



2026/1184

10.6.2026

**REGOLAMENTO (UE) 2026/1184 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**del 20 maggio 2026**

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) La comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2019 dal titolo «Il Green Deal europeo» fissa un obiettivo di neutralità climatica che l'Unione deve raggiungere entro il 2050, nonché un chiaro obiettivo di riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 50 % in direzione del 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. Entrambi gli obiettivi sono sanciti nel regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(4)</sup>. Nel Green Deal europeo è invocata una riduzione del 90 % delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti, unita al contestuale impegno a raggiungere l'obiettivo «inquinamento zero» per ridurre entro il 2030 di oltre il 55 % l'impatto sulla salute delle emissioni di inquinanti atmosferici e del 30 % la percentuale di persone che soffrono di disturbi cronici dovuti al rumore dei trasporti. I trasporti rappresentano circa il 25 % delle emissioni totali di gas a effetto serra dell'Unione e tali emissioni sono aumentate negli ultimi anni. Il Green Deal europeo dà la priorità al trasferimento alle ferrovie e alle vie navigabili interne di una parte sostanziale del 75 % dei trasporti interni di merci che oggi avviene su strada. Poiché il trasporto ferroviario è un modo di trasporto ampiamente elettrificato ed efficiente sotto il profilo energetico, un maggiore utilizzo dei servizi ferroviari dovrebbe contribuire a ridurre le emissioni e il consumo energetico dei trasporti.
- (2) La comunicazione della Commissione del 9 dicembre 2020 dal titolo «Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro» definisce le tappe fondamentali che illustrano il percorso di avvicinamento del sistema dei trasporti dell'Unione agli obiettivi di mobilità sostenibile, intelligente e resiliente. Nella comunicazione sono delineate le seguenti ambizioni: il traffico merci su rotaia aumenterà del 50 % entro il 2030 e raddoppierà entro il 2050, il traffico ferroviario ad alta velocità raddoppierà entro il 2030 e triplicherà entro il 2050 ed entro il 2030 i viaggi collettivi programmati inferiori a 500 km dovrebbero essere neutri in termini di emissioni di carbonio all'interno dell'Unione. Per conseguire tali obiettivi, il trasporto ferroviario dovrebbe diventare più attraente in termini di accessibilità economica, affidabilità e accessibilità. I servizi di trasporto ferroviario dovrebbero inoltre essere adattati maggiormente alle esigenze dei viaggiatori e degli spedizionieri di merci.

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

<sup>(2)</sup> GU C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

<sup>(3)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 12 marzo 2024 (GU C, C/2025/1020, 27.2.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1020/oj>) e posizione del Consiglio in prima lettura del 21 aprile 2026 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Posizione del Parlamento europeo del 19 maggio 2026 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(4)</sup> Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- (3) L'obiettivo alla base del presente regolamento è aumentare l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria facendone un uso più efficiente grazie a processi di pianificazione e assegnazione e un coordinamento transfrontaliero migliori, contribuendo in tal modo a un aumento dei servizi ferroviari in linea con gli obiettivi di decarbonizzazione dell'Unione. Per rafforzare ulteriormente la capacità di infrastruttura ferroviaria, al fine di soddisfare l'aumento della domanda di capacità ferroviaria da parte dei servizi sia di trasporto di passeggeri che di trasporto di merci e incrementare la competitività complessiva del settore ferroviario saranno tuttavia necessarie, a tutti i livelli, misure supplementari che esulano dall'ambito di applicazione del presente regolamento.
- (4) La direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(5)</sup> stabilisce le norme applicabili alla gestione e all'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria nonché i principi e le procedure applicabili all'assegnazione della capacità per i servizi ferroviari nazionali e internazionali.
- (5) Il regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(6)</sup> prevede l'istituzione di corridoi merci ferroviari e di sportelli unici al fine di facilitare le richieste di capacità di infrastruttura per i servizi ferroviari internazionali di trasporto di merci.
- (6) La gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria e la gestione del traffico ferroviario sono fondamentali per il buon funzionamento del settore ferroviario. L'esercizio di servizi di trasporto ferroviario, in particolare di servizi ferroviari transfrontalieri, deve essere pianificato e coordinato accuratamente per consentire a treni con caratteristiche molto diverse, ad esempio in termini di velocità e distanza di frenata, di condividere in sicurezza i medesimi binari. Una gestione ottimale e armonizzata della capacità di infrastruttura ferroviaria crea maggiori opportunità e aumenta l'affidabilità dei servizi ferroviari. Il presente regolamento dovrebbe offrire ai gestori dell'infrastruttura una flessibilità sufficiente per gestire in modo efficace la capacità di infrastruttura ferroviaria, garantendo nel contempo che tutti i richiedenti siano trattati in modo equo, trasparente e non discriminatorio, assicurando una concorrenza equa, in termini di accesso alla rete ferroviaria.
- (7) La direttiva 2012/34/UE riconosce agli Stati membri il diritto di non applicare le norme relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria a talune parti della rete ferroviaria o a taluni servizi ferroviari, qualora tale esclusione dall'ambito di applicazione del diritto dell'Unione non incida sul funzionamento dello spazio ferroviario europeo unico. Tali esclusioni, in casi rigorosamente limitati e debitamente giustificati, dovrebbero continuare ad applicarsi e gli Stati membri dovrebbero conservare il diritto di richiederle in futuro anche in relazione al presente regolamento.
- (8) L'esercizio del collegamento fisso sotto la Manica è disciplinato in particolare dal trattato tra il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord e la Repubblica francese relativo alla costruzione e all'esercizio, da parte di concessionari privati, di un collegamento fisso sotto la Manica, firmato a Canterbury il 12 febbraio 1986 («trattato di Canterbury»), e dalla convenzione di concessione tra the Secretary of State for Transport, Le ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited and France-Manche SA, firmata il 14 marzo 1986 e modificata più volte da allora («convenzione di concessione»). Conformemente al trattato di Canterbury e alla convenzione di concessione, i concessionari gestiscono l'infrastruttura ferroviaria e operano un servizio di navetta per veicoli stradali. La direttiva 2012/34/UE, ad eccezione di talune disposizioni, non si applica alle imprese la cui attività è limitata unicamente alla prestazione di servizi di navetta per veicoli stradali mediante il collegamento fisso sotto la Manica o a servizi di trasporto sotto forma di servizi di navetta per veicoli stradali mediante tale collegamento fisso. Analogamente, non è opportuno applicare il presente regolamento alla gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria per l'esercizio di tali servizi. Salvo disposizione contraria, il presente regolamento dovrebbe applicarsi alla gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria per l'esercizio di altri servizi, come i treni passeggeri e merci.

<sup>(5)</sup> Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

<sup>(6)</sup> Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo (GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/913/oj>).

- (9) Nell'attuazione del presente regolamento in relazione a una parte della rete ferroviaria dell'Unione geograficamente isolata dal resto della rete ferroviaria dell'Unione per la presenza del mare, per la quale non vi è alcuna necessità concreta di coordinamento con altri Stati membri o con i gestori dell'infrastruttura che gestiscono l'infrastruttura ferroviaria situata in altri Stati membri, e in cui la capacità è costantemente disponibile e non si prevedono cambiamenti rilevanti nel breve o medio termine, gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura dovrebbero avere la possibilità di seguire un approccio pragmatico e proporzionato al fine di evitare costi e oneri amministrativi sproporzionati, rispettando nel contempo gli obblighi di cui al presente regolamento.
- (10) Il presente regolamento non dovrebbe impedire agli Stati membri di adottare le misure necessarie per salvaguardare interessi essenziali di sicurezza o di difesa o per garantire che l'esercito abbia un accesso sufficiente all'infrastruttura ferroviaria.
- (11) Le infrastrutture di trasporto rappresentano la spina dorsale dell'economia e della società nel suo complesso. Alcune infrastrutture ferroviarie sono fondamentali per garantire il buon funzionamento delle funzioni vitali della società e hanno un'importanza strategica per la sicurezza nazionale. In alcuni casi, la concessione di diritti di capacità a un richiedente potrebbe compromettere la sicurezza pubblica o l'ordine pubblico nell'Unione, anche a livello di Stati membri, ad esempio nel caso in cui un'impresa ferroviaria intenda trasportare merci pericolose o armi entrate illegalmente nell'Unione tramite l'infrastruttura ferroviaria di uno Stato membro. Al fine di assicurare un traffico di trasporto ferroviario fluido e sicuro e di garantire la protezione della propria infrastruttura ferroviaria, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a imporre ai gestori dell'infrastruttura di rifiutare di concedere diritti di capacità a un richiedente, oppure di revocarli, qualora l'accesso alla sua infrastruttura ferroviaria presenti un rischio per l'ordine pubblico o la sicurezza pubblica, comprese la sicurezza e la difesa nazionali. Eventuali decisioni di questo tipo dovrebbero essere debitamente giustificate nonché strettamente necessarie e proporzionate all'obiettivo perseguito, anche tenendo conto degli effetti di tale decisione sulla concorrenza e sulla continuità delle catene di approvvigionamento, in particolare per l'approvvigionamento di fattori produttivi critici, e del fatto che il diritto di capacità richiesto costituisca o meno un diritto di capacità multirete. Nel valutare il rischio per la sicurezza pubblica o l'ordine pubblico, lo Stato membro interessato dovrebbe poter tenere conto, tra gli altri fattori, del fatto che il richiedente è oggetto di misure restrittive adottate dall'Unione e dei motivi dell'adozione di tali misure, che il richiedente appartiene o è effettivamente controllato da una persona o un'entità oggetto di misure restrittive adottate dall'Unione, o agisce per conto della stessa o sotto la sua direzione, ovvero che il richiedente o tale persona o entità è coinvolto in attività illecite o in attività che facilitano lo sviluppo di capacità militari di un paese terzo che costituiscono una minaccia per la sicurezza nazionale dello Stato membro. Tale decisione dovrebbe essere riesaminata periodicamente dallo Stato membro, in particolare valutando se essa continui a essere giustificata e proporzionata. Lo Stato membro dovrebbe informare la Commissione, l'organismo di regolazione e, per i diritti di capacità multirete, gli altri Stati membri interessati in merito alla decisione adottata e alle relative motivazioni e dovrebbe coordinarsi con tali altri Stati membri nel caso in cui questi ultimi esprimano perplessità relativamente alla decisione adottata. Qualora le perplessità espresse da uno Stato membro non siano risolte mediante il coordinamento, lo Stato membro interessato dovrebbe poter chiedere alla Commissione una raccomandazione sulla decisione adottata da un altro Stato membro.
- (12) Gli Stati membri dovrebbero avere il diritto di fornire al gestore dell'infrastruttura indirizzi strategici per garantire che la pianificazione e l'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria siano coerenti con i loro obiettivi e orientamenti strategici generali. In particolare, gli Stati membri dovrebbero poter esigere che i gestori dell'infrastruttura attuino modelli di orario specifici, ad esempio orari integrati cadenzati simmetrici, riservino volumi minimi di capacità per determinati tipi di traffico e tengano conto delle circostanze e delle priorità politiche nazionali nei parametri della metodologia per la ripartizione della capacità e la risoluzione dei conflitti. A tal fine, gli Stati membri dovrebbero rispettare le responsabilità operative dei gestori dell'infrastruttura e assicurarsi che essi mantengano un margine operativo sufficiente per adempiere tutti i loro compiti e responsabilità.
- (13) Poiché i gestori dell'infrastruttura potrebbero essere tenuti ad applicare un modello di orario specifico, un servizio ferroviario multirete potrebbe essere soggetto a diversi modelli di orario. Alla luce di quanto precede, ma anche di altri fattori, gli Stati membri responsabili dei gestori dell'infrastruttura che assegnano diritti di capacità per un servizio ferroviario multirete soggetto a diversi modelli di orario dovrebbero coordinarsi per garantire la coerenza tra i loro indirizzi strategici e i requisiti nazionali. Inoltre, poiché negli Stati membri si utilizzano pratiche diverse per la pianificazione degli orari, tali pratiche richiedono un maggiore coordinamento anche tra i gestori dell'infrastruttura a livello transfrontaliero, in particolare quando i gestori dell'infrastruttura sono tenuti a pre-pianificare la capacità ricorrendo a orari integrati cadenzati simmetrici.

- (14) Le norme e le procedure relative alla gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria dovrebbero prendere in considerazione e soddisfare le esigenze di tutti i segmenti del mercato ferroviario in modo non discriminatorio. Dovrebbero tenere conto, in particolare, della necessità di una stabilità a lungo termine della capacità disponibile per i servizi passeggeri, compresi i servizi gestiti nell'ambito di obblighi di servizio pubblico, 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: 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.
- (15) Una parte crescente della rete ferroviaria dell'Unione è congestionata o prossima alla congestione 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<sup>(7)</sup>, in particolare il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (*European Rail Traffic Management System* — ERTMS), dovrebbero tradursi in un aumento della capacità disponibile a medio e lungo termine. Ciò nonostante, è improbabile che i gestori dell'infrastruttura siano in grado di soddisfare tutte le richieste di capacità per l'uso delle infrastrutture ferroviarie altamente utilizzate o congestionate. Tali gestori dovrebbero basarsi su una solida pianificazione per anticipare le esigenze, fornire indicazioni tempestive ai richiedenti e facilitare l'assegnazione di capacità.
- (16) Al fine di garantire un uso ottimale della capacità di infrastruttura ferroviaria, è opportuno tenere conto di criteri socioeconomici, operativi e ambientali durante il processo di pianificazione e assegnazione, in particolare in sede di valutazione delle opzioni alternative di ripartizione della capacità in relazione a un elemento dell'infrastruttura ferroviaria altamente utilizzato o congestionato e ai fini della risoluzione dei conflitti. Sarebbe utile, in particolare per i richiedenti che richiedono capacità in diversi Stati membri, che i gestori dell'infrastruttura utilizzino un metodo comune e una serie trasparente di criteri che chiariscano in che modo tali criteri sono stati presi in considerazione e hanno influenzato le decisioni adottate.
- (17) La rete europea dei gestori dell'infrastruttura (*European Network of Infrastructure Managers* — ENIM) dovrebbe fornire indirizzi su come stabilire una metodologia comune obiettiva, trasparente e non discriminatoria, che si basi su criteri socioeconomici, operativi e ambientali per la ripartizione e l'assegnazione della capacità. Poiché si tratta di una nuova metodologia per decidere riguardo alla ripartizione della capacità o alla risoluzione dei conflitti e sarà importante fissare i valori dei parametri al livello corretto, l'applicazione dei criteri operativi, socioeconomici e ambientali dovrebbe essere testata e calibrata dall'ENIM prima di essere attuata.
- (18) I gestori dell'infrastruttura dovrebbero, se del caso, adeguare i valori standard dei parametri in modo da tenere conto delle circostanze locali o nazionali sulla base di approcci accettati e di prove empiriche.
- (19) La pianificazione strategica della capacità da parte dei gestori dell'infrastruttura dovrebbe migliorare l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria anticipando la domanda di servizi ferroviari, anche mediante l'analisi degli sviluppi previsti del mercato dei trasporti, e tenendo conto dello sviluppo, del rinnovo e della manutenzione pianificati dell'infrastruttura ferroviaria. Dovrebbe garantire che la capacità di infrastruttura ferroviaria sia assegnata in modo da massimizzare il valore dei servizi ferroviari per la società. I gestori dell'infrastruttura dovrebbero garantire che la pianificazione strategica della capacità fornisca livelli progressivamente crescenti di dettaglio sulla capacità disponibile, tenendo conto del riscontro dei soggetti operativi interessati, e che costituisca la base per l'assegnazione della capacità.
- (20) Al fine di assicurare la disponibilità di capacità per l'assegnazione a segmenti diversi del mercato ferroviario e in particolare ai servizi ferroviari di trasporto di merci e a livello transfrontaliero, i gestori dell'infrastruttura dovrebbero essere autorizzati a pre-pianificare l'uso della capacità su infrastrutture ferroviarie congestionate o altamente utilizzate e a estendere tale pianificazione ad altre sezioni della rete, qualora ritenuto necessario. Tale pre-pianificazione della capacità dovrebbe tenere conto dei diversi metodi di assegnazione della capacità e delle caratteristiche dei diversi segmenti del mercato ferroviario. Detta pianificazione dovrebbe consentire un migliore utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria raggruppando i treni con caratteristiche di prestazione simili nella fase di assegnazione della capacità.

(7) Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- (21) Nell'assegnazione della capacità, i gestori dell'infrastruttura dovrebbero rimanere aderenti alla loro pianificazione strategica per l'offerta di capacità, garantendo nel contempo che la capacità sia assegnata in funzione della domanda del mercato e in modo equo e non discriminatorio. A tal fine, alcune richieste di capacità non coerenti con il piano di offerta di capacità potrebbero essere respinte o considerate meno prioritarie nella fase di assegnazione. Il piano di offerta di capacità dovrebbe essere continuamente aggiornato per rispecchiare la capacità disponibile.
- (22) Le imprese appartenenti a diversi segmenti del mercato ferroviario sono predisposte in maniera diversa ad anticipare le loro esigenze in termini di capacità di infrastruttura ferroviaria. Taluni fornitori di servizi di trasporto di merci, in particolare, potrebbero non essere in grado di individuare le loro esigenze di capacità in tempo utile ai fini della loro inclusione nell'orario di servizio, ossia nel piano annuale per la circolazione dei treni e del materiale rotabile, e tali esigenze potrebbero non trovare posto nella sua programmazione su base 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, che sono organizzati con un preavviso relativamente breve, prevedono più di una singola circolazione di un treno e potrebbero circolare ripetutamente per un periodo di tempo che non coincide con il periodo di validità dell'orario di servizio. A tal fine, dovrebbe essere possibile riservare capacità per tracce ferroviarie che possono poi essere assegnate con breve preavviso.
- (23) I richiedenti di capacità di infrastruttura ferroviaria dovrebbero essere in grado di pianificare e richiedere la capacità di infrastruttura ferroviaria su base annuale secondo l'orario di servizio. I richiedenti dovrebbero altresì essere in grado di richiedere con largo anticipo la capacità di infrastruttura ferroviaria per servizi ferroviari stabili e pluriennali mediante accordi quadro. Infine i richiedenti dovrebbero essere in grado di richiedere capacità in prossimità dell'inizio della circolazione per singoli treni mediante richieste di capacità ad hoc o per servizi ferroviari ripetitivi mediante richieste di pianificazione continua (*rolling planning*). Poiché la pianificazione continua è particolarmente adatta per i servizi ferroviari di trasporto di merci, date le loro caratteristiche, l'assegnazione della capacità mediante la procedura di pianificazione continua dovrebbe riguardare almeno i servizi ferroviari di trasporto di merci.
- (24) Una quota significativa del trasporto ferroviario di merci avviene su lunga distanza e richiede il coordinamento transfrontaliero tra gestori dell'infrastruttura. L'obiettivo strategico di aumentare il traffico ferroviario dipende altresì dall'aumento dei servizi transfrontalieri di trasporto di passeggeri. Per agevolare e promuovere l'aumento del traffico transfrontaliero nello spazio ferroviario europeo unico, è necessario garantire una coerenza e un'armonizzazione maggiori delle norme e delle procedure relative alla gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria, sempre basandosi sull'esperienza e sulle competenze del settore ai fini della loro definizione. Di conseguenza, il ruolo dell'ENIM dovrebbe essere rafforzato affidandole l'elaborazione di orientamenti volti a consentire l'attuazione uniforme delle procedure e delle metodologie per la gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria di cui al presente regolamento, nonché il coordinamento attivo della capacità e del traffico transfrontalieri. In particolare l'ENIM dovrebbe sviluppare quadri europei per la gestione della capacità e per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi, nonché per la valutazione delle prestazioni. In sede di sviluppo di tali quadri europei, è opportuno consultare le imprese ferroviarie, i richiedenti e gli altri soggetti operativi interessati.
- (25) Il quadro europeo per la gestione della capacità, il quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi e il quadro europeo per la valutazione delle prestazioni, tutti sviluppati dall'ENIM, dovrebbero fornire orientamenti che definiscano strumenti, metodologie e modalità procedurali comuni che consentano ai gestori dell'infrastruttura di attuare in modo uniforme il presente regolamento in tutto lo spazio ferroviario europeo unico, per quanto riguarda la gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria, il coordinamento del traffico transfrontaliero, la gestione delle perturbazioni del traffico e delle situazioni di crisi, nonché la valutazione delle prestazioni. Anche se tali quadri e gli elementi ivi contenuti dovrebbero essere non vincolanti e i gestori dell'infrastruttura dovrebbero mantenere la responsabilità delle proprie decisioni operative, ci si attende che i gestori dell'infrastruttura seguano comunque i quadri, a meno che circostanze specifiche giustifichino uno scostamento da essi. In tali casi, i gestori dell'infrastruttura dovrebbero agire conformemente al principio «conformità o spiegazione» e dovrebbero giustificare le ragioni di eventuali scostamenti da tali quadri. Tale approccio consente di raggiungere un equilibrio tra le esigenze di coordinamento e applicazione di approcci uniformi nello spazio ferroviario europeo unico e la necessità di adeguare le procedure e le metodologie alle circostanze specifiche di determinate zone geografiche. Qualora l'ENIM non trovi un accordo sugli strumenti, sulle metodologie e sulle modalità procedurali comuni e non sia pertanto in grado di sviluppare i quadri europei, o qualora, in caso di tale accordo, detti quadri siano inadeguati a conseguire gli obiettivi previsti, o vi siano ampi scostamenti dall'applicazione di detti quadri che compromettono l'attuazione uniforme del presente regolamento, la Commissione dovrebbe adottare atti di esecuzione che stabiliscano norme vincolanti in materia di strumenti, metodologie e modalità procedurali comuni necessari per l'attuazione uniforme di tali quadri europei o dei loro elementi.

