55 bis. Un altro aspetto importante è che la relazione manifesta disaccordo con la Commissione che incarica l'ENIM di stabilire i propri obiettivi, i propri processi e la propria vigilanza. La relazione trasferisce quindi la valutazione delle prestazioni dell'ENIM all'ENRRB e introduce anche organi consultivi per l'ENIM che raggruppano soggetti operativi, altri richiedenti, impianti di servizio, terminali e altri portatori di interessi che beneficiano reciprocamente del loro coinvolgimento tempestivo e continuo nello sviluppo e nell'assegnazione della capacità.

Per quanto riguarda le tempistiche, miriamo a essere più ambiziosi della Commissione. Poiché il settore ha già iniziato ad attuare alcuni dei processi di pianificazione nell'ambito del progetto "Timetable Redesign" (TTR), riteniamo che sia possibile iniziare ad attuare il regolamento con tempistiche leggermente più ambiziose. Una rapida attuazione del regolamento sarà fondamentale per garantire che si possano raccogliere i benefici della legislazione proposta in linea con gli obiettivi stabiliti nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente.

Infine, la relazione prevede un'adeguata legislazione secondaria, garantendo i corretti riferimenti agli atti di esecuzione e agli atti delegati.

La relatrice ringrazia tutti coloro che hanno contribuito alla stesura della relazione e auspica un dibattito proficuo sull'evoluzione della legislazione.

ALLEGATO: ELENCO DELLE ENTITÀ O DELLE PERSONE DA CUI LA RELATRICE HA RICEVUTO CONTRIBUTI

L'elenco in appresso è compilato sotto l'esclusiva responsabilità della relatrice. Nel corso dell'elaborazione del progetto di relazione, la relatrice ha ricevuto contributi dalle seguenti entità o persone:

Entità e/o persona
ACF, Administration des chemins de fer du Luxembourg
Alstom
Benedikt Weibel, former CEO of SBB, Schweizerische Bundesbahnen and former UIC, International Union of Railways Chairman
Cabinet of Belgian Transport Ministry
CER, Community of European Railways
CFL, Société Nationale des chemins de fer luxembourgeois
DB, Deutsche Bahn
DG Move
EIM, European Rail Infrastructure Managers
ERA, European Railway Agency
ERFA, European Rail Freight Association
Ferrovie dello Stato Italiane
FTE, Forum Train Europe
IRG - Rail
Ministry of Transport and Infrastructure Luxembourg
ÖBB, Österreichische Bundesbahnen
PRIME
RNE, RailNet Europe
Schienen-Control
SNCF, Société Nationale des Chemins de fer
UIP, International Union of Wagon Keepers
UIRR, International Union for Road-Rail Combined Transport