- (26) L'ENIM dovrebbe designare un coordinatore della rete («network coordinator») incaricato di svolgere compiti di sostegno e operativi. Nel nominare il coordinatore della rete, l'ENIM dovrebbe prendere in considerazione un'associazione senza scopo di lucro che abbia partecipato al miglioramento della gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria e abbia acquisito esperienza al riguardo.
- (27) Le norme sulla gestione del traffico ferroviario transfrontaliero in condizioni normali e in caso di perturbazioni dovrebbero promuovere l'esercizio agevole, resiliente e senza soluzione di continuità dei servizi di trasporto ferroviario. Tali norme dovrebbero prevedere un sistema di coordinamento strutturato tra i gestori dell'infrastruttura e gli altri soggetti interessati.
- (28) L'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria non solo richiede una stretta cooperazione tra i gestori dell'infrastruttura, ma anche una solida interazione con le imprese ferroviarie e altri soggetti interessati direttamente coinvolti nel trasporto ferroviario e multimodale e nelle operazioni logistiche. È pertanto necessario prevedere una consultazione strutturata tra i gestori dell'infrastruttura e altri soggetti interessati. La piattaforma ferroviaria europea (*European Railway Platform — ERP*) dovrebbe essere la piattaforma in cui gestire tale consultazione strutturata, in quanto si prevede che sia composta di rappresentanti di tutti i soggetti interessati coinvolti nei servizi di trasporto ferroviario, tra cui, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, le imprese ferroviarie, gli operatori degli impianti di servizio o gli operatori dei terminali di trasporto multimodale. L'ERP dovrebbe essere in grado di fornire all'ENIM i suoi pareri durante lo sviluppo dei quadri europei, fornire esperienze concrete e suggerimenti pratici per sfide specifiche e contribuire a migliorare ulteriormente il funzionamento dei servizi europei di trasporto ferroviario.
- (29) Disporre di servizi ferroviari affidabili e sapere con largo anticipo quando i servizi sono in grado di funzionare sono alcuni degli aspetti più apprezzati dai clienti e dai richiedenti del settore ferroviario. Anche l'affidabilità degli orari è un aspetto cruciale del buon funzionamento del sistema ferroviario, in cui esistono marcate interazioni tra i servizi e le esternalità della rete. Per questo motivo gli scostamenti rispetto all'orario dovrebbero essere ridotti al minimo e dovrebbe essere introdotto un sistema di incentivi adeguati per promuovere l'adempimento degli impegni da parte dei gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie e di altri soggetti interessati pertinenti.
- (30) Il presente regolamento dovrebbe istituire un sistema di sanzioni da versare qualora il gestore dell'infrastruttura o il richiedente non adempia ai propri impegni in relazione a un diritto di capacità assegnato. Il livello della sanzione dovuta dovrebbe essere effettivo, proporzionato, dissuasivo e non discriminatorio al fine di garantire il rispetto dell'uso pianificato della capacità. Il livello della sanzione dovrebbe essere approvato anche dall'organismo di regolazione. Per proporre il livello delle sanzioni il gestore dell'infrastruttura potrebbe utilizzare come base i canoni per l'accesso alle linee versati nella rete ferroviaria. La modulazione della sanzione dovrebbe tenere conto di diversi fattori, tra cui la tempistica della notifica della modifica, la qualità della capacità alternativa fornita in termini di tempi di percorrenza o di distanza aggiuntiva, le caratteristiche tecniche e altri aspetti pertinenti, nonché l'esistenza o meno di possibilità di riassegnazione della capacità e suo uso da parte di un altro richiedente. La modulazione applicata dovrebbe essere bassa quando la qualità dell'alternativa è elevata o quando la capacità può essere riassegnata. La modulazione applicata dovrebbe essere più elevata quando la modifica è richiesta poco prima del momento dell'uso del diritto di capacità o quando la qualità è troppo bassa rispetto al diritto di capacità inizialmente assegnato. I gestori dell'infrastruttura degli Stati membri la cui moneta non è l'euro dovrebbero prevedere livelli di sanzione nella loro valuta corrispondenti ai livelli stabiliti in euro nel presente regolamento alla data della sua entrata in vigore. Tali gestori dell'infrastruttura sono invitati a riesaminare periodicamente i livelli delle sanzioni anche per quanto riguarda l'andamento del tasso di cambio. Tale sistema di sanzioni dovrebbe mirare ad accelerare la risoluzione delle controversie e a ridurre i contenziosi relativi al mancato rispetto dei diritti di capacità assegnati, nonché a offrire certezza, anche del diritto, prevedibilità e trasparenza sia ai gestori dell'infrastruttura che ai richiedenti per quanto riguarda i loro impegni in relazione ai diritti di capacità assegnati.
- (31) Il monitoraggio continuo della qualità dei servizi di infrastruttura ferroviaria e di quelli di trasporto ferroviario costituisce una condizione preliminare per migliorare le prestazioni di tali servizi. Mentre i gestori dell'infrastruttura dovrebbero monitorare e valutare le prestazioni dei servizi di infrastruttura ferroviaria e dei servizi di trasporto ferroviario a livello nazionale, l'ENIM dovrebbe monitorare le prestazioni a livello dell'Unione. 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 dell'adempimento 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 all'interno del settore ferroviario. Per l'istituzione di tale sistema e l'analisi dei suoi risultati, l'ENIM e la Commissione dovrebbero poter fare affidamento su esperti indipendenti, sotto forma di gruppo consultivo per le prestazioni. Il gruppo consultivo per le prestazioni dovrebbe essere in grado di fornire un parere indipendente all'ENIM e alla Commissione, nonché ai soggetti operativi interessati e ai coordinatori europei in tutti i settori che influenzano le prestazioni dei servizi ferroviari e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria. Dovrebbe inoltre contribuire alla relazione sulla valutazione delle prestazioni.

- (32) Per migliorare le prestazioni dei servizi di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico, l'ENIM dovrebbe sviluppare un quadro europeo per la valutazione delle prestazioni. Tale quadro dovrebbe mirare a garantire che tutti i gestori dell'infrastruttura dell'Unione utilizzino strumenti, metodologie e modalità procedurali comuni per misurare le prestazioni mediante indicatori concordati. Dovrebbe consentire di individuare le carenze in termini di prestazioni sulla rete ferroviaria dell'Unione. Dovrebbe mirare a garantire che i gestori dell'infrastruttura fissino obiettivi di prestazione in modo tale da tenere conto delle specificità della rete che gestiscono, ma che allo stesso tempo garantisca la coerenza nell'individuazione delle carenze più rilevanti in termini di prestazioni. Dovrebbe consentire ai gestori dell'infrastruttura di cooperare a livello di Unione per individuare misure volte a rispondere alle carenze in termini di prestazioni e a monitorare il loro impatto. L'ENIM dovrebbe riesaminare periodicamente tale quadro al fine di garantirne l'idoneità allo scopo.
- (33) Per garantire un coordinamento efficace dei gestori dell'infrastruttura a livello dell'Unione, è opportuno rendere più operativa l'ENIM. Dovrebbero essere previsti meccanismi decisionali che consentano ai gestori dell'infrastruttura di coordinarsi efficacemente in merito alla pianificazione strategica della capacità.
- (34) Dovrebbero essere membri dell'ENIM tutti i gestori dell'infrastruttura degli Stati membri che sono responsabili delle linee facenti parte della rete transeuropea dei trasporti («rete TEN-T») centrale e centrale estesa. Alle deliberazioni dell'ENIM dovrebbero poter partecipare anche altri gestori dell'infrastruttura degli Stati membri che sono inclusi nella gestione strategica della capacità per le linee che non fanno parte della rete centrale e della rete centrale estesa TEN-T. Altri gestori dell'infrastruttura potrebbero essere invitati a partecipare ai lavori dell'ENIM in qualità di osservatori, ma senza diritto di voto. È inoltre nell'interesse dell'Unione consentire la partecipazione all'ENIM dei gestori dell'infrastruttura responsabili delle linee sulla rete centrale o sulla rete centrale estesa TEN-T degli Stati che sono membri dell'Associazione europea di libero scambio e delle parti dell'Europa sudorientale del trattato che istituisce la Comunità dei trasporti, firmato dall'Unione conformemente alla decisione (UE) 2017/1937 del Consiglio<sup>(8)</sup>, a condizione che tali Stati o parti applichino il presente regolamento in virtù di un accordo internazionale concluso con l'Unione. Le modalità della loro partecipazione all'ENIM dovrebbero essere determinate nell'ambito dell'accordo concluso con l'Unione da tali Stati e parti. Tali Stati e parti sono strettamente associati all'Unione nel settore dei trasporti. Inoltre, a causa della loro posizione geografica, la maggior parte di essi ha importanti collegamenti ferroviari con gli Stati membri o ha traffico di transito tra due o più Stati membri. Pertanto il loro contributo al lavoro dell'ENIM è importante.
- (35) Gli organismi di regolazione del settore ferroviario dovrebbero cooperare a livello di Unione per garantire la coerenza nell'applicazione del quadro normativo e nel trattamento dei richiedenti in tutto lo spazio ferroviario europeo unico. Dovrebbero conseguire tale obiettivo attraverso la rete europea degli organismi di regolazione del settore ferroviario (*European Network of Rail Regulatory Bodies* — ENRRB), al fine di sviluppare pratiche comuni per l'adozione delle decisioni che hanno il potere di adottare a norma del presente regolamento. A tal fine, l'ENRRB dovrebbe svolgere compiti di coordinamento e può adottare raccomandazioni, pareri o relazioni non vincolanti concernenti i servizi ferroviari transfrontalieri e le prestazioni dei servizi di infrastruttura ferroviaria e dei servizi di trasporto ferroviario. Le raccomandazioni e i pareri adottati dall'ENRRB dovrebbero promuovere decisioni nazionali a sostegno delle procedure armonizzate descritte nei quadri europei e non dovrebbero incidere sulle competenze degli organismi di regolazione del settore ferroviario o di quelli dei gestori dell'infrastruttura.
- (36) La gestione efficiente della capacità di infrastruttura ferroviaria e la gestione del traffico ferroviario richiedono lo scambio di dati e informazioni tra i gestori dell'infrastruttura, i richiedenti e altri soggetti operativi interessati. Tale scambio può essere notevolmente più efficace ed efficiente con il sostegno di strumenti digitali interoperabili e, ove possibile, dell'automazione. Si dovrebbero pertanto attuare in via prioritaria delle specifiche di interoperabilità, che dovrebbero essere ulteriormente sviluppate al fine di tenere il passo con gli sviluppi tecnologici e i nuovi processi previsti nel presente regolamento. In quanto autorità di sistema europea per le applicazioni telematiche, l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (*European Union Agency for Railways* — ERA) dovrebbe essere coinvolta nello sviluppo e nell'attuazione degli strumenti digitali di cui al presente regolamento per garantirne la conformità alle STI per le applicazioni telematiche quali definite nella direttiva (UE) 2016/797 e conformemente all'articolo 23 del regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(9)</sup>.

<sup>(8)</sup> Decisione (UE) 2017/1937 del Consiglio, dell'11 luglio 2017, relativa alla firma, a nome dell'Unione europea, e all'applicazione provvisoria del trattato che istituisce la Comunità dei trasporti (GU L 278 del 27.10.2017, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1937/oj>).

<sup>(9)</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

- (37) I gestori dell'infrastruttura dovrebbero garantire l'allineamento, in particolare per quanto concerne la digitalizzazione, con i lavori dell'impresa comune «Ferrovie europee» istituita dal regolamento (UE) 2021/2085 del Consiglio <sup>(10)</sup>, tramite il gruppo direttivo del pilastro Sistema e il gruppo di diffusione di cui, rispettivamente, agli articoli 96 e 97 di tale regolamento.
- (38) Al fine di garantire un processo agevole di gestione della capacità e del traffico per i servizi ferroviari internazionali, ridurre al minimo le cancellazioni della capacità assegnata e le interruzioni delle operazioni ferroviarie dovute a perturbazioni sulla rete ferroviaria e tenere conto degli sviluppi nelle pratiche dei gestori dell'infrastruttura e dell'uso di nuovi metodi di assegnazione della capacità e delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) per quanto riguarda taluni elementi dei risultati della pianificazione strategica della capacità di infrastruttura; la tempistica per la pianificazione strategica della capacità e per la procedura di assegnazione di capacità; la durata delle modifiche della capacità assegnata e la predisposizione di soluzioni alternative per i richiedenti; taluni elementi connessi alle tempistiche per il coordinamento, la consultazione e la pubblicazione delle restrizioni di capacità derivanti da lavori sull'infrastruttura ferroviaria; le soglie per l'utilizzo della capacità di infrastrutture ferroviarie altamente utilizzate e congestionate; l'adeguamento dei livelli della sanzione all'inflazione e le informazioni da fornire ai soggetti operativi interessati. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 <sup>(11)</sup>. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (39) 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, i requisiti tecnici e operativi per la pianificazione di emergenza, le norme dettagliate relative alla procedura di conclusione degli accordi quadro, alla forma e al contenuto di tali accordi, nonché le norme dettagliate relative alla procedura di pianificazione continua e ai quadri europei. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(12)</sup>. Qualora il comitato istituito a norma della direttiva 2012/34/UE non esprima alcun parere nel quadro della procedura d'esame, la Commissione non dovrebbe adottare il progetto di atto di esecuzione.
- (40) La Commissione ha dichiarato che, in vista della prevista revisione del regolamento (UE) 2016/796, intende valutare la fattibilità e i possibili vantaggi di un'estensione della competenza dell'ERA alla capacità di infrastruttura ferroviaria. La valutazione potrebbe includere considerazioni sul ricorso alle attuali competenze dell'ERA nei processi di consultazione a livello settoriale, in particolare in sede di definizione del diritto derivato, nonché su un ruolo di sostegno nel facilitare un monitoraggio indipendente delle prestazioni e una valutazione dell'incidenza sul bilancio.
- (41) Le norme sull'assegnazione della capacità di cui alla direttiva 2012/34/UE sono sostituite da quelle stabilite nel presente regolamento. È pertanto opportuno definire nel presente regolamento le norme concernenti la cooperazione tra i gestori dell'infrastruttura, le norme sulla cooperazione tra gli organismi di regolazione del settore ferroviario, i requisiti per gli elementi del prospetto informativo della rete che descrivono la natura dell'infrastruttura ferroviaria a disposizione delle imprese ferroviarie, le condizioni di accesso alla stessa e i principi e i criteri per l'assegnazione della capacità. Il presente regolamento non dovrebbe incidere sulle norme in materia di cooperazione e coordinamento, né tantomeno sugli elementi del prospetto informativo della rete, che non sono connessi alla gestione della capacità.

<sup>(10)</sup> Regolamento (UE) 2021/2085 del Consiglio, del 19 novembre 2021, che istituisce le imprese comuni nell'ambito di Orizzonte Europa che abroga i regolamenti (CE) n. 219/2007, (UE) n. 557/2014, (UE) n. 558/2014, (UE) n. 559/2014, (UE) n. 560/2014, (UE) n. 561/2014 e (UE) n. 642/2014 (GU L 427 del 30.11.2021, pag. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/2085/oj>).

<sup>(11)</sup> GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree\\_interinst/2016/512/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj).

<sup>(12)</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (42) La valutazione ex post del regolamento (UE) n. 913/2010 ha concluso che tale regolamento ha avuto un impatto 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 della capacità di infrastruttura ferroviaria si è rivelata ancora inefficace da un punto di vista transfrontaliero. La valutazione ha dimostrato inoltre che gestire la capacità sui corridoi ferroviari merci separatamente dal resto della rete non è efficiente. Un quadro normativo unico dovrebbe applicarsi all'esercizio della capacità di infrastruttura ferroviaria, consolidando le relative disposizioni della direttiva 2012/34/UE e del regolamento (UE) n. 913/2010. È pertanto opportuno che, dopo un periodo di transizione sufficiente, il regolamento (UE) n. 913/2010 sia abrogato e le disposizioni della direttiva 2012/34/UE concernenti l'assegnazione della capacità siano sostituite dal presente regolamento.
- (43) La preparazione di un orario di servizio richiede di effettuare attività preparatorie negli anni precedenti l'entrata in vigore di detto orario di servizio. Pertanto la transizione dal quadro normativo istituito dalla direttiva 2012/34/UE e dal regolamento (UE) n. 913/2010 a quello istituito dal presente regolamento implica che i preparativi per gli orari di servizio nell'ambito del nuovo quadro normativo dovrebbero essere avviati parallelamente all'applicazione delle norme nell'ambito del quadro attuale. Durante un periodo di transizione, quindi, dovrebbe essere applicato un duplice regime in base al quale le fasi preparatorie necessarie per un orario di servizio dovrebbero essere conformi al quadro normativo applicabile a tale orario di servizio specifico. Gli accordi quadro conclusi nell'ambito del quadro attuale dovrebbero avere la possibilità di continuare fino alla loro scadenza.
- (44) Nel contesto del nuovo quadro normativo, le fasi preparatorie per un orario di servizio dovrebbero iniziare con l'avvio della fase della strategia relativa alla capacità cinque anni prima dell'entrata in vigore di tale orario di servizio. Tale calendario è coerente con quello dei contratti conclusi tra lo Stato membro e il gestore dell'infrastruttura, che comprendono la struttura dei pagamenti concordati per l'erogazione di fondi al gestore dell'infrastruttura e che coprono un periodo non inferiore a cinque anni, come previsto dalla direttiva 2012/34/UE. Ai fini di una tempestiva applicazione del nuovo quadro normativo e tenendo conto dei lavori preparatori già intrapresi dal settore, la tempistica delle attività che porta alla definizione dei primi due orari di servizio potrebbe essere semplificato abbreviando la fase della strategia relativa alla capacità. Di conseguenza, il primo orario di servizio disciplinato dal nuovo quadro normativo dovrebbe essere quello che inizia il 14 dicembre 2030. Al fine di conformarsi al nuovo quadro normativo, tutti i soggetti interessati dovrebbero avviare senza indugio i preparativi necessari.
- (45) La direttiva (UE) 2022/2557 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(13)</sup> stabilisce misure volte a conseguire un livello elevato di resilienza dei soggetti critici che forniscono servizi essenziali all'interno dell'Unione. I gestori dell'infrastruttura che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento rientrano, in linea di principio, anche nell'ambito di applicazione di tale direttiva. La direttiva (UE) 2022/2557 impone ai soggetti critici di adottare misure di rafforzamento della resilienza. Anche il presente regolamento impone ai gestori dell'infrastruttura di adottare misure di rafforzamento della resilienza in caso di perturbazioni della rete e di situazioni di crisi che incidono sul traffico ferroviario. Le misure di resilienza di cui al presente regolamento dovrebbero applicarsi fatta salva la direttiva (UE) 2022/2557 e in complementarità con essa. I gestori dell'infrastruttura devono garantire di adempiere anche agli obblighi previsti dalla direttiva (UE) 2022/2557. Qualora abbiano già adottato misure e redatto documenti a norma del presente regolamento che sono pertinenti per le misure di rafforzamento della resilienza ai sensi della direttiva (UE) 2022/2557, i gestori dell'infrastruttura dovrebbero poter utilizzare tali misure e documenti per soddisfare i requisiti riguardo alle misure di resilienza di cui a tale direttiva.
- (46) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, ossia gestire in modo più efficiente la capacità e il traffico dell'infrastruttura ferroviaria, migliorando in tal modo la qualità dei servizi e consentendo di accogliere più traffico sulla rete ferroviaria, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo degli effetti transfrontalieri dell'azione, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

<sup>(13)</sup> Direttiva (UE) 2022/2557 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2022, relativa alla resilienza dei soggetti critici e che abroga la direttiva 2008/114/CE del Consiglio (GU L 333 del 27.12.2022, pag. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>).

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## CAPO I

### **Disposizioni generali**

#### Articolo 1

#### **Oggetto e ambito di applicazione**

1. Il presente regolamento stabilisce i principi, le norme e le procedure applicabili alla gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria, alla gestione del traffico, alla gestione delle crisi e alla gestione delle prestazioni, per i servizi ferroviari nazionali e internazionali, nonché al coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura e altri soggetti operativi interessati, come pure i principi, le norme e le procedure applicabili all'attuazione degli strumenti digitali a sostegno dei processi di gestione della capacità e del traffico nel presente regolamento. Stabilisce inoltre norme concernenti una rete europea per il coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura e con altri soggetti interessati pertinenti, nonché la vigilanza sulla gestione della capacità e del traffico.
2. Il presente regolamento si applica all'uso dell'infrastruttura ferroviaria adibita a servizi ferroviari nazionali e internazionali di cui all'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE, compresi gli impianti di servizio quali definiti all'articolo 3, punto 11), di tale direttiva.
3. Gli articoli 2 e 3 del capo I e i capi da II a V del presente regolamento non si applicano all'infrastruttura ferroviaria o ai servizi ferroviari che uno Stato membro ha escluso dall'applicazione del capo IV della direttiva 2012/34/UE conformemente all'articolo 2, paragrafi 3, 3 bis, 4, 8 e 8 bis, di tale direttiva durante il periodo di validità delle pertinenti esclusioni.
4. Il presente regolamento non si applica ai servizi ferroviari che uno Stato membro ha escluso dall'applicazione del capo IV della direttiva 2012/34/UE conformemente all'articolo 2, paragrafo 10, di detta direttiva.
5. Il presente regolamento non si applica alle imprese o ai servizi di trasporto di cui all'articolo 2, paragrafo 9, della direttiva 2012/34/UE.
6. Il presente regolamento non si applica a Cipro e a Malta fintantoché non sarà istituito un sistema ferroviario all'interno del loro territorio.
7. Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di adottare le misure necessarie per salvaguardare interessi essenziali di sicurezza o di difesa oppure misure volte a garantire che l'esercito abbia un accesso sufficiente all'infrastruttura ferroviaria, in particolare per operazioni militari e di addestramento militare, compresi i tipi di misure di cui all'articolo 49, paragrafo 1, lettere da a) a e).

#### Articolo 2

#### **Responsabilità e principi generali**

1. Il presente regolamento lascia impregiudicata l'indipendenza gestionale dei gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 4 della direttiva 2012/34/UE.
2. Fatto salvo l'articolo 7 *quater* della direttiva 2012/34/UE, i gestori dell'infrastruttura sono responsabili della gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria e della gestione del traffico ferroviario.

I riferimenti a un gestore dell'infrastruttura in tutte le disposizioni relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria di cui al presente regolamento si intendono fatti all'organismo incaricato dell'assegnazione di cui all'articolo 7 *bis*, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE.

3. Al fine di agevolare l'offerta di una capacità di infrastruttura ferroviaria e di servizi di gestione del traffico all'interno dell'Unione efficienti ed efficaci, i gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 58, paragrafo 3, cooperano nell'ambito della rete europea dei gestori dell'infrastruttura (*European Network of Infrastructure Managers* — ENIM) di cui all'articolo 7 *septies* della direttiva 2012/34/UE e conformemente alle disposizioni del presente regolamento in materia di cooperazione.

4. Nell'adempimento dei loro compiti e delle loro responsabilità in conformità del presente regolamento, i gestori dell'infrastruttura:
- a) usano in modo ottimale ed efficace l'infrastruttura ferroviaria disponibile attraverso una pianificazione e un coordinamento efficaci al fine di aumentare la quota del trasporto ferroviario rispetto ad altri modi di trasporto, per i servizi sia di trasporto di passeggeri che di trasporto di merci, conformemente agli obiettivi climatici dell'Unione;
  - b) massimizzano il valore per la società dei servizi di trasporto ferroviario resi possibili dall'infrastruttura ferroviaria in termini sociali, economici e ambientali;
  - c) assicurano una gestione non discriminatoria della capacità di infrastruttura ferroviaria e un accesso equo e trasparente a tale capacità, anche durante i lavori sull'infrastruttura ferroviaria, al fine di consentire una concorrenza leale e con l'obiettivo di garantire una competitività ottimale dei servizi ferroviari;
  - d) consentono un traffico ferroviario senza soluzione di continuità su più di una rete e a livello transfrontaliero adoperandosi per eliminare le strozzature e gli ostacoli operativi;
  - e) garantiscono la trasparenza in merito allo stato e alla disponibilità della capacità di infrastruttura ferroviaria;
  - f) riesaminano e migliorano le prestazioni dell'infrastruttura ferroviaria in stretta cooperazione con i soggetti operativi interessati;
  - g) contribuiscono all'attuazione e allo sviluppo dello spazio ferroviario europeo unico, in particolare attraverso norme e standard tecnici e operativi comuni a livello europeo.

### Articolo 3

#### **Imparzialità del gestore dell'infrastruttura rispetto alla gestione della capacità e del traffico, anche nella programmazione della manutenzione**

1. I gestori dell'infrastruttura svolgono le funzioni di gestione della capacità e del traffico, anche per quanto riguarda la programmazione della manutenzione, in maniera equa, trasparente e non discriminatoria. I responsabili dell'adozione di decisioni relativamente a tali funzioni non sono soggetti a conflitti di interessi.
2. I gestori dell'infrastruttura rispettano la riservatezza commerciale delle informazioni loro fornite, conformemente al diritto dell'Unione e nazionale, anche, se del caso, anonimizzando le informazioni condivise con altre parti.
3. Per quanto riguarda la gestione del traffico, i gestori dell'infrastruttura assicurano che i soggetti operativi interessati, in caso di perturbazioni che li riguardano, abbiano pieno e tempestivo accesso alle informazioni pertinenti. Qualora il gestore dell'infrastruttura conceda l'accesso al processo di gestione del traffico, tale accesso è concesso in modo equo, trasparente e non discriminatorio al soggetto operativo interessato coinvolto.
4. 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 nella massima considerazione le perplessità espresse da tali richiedenti.

*Articolo 4***Indirizzi strategici e requisiti nazionali**

1. Gli Stati membri possono fornire al gestore dell'infrastruttura indirizzi strategici basati sulle strategie indicative di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di cui all'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE. Tali indirizzi strategici, che sono coerenti con il presente regolamento, rispettano le responsabilità operative del gestore dell'infrastruttura, consentendogli di ottimizzare l'uso della rete e di coordinare efficacemente l'attribuzione di capacità per il traffico transfrontaliero. Tali indirizzi sono forniti tempestivamente, affinché i gestori dell'infrastruttura siano in grado di rispettare i termini di cui all'allegato I del presente regolamento, e possono riguardare o contenere in particolare:

- a) gli obiettivi generali della politica ferroviaria nazionale pertinenti alla pianificazione strategica della capacità nell'ambito di applicazione del presente regolamento;
- b) una prospettiva sullo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, che tenga conto dei piani e delle strategie pertinenti a livello nazionale o regionale e dei piani di lavoro dei corridoi di trasporto europei;
- c) i requisiti e gli orientamenti generali relativi all'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria, di cui il gestore dell'infrastruttura tiene conto nella pianificazione strategica della capacità, in particolare in relazione alle infrastrutture ferroviarie altamente utilizzate e congestionate di cui all'articolo 23 del presente regolamento;
- d) una prospettiva sullo sviluppo previsto dei servizi ferroviari gestiti nell'ambito di obblighi di servizio pubblico, che tenga conto, se del caso, dei punti di vista delle autorità regionali o locali coinvolte.

2. Gli Stati membri possono prevedere che uno o più elementi degli indirizzi di cui al presente paragrafo siano vincolanti imponendo ai gestori dell'infrastruttura di:

- a) attuare modelli di orario specifici, ad esempio orari integrati cadenzati simmetrici, per i servizi sia di trasporto di merci che di trasporto di passeggeri;
- b) riservare volumi minimi di capacità per i tipi di servizi di trasporto ferroviario di cui all'articolo 14 per tener conto delle loro priorità in materia di politica dei trasporti;
- c) pre-pianificare la capacità di infrastruttura ferroviaria su determinate sezioni e determinati nodi, conformemente all'articolo 20, paragrafo 5;
- d) tener conto delle priorità nazionali in materia di politica dei trasporti mediante parametri nazionali nella metodologia per la ripartizione della capacità, conformemente all'articolo 27, e mediante parametri nazionali nella metodologia per la risoluzione formale dei conflitti, conformemente all'articolo 39.

Tali requisiti non impegnano la capacità disponibile per nessuno degli elementi dell'infrastruttura ferroviaria in misura tale da privare il gestore dell'infrastruttura di un margine operativo sufficiente per adempiere tutti i compiti e le responsabilità di cui all'articolo 2, paragrafo 4.

La fornitura di servizi di trasporto ferroviario secondo modelli di orario specifici, ad esempio orari integrati cadenzati simmetrici, la consultazione sulla pianificazione strategica della capacità e l'assegnazione dei diritti di capacità necessari per tali servizi restano aperte a tutti i richiedenti e a tutte le imprese ferroviarie a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie.

3. Qualora abbiano adottato indirizzi strategici e requisiti a norma dei paragrafi 1 e 2, gli Stati membri li forniscono in un unico documento, che rendono pubblico sul loro sito web. L'ENIM mette a disposizione, sul proprio sito web, i link a tali documenti.

4. Al fine di sostenere lo sviluppo di servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri e di merci, gli Stati membri si coordinano tra loro conformemente all'articolo 56 al fine di garantire la coerenza tra i rispettivi indirizzi strategici e i requisiti da essi forniti a norma del presente articolo.

5. 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 all'osservanza degli indirizzi strategici e dei requisiti concernenti l'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria.

#### Articolo 5

#### Definizioni

Ai fini del presente regolamento, si applicano le definizioni di cui all'articolo 3 della direttiva 2012/34/UE.

Si applicano inoltre le definizioni seguenti:

- 1) «forza maggiore»: qualsiasi evento o situazione imprevedibile, inevitabile o eccezionale, indipendente dal controllo del soggetto operativo interessato, che non può essere superato con previdenza e diligenza ragionevoli, né può essere risolto con misure che sono, per tale soggetto operativo interessato, 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 soggetto operativo interessato adempiere, in via temporanea o permanente, i suoi obblighi ai sensi del presente regolamento o della direttiva 2012/34/UE ovvero i suoi obblighi contrattuali;
- 2) «interoperabilità»: l'interoperabilità quale definita all'articolo 2, punto 2), della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(14)</sup>;
- 3) «soggetto operativo interessato»: il richiedente, l'impresa ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura, l'autorità competente di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento e del Consiglio <sup>(15)</sup>, l'operatore degli impianti di servizio o qualsiasi altro soggetto direttamente coinvolto nella prestazione di un servizio di trasporto ferroviario;
- 4) «coordinatore europeo»: il coordinatore designato a norma dell'articolo 52 del regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(16)</sup>;
- 5) «corridoi di trasporto europei»: i corridoi di cui agli articoli 7 e 11 e all'allegato III del regolamento (UE) 2024/1679;
- 6) «accordo quadro»: un accordo di carattere generale giuridicamente vincolante di diritto pubblico o privato che definisce i diritti e gli obblighi di un richiedente e del gestore dell'infrastruttura ferroviaria in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai canoni da riscuotere per un periodo superiore a un periodo di validità dell'orario di servizio;
- 7) «assegnazione simultanea della capacità»: un processo mediante il quale i gestori dell'infrastruttura assegnano la capacità di infrastruttura ferroviaria in risposta a una serie di richieste di capacità ricevute entro una determinata data limite e mediante il coordinamento di tali richieste al fine di garantire il miglior utilizzo possibile dell'infrastruttura ferroviaria e la maggiore corrispondenza possibile rispetto alle richieste;

<sup>(14)</sup> Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

<sup>(15)</sup> Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj>).

<sup>(16)</sup> Regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013 (GU L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

- 8) «principio primo arrivato, primo servito»: un principio per l'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria nel contesto del quale la priorità per il processo di assegnazione è definita secondo l'ordine cronologico delle richieste di capacità;
- 9) «traccia ferroviaria»: la capacità di infrastruttura ferroviaria necessaria per far viaggiare un treno tra due località in un dato periodo, descritta come un percorso esatto con orari per tale treno, compresi l'origine e la destinazione, un orario e una data di ingresso, nonché un orario e una data di uscita, compresi eventuali punti di sosta e relativi orari di partenza;
- 10) «specificità di capacità»: un diritto di capacità che specifica le caratteristiche commerciali e operative della capacità di infrastruttura ferroviaria rilevanti per il richiedente interessato e fornisce al gestore dell'infrastruttura informazioni sufficienti per preparare tracce ferroviarie specifiche che rispettino tali caratteristiche;
- 11) «servizio ferroviario multirete»: un servizio di trasporto ferroviario, di merci o di 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;
- 12) «diritto di capacità multirete»: l'insieme dei diritti di capacità che consentono la fornitura di un servizio ferroviario multirete;
- 13) «ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria»: l'assegnazione di quote della capacità totale disponibile di un elemento dell'infrastruttura ferroviaria a tipi diversi di servizi di trasporto ferroviario e alle restrizioni di capacità derivanti dai lavori sull'infrastruttura ferroviaria;
- 14) «orario di servizio»: i dati continuamente aggiornati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sull'infrastruttura ferroviaria interessata, espressi dai diritti di capacità assegnati, durante il periodo di validità dell'orario di servizio;
- 15) «periodo di validità dell'orario di servizio»: il periodo di tempo durante il quale un determinato orario di servizio è valido;
- 16) «lavori sull'infrastruttura ferroviaria»: un intervento sull'infrastruttura ferroviaria a fini di sviluppo, manutenzione, rinnovo o potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria quali definiti rispettivamente all'articolo 3, punti 2 *bis*), 2 *quater*), 2 *quinquies*) e 2 *sexies*), della direttiva 2012/34/UE;
- 17) «organismo di regolazione»: un organismo di regolazione di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE;
- 18) «incidente»: qualsiasi evento, o serie di eventi aventi la medesima origine, che causa perturbazioni del traffico ferroviario;
- 19) «sezioni e nodi»: una rappresentazione della rete ferroviaria sotto forma di grafico composto da nodi collegati da sezioni e strutturato in modo da consentire di tener conto delle caratteristiche rilevanti della domanda e dell'offerta di capacità di infrastruttura ferroviaria, in particolare ai fini della pianificazione strategica della capacità;
- 20) «modello di orario specifico»: un modo specifico di predisporre le tracce ferroviarie in un orario, anche per il traffico multirete, al fine di perseguire particolari obiettivi strategici;
- 21) «trasporti eccezionali»: trasporti eccezionali quali definiti nell'appendice J del regolamento di esecuzione (UE) 2019/773 della Commissione <sup>(17)</sup>;

<sup>(17)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2019/773 della Commissione, del 16 maggio 2019, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario nell'Unione europea e che abroga la decisione 2012/757/UE (GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 5, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2019/773/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj)).

- 22) «orario integrato cadenzato simmetrico»: un modello di orario specifico destinato a replicare servizi ferroviari a intervalli regolari e costanti e a combinare tracce lungo le sezioni e nei nodi di una rete, o parte di essa, tenendo conto, se del caso, dei collegamenti e dei tempi di trasferimento tra i servizi;
- 23) «elemento dell'infrastruttura ferroviaria»: una parte dei binari della rete identificata dal gestore dell'infrastruttura ai fini dell'applicazione di disposizioni specifiche del presente regolamento;
- 24) «restrizione di capacità»: una riduzione di capacità oppure una riduzione di prestazioni dell'infrastruttura al di sotto dei valori di progettazione, per motivi dipendenti o indipendenti dal controllo del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, quali lavori sull'infrastruttura ferroviaria, degrado dei beni o eventi meteorologici estremi.

## CAPO II

### **Gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria**

#### Sezione 1

### **Principi generali per la gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria**

#### Articolo 6

### **Gestione della capacità**

1. I gestori dell'infrastruttura gestiscono la capacità di infrastruttura ferroviaria attraverso un processo di pianificazione e assegnazione articolato in tre fasi:
  - a) la pianificazione strategica della capacità di cui alla sezione 2;
  - b) la programmazione e l'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria di cui alla sezione 3;
  - c) l'adeguamento e la riprogrammazione della capacità assegnata di cui alla sezione 4.
2. Oltre al contenuto di cui all'allegato IV della direttiva 2012/34/UE, i gestori dell'infrastruttura includono nel prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 di tale direttiva:
  - a) un capitolo sull'infrastruttura ferroviaria messa a disposizione delle imprese ferroviarie;
  - b) un capitolo sulla gestione della capacità;
  - c) un capitolo sulle operazioni, comprese la gestione del traffico, la gestione delle perturbazioni e la gestione delle crisi; e
  - d) un capitolo sulla gestione delle prestazioni, conformemente all'allegato V del presente regolamento.
3. Il processo decisionale relativo alla gestione della capacità di cui al paragrafo 1 del presente articolo, che comprende tanto la definizione quanto la valutazione della disponibilità e l'assegnazione dei diritti di capacità, è una funzione essenziale del gestore dell'infrastruttura ai sensi dell'articolo 3, punto 2 *septies*, della direttiva 2012/34/UE. Al processo decisionale relativo alla gestione della capacità si applicano le disposizioni relative alle funzioni essenziali stabilite in tale direttiva.

## Articolo 7

**Quadro europeo per la gestione della capacità**

1. Entro il 12 dicembre 2027, l'ENIM elabora e adotta un «quadro europeo per la gestione della capacità» conformemente alle disposizioni di cui all'articolo 4 e al capo II, stabilendo strumenti, metodologie e modalità procedurali comuni per la gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria e per il coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura e altri soggetti operativi interessati. I gestori dell'infrastruttura tengono nella massima considerazione tali strumenti, metodologie e modalità procedurali comuni ai fini della gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria.
2. Nell'elaborare il prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 della direttiva 2012/34/UE e all'articolo 6, paragrafo 2, 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 agli strumenti, alle metodologie e alle modalità procedurali comuni stabiliti nel quadro europeo per la gestione della capacità.
3. L'ENIM pubblica un progetto di quadro europeo per la gestione della capacità ai fini della consultazione della Piattaforma ferroviaria europea (*European Railway Platform* — «ERP») e dei soggetti operativi interessati. L'ERP e i soggetti operativi interessati possono presentare le loro risposte alla consultazione entro tre mesi dalla pubblicazione di detto progetto.
4. L'ENIM presenta il progetto definitivo di quadro europeo per la gestione della capacità alla rete europea degli organismi di regolazione del settore ferroviario (*European Network of Rail Regulatory Bodies* — «ENRRB») entro il 12 giugno 2027. L'ENRRB presenta una raccomandazione all'ENIM sul quadro europeo per la gestione della capacità entro tre mesi dal ricevimento del progetto elaborato dall'ENIM. In sede di adozione del quadro europeo per la gestione della capacità, l'ENIM tiene nella massima considerazione tale raccomandazione.
5. Il quadro europeo per la gestione della capacità comprende almeno gli elementi che figurano nell'allegato III ed è aggiornato ove necessario per tenere conto dell'esperienza dei soggetti operativi interessati e delle attività dell'ENIM. In occasione dell'aggiornamento del quadro europeo per la gestione della capacità, l'ENIM consulta l'ERP e i soggetti operativi interessati e presenta il progetto definitivo all'ENRRB affinché quest'ultima possa formulare una raccomandazione, in conformità dei paragrafi 3 e 4 del presente articolo.
6. Nell'esercizio dei suoi poteri relativamente al prospetto informativo della rete in conformità dell'articolo 56, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2012/34/UE, l'organismo di regolazione tiene conto della raccomandazione sul quadro europeo per la gestione della capacità adottata dall'ENRRB, in conformità del paragrafo 4 del presente articolo e fatto salvo il principio dell'indipendenza degli organismi di regolazione.
7. Alla Commissione è conferito il potere, conformemente all'articolo 74, di adottare atti di esecuzione che stabiliscono il quadro europeo per la gestione della capacità di cui al paragrafo 1 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 76, paragrafo 2.

## Articolo 8

**Richiedenti**

1. I richiedenti formulano richieste di uso della capacità di infrastruttura ferroviaria. Ai fini dell'uso di tale capacità di infrastruttura ferroviaria, i richiedenti che non sono imprese ferroviarie designano un'impresa ferroviaria. L'impresa ferroviaria conclude un accordo con il gestore dell'infrastruttura a norma dell'articolo 28 della direttiva 2012/34/UE. La conclusione di tale accordo da parte dell'impresa ferroviaria lascia impregiudicato il diritto dei richiedenti di concludere accordi quadro con i gestori dell'infrastruttura a norma dell'articolo 33 del presente regolamento.

2. Il gestore dell'infrastruttura può stabilire per i richiedenti requisiti volti a tutelare le sue legittime aspettative circa le entrate e l'utilizzo futuri dell'infrastruttura ferroviaria. Tali requisiti sono congrui, trasparenti e non discriminatori. Possono riguardare esclusivamente la prestazione di una garanzia finanziaria, non eccedente un appropriato livello proporzionato al livello di attività previsto del richiedente, e l'idoneità a presentare offerte conformi in vista dell'ottenimento della capacità di infrastruttura ferroviaria. Tali requisiti sono indicati nel prospetto informativo della rete conformemente all'allegato V, punto 2, lettera c).

3. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono nei dettagli i criteri da seguire per l'applicazione del paragrafo 2 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 76, paragrafo 2.

#### Articolo 9

### Gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria

1. I gestori dell'infrastruttura garantiscono che la capacità di infrastruttura ferroviaria sia gestita, in tutte le fasi del processo di gestione della capacità di cui all'articolo 6 del presente regolamento, conformemente ai principi di cui all'articolo 26 della direttiva 2012/34/UE e all'articolo 2 del presente regolamento.

2. Nell'adottare decisioni in materia di capacità di infrastruttura ferroviaria, i gestori dell'infrastruttura tengono conto degli indirizzi strategici e dei requisiti nazionali sull'utilizzo della capacità di infrastruttura ferroviaria forniti dagli Stati membri a norma dell'articolo 4, qualora gli Stati membri abbiano fornito tali indirizzi e requisiti. La pianificazione e l'assegnazione della capacità seguono procedure eque, trasparenti e non discriminatorie.

3. I gestori dell'infrastruttura pianificano e assegnano la capacità nella massima misura possibile, coinvolgendo i richiedenti interessati, ricercando soluzioni compatibili con le esigenze di capacità e le richieste di diritti di capacità dei richiedenti, e assicurando nel contempo un uso globale ottimale dell'infrastruttura ferroviaria nella rete interessata.

#### Articolo 10

### Informazioni sulla capacità di infrastruttura ferroviaria

1. I gestori dell'infrastruttura forniscono ai richiedenti e agli organismi di regolazione nonché, se del caso, ad altri soggetti operativi interessati informazioni accurate e aggiornate sulla disponibilità di capacità di infrastruttura ferroviaria 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.

I gestori dell'infrastruttura pubblicano senza indugio qualsiasi aggiornamento del piano di offerta di capacità di cui all'articolo 20 e dell'orario di servizio di cui all'articolo 32.

2. I gestori dell'infrastruttura pubblicano le informazioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo conformemente all'articolo 66, paragrafo 5.

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

*Articolo 11***Restrizioni di capacità derivanti da lavori sull'infrastruttura ferroviaria e infrastrutture ferroviarie degradate**

1. Fatti salvi gli articoli 7, 7 bis, 7 quater e 7 sexies della direttiva 2012/34/UE, i gestori dell'infrastruttura pianificano i lavori sull'infrastruttura ferroviaria 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 ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura fornisce una panoramica di tali modifiche e del loro probabile impatto nel prospetto informativo della rete.

2. In sede di pianificazione dei lavori sull'infrastruttura ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura agisce in conformità dell'articolo 2, paragrafo 4, e dell'articolo 3.

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

3. I gestori dell'infrastruttura consultano i richiedenti in merito ai lavori sull'infrastruttura ferroviaria nel contesto dei meccanismi di coordinamento di cui all'articolo 7 sexies della direttiva 2012/34/UE e, per quanto riguarda i servizi ferroviari transfrontalieri, conformemente all'articolo 57 del presente regolamento.

4. Con sufficiente anticipo i gestori dell'infrastruttura pianificano, informano e consultano i richiedenti in merito alle restrizioni di capacità derivanti da lavori sull'infrastruttura ferroviaria, tenendo conto dell'impatto stimato sulle imprese ferroviarie. A tal fine, i gestori dell'infrastruttura rispettano le tempistiche e i requisiti di cui all'allegato I, sezione 3.

5. Per le restrizioni di capacità aventi un impatto molto elevato ai sensi dell'allegato I, sezione 3, punto 1, i richiedenti possono chiedere al gestore dell'infrastruttura di fornire una pianificazione alternativa per la restrizione di capacità al fine di individuare e selezionare un'opzione che tenga conto in modo equilibrato dell'impatto sui richiedenti e sui gestori dell'infrastruttura. Il gestore dell'infrastruttura fornisce a tali richiedenti una pianificazione indicativa della capacità alternativa disponibile durante la restrizione di capacità.

La pianificazione indicativa riguarda tanto il percorso interessato quanto i percorsi alternativi, qualora tali percorsi esistano, anche su altre reti, e viene presa in considerazione nel modello di capacità di cui all'articolo 19 e nel piano di offerta di capacità di cui all'articolo 20.

6. I gestori dell'infrastruttura tengono conto dell'impatto sul traffico transfrontaliero dei lavori sull'infrastruttura ferroviaria e lo attenuano. I gestori dell'infrastruttura si coordinano, conformemente all'articolo 55, almeno per quanto riguarda tutti i lavori sull'infrastruttura ferroviaria sulle linee ferroviarie che fanno parte dei corridoi di trasporto europei e qualsiasi altro lavoro sull'infrastruttura ferroviaria avente un impatto transfrontaliero significativo.

Il coordinamento riguarda in particolare l'ottimizzazione della programmazione dei lavori sull'infrastruttura ferroviaria e la fornitura di capacità alternativa sul percorso interessato e sui percorsi alternativi di cui al paragrafo 5, secondo comma, tenendo conto delle esigenze operative e commerciali dei richiedenti.

7. Anche le riduzioni di capacità o prestazioni dell'infrastruttura ferroviaria al di sotto dei valori di progettazione derivanti dal degrado dei beni, quali le riduzioni della velocità ammissibile o del carico per asse, sono considerate restrizioni di capacità. Tali restrizioni di capacità non comportano sanzioni a norma dell'articolo 42, a meno che ciò non modifichi le caratteristiche di un diritto di capacità assegnato sconosciuto al richiedente al momento dell'assegnazione e che tale modifica non sia categorizzata come significativa conformemente all'articolo 41, paragrafo 6. Gli obblighi di informazione di cui all'articolo 10 si applicano a tali restrizioni di capacità.

8. I gestori dell'infrastruttura pubblicano informazioni e consultano il prima possibile i richiedenti in merito alle restrizioni temporanee di capacità pianificate, al loro impatto sulla capacità disponibile a fini commerciali e alla capacità alternativa.

9. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 75 per modificare l'allegato I, sezione 3, ove gli elementi che vi figurano si siano dimostrati inefficaci o abbiano comportato gravi difficoltà di attuazione ovvero qualora il settore abbia sviluppato migliori pratiche nuove e ampiamente accettate, al fine di ridurre ulteriormente l'impatto sul traffico ferroviario e sugli oneri amministrativi per i gestori dell'infrastruttura ferroviaria delle restrizioni di capacità derivanti da lavori sull'infrastruttura, tenendo conto nel contempo di considerazioni di pianificazione, operative, tecniche e commerciali dei soggetti interessati coinvolti nonché dell'esperienza e dei pareri dell'ENIM.

#### Articolo 12

### **Rifiuto o revoca dei diritti di capacità per motivi di ordine pubblico o di sicurezza pubblica**

1. Uno Stato membro può imporre al gestore dell'infrastruttura di rifiutare di concedere diritti di capacità a un richiedente, oppure di revocarli, se le autorità competenti di detto Stato membro stabiliscono che la concessione di tali diritti a tale richiedente comporta un rischio serio e grave per l'ordine pubblico o la sicurezza pubblica, comprese la sicurezza e la difesa nazionali di detto Stato membro. Una siffatta decisione è debitamente giustificata, strettamente necessaria e proporzionata all'obiettivo perseguito.

2. Fatta salva la riservatezza delle informazioni classificate, gli Stati membri, entro 10 giorni dall'adozione di una decisione sulla base del paragrafo 1, informano la Commissione, l'organismo di regolazione e, in caso di diritti di capacità multirete, gli altri Stati membri interessati dell'adozione di tale decisione e delle relative motivazioni. Gli Stati membri riesaminano periodicamente tali decisioni.

3. Qualora uno Stato membro esprima perplessità in merito a una decisione adottata da un altro Stato membro sulla base del paragrafo 1 del presente articolo, gli Stati membri interessati si coordinano tra loro conformemente all'articolo 56.

4. Nel caso di diritti di capacità multirete, uno Stato membro interessato può chiedere alla Commissione una raccomandazione sulla decisione adottata da un altro Stato membro sulla base del paragrafo 1.

#### Sezione 2

### **Pianificazione strategica della capacità**

#### Articolo 13

### **Pianificazione strategica della capacità**

1. La pianificazione strategica della capacità comprende tutte le attività di cui agli articoli da 14 a 27.

2. La pianificazione strategica della capacità determina la seguente sequenza di documenti di pianificazione, che forniscono livelli progressivamente crescenti di dettagli sulla capacità disponibile:

a) la strategia relativa alla capacità di cui all'articolo 18;

b) il modello di capacità di cui all'articolo 19;

c) il piano di offerta di capacità di cui all'articolo 20.

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

I documenti preparati a norma del primo comma, lettere a), b) e c), sono messi a disposizione dal gestore dell'infrastruttura in almeno due delle lingue ufficiali delle istituzioni dell'Unione.

3. I gestori dell'infrastruttura adottano i documenti di pianificazione come base per la fase successiva del processo di pianificazione.

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 75 per modificare:

i) parti del contenuto dettagliato della strategia relativa alla capacità, del modello di capacità e del piano di offerta di capacità di cui all'allegato I, sezione 1; e

ii) le scadenze di cui all'allegato I, sezione 2,

ove tali elementi si siano dimostrati inefficaci o abbiano comportato gravi difficoltà di attuazione ovvero qualora il settore ferroviario abbia sviluppato migliori pratiche nuove e ampiamente accettate, al fine di garantire un processo efficiente di pianificazione strategica e rispecchiare le perplessità operative dei gestori dell'infrastruttura e dei richiedenti, tenendo conto dell'esperienza e dei pareri dell'ENIM, dei richiedenti, degli organismi di regolazione e dell'ENRRB nell'attuazione dell'allegato I, sezioni 1 e 2.

5. La pianificazione strategica della capacità non comporta la concessione di diritti di capacità a singoli richiedenti a norma dell'articolo 28.

#### Articolo 14

#### **Requisiti generali per la pianificazione strategica della capacità**

1. I gestori dell'infrastruttura tengono conto in modo equo, trasparente e non discriminatorio di tutti i tipi di servizi di trasporto ferroviario per i quali possono ricevere richieste di capacità, indipendentemente dal volume, dalle dimensioni del mercato a valle, dalla stabilità tra orari consecutivi, dalla regolarità o dalla frequenza nell'ambito di un determinato periodo di validità dell'orario di servizio.

2. Nella pianificazione strategica della capacità, in particolare nel modello di capacità di cui all'articolo 19 e nel piano di offerta di capacità di cui all'articolo 20, i gestori dell'infrastruttura distinguono quanto meno tra i tipi seguenti di servizi di trasporto ferroviario:

a) servizi di trasporto di merci;

b) servizi interurbani di trasporto di passeggeri (lunga distanza);

c) servizi urbani o regionali di trasporto di passeggeri.

Se necessario, alla luce dell'esperienza acquisita nell'attuazione del presente regolamento e al fine di sostenere la coerenza transfrontaliera del processo di pianificazione strategica, l'ENIM può elaborare, in consultazione con i soggetti operativi interessati e con l'ERP, un elenco armonizzato più dettagliato che distingue ulteriormente tra i tipi di servizi di trasporto ferroviario. Detto elenco è incluso nel quadro europeo per la gestione della capacità.

3. Nella pianificazione strategica della capacità, in particolare nel modello di capacità di cui all'articolo 19 e nel piano di offerta di capacità di cui all'articolo 20, i gestori dell'infrastruttura indicano la capacità pre-pianificata idonea alla fornitura di servizi ferroviari multirete.

4. La pianificazione strategica della capacità tiene altresì conto degli aspetti seguenti:
- a) la struttura e gli sviluppi osservati della domanda di capacità di infrastruttura ferroviaria, individuati mediante l'assegnazione della capacità nei precedenti periodi di validità dell'orario di servizio e attraverso il monitoraggio del mercato di cui all'articolo 15 della direttiva 2012/34/UE;
  - b) l'evoluzione prevista delle esigenze di trasporto e della conseguente domanda di servizi di trasporto ferroviario e di capacità di infrastruttura ferroviaria, individuata in base all'analisi di cui all'articolo 17 del presente regolamento;
  - c) gli annunci delle esigenze di capacità trasmesse dai richiedenti e il contributo della consultazione con i soggetti operativi interessati a norma dell'articolo 15 del presente regolamento;
  - d) lo sviluppo previsto o pianificato della capacità di infrastruttura ferroviaria, individuato in particolare nella strategia indicativa di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di cui all'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE e nel piano commerciale del gestore dell'infrastruttura di cui all'articolo 8, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE;
  - e) i lavori pianificati sull'infrastruttura ferroviaria che si prevede interesseranno la rete;
  - f) le caratteristiche dei diversi mercati del trasporto ferroviario, in particolare per quanto concerne:
    - i) velocità;
    - ii) frequenza;
    - iii) tolleranza nei confronti degli scostamenti rispetto alla traccia ferroviaria assegnata;
    - iv) possibilità di deviare, riprogrammare o sostituire i servizi con altri modi in caso di perturbazioni della rete;
    - v) volatilità della domanda di trasporto ferroviario e conseguente necessità di pianificare i servizi ferroviari su un orizzonte temporale diverso.
5. La pianificazione strategica della capacità riflette la capacità assegnata mediante accordi quadro e pianificazione continua (*rolling planning*).
6. La pianificazione strategica della capacità riguarda le sezioni e i nodi facenti parte della rete centrale e della rete centrale estesa TEN-T di cui all'allegato I del regolamento (UE) 2024/1679. I gestori dell'infrastruttura possono decidere di includere nella pianificazione strategica della capacità altre sezioni e altri nodi della rete che gestiscono. Gli Stati membri possono prevedere, conformemente agli indirizzi strategici di cui all'articolo 4, che i gestori dell'infrastruttura effettuino la pianificazione strategica della capacità su altre sezioni e altri nodi della rete che questi gestiscono.

La pianificazione strategica della capacità è effettuata a un livello sufficientemente dettagliato da consentire la pianificazione della capacità per la rete. A tal fine, la rete è rappresentata mediante sezioni e nodi che consentono di tenere conto delle caratteristiche rilevanti della domanda e dell'offerta di capacità.

Gli Stati membri incaricano i gestori dell'infrastruttura di indicare tali sezioni e nodi nel registro dell'infrastruttura di cui all'articolo 49 della direttiva (UE) 2016/797.

7. Ai fini della pianificazione strategica della capacità, i gestori dell'infrastruttura elaborano una mappa strategica dei percorsi in termini di sezioni e nodi che definisce quanto segue:

- a) l'ambito geografico della strategia relativa alla capacità di cui all'articolo 18, del modello di capacità di cui all'articolo 19 e del piano di offerta di capacità di cui all'articolo 20;
- b) le linee alternative considerate nel caso delle restrizioni di capacità di cui all'articolo 11 e nel contesto della pianificazione di emergenza di cui all'articolo 21.

Gli Stati membri provvedono affinché la mappa strategica dei percorsi sia resa pubblica e inclusa nel registro dell'infrastruttura di cui all'articolo 49 della direttiva (UE) 2016/797.

8. La pianificazione strategica della capacità copre un periodo che inizia cinque anni prima del cambio dell'orario di servizio cui si riferisce. I gestori dell'infrastruttura possono estendere il periodo a più di cinque anni, in particolare per sostenere lo sviluppo dell'infrastruttura nel quadro della strategia indicativa di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di cui all'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE.

9. I gestori dell'infrastruttura riesaminano e aggiornano i risultati della pianificazione strategica della capacità tenendo conto, in particolare, degli aspetti seguenti:

- a) lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria;
- b) i cambiamenti nella domanda del mercato di capacità di infrastruttura ferroviaria, anche per mezzo di comunicazioni gli annunci di capacità;
- c) i risultati dei processi di assegnazione di cui alle sezioni 3 e 4 del presente capo nei precedenti periodi di validità dell'orario di servizio, compreso il grado di utilizzo della capacità di infrastruttura ferroviaria da parte dei richiedenti;
- d) le conoscenze derivanti dalla gestione del traffico effettuata conformemente al capo III;
- e) i risultati della gestione delle perturbazioni e delle crisi effettuata conformemente al capo III;
- f) i risultati della valutazione delle prestazioni conformemente al capo IV.

10. L'ENIM elabora orientamenti che stabiliscono strumenti, metodologie e modalità procedurali comuni per la pianificazione strategica della capacità e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità.

11. I gestori dell'infrastruttura tengono conto di tali orientamenti nel prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 della direttiva 2012/34/UE. Nel prospetto informativo della rete essi spiegano le ragioni di eventuali scostamenti rispetto agli strumenti, alle metodologie e alle modalità procedurali comuni stabiliti negli orientamenti.

#### Articolo 15

#### **Consultazione con i soggetti interessati in merito alla pianificazione strategica della capacità**

1. I gestori dell'infrastruttura, in conformità dell'articolo 7 *sexies* della direttiva 2012/34/UE, consultano tutti i soggetti operativi interessati, compresi quelli che esercitano servizi ferroviari multirete, in merito alla pianificazione strategica della capacità, inclusi i documenti di pianificazione di cui all'articolo 13, paragrafo 2, del presente regolamento, conformemente alle tempistiche stabilite nell'allegato I, sezione 2.

2. Ai fini della consultazione dei soggetti operativi interessati che esercitano servizi ferroviari multirete, i gestori dell'infrastruttura si coordinano conformemente all'articolo 55 e, per le questioni europee e transfrontaliere, all'articolo 57.

*Articolo 16***Coordinamento della pianificazione strategica della capacità tra i gestori dell'infrastruttura**

1. I gestori dell'infrastruttura coordinano, se del caso, le loro attività relative alla pianificazione strategica della capacità conformemente all'articolo 55.

In particolare, il coordinamento garantisce:

- a) la coerenza della pianificazione strategica tra le reti interessate, in particolare per quanto riguarda la strategia relativa alla capacità, il modello di capacità e il piano di offerta di capacità, la pianificazione dei lavori sull'infrastruttura ferroviaria e la pianificazione di emergenza;
- b) un'adeguata considerazione delle esigenze di capacità per i servizi ferroviari multirete nella strategia relativa alla capacità, nel modello di capacità e nel piano di offerta di capacità;
- c) una valutazione delle prestazioni della pianificazione strategica della capacità e dei suoi risultati conformemente al capo IV;
- d) il coinvolgimento di tutti i soggetti operativi interessati e, se del caso, dell'ERP, degli organismi di regolazione e dell'ENRRB, dei coordinatori europei e delle autorità degli Stati membri nonché, se necessario, di altri soggetti interessati.

2. I richiedenti hanno il diritto di sottoporre all'ENIM le proprie perplessità relativamente ai documenti di pianificazione di cui all'articolo 13, paragrafo 2. L'ENIM può adottare un parere o una raccomandazione in merito a tali perplessità e ne informa l'ENRRB.

3. I gestori dell'infrastruttura tengono conto di qualsiasi raccomandazione adottata dall'ENIM conformemente al paragrafo 2. Qualora non seguano la raccomandazione, i gestori dell'infrastruttura ne spiegano i motivi nei documenti di pianificazione.

4. L'ENRRB monitora il processo di coordinamento e la sua attuazione. Detta rete informa la Commissione del suo parere in merito alla necessità di affrontare eventuali carenze del processo di coordinamento.

*Articolo 17***Analisi degli sviluppi previsti del mercato dei trasporti**

1. I gestori dell'infrastruttura monitorano e analizzano periodicamente i mercati dei trasporti per orientare la loro strategia commerciale globale, la loro gestione della capacità e delle emergenze e le loro decisioni di investimento.

2. Il coordinatore della rete («network coordinator») svolge periodicamente uno studio del mercato dei trasporti relativo agli sviluppi in termini di rete e mercato dei servizi ferroviari transfrontalieri. Il coordinatore della rete riesamina e aggiorna lo studio del mercato dei trasporti ove opportuno, e comunque almeno ogni cinque anni. I risultati dello studio del mercato sono resi pubblici.

3. L'analisi del mercato dei trasporti ai sensi del paragrafo 1 del presente articolo e lo studio del mercato di cui al paragrafo 2 del presente articolo forniscono in particolare un contributo alla pianificazione strategica della capacità di cui all'articolo 4, alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria di cui all'articolo 27 e all'assegnazione di capacità sulla base del meccanismo di risoluzione formale dei conflitti di cui all'articolo 39.

I gestori dell'infrastruttura tengono conto dell'analisi del mercato dei trasporti ai sensi del paragrafo 1 e dello studio del mercato di cui al paragrafo 2 per orientare la loro strategia commerciale globale, la loro gestione della capacità e delle emergenze e le loro decisioni di investimento.

*Articolo 18***Strategia relativa alla capacità**

1. Il gestore dell'infrastruttura adotta una strategia relativa alla capacità che definisce le aspettative in merito agli sviluppi futuri della domanda e dell'offerta di capacità di infrastruttura ferroviaria e la sua visione in merito alle modalità atte a far fronte a tali sviluppi.

La strategia relativa alla capacità funge da base per la comunicazione, la consultazione e il coordinamento tra i soggetti operativi interessati.

2. La strategia relativa alla capacità contiene le informazioni elencate nell'allegato I, sezione 1.

3. Il gestore dell'infrastruttura prepara, pubblica e, all'occorrenza, aggiorna la strategia relativa alla capacità conformemente alle tempistiche e al contenuto di cui all'allegato I, sezione 2.

*Articolo 19***Modello di capacità**

1. Il gestore dell'infrastruttura stabilisce un modello di capacità che perfeziona la strategia relativa alla capacità sulla base dei risultati della consultazione con i soggetti operativi interessati di cui all'articolo 15 e delle attività di consultazione e coordinamento di cui all'articolo 16, anche sotto forma di annunci delle esigenze di capacità di cui all'articolo 14, paragrafo 4, lettera c).

Il modello di capacità sostiene una considerazione equilibrata delle esigenze di capacità dei diversi segmenti dei servizi di trasporto ferroviario e delle esigenze dei gestori dell'infrastruttura relative alla manutenzione, al rinnovo e allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, compresi il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie esistenti e la costruzione di nuove infrastrutture ferroviarie. Esso funge da base per la comunicazione, la consultazione e il coordinamento della pianificazione strategica della capacità tra i soggetti operativi interessati.

2. Il modello di capacità contiene le informazioni elencate nell'allegato I, sezione 1. I gestori dell'infrastruttura preparano e pubblicano il modello di capacità per ciascun periodo di validità dell'orario di servizio e lo aggiornano quando necessario conformemente alle tempistiche di cui all'allegato I, sezione 2. L'obbligo di aggiornare il modello di capacità non si applica se per lo stesso periodo di validità dell'orario di servizio è stato pubblicato il piano di offerta di capacità.

3. Il gestore dell'infrastruttura ha il diritto, entro limiti ragionevoli, di proporre un modello di capacità che si discosta dai contributi ricevuti durante la consultazione con i richiedenti. Il gestore dell'infrastruttura definisce i limiti applicabili nel suo prospetto informativo della rete. L'ENIM elabora orientamenti relativi a detti limiti e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità.

4. Se non è in grado di preparare un modello di capacità entro i limiti di cui al paragrafo 3 del presente articolo, il gestore dell'infrastruttura ripartisce la capacità su tale elemento dell'infrastruttura ferroviaria conformemente all'articolo 27.

5. Se del caso, i gestori dell'infrastruttura si coordinano conformemente all'articolo 16 per garantire la coerenza dei risultati della ripartizione della capacità e per garantire servizi multirete senza soluzione di continuità.

6. I gestori dell'infrastruttura documentano e, se del caso, giustificano eventuali divergenze sostanziali tra il modello di capacità e la strategia relativa alla capacità in relazione allo stesso periodo di validità dell'orario di servizio.

*Articolo 20***Piano di offerta di capacità**

1. Il gestore dell'infrastruttura elabora un piano di offerta di capacità che perfeziona il modello di capacità sulla base della consultazione con i richiedenti di cui all'articolo 15, anche sotto forma di annunci delle esigenze di capacità di cui all'articolo 14, paragrafo 4, lettera c), e del coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 16.

Il piano di offerta di capacità costituisce la base per l'assegnazione della capacità. Conformemente ai requisiti di cui all'allegato I, sezioni 1 e 2, fornisce informazioni esaustive in merito agli aspetti seguenti:

- a) capacità di infrastruttura ferroviaria disponibile per l'assegnazione ai richiedenti;
- b) capacità di infrastruttura ferroviaria non disponibile per l'assegnazione.

Il piano di offerta di capacità contiene le informazioni elencate nell'allegato I, sezione 1.

2. I gestori dell'infrastruttura elaborano il piano di offerta di capacità conformemente ai risultati del processo di pianificazione strategica della capacità di cui agli articoli da 13 a 19 e conformemente alle tempistiche di cui all'allegato I, sezione 2.

3. I gestori dell'infrastruttura pubblicano il piano di offerta di capacità per ciascun periodo di validità dell'orario di servizio al più tardi entro il termine di cui all'allegato I, sezione 2, e aggiornano continuamente tale piano fino alla fine del periodo di validità dell'orario di servizio cui esso fa riferimento. Il piano di offerta di capacità è fornito per ogni singolo giorno del periodo di validità dell'orario di servizio in questione.

4. I gestori dell'infrastruttura documentano e, se del caso, giustificano eventuali divergenze sostanziali tra il piano di offerta di capacità e il modello di capacità in relazione allo stesso periodo di validità dell'orario di servizio.

5. Nel piano di offerta di capacità i gestori dell'infrastruttura possono indicare la capacità di infrastruttura ferroviaria come pre-pianificata. Per capacità pre-pianificata si intende la capacità per la quale il gestore dell'infrastruttura definisce le caratteristiche e i volumi della capacità disponibile per le richieste da parte dei richiedenti, stabilisce le norme per l'assegnazione di tale capacità e definisce la procedura attraverso la quale tale capacità può essere richiesta, conformemente all'articolo 22. In sede di assegnazione della capacità pre-pianificata si tiene conto delle caratteristiche, delle norme e delle procedure di assegnazione specificate.

6. La capacità pre-pianificata è presentata nel piano di offerta di capacità sotto forma di oggetti di pianificazione della capacità di cui all'articolo 22, che specificano il volume e le caratteristiche della capacità e che sono collegati alle norme e alle procedure di assegnazione attraverso le quali tale capacità è messa a disposizione.

7. Il gestore dell'infrastruttura ha il diritto, entro limiti ragionevoli, di proporre un piano di offerta di capacità che si discosta dai contributi ricevuti durante la consultazione con i richiedenti. Il gestore dell'infrastruttura definisce i limiti applicabili nel suo prospetto informativo della rete. L'ENIM elabora orientamenti relativi a detti limiti e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità.

8. Se non è in grado di preparare un piano di offerta di capacità entro i limiti di cui al paragrafo 7 del presente articolo, il gestore dell'infrastruttura ripartisce la capacità su tale elemento dell'infrastruttura ferroviaria conformemente all'articolo 27.

9. Se del caso, i gestori dell'infrastruttura si coordinano conformemente all'articolo 16 per garantire la coerenza dei risultati della ripartizione della capacità e servizi multirete senza soluzione di continuità.

10. Il gestore dell'infrastruttura sottopone il progetto di piano di offerta di capacità al controllo dell'organismo di regolazione, dopodiché l'organismo di regolazione lo analizza e può adottare una decisione che impone al gestore dell'infrastruttura di modificare il piano di offerta di capacità qualora tale analisi abbia concluso che il piano non rispetta il presente regolamento, la direttiva 2012/34/UE o i principi di trasparenza e non discriminazione, conformemente ai termini di cui all'allegato I, sezione 2, del presente regolamento.

Se del caso, gli organismi di regolazione si coordinano con altri organismi di regolazione.

11. L'ENIM elabora orientamenti e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità, stabilendo quanto segue:

- a) i mezzi per la pubblicazione del piano di offerta di capacità, compresi i servizi, gli strumenti, le funzioni e le interfacce digitali;
- b) il processo di consultazione con i richiedenti in merito al piano di offerta di capacità.

#### Articolo 21

### Pianificazione di emergenza

1. I gestori dell'infrastruttura predispongono e attuano un processo continuo di pianificazione di emergenza per prepararsi a perturbazioni delle operazioni di rete e ad altre situazioni di crisi che interessano il traffico ferroviario.

La pianificazione di emergenza costituisce la base per la gestione del traffico, la gestione delle perturbazioni e la gestione delle crisi a norma dell'articolo 44, al fine di consentire una reazione rapida in tali situazioni e ridurre al minimo l'impatto sul traffico ferroviario.

I gestori dell'infrastruttura documentano i risultati della loro pianificazione di emergenza in un piano di emergenza.

2. La pianificazione di emergenza comprende in particolare:

- a) la designazione di percorsi alternativi, qualora tali percorsi esistano, anche su altre reti, che consentano di deviare il traffico in caso di indisponibilità degli elementi dell'infrastruttura ferroviaria inclusi nella rete centrale e nella rete centrale estesa TEN-T e di eventuali sezioni e nodi inclusi nei documenti di pianificazione strategica della capacità;
- b) una pianificazione indicativa della capacità di infrastruttura ferroviaria disponibile sui percorsi alternativi designati conformemente alla lettera a), che garantisca trasparenza in merito alla capacità di infrastruttura ferroviaria disponibile su tali percorsi utilizzabili in caso di incidenti e, in particolare, di perturbazioni della rete a norma dell'articolo 48;
- c) la definizione di norme e procedure per la gestione del traffico e delle crisi, anche per quanto riguarda la condivisione delle informazioni tra i gestori dell'infrastruttura, altri soggetti operativi interessati e altri soggetti interessati, quali le autorità pubbliche competenti per il trasporto ferroviario o la sicurezza e la risposta alle emergenze, nonché i criteri per l'attivazione di tali procedure;
- d) l'individuazione e la definizione di un elenco di organismi da informare in caso di incidenti gravi o serie perturbazioni della circolazione dei treni;
- e) tutti gli altri preparativi necessari per effettuare la gestione delle perturbazioni e la gestione delle crisi conformemente all'articolo 44 e al quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi di cui all'articolo 46.

3. I gestori dell'infrastruttura provvedono affinché la pianificazione di emergenza sia coerente con la pianificazione strategica della capacità, in particolare la strategia relativa alla capacità, il modello di capacità, il piano di offerta di capacità e la pianificazione dei lavori sull'infrastruttura ferroviaria di cui all'articolo 11.

4. I risultati della pianificazione di emergenza, in particolare la designazione di percorsi alternativi conformemente al paragrafo 2, lettera a), e la pianificazione indicativa della capacità su percorsi alternativi conformemente al paragrafo 2, lettera b), sono inclusi nel modello di capacità e nel piano di offerta di capacità.

5. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'applicazione del paragrafo 2 del presente articolo, in particolare per le situazioni che possono avere un impatto sul traffico transfrontaliero. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 76, paragrafo 2.

#### Articolo 22

### **Criteri e procedure per l'assegnazione della capacità pre-pianificata e per la definizione degli oggetti di pianificazione della capacità**

1. I gestori dell'infrastruttura assegnano la capacità pre-pianificata inclusa nel piano di offerta di capacità di cui all'articolo 20 secondo criteri e procedure trasparenti e non discriminatori.

I gestori dell'infrastruttura includono tali criteri e procedure nel prospetto informativo della rete, tenendo conto del quadro comune di cui al paragrafo 4.

2. I gestori dell'infrastruttura possono raggruppare oggetti di pianificazione della capacità, quali tracce ferroviarie pre-pianificate, in sede di pre-pianificazione della capacità per fornire un modello di orario specifico, conformemente agli indirizzi strategici di cui all'articolo 4, ove tali indirizzi siano forniti, e tenendo conto delle esigenze di mercato espresse dai richiedenti.

3. Gli oggetti di pianificazione della capacità definiscono le caratteristiche e le proprietà dei diversi tipi di capacità pre-pianificata, comprese la capacità disponibile per le richieste da parte dei richiedenti, la capacità riservata per i lavori sull'infrastruttura ferroviaria e la capacità già assegnata. Tali caratteristiche e proprietà comprendono tutti gli aspetti rilevanti per tipi specifici di capacità pre-pianificata, quali percorso, orario, velocità minima garantita o richiesta, lunghezza massima, parametri tecnici e numero di tracce incluse per i servizi sia di trasporto di merci che di trasporto di passeggeri.

4. L'ENIM sviluppa un quadro comune per i criteri e le procedure di cui al paragrafo 1 e lo include nel quadro europeo per la gestione della capacità. Il quadro comune concilia i benefici della riserva di capacità per tipi specifici di servizi ferroviari o procedure di assegnazione con la necessità di garantire flessibilità per soddisfare le esigenze del mercato nell'assegnazione della capacità. A tal fine, il quadro comune prevede la possibilità di accettare le richieste di diritti di capacità non coerenti con il piano di offerta di capacità e la necessità di adeguare di conseguenza il piano di offerta di capacità.

5. L'ENIM elabora specifiche per gli oggetti di pianificazione della capacità in formato leggibile dall'uomo e in formato leggibile meccanicamente. L'ENIM include tali specifiche nel quadro europeo per la gestione della capacità. 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 66, paragrafo 3, del presente regolamento.

*Articolo 23***Infrastrutture ferroviarie altamente utilizzate e congestionate**

1. I gestori dell'infrastruttura dichiarano senza indugio che un elemento dell'infrastruttura ferroviaria è altamente utilizzato o congestionato se è soddisfatta almeno una delle condizioni seguenti:

- a) l'utilizzo della capacità di infrastruttura ferroviaria ha superato le soglie per le infrastrutture ferroviarie altamente utilizzate o congestionate durante i periodi di riferimento di cui all'allegato II nel periodo di validità dell'orario di servizio precedente o in corso;
- b) i gestori dell'infrastruttura sono tenuti a ripartire la capacità nella pianificazione strategica della capacità a norma dell'articolo 19, paragrafo 4, o dell'articolo 20, paragrafo 8;
- c) lavori sull'infrastruttura ferroviaria importanti che comportano restrizioni di capacità programmate a norma dell'articolo 11 determinano una capacità altamente utilizzata o congestionata.

I gestori dell'infrastruttura valutano l'utilizzo della capacità di infrastruttura ferroviaria sulla base di procedure e metodi obiettivi, trasparenti e appropriati.

2. L'ENIM elabora un metodo comune per quanto riguarda l'utilizzo della capacità di infrastruttura ferroviaria. Tale metodo è incluso nel quadro europeo per la gestione della capacità.

3. La dichiarazione di cui al paragrafo 1 specifica il periodo di validità dell'orario di servizio nonché l'elemento dell'infrastruttura ferroviaria e i periodi di tempo specifici cui si riferisce.

4. Le richieste di capacità individuali contrastanti presentate per l'assegnazione durante il periodo di validità dell'orario di servizio non costituiscono un motivo per dichiarare un elemento dell'infrastruttura ferroviaria altamente utilizzato o congestionato, fatto salvo il caso in cui sia soddisfatta almeno una delle condizioni di cui al paragrafo 1.

5. Se un elemento dell'infrastruttura ferroviaria è stato dichiarato altamente utilizzato o congestionato, il gestore dell'infrastruttura effettua un'analisi della capacità, a norma dell'articolo 24, a meno che un piano di potenziamento della capacità a norma dell'articolo 25 che affronti tutti i pertinenti fattori sia stato eseguito nei cinque anni precedenti la dichiarazione di tale elemento dell'infrastruttura ferroviaria come altamente utilizzata o congestionata o che tale piano sia già in corso.

6. Per gli elementi dell'infrastruttura ferroviaria dichiarati altamente utilizzati o congestionati, i gestori dell'infrastruttura riservano capacità nel piano di offerta di capacità di cui all'articolo 20, tenendo conto dei risultati dell'analisi della capacità di cui all'articolo 24.

7. Gli Stati membri incaricano i gestori dell'infrastruttura di indicare gli elementi dell'infrastruttura ferroviaria dichiarati altamente utilizzati o congestionati nel registro dell'infrastruttura di cui all'articolo 49 della direttiva (UE) 2016/797.

8. Le procedure da seguire e i criteri da applicare quando l'infrastruttura ferroviaria è congestionata sono indicati nel prospetto informativo della rete e rispettano eventuali misure e criteri adottati conformemente all'articolo 27.

9. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 75 per modificare le soglie per l'utilizzo della capacità e i periodi di riferimento stabiliti nell'allegato II ove tali elementi si siano dimostrati inefficaci o abbiano comportato gravi difficoltà di attuazione ovvero qualora il settore abbia sviluppato migliori pratiche nuove e ampiamente accettate, al fine di garantire una gestione efficiente della capacità di infrastruttura ferroviaria su infrastrutture ferroviarie altamente utilizzate e congestionate e rispecchiare le perplessità operative dei gestori dell'infrastruttura e dei richiedenti, tenendo conto dell'esperienza dell'ENIM, dei gestori dell'infrastruttura, dei richiedenti e di altri soggetti operativi interessati, degli organismi di regolazione e dell'ENRRB nell'attuazione del presente articolo.

*Articolo 24***Analisi della capacità in caso di infrastrutture ferroviarie altamente utilizzate o congestionate**

1. Il gestore dell'infrastruttura effettua un'analisi della capacità entro sei mesi dalla dichiarazione dell'infrastruttura ferroviaria come altamente utilizzata o congestionata, a meno che un piano di potenziamento della capacità che affronti tutti i pertinenti fattori sia stato eseguito nei cinque anni precedenti la dichiarazione dell'infrastruttura come altamente utilizzata o congestionata o che tale piano sia già in corso.

L'analisi della capacità determina i vincoli alla capacità di infrastruttura ferroviaria che impediscono l'inclusione delle esigenze di capacità espresse dai richiedenti nel modello di capacità o nel piano di offerta di capacità, o che impediscono di soddisfare adeguatamente le richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria.

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 congestione e aumentare la disponibilità di capacità.

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

3. I gestori dell'infrastruttura consultano i richiedenti in merito al progetto di analisi della capacità a norma dell'articolo 7 *sexies* della direttiva 2012/34/UE e, se l'elemento dell'infrastruttura ferroviaria interessato fa parte di un corridoio di trasporto europeo, conformemente all'articolo 57 del presente regolamento.

Il gestore dell'infrastruttura rende pubblici i risultati dell'analisi della capacità sul proprio sito web. L'ENIM mette a disposizione, sul proprio sito web, i link ai risultati dell'analisi della capacità.

4. I gestori dell'infrastruttura tengono conto, se del caso, dei risultati di qualsiasi analisi della capacità effettuata, anche in altre reti interessate, a norma del presente articolo nella pianificazione strategica della capacità, in particolare nella strategia relativa alla capacità, nel modello di capacità e nel piano di offerta di capacità.

I risultati dell'analisi della capacità sono presentati alle autorità degli Stati membri incaricate di elaborare la strategia indicativa di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di cui all'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE e al coordinatore europeo interessato.

*Articolo 25***Piano di potenziamento della capacità**

1. Entro sei mesi dal completamento dell'analisi della capacità conformemente all'articolo 24, il gestore dell'infrastruttura definisce un piano di potenziamento della capacità per gli elementi dell'infrastruttura ferroviaria dichiarati congestionati conformemente all'articolo 23.

Tale piano di potenziamento della capacità individua:

- a) i motivi della congestione;
- b) il prevedibile futuro sviluppo del traffico;
- c) i vincoli allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria;

- d) le opzioni e i costi del potenziamento della capacità, tra cui le misure di cui all'articolo 24, paragrafo 2, e le probabili modifiche dei canoni di accesso.

Il piano di potenziamento della capacità determina inoltre, in base a un'analisi costi-benefici delle possibili misure individuate, le azioni da adottare per potenziare la capacità di infrastruttura ferroviaria, compreso un calendario per l'attuazione delle misure.

2. Il piano di potenziamento della capacità è definito previa consultazione con l'utenza dell'infrastruttura ferroviaria congestionata pertinente conformemente all'articolo 15.

Uno Stato membro può decidere che detto piano sia sottoposto alla sua approvazione preliminare.

3. Lo Stato membro interessato tiene conto dei piani di potenziamento della capacità in sede di rinnovo della strategia indicativa di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di cui all'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE.

Il coordinatore europeo interessato tiene conto del piano di potenziamento della capacità nel suo piano di lavoro di cui all'articolo 53 del regolamento (UE) 2024/1679.

4. Fatto salvo l'articolo 42 del presente regolamento, il gestore dell'infrastruttura cessa di esigere i canoni per l'infrastruttura ferroviaria pertinente a norma dell'articolo 31, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE in uno dei casi seguenti:

- a) il gestore dell'infrastruttura non è in grado di definire un piano di potenziamento della capacità;
- b) il gestore dell'infrastruttura non porta avanti le misure stabilite nel piano di potenziamento della capacità.

5. In deroga al paragrafo 4, il gestore dell'infrastruttura può, previa approvazione dell'organismo di regolazione, continuare a esigere tali canoni in uno dei casi seguenti:

- a) se il piano di potenziamento della capacità non può essere attuato per ragioni che sfuggono al suo controllo;
- b) se le opzioni disponibili non sono economicamente o finanziariamente valide.

#### *Articolo 26*

#### **Infrastruttura ferroviaria specializzata**

1. Fatto salvo il paragrafo 2 del presente articolo, la capacità di infrastruttura ferroviaria è considerata disponibile per l'uso di tutti i tipi di traffico compatibili con il percorso previsto per l'esercizio conformemente alla direttiva (UE) 2016/797 e alle specifiche stabilite negli atti di esecuzione adottati sulla base della stessa.

2. Se esistono percorsi alternativi adeguati e se, secondo la procedura di cui all'articolo 27, si può dimostrare che ciò è giustificato da un punto di vista sociale, economico e ambientale, il gestore dell'infrastruttura può, previa consultazione con le parti interessate, designare elementi dell'infrastruttura per l'uso da parte di determinati tipi di traffico. In tal caso il gestore dell'infrastruttura indica la designazione nei documenti di pianificazione di cui all'articolo 13, paragrafo 2, e nel prospetto informativo della rete e riserva capacità per i tipi di traffico specificati nel piano di offerta di capacità.

La designazione non impedisce l'uso dell'infrastruttura ferroviaria per altri tipi di traffico se vi è capacità disponibile.

3. Gli Stati membri garantiscono che l'infrastruttura ferroviaria designata a norma del paragrafo 2 del presente articolo sia indicata nel registro dell'infrastruttura di cui all'articolo 49 della direttiva (UE) 2016/797.

*Articolo 27***Ripartizione della capacità di un'infrastruttura ferroviaria dichiarata altamente utilizzata o congestionata**

1. Il gestore dell'infrastruttura ripartisce la capacità sugli elementi dell'infrastruttura ferroviaria dichiarati altamente utilizzati o congestionati attuando una metodologia equa, trasparente e non discriminatoria.

Il gestore dell'infrastruttura definisce i dettagli della metodologia, compresi tutti i valori dei parametri applicabili, nel prospetto informativo della rete, tenendo conto del quadro europeo per la gestione della capacità. I valori dei parametri definiti dal gestore dell'infrastruttura sono soggetti a coordinamento in conformità dell'articolo 7 *sexies*, lettera d), della direttiva 2012/34/UE.

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

2. La metodologia di cui al paragrafo 1 comprende le seguenti fasi:

- a) progettazione di scenari alternativi per ripartire la capacità disponibile per i diversi tipi di servizi di trasporto ferroviario che comportano, ove possibile, la fornitura di capacità alternativa su altri percorsi oppure orari alternativi;
- b) valutazione e classificazione degli scenari di cui alla lettera a) del presente paragrafo, tenendo conto dei criteri operativi, socioeconomici e ambientali di cui al paragrafo 3 del presente articolo;
- c) selezione dello scenario con la classificazione migliore sulla base della valutazione di cui alla lettera b) del presente paragrafo e conseguente modifica del modello di capacità e del piano di offerta di capacità.

La metodologia consente di tener conto della necessità di servizi ferroviari multirete nella loro interezza.

3. La valutazione di cui al paragrafo 2, lettera b), si basa, tra l'altro, sui seguenti criteri operativi, socioeconomici e ambientali, in funzione della disponibilità dei dati e tenendo conto di considerazioni tecniche e operative e dell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria:

- a) i costi di esercizio per gli operatori dei servizi di trasporto ferroviario e il conseguente impatto sui prezzi per i clienti dei servizi di trasporto ferroviario;
- b) i costi in termini di tempo per i clienti dei servizi di trasporto ferroviario;
- c) la connettività e l'accessibilità per le persone e le regioni servite dai servizi di trasporto ferroviario, compresa la qualità dei collegamenti, in particolare in termini di tempi di trasferimento e di frequenza per quanto riguarda i servizi ferroviari di trasporto di passeggeri e di merci;
- d) gli impatti sui costi esterni del trasporto, quali incidenti o emissioni di inquinanti atmosferici, gas a effetto serra e rumore prodotti dai servizi di trasporto ferroviario e dalle loro probabili alternative;
- e) il volume delle persone e delle merci trasportate.

4. L'ENIM definisce una metodologia equa, trasparente e non discriminatoria e stabilisce l'elenco dei parametri relativi ai servizi di trasporto ferroviario e ai criteri operativi, socioeconomici e ambientali necessari per la valutazione di cui al paragrafo 3. Se del caso, l'ENIM definisce valori standard dei parametri o intervalli di valori standard. L'ENIM garantisce che i valori dei parametri siano sufficientemente testati e calibrati in un contesto operativo.

L'ENIM include la metodologia, l'elenco di parametri e i valori standard dei parametri nel quadro europeo per la gestione della capacità.

Il gestore dell'infrastruttura, se del caso, adegua i valori standard dei parametri per tenere conto delle circostanze locali o nazionali sulla base di approcci accettati e di prove empiriche e, se del caso, applica i requisiti degli Stati membri in conformità dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera d).

### Sezione 3

## Programmazione e assegnazione della capacità

### Articolo 28

#### Diritti di capacità

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

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

- a) specifiche di capacità;
- b) tracce ferroviarie.

L'ENIM definisce le caratteristiche delle specifiche di capacità e le include nel quadro europeo per la gestione della capacità.

2. I gestori dell'infrastruttura convertono i diritti di capacità assegnati sotto forma di specifica di capacità in diritti di capacità sotto forma di traccia ferroviaria prima della circolazione effettiva del treno, conformemente ai termini di cui all'allegato I, sezioni 4, 5 e 6.

3. I diritti di capacità sotto forma di traccia ferroviaria possono essere concessi ai richiedenti per una durata massima non superiore a un periodo di validità dell'orario di servizio. I diritti di capacità sotto forma di specifica di capacità possono essere assegnati per una durata superiore a un periodo di validità dell'orario di servizio conformemente agli articoli 33 e 35.

4. Salvo se diversamente specificato nel presente regolamento, i diritti e obblighi rispettivi dei gestori dell'infrastruttura e dei richiedenti in materia di assegnazione della capacità sono stabiliti in sede contrattuale o nel diritto nazionale.

5. Una volta assegnato a un richiedente, un diritto di capacità non è trasferito dal beneficiario a un'altra impresa o a un altro servizio.

Qualsiasi forma di trasferimento comporta l'esclusione dall'ulteriore assegnazione di capacità durante il periodo di validità dell'orario di servizio in corso e successivo.

L'uso della capacità da parte di un'impresa ferroviaria che opera per conto di un richiedente che non è un'impresa ferroviaria non è considerato un trasferimento. Il richiedente che non è un'impresa ferroviaria comunica al gestore dell'infrastruttura, almeno 10 giorni prima dell'uso della capacità, quale impresa ferroviaria userà la capacità. Tali informazioni comprendono la prova dell'accettazione da parte dell'impresa ferroviaria.

6. Il richiedente che intende richiedere capacità di infrastruttura ferroviaria, 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 interessati provvedono a che siano informate, senza indebito ritardo e comunque entro 10 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.

*Articolo 29***Metodi di assegnazione della capacità**

1. I gestori dell'infrastruttura concedono diritti di capacità ai richiedenti mediante le procedure di assegnazione di cui agli articoli da 33 a 36.

Qualsiasi modifica della capacità assegnata è anch'essa considerata un'assegnazione della capacità.

2. I gestori dell'infrastruttura assegnano la capacità di infrastruttura ferroviaria mediante strumenti digitali e servizi digitali conformemente all'articolo 66.

3. Il gestore dell'infrastruttura cancella un diritto di capacità che, per un periodo di almeno un mese, sia stato usato al di sotto di una soglia, a meno che ciò sia riconducibile a fattori di carattere non economico che sfuggono al controllo del richiedente. In tal caso, il gestore dell'infrastruttura informa l'organismo di regolazione.

L'ENIM definisce gli intervalli per la soglia in questione e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità.

I gestori dell'infrastruttura definiscono la soglia nel prospetto informativo della rete, prendendo in considerazione gli intervalli per la soglia definiti dall'ENIM.

L'organismo di regolazione monitora l'applicazione equa, trasparente e non discriminatoria degli obblighi a norma del presente paragrafo ed esamina gli eventuali reclami ricevuti.

4. Se il gestore dell'infrastruttura cancella, in conformità del paragrafo 3, i diritti di capacità multirete, l'organismo di regolazione competente per tale gestore dell'infrastruttura informa gli organismi di regolazione pertinenti e l'ENRRB.

*Articolo 30***Assegnazione e coordinamento dei diritti di capacità multirete**

1. I richiedenti hanno il diritto di richiedere diritti di capacità multirete mediante le procedure di assegnazione di cui agli articoli da 33 a 36, compresi interi viaggi di andata e ritorno, e di ricevere risposte a tali richieste mediante uno sportello unico istituito conformemente all'articolo 66, paragrafo 5.

I gestori dell'infrastruttura si coordinano nell'assegnazione della capacità per i servizi ferroviari multirete, conformemente all'articolo 55, in particolare per i servizi transfrontalieri di trasporto ferroviario di merci e i servizi transfrontalieri di trasporto ferroviario di passeggeri.

2. Il coordinamento di cui al paragrafo 1 garantisce in particolare:

- 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;
- b) la conformità del diritto di capacità multirete a criteri qualitativi minimi in termini di coerenza tra le reti e per quanto concerne aspetti quali la definizione dell'itinerario, gli orari, la disponibilità su diversi giorni di circolazione e lo stato dell'assegnazione;
- c) l'esecuzione coerente della procedura di assegnazione dei diritti di capacità multirete, compresi in particolare il meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti di cui all'articolo 38 e il meccanismo di risoluzione formale dei conflitti di cui all'articolo 39;

- d) il coordinamento di eventuali modifiche dei diritti di capacità multirete assegnati conformemente alla sezione 4 al fine di garantire l'integrità dei diritti di capacità multirete in qualsiasi momento;
- e) fatto salvo l'articolo 1, paragrafo 7, controlli rapidi ed efficienti della compatibilità con il percorso per i trasporti eccezionali che attraversano più di una rete a fini militari e di difesa.

Se i gestori dell'infrastruttura non nominano un punto di contatto unico, il richiedente seleziona il gestore dell'infrastruttura competente per fungere da punto di contatto unico per le domande relative alla specifica richiesta di capacità.

3. Un gestore dell'infrastruttura non cancella un diritto di capacità multirete a norma dell'articolo 29, paragrafo 3, senza coordinarsi preventivamente, conformemente all'articolo 55, con gli altri gestori dell'infrastruttura interessati.

Se il gestore dell'infrastruttura cancella, conformemente all'articolo 29, paragrafo 3, i diritti di capacità multirete, ne informa l'organismo di regolazione. Quest'ultimo informa gli organismi di regolazione pertinenti e l'ENRRB.

4. Le richieste di diritti di capacità multirete sono trattate in modo equo e non discriminatorio rispetto alle richieste di diritti di capacità monorete.
5. L'ENIM definisce le procedure e i metodi dettagliati per promuovere l'applicazione uniforme del presente articolo e i requisiti minimi di qualità di cui al paragrafo 2, lettera b), e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità.

#### Articolo 31

### **Cooperazione nell'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria e della capacità degli impianti di servizio**

1. I gestori dell'infrastruttura e gli operatori degli impianti di servizio che offrono i servizi necessari per la prestazione di un servizio di trasporto ferroviario e i cui impianti di servizio fanno parte della rete transeuropea dei trasporti di cui all'allegato I del regolamento (UE) 2024/1679, compresi quelli situati nei nodi urbani definiti all'articolo 3, punto 6), di tale regolamento, cooperano al fine di garantire la coerenza dell'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria e della capacità degli impianti di servizio.
2. I gestori dell'infrastruttura forniscono un elenco degli impianti di servizio di cui al paragrafo 1 nel prospetto informativo della rete.
3. I gestori dell'infrastruttura garantiscono che i richiedenti possano richiedere, in un unico luogo e in un'unica operazione, diritti di capacità di infrastruttura ferroviaria e di capacità degli impianti di servizio di cui al paragrafo 1 del presente articolo, avvalendosi dello sportello unico istituito a norma dell'articolo 66, paragrafo 5.
4. I gestori dell'infrastruttura possono concludere un accordo con gli operatori di altri impianti di servizio per la fornitura congiunta di capacità.
5. Ai fini del paragrafo 3, i gestori dell'infrastruttura e gli operatori degli impianti di servizio coordinano la capacità e forniscono diritti di capacità, compresa la capacità nell'impianto di servizio che soddisfa i requisiti del richiedente, o si adoperano per fornire un'alternativa valida alla capacità richiesta.
6. Gli operatori degli impianti di servizio di cui al paragrafo 1 del presente articolo mettono a disposizione del gestore dell'infrastruttura, in un formato digitale conformemente all'articolo 66, paragrafo 5, informazioni sulla capacità disponibile. Informazioni in tempo reale sono fornite ogniqualvolta siano supportate dagli strumenti digitali di cui all'articolo 66, paragrafo 5.

7. Il presente articolo non si applica agli operatori degli impianti di servizio che beneficiano di un'esenzione a norma dell'articolo 2 del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione<sup>(18)</sup>.

#### Articolo 32

##### Orario di servizio

1. I gestori dell'infrastruttura pubblicano un nuovo orario di servizio prima dell'inizio di ciascun periodo di validità dell'orario di servizio.

I gestori dell'infrastruttura avviano la preparazione dell'orario di servizio in sede di assegnazione della capacità mediante la procedura annuale di assegnazione di cui all'articolo 34, tenendo conto dei diritti di capacità assegnati mediante accordi quadro a norma dell'articolo 33 e mediante la procedura di pianificazione continua di cui all'articolo 35.

2. I gestori dell'infrastruttura garantiscono, fino alla fine del periodo di validità dell'orario di servizio, che l'orario di servizio sia aggiornato, tenendo conto della capacità assegnata mediante la procedura di pianificazione continua di cui all'articolo 35, della capacità assegnata mediante la procedura ad hoc di cui all'articolo 36, delle modifiche dei diritti di capacità a norma dell'articolo 41 e della riprogrammazione nel contesto della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi a norma dell'articolo 43.

#### Articolo 33

##### Assegnazione della capacità mediante accordi quadro

1. I richiedenti hanno il diritto di richiedere capacità di infrastruttura ferroviaria per un periodo di tempo superiore a un periodo di validità dell'orario di servizio mediante accordi quadro.

Gli accordi quadro specificano i diritti di capacità concessi sotto forma di specifica di capacità di cui all'articolo 28, paragrafo 1, lettera a). Non possono includere diritti di capacità sotto forma di traccia ferroviaria.

Uno Stato membro può prescrivere la previa autorizzazione di tali accordi quadro da parte dell'organismo di regolazione. Nel caso di accordi quadro che comportano un traffico transfrontaliero, gli organismi di regolazione pertinenti si coordinano tra di loro.

2. I gestori dell'infrastruttura indicano nei documenti di pianificazione relativi alla pianificazione strategica della capacità la capacità che intendono riservare per l'assegnazione mediante accordi quadro. Fatti salvi gli articoli 101, 102 e 106 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), la capacità riservata per gli accordi quadro in tali documenti di pianificazione è assegnata dal gestore dell'infrastruttura ai richiedenti mediante detti accordi, fatti salvi i paragrafi 5 e 6 del presente articolo. Ciò non impedisce ai gestori dell'infrastruttura di assegnare la capacità richiesta mediante accordi quadro nei casi in cui tale capacità non sia riservata nei documenti di pianificazione, fatto salvo il paragrafo 6 del presente articolo.

3. Possono essere conclusi accordi quadro tra più gestori dell'infrastruttura e un richiedente qualora coprano più di una rete.

4. Il richiedente che è parte di un accordo quadro chiede al gestore dell'infrastruttura di convertire le specifiche di capacità incluse nell'accordo quadro in una traccia ferroviaria corrispondente conformemente a tale accordo. Tale conversione è effettuata conformemente all'articolo 28, paragrafo 2.

<sup>(18)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione, del 22 novembre 2017, relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari (GU L 307 del 23.11.2017, pag. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2017/2177/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj)).

5. I gestori dell'infrastruttura provvedono affinché gli accordi quadro siano coerenti con quanto segue:
- a) i documenti di pianificazione relativi alla pianificazione strategica della capacità di cui all'articolo 13, paragrafo 2;
  - b) gli indirizzi strategici, compresi eventuali elementi vincolanti ivi afferenti, qualora gli Stati membri abbiano fornito tali indirizzi conformemente all'articolo 4.

I gestori dell'infrastruttura limitrofi coordinano le rispettive pianificazioni strategiche della capacità in ordine alla capacità disponibile per gli accordi quadro transfrontalieri.

6. Gli accordi quadro non ostacolano l'uso 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 includono tali quote nel prospetto informativo della rete.

7. Gli accordi quadro devono poter essere modificati per consentire un migliore uso dell'infrastruttura ferroviaria, fatti salvi gli articoli 41 e 42. Le altre modifiche dei diritti di capacità assegnati mediante accordi quadro sono soggette a sanzione a norma dell'articolo 42.

8. Gli accordi quadro coprono, in linea di principio, il periodo indicato nell'allegato I, sezione 5. Il gestore dell'infrastruttura può concordare un periodo più breve o più lungo in casi specifici. Qualsiasi periodo più lungo rispetto a quello indicato all'allegato I, sezione 5, è giustificato dalla necessità di investimenti dedicati da parte di nuovi entranti o dalla sostanziale novità del servizio, che forniscono un miglioramento significativo della qualità del servizio.

9. Per i servizi che usano un'infrastruttura ferroviaria specializzata, di cui all'articolo 26, che richiede investimenti cospicui e a lungo termine, debitamente giustificati dal richiedente, gli accordi quadro possono essere conclusi per un periodo massimo di 15 anni. Eventuali periodi superiori ai 15 anni possono essere concordati soltanto in casi eccezionali, in particolare in caso di investimenti su grande scala e a lungo termine e qualora tali investimenti siano coperti da impegni contrattuali che prevedano un piano di ammortizzazione pluriennale.

10. I gestori dell'infrastruttura includono la capacità assegnata mediante accordi quadro nel modello di capacità di cui all'articolo 19 e nel piano di offerta di capacità di cui all'articolo 20.

11. Nel rispetto della riservatezza commerciale, gli aspetti generali di ogni accordo quadro sono comunicati a tutte le parti interessate.

12. In base all'esperienza degli organismi di regolazione, delle autorità competenti, delle imprese ferroviarie, dei gestori dell'infrastruttura e dell'ENRRB, la Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono norme dettagliate relative alla procedura e ai criteri di conclusione degli accordi quadro, alla forma e al contenuto di tali accordi, al fine di garantire l'applicazione uniforme del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 76, paragrafo 2.

#### *Articolo 34*

#### **Assegnazione della capacità mediante la procedura annuale di assegnazione**

1. Il gestore dell'infrastruttura assegna la capacità mediante l'assegnazione simultanea della capacità, al fine di soddisfare, nella misura del possibile, tutte le richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria di cui all'articolo 32, paragrafo 1, fatti salvi i paragrafi 2, 3 e 4 del presente articolo. Il gestore dell'infrastruttura tiene conto, per quanto possibile, di tutti i vincoli imposti ai richiedenti, compreso l'effetto economico sulla loro attività.

2. Conformemente agli articoli 20 e 22, il gestore dell'infrastruttura può accettare o rifiutare richieste di diritti di capacità non coerenti con il piano di offerta di capacità.

Laddove una richiesta non sia coerente con il piano di offerta di capacità, il gestore dell'infrastruttura ha il diritto, entro limiti ragionevoli, di proporre capacità di infrastruttura ferroviaria diverse da quelle richieste e di modificare il piano di offerta di capacità, o entrambi. In tali casi, il gestore dell'infrastruttura applica i criteri e le procedure di cui all'articolo 22, paragrafo 1.

Nell'accettare richieste che non sono coerenti con il piano di offerta di capacità, il gestore dell'infrastruttura mira a mantenere l'equilibrio generale tra gli elementi del piano di offerta di capacità elencati all'articolo 20, paragrafo 6, e, in caso di conflitto con altre richieste, dà priorità alle richieste che sono coerenti con il piano di offerta di capacità, in particolare la capacità pre-pianificata.

Nel rifiutare le richieste che non sono coerenti con il piano di offerta di capacità, il gestore dell'infrastruttura informa senza indugio il richiedente interessato della sua intenzione di rifiutare una richiesta. Il richiedente interessato ha il diritto di presentare reclamo presso l'organismo di regolazione.

Almeno ogni anno, i gestori dell'infrastruttura informano l'organismo di regolazione di tutte le richieste di capacità ricevute che non corrispondevano ai parametri della capacità disponibile definiti nel piano di offerta di capacità, indipendentemente dal fatto che siano state accettate o rifiutate. Sulla base di tali informazioni, l'organismo di regolazione può emettere un parere che può raccomandare al gestore dell'infrastruttura di modificare il modello di capacità.

3. In caso di conflitto tra due o più richieste di capacità, il gestore dell'infrastruttura cerca innanzitutto di risolvere il conflitto attraverso il meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti di cui all'articolo 38. Se tale meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti non ha risolto il conflitto di capacità, il gestore dell'infrastruttura applica il meccanismo di risoluzione formale dei conflitti di cui all'articolo 39.

4. I diritti di capacità concessi mediante la procedura annuale di assegnazione possono comprendere:

a) specifiche di capacità;

b) tracce ferroviarie.

I gestori dell'infrastruttura convertono i diritti di capacità concessi sotto forma di specifiche di capacità in tracce ferroviarie conformemente all'allegato I, sezione 4.

5. Ai fini della procedura di assegnazione il gestore dell'infrastruttura rispetta le tempistiche di cui all'allegato I, sezione 4.

6. Il gestore dell'infrastruttura esamina le richieste presentate dopo il termine di cui all'allegato I, sezione 4, e assegna la capacità sulla base del principio primo arrivato, primo servito.

7. Per le richieste presentate dopo il termine che non possono essere soddisfatte né con la capacità residua riservata per l'orario di servizio né con la capacità non pianificata disponibile, il gestore dell'infrastruttura cerca di offrire alternative mediante un itinerario diverso.

8. Il gestore dell'infrastruttura consulta le parti interessate sul progetto di orario di servizio. Le parti interessate comprendono tutti i soggetti che hanno presentato richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria e altri soggetti che intendono formulare osservazioni in merito all'eventuale incidenza dell'orario di servizio sulla loro idoneità a prestare servizi ferroviari durante il periodo di validità dello stesso.

9. Il gestore dell'infrastruttura adotta le misure appropriate per tener conto delle perplessità espresse.

*Articolo 35***Assegnazione della capacità mediante la procedura di pianificazione continua**

1. I gestori dell'infrastruttura assegnano la capacità di infrastruttura ferroviaria mediante la procedura di pianificazione continua almeno ai servizi di trasporto ferroviario di merci secondo i termini di cui all'allegato I, sezione 6. I gestori dell'infrastruttura riservano capacità a tale fine nel piano di offerta di capacità di cui all'articolo 20.

Fatti salvi gli articoli 101, 102 e 106 TFUE, la capacità riservata per la pianificazione continua nei documenti di pianificazione è assegnata dal gestore dell'infrastruttura ai richiedenti mediante la procedura di pianificazione continua. Ciò non impedisce ai gestori dell'infrastruttura di assegnare la capacità richiesta mediante la procedura di pianificazione continua nei casi in cui tale capacità non sia riservata nei documenti di pianificazione. La procedura di pianificazione continua non ostacola l'uso dell'infrastruttura ferroviaria in questione da parte di altri richiedenti o servizi.

2. I diritti di capacità concessi mediante la procedura di pianificazione continua possono comprendere:

a) tracce ferroviarie o specifiche di capacità per tutti i giorni di circolazione durante il periodo di validità dell'orario di servizio, compreso il primo giorno di circolazione incluso nella richiesta;

b) specifiche di capacità per tutti i giorni di circolazione oltre il periodo di validità dell'orario di servizio, compreso il primo giorno incluso nella richiesta per un periodo massimo specificato all'allegato I, sezione 6.

I gestori dell'infrastruttura convertono i diritti di capacità concessi sotto forma di specifiche di capacità in tracce ferroviarie conformemente all'allegato I, sezione 6.

3. I gestori dell'infrastruttura e i richiedenti possono decidere congiuntamente di modificare le specifiche di capacità concesse mediante la procedura di pianificazione continua per consentire un migliore uso dell'infrastruttura ferroviaria. Tali modifiche non sono considerate modifiche dei diritti di capacità soggette a sanzione ai fini dell'articolo 42. Le altre modifiche dei diritti di capacità assegnati mediante la procedura di pianificazione continua sono soggette a sanzione a norma dell'articolo 42.

4. Fatto salvo l'articolo 20, i gestori dell'infrastruttura assegnano la capacità riservata alla procedura di pianificazione continua sulla base del principio primo arrivato, primo servito.

5. Conformemente alle norme e alle procedure di cui all'articolo 22, i gestori dell'infrastruttura si adoperano al massimo per offrire capacità alternativa a richieste di pianificazione continua se tali richieste non sono coerenti con il piano di offerta di capacità di cui all'articolo 20. Se non è possibile offrire un'alternativa, il gestore dell'infrastruttura può rifiutare di assegnare la capacità alle richieste incoerenti in questione. Il richiedente ha il diritto di presentare reclamo presso l'organismo di regolazione.

6. Il gestore dell'infrastruttura, a seguito di una notifica all'organismo di regolazione, rifiuta le richieste di pianificazione continua se tali richieste soddisfano le caratteristiche della capacità normalmente assegnata mediante accordi quadro a norma dell'articolo 33. L'organismo di regolazione informa l'ENRRB in merito a tali rifiuti e garantisce un'applicazione coerente del presente paragrafo.

7. In base all'esperienza degli organismi di regolazione, delle autorità competenti, delle imprese ferroviarie, dei gestori dell'infrastruttura e dell'ENRRB, la Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscono norme dettagliate relative alla procedura di pianificazione continua, al fine di garantire l'applicazione uniforme del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 76, paragrafo 2.

*Articolo 36***Assegnazione della capacità mediante la procedura ad hoc**

1. Il gestore dell'infrastruttura risponde senza indebito ritardo, e in ogni caso entro i termini di cui all'allegato I, sezione 7, alle richieste ad hoc di capacità di infrastruttura ferroviaria presentate in qualsiasi momento durante il periodo di validità dell'orario di servizio. Le informazioni sulla capacità disponibile di riserva sono comunicate conformemente all'articolo 10 a tutti i richiedenti eventualmente interessati a usare questa capacità.

I diritti di capacità concessi mediante la procedura ad hoc assumono la forma di tracce ferroviarie.

2. L'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria in risposta a richieste ad hoc si basa sul principio primo arrivato, primo servito.

*Articolo 37***Programmazione di restrizioni di capacità derivanti da lavori sull'infrastruttura ferroviaria**

1. Nel programmare i lavori sull'infrastruttura ferroviaria a norma del presente articolo, i gestori dell'infrastruttura si attengono alle tempistiche e ai requisiti di cui all'allegato I, sezioni 3 e 8.

2. Nel programmare i lavori sull'infrastruttura ferroviaria, i gestori dell'infrastruttura limitano, per quanto possibile, l'impatto sulla capacità pre-pianificata inclusa nel modello di capacità o nel piano di offerta di capacità.

3. Se la programmazione di una restrizione di capacità derivante da lavori sull'infrastruttura ferroviaria richiede la modifica di un diritto di capacità assegnato ai sensi dell'articolo 41, il gestore dell'infrastruttura si adopera al massimo per fornire ai richiedenti interessati capacità alternative che consentano all'impresa ferroviaria di prestare i servizi in questione.

A tal fine, il gestore dell'infrastruttura informa tutti i richiedenti interessati in merito alla prevista modifica dei diritti di capacità in questione. Esso offre ai richiedenti interessati diritti di capacità alternativi o avvia un coordinamento con i richiedenti interessati al fine di concordare diritti di capacità alternativi.

4. I gestori dell'infrastruttura includono le restrizioni di capacità derivanti dai lavori sull'infrastruttura ferroviaria, non appena siano programmate, nel modello di capacità o nel piano di offerta di capacità, indipendentemente dal momento in cui sono programmate.

5. Il gestore dell'infrastruttura può derogare ai termini di cui all'allegato I, sezione 3, tabella 1, e all'obbligo di includere, nel modello di capacità di cui all'articolo 19, restrizioni di capacità aventi un impatto elevato o molto elevato nei casi seguenti:

- a) vi sono prove del fatto che, a causa di eventi imprevisi, la restrizione di capacità è necessaria a ristabilire la sicurezza dell'esercizio ferroviario;
- b) i termini delle restrizioni sfuggono al controllo del gestore dell'infrastruttura, dei suoi contraenti o di altri operatori che agiscono per suo conto; oppure
- c) vi è un consenso tra tutti i soggetti operativi interessati coinvolti.

In tali casi, il gestore dell'infrastruttura consulta senza indugio i richiedenti e gli operatori degli impianti di servizio interessati e li tiene informati con cadenza regolare in merito ai progressi compiuti verso il ripristino del normale esercizio.

Le restrizioni di capacità che comportano modifiche dei diritti di capacità dopo l'assegnazione sono conformi ai requisiti di cui all'articolo 41 e all'allegato I, sezione 8.

*Articolo 38***Meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti e coordinamento delle richieste**

1. Qualora, nel contesto dell'assegnazione simultanea della capacità, vi siano richieste di capacità di infrastruttura contrastanti, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria cerca di garantire la migliore corrispondenza possibile di tutti i requisiti, attraverso il coordinamento delle richieste.

2. Se una situazione richiede un coordinamento, il gestore dell'infrastruttura cerca di conciliare tutte le richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria tramite il coordinamento e ha il diritto di proporre, entro limiti ragionevoli, capacità di infrastruttura ferroviaria diverse da quelle richieste. Il gestore dell'infrastruttura definisce i limiti applicabili nel suo prospetto informativo della rete. L'ENIM elabora orientamenti relativi a tali limiti e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità.

3. Il gestore dell'infrastruttura, mediante consultazione con i richiedenti interessati, cerca di risolvere eventuali conflitti. Tale consultazione si basa sulla comunicazione gratuita, entro tempi ragionevoli e in forma elettronica, delle informazioni seguenti:

- a) diritti di capacità richiesti da tutti gli altri richiedenti sugli stessi percorsi;
- b) diritti di capacità assegnati in via preliminare a tutti gli altri richiedenti sugli stessi percorsi;
- c) diritti di capacità alternativi sui percorsi pertinenti proposti a norma del paragrafo 2;
- d) descrizione dettagliata dei criteri usati nella procedura di assegnazione della capacità.

Fatto salvo l'articolo 3, paragrafo 2, e previo accordo di tutti i richiedenti, il gestore dell'infrastruttura può stabilire contatti tra tutti i richiedenti potenzialmente coinvolti nella risoluzione di un conflitto per facilitare il coordinamento delle richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria.

4. Il gestore dell'infrastruttura definisce nel suo prospetto informativo della rete i principi che disciplinano il coordinamento delle richieste di capacità per servizi ferroviari.

5. Se alcune richieste di capacità non possono essere soddisfatte senza coordinamento, il gestore dell'infrastruttura cerca di conciliare tutte le richieste tramite il coordinamento.

6. In caso di richieste di capacità multirete, il meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti di cui ai paragrafi 1, 2 e 3 del presente articolo è attuato conformemente all'articolo 55 e coinvolge il coordinatore della rete.

7. L'ENIM elabora orientamenti per il meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti per le richieste di capacità multirete e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità.

*Articolo 39***Meccanismo di risoluzione formale dei conflitti**

1. Qualora il meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti di cui all'articolo 38 non abbia risolto il conflitto, i gestori dell'infrastruttura assegnano la capacità di infrastruttura ferroviaria attuando una metodologia equa, trasparente e non discriminatoria.

Il gestore dell'infrastruttura definisce i dettagli della metodologia, compresi tutti i valori dei parametri applicabili, nel prospetto informativo della rete, tenendo conto del quadro europeo per la gestione della capacità. I valori dei parametri definiti dal gestore dell'infrastruttura sono soggetti a coordinamento in conformità dell'articolo 7 *sexies*, lettera c), della direttiva 2012/34/UE.

2. La metodologia di cui al paragrafo 1 comprende le fasi seguenti:
  - a) progettazione di scenari alternativi per ripartire la capacità disponibile per i diversi tipi di servizi di trasporto ferroviario che comportano, ove possibile, la fornitura di capacità alternativa su altri percorsi oppure orari alternativi;
  - b) valutazione e classificazione degli scenari di cui alla lettera a) del presente paragrafo, tenendo conto dei criteri operativi, socioeconomici e ambientali di cui al paragrafo 3;
  - c) selezione dello scenario con la classificazione migliore sulla base della valutazione di cui alla lettera b) del presente paragrafo e conseguente modifica del modello di capacità e del piano di offerta di capacità.

3. La valutazione di cui al paragrafo 2, lettera b), si basa, tra l'altro, sui seguenti criteri operativi, socioeconomici e ambientali, in funzione della disponibilità dei dati e tenendo conto di considerazioni tecniche e operative e dell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria:

- a) i costi di esercizio per gli operatori dei servizi di trasporto ferroviario e il conseguente impatto sui prezzi per i clienti dei servizi di trasporto ferroviario;
- b) i costi in termini di tempo per i clienti dei servizi di trasporto ferroviario;
- c) la connettività e l'accessibilità per le persone e le regioni servite dai servizi di trasporto ferroviario, compresa la qualità dei collegamenti, in particolare in termini di tempi di trasferimento e di frequenza per quanto riguarda i servizi ferroviari di trasporto di passeggeri e di merci;
- d) gli impatti sui costi esterni del trasporto, quali incidenti o emissioni di inquinanti atmosferici, gas a effetto serra e rumore prodotti dai servizi di trasporto ferroviario e dalle loro probabili alternative;
- e) il volume delle persone e delle merci trasportate.

4. L'ENIM definisce una metodologia equa, trasparente e non discriminatoria e stabilisce l'elenco dei parametri relativi ai servizi di trasporto ferroviario e ai criteri socioeconomici necessari per la valutazione di cui al paragrafo 3. Se del caso, definisce valori standard dei parametri o intervalli di valori standard. L'ENIM garantisce che tali valori dei parametri siano sufficientemente testati e calibrati in un contesto operativo.

L'ENIM include la metodologia, l'elenco di parametri e i valori standard dei parametri nel quadro europeo per la gestione della capacità.

Il gestore dell'infrastruttura, se del caso, adegua i valori standard dei parametri per tenere conto delle circostanze locali o nazionali sulla base di approcci accettati e di prove empiriche e, se del caso, seguendo i requisiti degli Stati membri in conformità dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera d).

5. Nel contesto del meccanismo di risoluzione formale dei conflitti, le richieste di diritti di capacità multirete sono prese in considerazione nella loro interezza. Se, a norma del paragrafo 4, si applicano parametri nazionali diversi, tali parametri sono usati per le sezioni rispettive.

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

*Articolo 40***Tempistiche per le procedure di assegnazione della capacità**

1. Ai fini dell'attuazione degli articoli da 33 a 36, il gestore dell'infrastruttura e i richiedenti rispettano le tempistiche per le procedure di assegnazione della capacità di cui all'allegato I, sezioni da 4 a 7.
2. I gestori dell'infrastruttura possono definire, per l'assegnazione dei diritti di capacità per i servizi ferroviari internazionali, tempistiche e scadenze che sono diversi da quelli previsti dal presente regolamento e dall'allegato VI, punto 2, lettera b), della direttiva 2012/34/UE, ove:
  - a) la definizione di tracce ferroviarie internazionali, in cooperazione con i gestori dell'infrastruttura di paesi terzi su una rete con scartamento diverso da quello della rete ferroviaria principale all'interno dell'Unione, abbia un impatto significativo sulle tempistiche per l'assegnazione della capacità in generale; oppure
  - b) la definizione di tracce ferroviarie internazionali, in cooperazione con i gestori dell'infrastruttura di altri paesi terzi, abbia un impatto significativo sulle tempistiche per l'assegnazione della capacità, a condizione che ciò non incida sulle procedure di assegnazione della capacità di altri gestori dell'infrastruttura dell'Unione.
3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 75 per modificare i termini e le durate di cui all'allegato I, sezioni da 4 a 7, e adeguare, entro i limiti del quadro di cui agli articoli da 33 a 36, i traguardi e i periodi di tempo ivi stabiliti, ove tali elementi si siano dimostrati inefficaci o abbiano comportato gravi difficoltà di attuazione, tenendo conto dell'esperienza dei gestori dell'infrastruttura e dei richiedenti, con l'obiettivo di razionalizzare le procedure di assegnazione della capacità, garantire una procedura di assegnazione efficiente e affrontare gli interessi di pianificazione, operativi, tecnici e commerciali dei soggetti interessati coinvolti in relazione alla programmazione e all'assegnazione della capacità.

*Sezione 4***Adattamento e riprogrammazione***Articolo 41***Modifiche dei diritti di capacità dopo l'assegnazione**

1. 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 richiedere in qualsiasi momento modifiche della capacità assegnata.

In caso di modifica dei diritti di capacità assegnati, si applica l'articolo 42 e i gestori dell'infrastruttura aggiornano senza indugio l'orario di servizio di cui all'articolo 32.

2. Dopo l'assegnazione dei diritti di capacità, i gestori dell'infrastruttura limitano quanto più possibile le modifiche dei diritti di capacità, conformemente ai principi di cui all'articolo 2, paragrafo 4. Analogamente, i richiedenti limitano quanto più possibile le loro richieste di modifica di tali diritti di capacità.
3. Le modifiche dei diritti di capacità comprendono i casi in cui il gestore dell'infrastruttura non può consentire al treno di circolare conformemente al diritto di capacità assegnato e dispone di tempo sufficiente per offrire al richiedente un diritto di capacità alternativo dopo aver informato il richiedente della necessità della modifica.
4. Anche la cancellazione dei diritti di capacità è considerato un tipo specifico di modifica.
5. In caso di modifiche dei diritti di capacità, i gestori dell'infrastruttura possono applicare termini più brevi per l'assegnazione di tali diritti rispetto ai termini indicati nell'allegato I, sezione 8. Nel prospetto informativo della rete i gestori dell'infrastruttura forniscono informazioni sul tempo necessario per costruire una traccia ferroviaria.

6. Le norme e le procedure che devono essere applicate in caso di modifica di un diritto di capacità tengono conto dell'impatto della modifica del diritto di capacità in termini operativi e commerciali. A tal fine, i gestori dell'infrastruttura categorizzano le modifiche in base al loro impatto e individuano le categorie di modifiche che hanno un impatto significativo, tenendo conto delle procedure adottate dall'ENIM sulla base del paragrafo 10.

7. In caso di modifica di un diritto di capacità multirete, i gestori dell'infrastruttura interessati compiono ogni ragionevole sforzo per garantire la coerenza tra i diritti di capacità per l'intera circolazione del treno.

Una cancellazione per cause di forza maggiore su una rete è considerata una cancellazione per cause di forza maggiore per il diritto di capacità lungo l'intero percorso interessato.

Il gestore dell'infrastruttura che modifica un diritto di capacità multirete coordina ed è responsabile del processo di assegnazione di un diritto di capacità multirete alternativa con gli altri gestori dell'infrastruttura interessati e informa il richiedente e tutte le parti interessate in merito all'esito del coordinamento. Tale esito è o l'assegnazione di un diritto di capacità multirete alternativo o l'informazione che non è disponibile alcun diritto di capacità alternativo.

8. Ai fini del presente regolamento, il mancato uso di un diritto di capacità assegnato da parte delle imprese ferroviarie è considerato equivalente a una cancellazione avvenuta il giorno della circolazione del treno in questione.

9. Qualora modifichi un diritto di capacità assegnato, un gestore dell'infrastruttura ne informa senza indugio il richiedente e l'impresa ferroviaria interessati.

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 richiesta di capacità di infrastruttura ferroviaria. Se del caso, tali informazioni fanno riferimento al piano di offerta di capacità di cui all'articolo 20 e alla pianificazione di emergenza di cui all'articolo 21.

10. L'ENIM prepara e adotta procedure uniformi per gestire le modifiche dei diritti di capacità dopo l'assegnazione e le include nel quadro europeo per la gestione della capacità.

Tali procedure stabiliscono criteri per operare una distinzione tra le modifiche a seconda del loro impatto in termini commerciali e operativi, ivi compresi criteri per categorizzare le modifiche come modifiche aventi un impatto significativo.

Affinché una modifica possa essere categorizzata come modifica avente un impatto significativo, l'ENIM tiene conto, tra l'altro, della capacità dell'impresa ferroviaria di prestare il servizio conformemente ai suoi obblighi contrattuali, dei ritardi alla partenza o delle modifiche del percorso che comportano un aumento della distanza, della durata del viaggio, dei canoni per l'accesso alle linee o di altri costi connessi, nonché delle soglie per tali modifiche.

11. Entro il 12 dicembre 2027, la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 75 per modificare l'allegato I, sezione 8, al fine di garantire processi di adattamento e riprogrammazione efficienti, tenendo conto di considerazioni di pianificazione, operative, tecniche e commerciali dei soggetti interessati coinvolti. A tal fine, la Commissione valuta l'introduzione di finestre di riprogrammazione per lavori di entità minore non categorizzati come aventi un impatto molto elevato, elevato o medio e tiene conto anche dell'esperienza dei gestori dell'infrastruttura e dei richiedenti.

*Articolo 42***Sanzione per le modifiche dei diritti di capacità**

1. Se non adempie ai propri impegni in relazione a un diritto di capacità assegnato, e se ciò comporta una modifica categorizzata come significativa ai sensi dell'articolo 41, paragrafo 6, il gestore dell'infrastruttura o il richiedente versa una sanzione all'altra parte. La sanzione è effettiva, proporzionata, dissuasiva e non discriminatoria.

2. La sanzione di cui al paragrafo 1 non è dovuta nelle circostanze seguenti:

a) forza maggiore;

b) se un gestore dell'infrastruttura revoca i diritti di capacità conformemente alle misure adottate dagli Stati membri a norma dell'articolo 12;

c) se un diritto di capacità è cancellato a norma dell'articolo 29, paragrafo 3;

d) in caso di modifica degli accordi quadro a norma dell'articolo 33, paragrafo 7;

e) uso di deroghe a norma dell'articolo 37, paragrafo 5.

3. Il livello della sanzione è fissato tra un livello minimo e un livello massimo, come stabilito nell'allegato IV. Previa approvazione dell'organismo di regolazione, i gestori dell'infrastruttura stabiliscono nel prospetto informativo della rete i livelli della sanzione che il gestore dell'infrastruttura e il richiedente sono tenuti a versare.

4. La sanzione che un gestore dell'infrastruttura è tenuto a versare non è differenziata in funzione del segmento del mercato del servizio ferroviario. La sanzione che un richiedente è tenuto a versare è differenziata in funzione del segmento del mercato del servizio ferroviario.

5. La sanzione può essere modulata con un fattore tra 0,1 e 2, a seconda dell'impatto della modifica e conformemente ai seguenti criteri:

a) tempistica della notifica della modifica;

b) qualità della capacità alternativa, ove la modifica sia originata dal gestore dell'infrastruttura ed esista una capacità alternativa; o

c) possibilità di riassegnazione e uso della capacità da parte di un altro richiedente, ove la modifica sia originata dal richiedente.

La modulazione massima può essere applicata solo in situazioni in cui il diritto di capacità è cancellato.

6. Sulla base dei criteri di cui al paragrafo 5, l'ENIM elabora orientamenti per l'applicazione della modulazione e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità.

Il gestore dell'infrastruttura determina i livelli di modulazione sulla base di tali orientamenti.

7. Previa approvazione dell'organismo di regolazione, il gestore dell'infrastruttura stabilisce nel prospetto informativo della rete i livelli di modulazione da applicare alle sanzioni che il gestore dell'infrastruttura e il richiedente sono tenuti a versare.

8. In caso di diritto di capacità multirete, la sanzione totale è calcolata sommando l'importo delle sanzioni, compresa la modulazione, in ciascuna delle reti, tenendo conto degli elementi seguenti:

- a) l'obbligo di versare la sanzione al richiedente si applica al gestore dell'infrastruttura responsabile della modifica del diritto di capacità, tenendo conto del diritto di capacità nella sua interezza; la sanzione che il gestore dell'infrastruttura è tenuto a versare è pari a tre volte il livello della sanzione dovuta nella propria rete, ma non supera la somma delle sanzioni per il diritto di capacità nella sua interezza;
- b) l'obbligo di versare la sanzione ai gestori dell'infrastruttura si applica al richiedente che ha richiesto la modifica, tenendo conto del diritto di capacità nella sua interezza; la sanzione è versata ai gestori dell'infrastruttura interessati, in funzione della loro parte corrispondente nel diritto di capacità multirete.

9. Un gestore dell'infrastruttura o un richiedente ha il diritto di presentare ricorso presso l'organismo di regolazione responsabile in merito alla modifica di un diritto di capacità o al versamento di una sanzione. L'organismo di regolazione adotta una decisione senza indugio, al più tardi entro un mese dalla raccolta di tutte le informazioni necessarie per valutare la causa della modifica.

10. Nel caso di un diritto di capacità monorete, la decisione spetta all'organismo di regolazione degli Stati membri del diritto di capacità.

Nel caso dei diritti di capacità multirete, la decisione spetta all'organismo di regolazione responsabile del gestore dell'infrastruttura che funge da punto di contatto unico a norma dell'articolo 30.

Gli organismi di regolazione informano l'ENRRB e possono consultarla in merito a dette decisioni. Ove consultata, l'ENRRB fornisce consulenza agli organismi di regolazione al fine di garantire che tali decisioni siano coerenti e basate su principi comunemente riconosciuti.

11. La Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 75 per modificare l'allegato IV al fine di adeguare i livelli minimi e massimi della sanzione al tasso di inflazione. Il livello delle sanzioni è sottoposto a riesame ogni due anni facendo riferimento al tasso di inflazione misurato per mezzo dell'indice europeo dei prezzi al consumo pubblicato da Eurostat. Il primo riesame del livello delle sanzioni sarà effettuato nel 2033.

#### *Articolo 43*

#### **Riprogrammazione nel contesto della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi**

1. In caso di perturbazione della rete di cui all'articolo 48 o di situazione di crisi di cui all'articolo 49, il gestore o i gestori dell'infrastruttura interessati compiono ogni sforzo possibile per riprogrammare il traffico interessato dalla perturbazione. A tal fine, i gestori dell'infrastruttura assegnano la capacità di infrastruttura ferroviaria tenendo conto degli orientamenti di cui al paragrafo 2, sulla base dei piani di emergenza elaborati a norma dell'articolo 21 e in stretto coordinamento con i soggetti operativi interessati e, se del caso, con gli altri soggetti interessati coinvolti.

2. In caso di perturbazione della rete di cui all'articolo 48, l'ENIM elabora e adotta orientamenti per gestire e assegnare la capacità di infrastruttura ferroviaria e li include nel quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi. In particolare, l'ENIM elabora orientamenti sull'applicazione della gestione delle perturbazioni e del principio primo arrivato, primo servito.

Ove si applichi la gestione delle perturbazioni, l'ENIM elabora orientamenti sulle procedure da mettere in atto, compresa, se del caso, l'applicazione del meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti di cui all'articolo 38 e del meccanismo di risoluzione formale dei conflitti di cui all'articolo 39. L'ENIM include tali orientamenti nel quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi di cui all'articolo 46.

3. In caso di perturbazione della rete di cui all'articolo 48, i gestori dell'infrastruttura e i richiedenti possono concludere, su base volontaria, accordi che prevedono la sostituzione di determinati diritti di capacità. Tali accordi sono elencati nel piano di emergenza di cui all'articolo 21.

4. Qualora una perturbazione della rete di cui all'articolo 48 incida sul traffico di più di una rete, i gestori dell'infrastruttura interessati coordinano l'assegnazione di capacità alternativa conformemente all'articolo 55 e tengono conto del quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi di cui all'articolo 46.

### *Capo III*

## **Gestione del traffico, delle perturbazioni e delle crisi**

### *Articolo 44*

#### **Gestione del traffico, gestione delle perturbazioni e gestione delle crisi**

1. I gestori dell'infrastruttura effettuano la gestione del traffico conformemente al presente regolamento, alla direttiva (UE) 2016/797 e alle specifiche stabilite negli atti di esecuzione adottati a norma di tale direttiva.

A tal fine, i gestori dell'infrastruttura effettuano:

- a) la gestione del traffico in condizioni di esercizio normali, che comporta la gestione di incidenti che determinano scostamenti limitati rispetto all'orario di servizio;
- b) la gestione delle perturbazioni per far fronte a perturbazioni significative delle operazioni di rete che richiedono un'azione concertata a norma dell'articolo 48;
- c) la gestione del traffico nelle situazioni di crisi di cui all'articolo 49.

2. Nel gestire il traffico, i gestori dell'infrastruttura si attengono ai principi di cui all'articolo 2.

In particolare, i gestori dell'infrastruttura riducono al minimo le perturbazioni e il loro impatto sul traffico ferroviario e:

- a) garantiscono una reazione rapida e coordinata alle perturbazioni, in particolare in caso di perturbazioni della rete e di situazioni di crisi;
- b) stabilizzano e ottimizzano il traffico ferroviario per tutta la durata delle perturbazioni della rete e delle situazioni di crisi;
- c) forniscono informazioni pertinenti, accurate e aggiornate ai soggetti operativi interessati e ad altre parti interessate, in particolare alle autorità incaricate di gestire le situazioni di crisi al di fuori del settore ferroviario; tali informazioni sono fornite con mezzi adeguati, inclusi quelli di cui all'articolo 66.

### *Articolo 45*

#### **Norme e procedure per la gestione del traffico e la gestione delle perturbazioni**

1. I gestori dell'infrastruttura predispongono norme e procedure per gestire gli scostamenti rispetto all'orario di servizio in termini di circolazione dei treni. Tali norme e procedure sono pubblicate nel prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 della direttiva 2012/34/UE e riguardano la gestione del traffico nelle situazioni di cui all'articolo 44, paragrafo 1, lettere a), b) e c), del presente regolamento.

2. Le norme e procedure di cui al paragrafo 1 mirano a ridurre al minimo l'impatto complessivo degli scostamenti dall'orario su tutti i tipi di traffico ferroviario, tenendo conto delle esigenze di tutti i tipi di trasporto. Le norme e procedure possono comprendere norme in materia di priorità per la gestione tra i diversi tipi di traffico e le procedure, i criteri e gli obiettivi specifici da applicare in un approccio basato sull'ottimizzazione, che si avvale dell'ottimizzazione di una funzione obiettivo quale la riduzione al minimo dei minuti di ritardo o del tempo necessario per ripristinare il normale esercizio, piuttosto che norme esplicite in materia di priorità.

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, il gestore dell'infrastruttura attua il piano di emergenza elaborato conformemente all'articolo 21. Se una perturbazione può avere un impatto 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 transfrontaliera del traffico, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi di cui all'articolo 46.

4. Nello stabilire le norme e le procedure di cui al paragrafo 1, i gestori dell'infrastruttura tengono conto del quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi di cui all'articolo 46. Nel prospetto informativo della rete i gestori dell'infrastruttura spiegano le ragioni di eventuali scostamenti rispetto alle norme e alle procedure comuni stabilite nel quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi.

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

Il gestore dell'infrastruttura può, se lo ritiene necessario, imporre alle imprese ferroviarie di mettere a sua disposizione le risorse che ritiene più appropriate al fine di ripristinare al più presto la normalità.

6. In caso di cancellazione della capacità, i gestori dell'infrastruttura informano le imprese ferroviarie in merito alla gestione delle tempistiche, all'avanzamento delle riparazioni e alle possibili alternative alla capacità loro assegnata.

7. Gli Stati membri possono esigere che le imprese ferroviarie concorrano a garantire l'applicazione degli standard e delle norme di sicurezza e a controllare che esse stesse rispettino gli standard e le norme di sicurezza.

#### Articolo 46

### **Quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi**

1. Entro il 12 aprile 2028, l'ENIM elabora e adotta un quadro europeo per il coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi conformemente ai principi di cui all'articolo 44, stabilendo strumenti, metodologie e modalità procedurali comuni per il coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura, le imprese ferroviarie e altri soggetti operativi interessati, e tenendo conto dei lavori dell'impresa comune «Ferrovie europee» istituita dall'articolo 3, paragrafo 1, lettera d), del regolamento (UE) 2021/2085. I gestori dell'infrastruttura tengono nella massima considerazione tali strumenti, metodologie e modalità procedurali comuni per il coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi.

2. Nell'elaborare il prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 della direttiva 2012/34/UE e all'articolo 6, paragrafo 2, del presente regolamento, i gestori dell'infrastruttura tengono nella massima considerazione il quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi. Nel prospetto informativo della rete essi spiegano le ragioni di eventuali scostamenti rispetto agli orientamenti per il coordinamento stabiliti in tale quadro.

3. L'ENIM pubblica un progetto di quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi da sottoporre all'ERP e ai soggetti operativi interessati per consultazione. L'ERP e i soggetti operativi interessati possono presentare le loro risposte alla consultazione entro tre mesi dalla pubblicazione di detto progetto.

4. L'ENIM presenta il progetto definitivo di quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi all'ENRRB entro il 12 ottobre 2027. L'ENRRB presenta una raccomandazione all'ENIM sul quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi entro tre mesi dal ricevimento del progetto elaborato dall'ENIM. In sede di adozione del quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi, l'ENIM tiene nella massima considerazione tale raccomandazione.

5. Il quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi comprende almeno gli elementi che figurano nell'allegato VI ed è aggiornato ove necessario per tenere conto dell'esperienza dei soggetti operativi interessati e delle attività dell'ENIM. In occasione dell'aggiornamento del quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi, l'ENIM consulta l'ERP e i soggetti operativi interessati e presenta un progetto all'ENRRB affinché quest'ultima possa formulare una raccomandazione, in conformità dei paragrafi 3 e 4.

6. Nell'esercizio dei suoi poteri relativamente al prospetto informativo della rete in conformità dell'articolo 56, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2012/34/UE, l'organismo di regolazione tiene conto della raccomandazione sul quadro europeo per il coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi adottata dall'ENRRB, in conformità del paragrafo 2 del presente articolo e fatto salvo il principio dell'indipendenza degli organismi di regolazione.

7. Alla Commissione è conferito il potere, conformemente all'articolo 74, di adottare atti di esecuzione che stabiliscono il quadro europeo per il coordinamento della gestione transfrontaliera del traffico, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi, secondo quanto definito al paragrafo 5 del presente articolo.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 76, paragrafo 2.

#### *Articolo 47*

### **Coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi**

I gestori dell'infrastruttura coordinano la gestione del traffico conformemente all'articolo 55 e sulla base del quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi di cui all'articolo 46.

In particolare, il coordinamento garantisce:

- a) che i servizi ferroviari internazionali operino con perturbazioni minime tanto durante l'esercizio regolare quanto in situazioni soggette a perturbazioni;
- b) che si tenga debitamente conto delle sfide specifiche connesse alle sezioni transfrontaliere derivanti, tra l'altro, dall'interoperabilità limitata in termini di infrastrutture, attrezzature e operazioni tecniche, dai requisiti linguistici e di addestramento relativi al personale, nonché dalle formalità amministrative o di frontiera;
- c) uno scambio efficiente di informazioni aggiornate e pertinenti tra i gestori dell'infrastruttura, i richiedenti, le imprese ferroviarie e altri soggetti operativi interessati, nonché, se del caso, le pertinenti strutture di governance della gestione delle crisi a livello dell'Unione, anche in conformità dell'articolo 66.

#### *Articolo 48*

### **Perturbazione della rete**

1. Qualora un incidente comporti o possa comportare restrizioni alle operazioni di rete che richiedono un'azione concertata da parte dei soggetti operativi interessati per garantire la migliore gestione possibile del traffico durante le restrizioni, i gestori dell'infrastruttura interessati valutano la durata e l'impatto probabili dell'incidente sulla base di tutte le informazioni disponibili e dell'esperienza precedente, prendendo in considerazione il metodo di cui al paragrafo 7.

Se la durata e l'impatto probabili stimati dell'incidente soddisfano i criteri per la dichiarazione di perturbazioni della rete di cui all'allegato VII, i gestori dell'infrastruttura interessati dichiarano una perturbazione della rete e attuano le misure di cui all'articolo 45.

2. Qualora la perturbazione della rete abbia o possa avere un impatto su più di una rete, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria in cui si è verificata la perturbazione della rete dichiara una perturbazione multirete e coordina le azioni a norma dell'articolo 47, prendendo nel contempo in considerazione il quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi di cui all'articolo 46.

3. Qualora la perturbazione della rete abbia un impatto transfrontaliero e comporti un'interruzione parziale o totale dei servizi per più di 15 giorni, il gestore dell'infrastruttura trasmette al coordinatore della rete una relazione sull'incidente il prima possibile dopo la dichiarazione della perturbazione effettuata a norma del paragrafo 1 o 2 e fornisce un aggiornamento ogni 30 giorni per l'intera durata della perturbazione.

La relazione sull'incidente include informazioni su tutte le misure operative adottate per garantire percorsi alternativi e il ripristino di servizi regolari.

Il coordinatore della rete presenta la relazione sull'incidente all'ENIM e ai pertinenti coordinatori europei nonché, su richiesta, ai richiedenti interessati.

4. Il gestore dell'infrastruttura informa al più presto le parti interessate dell'indisponibilità di capacità di infrastruttura ferroviaria.

Gli Stati membri possono esigere che il gestore dell'infrastruttura metta tali informazioni a disposizione dell'autorità competente di cui all'articolo 9, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2022/2557.

L'organismo di regolazione può imporre al gestore dell'infrastruttura di mettergli a disposizione tali informazioni, qualora lo ritenga necessario.

5. Il coordinatore della rete raccoglie informazioni sulle perturbazioni della rete, analizza la risposta, trae conclusioni sull'efficacia della gestione di tali incidenti, consulta i soggetti operativi interessati, tenendo conto degli orientamenti elaborati dall'ENIM conformemente all'articolo 57, paragrafo 2, e riferisce all'ENIM e al gruppo consultivo per le prestazioni.

6. Nell'aggiornare il quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi di cui all'articolo 46, l'ENIM tiene conto delle conclusioni del coordinatore della rete sulle perturbazioni della rete.

7. L'ENIM definisce un metodo per stimare la durata e l'impatto probabili delle perturbazioni della rete sul traffico, definisce il contenuto minimo della relazione sull'incidente e fornisce un modello per detta relazione. L'ENIM include il metodo, il contenuto minimo e il modello citati nel quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi di cui all'articolo 46. I gestori dell'infrastruttura tengono conto del metodo, del contenuto minimo e del modello di cui sopra.

#### Articolo 49

#### Situazioni di crisi

1. In situazioni di crisi o in caso di rischio imminente di una situazione di crisi in relazione a sicurezza pubblica, epidemie sanitarie, catastrofi naturali o ambiente che hanno o si prevede avranno un effetto critico sull'offerta o sulla domanda di servizi di trasporto ferroviario, gli Stati membri sono autorizzati ad applicare misure di emergenza che comprendono, in deroga alle norme di cui al presente regolamento e alle norme relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria di cui al capo IV, sezione 3, della direttiva 2012/34/UE:

a) la cancellazione dei diritti di capacità senza sanzione a norma dell'articolo 42;

b) principi, norme e procedure alternativi per la gestione della capacità;

- c) procedure alternative per la gestione del traffico;
- d) l'uso di percorsi alternativi;
- e) la modifica dei piani di offerta di capacità.

Lo Stato membro interessato provvede affinché le misure di emergenza rispettino, per quanto possibile, i principi in materia di gestione della capacità e del traffico di cui al presente regolamento e si avvalgano dei piani di emergenza esistenti elaborati a norma dell'articolo 21. Tale Stato membro coordina le misure di emergenza con gli altri Stati membri in conformità dell'articolo 56.

Il contenuto e la durata delle misure di emergenza sono limitati a quanto strettamente necessario e proporzionato per affrontare la situazione di crisi in questione.

2. Lo Stato membro interessato informa senza indugio la Commissione e l'ENIM in merito alla sua decisione di applicare misure di emergenza, e all'abrogazione di tali misure, e fornisce una motivazione e una descrizione di tali misure e la durata prevista della loro applicazione. Qualora si applichi il regolamento (UE) 2024/2747 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(19)</sup>, lo Stato membro interessato informa altresì l'ufficio centrale di collegamento designato da detto Stato membro a norma dell'articolo 8 di tale regolamento in merito alle misure adottate a norma del presente articolo.

3. I punti di contatto nominati ai sensi dell'articolo 64 del presente regolamento forniscono informazioni alla Commissione, all'ENIM, agli altri gestori dell'infrastruttura, all'autorità competente di cui all'articolo 9, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2022/2557 e alle altre parti interessate in merito alle misure di emergenza e contribuiscono al coordinamento di tali misure.

4. Qualora le misure di emergenza abbiano un impatto significativo sul traffico transfrontaliero, i gestori dell'infrastruttura si coordinano tra loro in conformità dell'articolo 55, tenendo pienamente conto, nel contempo, degli orientamenti elaborati dall'ENIM a norma dell'articolo 57, paragrafo 2. La Commissione e gli Stati membri interessati sono coinvolti nell'esecuzione del coordinamento attraverso apposite strutture di coordinamento a norma dell'articolo 55, paragrafo 2, lettera a).

5. Su richiesta della Commissione, qualora le misure di emergenza abbiano un impatto significativo sul traffico transfrontaliero, gli organismi di regolazione e l'ENRRB le forniscono il loro parere sulle misure di emergenza entro il termine fissato dalla Commissione stessa. La Commissione può adottare decisioni che impongono a uno Stato membro di abrogare le misure di emergenza, qualora non siano ritenute necessarie.

6. Gli Stati membri forniscono informazioni aggiornate ove necessario o su richiesta della Commissione. Gli Stati membri forniscono tutte le informazioni richieste dalla Commissione in merito alle misure di emergenza entro i termini da essa fissati.

7. Le autorità pubbliche incaricate della gestione delle situazioni di crisi, comprese le agenzie militari, di protezione civile e di altro tipo, possono organizzare esercitazioni che simulino situazioni di crisi che rientrano nell'ambito di applicazione del presente articolo. In tali casi, il gestore dell'infrastruttura assegna la capacità necessaria, oltre a provvedere, se necessario, alla cancellazione di diritti di capacità assegnati. Le autorità pubbliche interessate sono soggette a sanzione per le modifiche dei diritti di capacità, in conformità dei principi di cui all'articolo 42.

<sup>(19)</sup> Regolamento (UE) 2024/2747 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 ottobre 2024, che istituisce un quadro di misure in materia di emergenza e resilienza del mercato interno e che modifica il regolamento (CE) n. 2679/98 del Consiglio (GU L, 2024/2747, 8.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2747/oj>).

*Articolo 50***Scambio di informazioni sulla gestione del traffico**

1. Tutti i soggetti operativi interessati direttamente coinvolti nell'esercizio di un servizio di trasporto ferroviario hanno il diritto di accedere alle informazioni di cui all'allegato IX relative a tale servizio di trasporto ferroviario.

Le parti interessate possono usare tali informazioni soltanto ai fini del presente regolamento, della direttiva (UE) 2016/797 e degli atti di esecuzione adottati a norma di tale direttiva, salvo diversa indicazione nei contratti.

2. Il gestore dell'infrastruttura rende tali informazioni accessibili conformemente all'articolo 66.

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 75 del presente regolamento per modificare l'allegato IX del presente regolamento al fine di garantire che esso rispecchi tutte le modifiche delle specifiche tecniche di interoperabilità stabilite negli atti di esecuzione pertinenti adottati conformemente alla direttiva (UE) 2016/797, tenendo conto nel contempo di considerazioni di pianificazione, operative, tecniche e commerciali dei soggetti interessati coinvolti.

*CAPO IV****Valutazione delle prestazioni****Articolo 51***Principi generali per la valutazione delle prestazioni**

1. Conformemente all'articolo 7 *septies*, lettera d), della direttiva 2012/34/UE, l'ENIM monitora e valuta le prestazioni dei servizi di infrastruttura ferroviaria forniti dai gestori dell'infrastruttura, tenendo conto dei principi generali di cui all'articolo 2 del presente regolamento. Se del caso, l'ENIM collabora con i coordinatori europei, il gruppo consultivo per le prestazioni e l'ENRRB a tal fine.

2. I gestori dell'infrastruttura stabiliscono, nel piano commerciale di cui all'articolo 8, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE, i propri obiettivi di prestazione conformemente ai criteri e alle procedure di cui all'articolo 52, paragrafo 5, lettera c), del presente regolamento, tenendo conto di eventuali obiettivi stabiliti nei contratti di cui all'articolo 30, paragrafo 2, di tale direttiva. Detti obiettivi comprendono i valori obiettivo di cui all'articolo 19, paragrafo 1, lettere a) e b), del regolamento (UE) 2024/1679.

3. I gestori dell'infrastruttura predispongono ed attuano procedure destinate a monitorare i progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi di prestazione e a riferire in merito, 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 52 del presente regolamento.

4. In relazione ai propri obiettivi di prestazione, i gestori dell'infrastruttura monitorano anche le prestazioni dei servizi di trasporto ferroviario.

*Articolo 52***Quadro europeo per la valutazione delle prestazioni**

1. Entro il 12 agosto 2028, l'ENIM elabora e adotta un «quadro europeo per la valutazione delle prestazioni» che stabilisce strumenti, metodologie e modalità procedurali comuni, tenendo conto dei principi di cui all'articolo 2, paragrafo 4, e all'articolo 44, paragrafo 2, del presente regolamento, delle priorità operative di cui all'articolo 19 del regolamento (UE) 2024/1679 e degli atti di esecuzione adottati a norma dell'articolo 15, paragrafo 6, della direttiva 2012/34/UE. I gestori dell'infrastruttura tengono nella massima considerazione tali strumenti, metodologie e modalità procedurali comuni nell'effettuare la valutazione delle prestazioni.

2. Nell'elaborare il prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 della direttiva 2012/34/UE e all'articolo 6, paragrafo 2, del presente regolamento, i gestori dell'infrastruttura tengono nella massima considerazione il quadro europeo per la valutazione delle prestazioni. Nel prospetto informativo della rete essi spiegano le ragioni di eventuali scostamenti rispetto agli strumenti, alle metodologie e alle modalità procedurali comuni stabiliti in tale quadro.

3. L'ENIM pubblica un progetto di quadro europeo per la valutazione delle prestazioni ai fini della consultazione con l'ERP e i soggetti operativi interessati. L'ERP e i soggetti operativi interessati possono presentare le loro risposte alla consultazione entro tre mesi dalla pubblicazione del progetto di quadro europeo per la valutazione delle prestazioni.

4. L'ENIM presenta un progetto definitivo di quadro europeo per la valutazione delle prestazioni all'ENRRB entro il 12 febbraio 2028. Entro tre mesi dal ricevimento del progetto definitivo, l'ENRRB presenta una raccomandazione all'ENIM sul quadro europeo per la valutazione delle prestazioni. In sede di adozione del quadro europeo per la valutazione delle prestazioni, l'ENIM tiene nella massima considerazione tale raccomandazione.

5. Il quadro europeo per la valutazione delle prestazioni riguarda almeno i settori di prestazione di cui all'allegato VIII. In particolare, esso comprende:

a) un elenco di questioni prioritarie relative alle prestazioni da affrontare nei settori di prestazione di cui a tale allegato;

b) indicatori di prestazione che consentano di monitorare i progressi compiuti nelle questioni relative alle prestazioni, nonché la metodologia e i requisiti in materia di dati per calcolare tali indicatori;

c) criteri e procedure per la definizione degli obiettivi di prestazione a livello dei gestori dell'infrastruttura;

d) procedure per monitorare e valutare gli elementi di cui alle lettere a), b) e c), nonché l'attuazione di misure correttive e il conseguimento degli obiettivi di prestazione.

6. Il quadro europeo per la valutazione delle prestazioni è aggiornato ove necessario per tenere conto dell'esperienza dei soggetti operativi interessati e delle attività dell'ENIM. In occasione dell'aggiornamento del quadro europeo per la valutazione delle prestazioni, l'ENIM consulta l'ERP e i soggetti operativi interessati e presenta un progetto all'ENRRB affinché quest'ultima possa formulare una raccomandazione, in conformità dei paragrafi 3 e 4.

7. Nell'esercizio dei suoi poteri relativamente al prospetto informativo della rete in conformità dell'articolo 56, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2012/34/UE, l'organismo di regolazione tiene conto della raccomandazione sul quadro europeo per la valutazione delle prestazioni adottata dall'ENRRB, in conformità del paragrafo 4 e fatto salvo il principio dell'indipendenza degli organismi di regolazione.

8. Alla Commissione è conferito il potere, conformemente all'articolo 74, di adottare atti di esecuzione che stabiliscono il quadro europeo per la valutazione delle prestazioni. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 76, paragrafo 2.

#### Articolo 53

### **Relazione europea sulla valutazione delle prestazioni**

1. Fatti salvi l'articolo 15 della direttiva 2012/34/UE e gli atti di esecuzione adottati su tale base, l'ENIM elabora e pubblica, entro il 12 agosto 2029 una relazione europea sulla valutazione delle prestazioni sulla base del quadro europeo per la valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 52 del presente regolamento. L'ENIM elabora e pubblica un aggiornamento della relazione ogni anno.

2. Il gruppo consultivo per le prestazioni prepara una sezione autonoma della relazione europea sulla valutazione delle prestazioni che contenga una valutazione delle prestazioni dei servizi di 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. L'ENIM include tale sezione nella relazione di cui al paragrafo 1.

3. La relazione europea sulla valutazione delle prestazioni riguarda quanto meno le linee incluse nei corridoi di trasporto europei e comprende le informazioni di cui all'articolo 54, paragrafo 3, lettera g), del regolamento (UE) 2024/1679. Le informazioni presentate sono sufficientemente dettagliate in termini di ambito geografico e coprono un periodo di tempo sufficientemente lungo da consentire interpretazioni indicative.

4. La relazione europea sulla valutazione delle prestazioni comprende una sezione dedicata alle prestazioni del coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura a norma dell'articolo 55 e al meccanismo di consultazione di cui all'articolo 57.

#### Articolo 54

### **Gruppo consultivo per le prestazioni**

1. Secondo la procedura di cui all'articolo 76, paragrafo 2, la Commissione può istituire o designare un organo imparziale e competente che agisca in qualità di gruppo consultivo per le prestazioni. Il gruppo consultivo per le prestazioni è istituito in quanto gruppo di esperti indipendente e imparziale. I suoi membri sono nominati in base al merito e per garantire una combinazione di competenze ed esperienze pertinenti alla capacità ferroviaria, al traffico, alle perturbazioni e alla gestione delle crisi. Il gruppo consultivo per le prestazioni è composto da non più di nove membri. I membri sono nominati dalla Commissione. Il gruppo consultivo per le prestazioni si riunisce almeno quattro volte l'anno. Il lavoro del gruppo è finanziato dalla Commissione.

I membri del gruppo consultivo per le prestazioni sono nominati per un periodo di quattro anni e il loro mandato può essere rinnovato due volte.

2. Il gruppo consultivo per le prestazioni svolge i compiti seguenti:

- a) fornire raccomandazioni all'ENIM per quanto concerne l'istituzione e il riesame del quadro europeo per la valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 52, anche per quanto riguarda i settori di prestazione, le questioni relative alle prestazioni da affrontare nell'ambito di ciascuno dei settori di prestazione nonché l'armonizzazione delle metodologie, dei processi, dei criteri e delle definizioni per la raccolta e l'analisi dei dati relativi alle prestazioni e agli indicatori di prestazione;
- b) fornire raccomandazioni all'ENIM, all'ENRRB, ai gestori dell'infrastruttura, ai richiedenti, agli organismi di regolazione, alle autorità degli Stati membri e, se del caso, ad altri soggetti interessati in merito a misure correttive in materia di gestione della capacità, gestione del traffico, gestione delle perturbazioni e gestione delle crisi;
- c) riesaminare i risultati del progetto di relazione europea sulla valutazione delle prestazioni e preparare la sezione autonoma di cui all'articolo 53, paragrafo 2;
- d) fornire pareri e raccomandazioni relativi alle prestazioni dei servizi di infrastruttura ferroviaria in relazione alla strategia indicativa di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria di cui all'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE al piano commerciale di cui all'articolo 8, paragrafo 3, di tale direttiva, ai contratti di cui all'articolo 30, paragrafo 2, di tale direttiva, e al sistema di prestazioni di cui all'articolo 35 di tale direttiva;
- e) fornire consulenza ai coordinatori europei in merito a questioni relative alle prestazioni dei servizi di infrastruttura ferroviaria e dei servizi di trasporto ferroviario.

3. L'ENIM, il coordinatore della rete, i gestori dell'infrastruttura, gli organismi di regolazione, l'ENRRB e, se del caso, altri soggetti interessati cooperano con il gruppo consultivo per le prestazioni, in particolare fornendo informazioni relative alle prestazioni di propria iniziativa o su richiesta del gruppo consultivo per le prestazioni e si adoperano al massimo per tenere conto delle sue raccomandazioni nel loro lavoro in materia di gestione delle prestazioni ferroviarie.
4. Il gruppo consultivo per le prestazioni rispetta la riservatezza dei segreti commerciali nel trattamento delle informazioni fornite dai pertinenti soggetti interessati o dalla Commissione.

#### CAPO V

### **Rete europea per il coordinamento**

#### Articolo 55

### **Coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura**

1. 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.
2. In particolare, i gestori dell'infrastruttura:
  - a) istituiscono strutture organizzative, procedure e strumenti, a seconda dei casi, compresi gli strumenti digitali di cui all'articolo 66;
  - b) si coordinano al livello geografico più appropriato, anche al livello dei corridoi di trasporto europei, coinvolgendo i soggetti che si trovano nella posizione migliore per ottenere risultati efficaci ed efficienti, in linea con il principio di sussidiarietà;
  - c) cooperano con altri gestori dell'infrastruttura attraverso i punti di contatto designati di cui all'articolo 64;
  - d) coinvolgono l'ENIM o il coordinatore della rete, a seconda dei casi, nelle questioni di rilevanza per l'Unione;
  - e) nominano un soggetto capofila, ogniqualvolta le attività di coordinamento coinvolgono più soggetti, incaricato di riferire all'ENIM e responsabile dell'organizzazione delle attività di consultazione conformemente all'articolo 57;
  - f) deferiscono all'ENIM i casi in cui non è possibile conseguire esiti concordati;
  - g) valutano le prestazioni delle attività di coordinamento in conformità del capo IV.
3. Il coordinamento può essere attuato a più di un livello, in particolare per le questioni in cui è richiesto un coordinamento tanto a livello di Unione quanto in un ambito geografico più specifico.
4. Qualora siano coinvolti nel coordinamento, l'ENIM o il coordinatore della rete garantiscono che gli aspetti transfrontalieri siano tenuti in debita considerazione.
5. Il coordinamento riguarda tutte le sezioni e tutti i nodi che fanno parte dei corridoi di trasporto europei.

I gestori dell'infrastruttura possono estendere il coordinamento ad altre linee, previo accordo tra tutti i gestori dell'infrastruttura interessati.

6. Il coordinamento in relazione all'assegnazione dei diritti di capacità multirete a norma dell'articolo 30 riguarda la totalità delle reti dei gestori dell'infrastruttura che sono membri dell'ENIM.

*Articolo 56***Coordinamento tra gli Stati membri**

1. Al fine di promuovere il traffico ferroviario internazionale di passeggeri e di merci, gli Stati membri si coordinano tra loro per garantire la coerenza tra i rispettivi indirizzi strategici e requisiti nazionali adottati a norma dell'articolo 4. In particolare, definiscono e pubblicano le procedure e le tempistiche del loro coordinamento.
2. Ai fini del paragrafo 1, gli Stati membri provvedono in particolare a:
  - a) coordinarsi al livello geografico più appropriato e, per quanto possibile, nel contesto dei consessi esistenti, per conseguire risultati efficaci ed efficienti, in particolare a livello dei corridoi di trasporto europei;
  - b) coinvolgere i coordinatori europei, se del caso, e in particolare quando compiono progressi sulle priorità operative di cui all'articolo 19 del regolamento (UE) 2024/1679;
  - c) invitare la Commissione per le questioni in cui è necessario un coordinamento a livello dell'Unione o se altrimenti pertinente.

*Articolo 57***Meccanismo di consultazione per le questioni europee e transfrontaliere**

1. I gestori dell'infrastruttura garantiscono una consultazione adeguata e regolare con le parti interessate in merito alle questioni europee e transfrontaliere. A tal fine, tengono conto degli orientamenti elaborati dall'ENIM di cui al paragrafo 2.
2. L'ENIM elabora, adotta e attua orientamenti al fine di garantire una consultazione adeguata e regolare con le parti interessate riguardo alle questioni europee e transfrontaliere e li include nel quadro europeo per la gestione della capacità, nel quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi di cui all'articolo 46 e nel quadro europeo per la valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 52. Tali orientamenti sono elaborati, previa consultazione dell'ERP, e attuati con il sostegno del coordinatore della rete e con la partecipazione dei punti di contatto designati dai gestori dell'infrastruttura ai sensi dell'articolo 64.
3. Se elabora e adotta un parere o una raccomandazione che non riguarda il quadro europeo per la gestione della capacità, il quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi oppure il quadro europeo per la valutazione delle prestazioni e che potrebbe avere un impatto sostanziale sui richiedenti, su altri soggetti operativi interessati e su parti interessate, l'ENIM pubblica un progetto per la consultazione con le parti interessate, compresa l'ERP. Le parti interessate dispongono di sei settimane per fornire un riscontro sul progetto di parere o di raccomandazione. Le autorità degli Stati membri sono coinvolte laddove necessario.
4. Nell'elaborare gli orientamenti di cui al paragrafo 2 e nell'adottare il parere definitivo o la raccomandazione definitiva di cui al paragrafo 3, l'ENIM tiene conto del riscontro fornito dalle parti interessate. Se l'ENIM decide di non tenere conto di elementi significativi del riscontro fornito, ne indica i motivi.

## Articolo 58

**Organizzazione dell'ENIM**

1. Ai fini del presente regolamento, la rete europea dei gestori dell'infrastruttura (ENIM) di cui alla direttiva 2012/34/UE è organizzata conformemente al presente articolo.
2. I membri dell'ENIM forniscono all'ENIM le risorse necessarie per svolgere i suoi compiti.
3. Tutti i gestori dell'infrastruttura responsabili delle linee facenti parte della rete centrale e della rete centrale estesa TEN-T sono membri dell'ENIM. Altri gestori dell'infrastruttura compresi nella gestione strategica della capacità a norma dell'articolo 14 possono essere membri dell'ENIM. Ogni membro nomina un rappresentante e un supplente.
4. I gestori dell'infrastruttura che non sono responsabili delle linee di cui al paragrafo 3 e non sono pertanto membri dell'ENIM possono partecipare alle deliberazioni dell'ENIM in qualità di osservatori senza diritto di voto. Possono presentare dichiarazioni da sottoporre all'esame dell'ENIM.
5. I gestori dell'infrastruttura responsabili delle linee facenti parte della rete centrale e della rete centrale estesa TEN-T degli Stati che sono membri dell'Associazione europea di libero scambio (*European Free Trade Association — EFTA*) e delle parti dell'Europa sudorientale del trattato che istituisce la Comunità dei trasporti, firmato dall'Unione a norma della decisione (UE) 2017/1937 del Consiglio, hanno il diritto di diventare membri dell'ENIM a condizione che tali Stati o parti applichino il presente regolamento in virtù di un accordo internazionale concluso con l'Unione e secondo le modalità di partecipazione stabilite da tale accordo.
6. L'ENIM può, su base ad hoc, invitare in qualità di osservatori i gestori dell'infrastruttura di paesi terzi non contemplati dal paragrafo 5 che gestiscono linee ferroviarie della rete centrale e della rete centrale estesa TEN-T.
7. L'ENIM adotta e pubblica il proprio regolamento interno, previa approvazione della Commissione. L'ENIM organizza le proprie attività conformemente a tale regolamento interno.
8. L'ENIM adotta le sue decisioni a maggioranza di due terzi. Ove specificato nel regolamento interno, l'ENIM può adottare talune decisioni a maggioranza semplice. Tutti i membri appartenenti a uno Stato dispongono congiuntamente di un voto. In assenza del rappresentante nominato da un membro, il supplente è abilitato a esercitare il diritto di voto.
9. L'ENIM si riunisce con cadenza regolare. Elegge un presidente tra i suoi membri.
10. La Commissione è membro senza diritto di voto in seno all'ENIM. Ne sostiene il lavoro e agevola il coordinamento.
11. L'ENIM definisce il proprio programma di lavoro. Tale programma di lavoro copre un periodo compreso tra due e cinque anni. Oltre a consultare la Commissione, l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA), l'impresa comune «Ferrovie europee» e, se del caso, altri soggetti interessati, l'ENIM consulta l'ERP, i richiedenti e gli altri soggetti operativi interessati, conformemente agli orientamenti di cui all'articolo 57, in merito al progetto di programma di lavoro. Le parti interessate dispongono di quattro settimane per fornire un riscontro sul progetto di programma di lavoro.

## Articolo 59

**Responsabilità dell'ENIM**

1. Oltre ai compiti di cui all'articolo 7 *septies* della direttiva 2012/34/UE, l'ENIM è responsabile di tutti i compiti ad essa assegnati dal presente regolamento. In particolare:
  - a) adotta il quadro europeo per la gestione della capacità;
  - b) adotta il quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi di cui all'articolo 46 del presente regolamento;

- c) adotta il quadro europeo per la valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 52 del presente regolamento;
  - d) adotta una struttura comune per il prospetto informativo della rete e uno schema comune per la consultazione di cui all'articolo 65 del presente regolamento;
  - e) adotta pareri e raccomandazioni destinati ai gestori dell'infrastruttura conformemente alle disposizioni del presente regolamento e di propria iniziativa;
  - f) adotta pareri e raccomandazioni destinati ai gestori dell'infrastruttura nei casi di cui all'articolo 55, paragrafo 2, lettera f), del presente regolamento;
  - g) organizza, con il contributo del coordinatore della rete, il coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura conformemente agli articoli 55 e 64 del presente regolamento.
2. L'ENIM non ha poteri di definizione delle politiche né di regolamentazione.
  3. L'ENIM può istituire gruppi di lavoro.

#### Articolo 60

#### **Trasparenza dell'ENIM**

1. L'ENIM garantisce che la sua composizione, i suoi metodi operativi e tutte le informazioni pertinenti alle sue attività siano resi pubblici sul proprio sito web. Essa include i dati di contatto dei gruppi di coordinamento dedicati istituiti dai gestori dell'infrastruttura e riferimenti agli strumenti e alle procedure di coordinamento a norma dell'articolo 55.
2. L'ENIM invita alle sue riunioni i coordinatori europei e, se del caso, i rappresentanti dell'ERP, i rappresentanti degli Stati membri in seno all'ERA e i rappresentanti di altri organismi, al fine di discutere questioni relative allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e di garantire la cooperazione con i coordinatori europei, come indicato nel regolamento (UE) 2024/1679.

#### Articolo 61

#### **Coordinatore della rete**

1. Entro il 12 dicembre 2026, l'ENIM nomina un organo imparziale e competente per svolgere le funzioni di cui all'articolo 62. Tale organo è designato come coordinatore della rete.

I membri dell'ENIM forniscono al coordinatore della rete le risorse necessarie per svolgere i suoi compiti.

Il regolamento interno dell'ENIM, di cui all'articolo 58, paragrafo 7, definisce:

- a) i termini e le condizioni per la nomina del coordinatore della rete e per la revoca della nomina;
- b) la procedura per attribuire al coordinatore della rete eventuali obblighi e compiti supplementari; e
- c) le modalità di controllo e valutazione del suo lavoro.

2. Il coordinatore della rete svolge i suoi compiti in modo imparziale, trasparente ed efficace sotto il profilo dei costi. A tal fine, trasmette all'ENIM il suo programma di lavoro annuale per quanto concerne i compiti di cui al presente regolamento nonché una relazione annuale sull'attuazione del programma di lavoro. L'ENIM approva il programma di lavoro annuale e la relazione annuale prima che siano adottati dal coordinatore della rete.

*Articolo 62***Compiti del coordinatore della rete**

Il coordinatore della rete svolge i compiti seguenti a sostegno dell'ENIM:

- a) funge da segretariato e prepara le riunioni, i documenti, le decisioni e i pareri dell'ENIM;
- b) contribuisce alla preparazione del quadro europeo per la gestione della capacità, del quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi di cui all'articolo 46 e del quadro europeo per la valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 52;
- c) contribuisce al coordinamento operativo tra i gestori dell'infrastruttura conformemente all'articolo 55;
- 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, e propone all'ENIM metodi per facilitare i servizi ferroviari transfrontalieri;
- e) contribuisce al coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura per quanto riguarda la pianificazione strategica della capacità a norma dell'articolo 16 elaborando modelli di orario specifici che agevolino tracce ferroviarie multirete a lunga distanza competitive;
- f) 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, o per le richieste di informazioni o punti di contatto relativi a incidenti ferroviari e restrizioni temporanee di capacità;
- g) funge da primo punto di contatto per i soggetti interessati a usare i servizi ferroviari, fornendo contatti di attori pertinenti quali i gestori dell'infrastruttura e altri soggetti operativi interessati;
- h) 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 49;
- i) offre servizi su richiesta, in particolare per quanto concerne gli strumenti digitali e informatici, per migliorare i servizi ferroviari e incrementare il traffico ferroviario transeuropeo.

*Articolo 63***Organizzazione dell'ERP**

1. Entro il 12 dicembre 2026, i soggetti operativi interessati diversi dai gestori dell'infrastruttura possono presentare alla Commissione una proposta tesa a istituire l'ERP al fine di agevolare i loro scambi e la consultazione con l'ENIM. L'obiettivo dell'ERP è garantire un'efficace consultazione del settore ferroviario con l'ENIM.

Tale proposta include il regolamento interno dell'ERP, che definisce le modalità di lavoro e i criteri di selezione e rinnovo dei suoi membri.

2. L'ERP consente una rappresentanza equilibrata degli interessi di tutti i soggetti operativi interessati diversi dai gestori dell'infrastruttura.

L'ERP è aperta alla partecipazione sulla base di criteri equi, trasparenti e non discriminatori.

3. Entro due mesi dal ricevimento di una proposta a norma del paragrafo 1, la Commissione valuta, dopo aver sentito il parere dell'ENRRB, se la proposta rispetta i requisiti di cui al paragrafo 2 e anche se necessita di modifiche, se del caso.

4. A seguito della valutazione di cui al paragrafo 3 e dell'adozione di eventuali modifiche necessarie nella proposta, la Commissione comunica il proprio accordo in merito all'istituzione dell'ERP.

L'ERP rende quindi pubblico il proprio regolamento interno sul suo sito web.

5. L'istituzione dell'ERP non pregiudica il diritto dei soggetti operativi interessati diversi dai gestori dell'infrastruttura di rispondere su base individuale alle richieste di consultazioni avviate dall'ENIM e dai gestori dell'infrastruttura.

6. L'ERP può emettere pareri di propria iniziativa.

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

#### *Articolo 64*

#### **Punti di contatto per il coordinamento dei gestori dell'infrastruttura**

1. Al fine di garantire il coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura a norma dell'articolo 55, i gestori dell'infrastruttura designano punti di contatto. Il punto di contatto funge da interfaccia centrale tra l'organizzazione del gestore dell'infrastruttura e gli altri soggetti coinvolti nelle attività di coordinamento.

2. I gestori dell'infrastruttura informano senza indugio l'ENIM in merito a qualsiasi modifica dei punti di contatto affinché sia inclusa nelle pubblicazioni di cui all'articolo 60, paragrafo 1.

#### *Articolo 65*

#### **Struttura, contenuto e schema comuni per i prospetti informativi delle reti**

1. Entro il 12 giugno 2027, l'ENIM elabora e adotta una struttura comune per il prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 della direttiva 2012/34/UE, che tiene conto delle informazioni di cui all'allegato IV di tale direttiva e all'allegato V del presente regolamento, nonché uno schema comune per la consultazione con le parti interessate in merito al progetto di prospetto informativo della rete. Nell'elaborare il prospetto informativo della rete, i gestori dell'infrastruttura tengono nella massima considerazione tale struttura e tale schema.

2. L'ENIM presenta un progetto di struttura comune per il prospetto informativo della rete di cui al paragrafo 1 entro il 12 dicembre 2026. Entro tre mesi dal ricevimento del progetto elaborato dall'ENIM, l'ENRRB presenta una raccomandazione all'ENIM su tale struttura comune. L'ENIM tiene conto di tale raccomandazione.

3. Nell'elaborare il prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 della direttiva 2012/34/UE, il gestore dell'infrastruttura tiene nella massima considerazione il quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 7 del presente regolamento, il quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi di cui all'articolo 46 del presente regolamento e il quadro europeo per la valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 52 del presente regolamento.

4. I gestori dell'infrastruttura spiegano nel prospetto informativo della rete le ragioni dello scostamento dalla struttura e dallo schema di cui al paragrafo 1 e dai quadri europei di cui al paragrafo 3 e informano l'organismo di regolazione competente e l'ENIM di tali ragioni.

## Articolo 66

**Digitalizzazione della gestione della capacità e del traffico**

1. I gestori dell'infrastruttura provvedono affinché i processi di gestione della capacità e di gestione 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 usati dai gestori dell'infrastruttura sono conformi ai requisiti relativi alla procedura di pianificazione e assegnazione della capacità di cui al capo II del presente regolamento. Gli strumenti digitali sono conformi ai requisiti di cui alla direttiva (UE) 2016/797 e agli atti delegati e di esecuzione adottati a norma della stessa per garantire l'interoperabilità dei sistemi e l'allineamento dei dati al registro dell'infrastruttura di cui all'articolo 49 della direttiva (UE) 2016/797. I gestori dell'infrastruttura possono continuare a usare gli strumenti di gestione della capacità esistenti prima della data di applicazione di cui all'articolo 81, paragrafo 2, lettera d), del presente regolamento, a condizione che tali strumenti consentano ai gestori dell'infrastruttura di conformarsi ai requisiti del presente comma.

2. Gli strumenti digitali utilizzati e i servizi digitali forniti:

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

b) assicurano la trasparenza della gestione della capacità ferroviaria e della gestione del traffico in tutte le loro fasi, anche tramite soluzioni in tempo reale che sono elaborate con i soggetti interessati pertinenti e attuate conformemente ai requisiti di cui alla direttiva (UE) 2016/797;

c) riducono l'onere amministrativo per i richiedenti richiedendo ogni informazione una sola volta e fornendo informazioni o dati in un unico luogo, anche per quanto concerne i servizi transfrontalieri.

3. Qualora gli strumenti digitali o i servizi digitali necessari a sostenere i processi di gestione della capacità o di gestione del traffico debbano essere disciplinati da specifiche tecniche di interoperabilità, o qualora le specifiche esistenti che riguardano interamente o parzialmente tali strumenti, come previsto dalla direttiva (UE) 2016/797 e dagli atti di esecuzione adottati a norma di tale direttiva, debbano essere modificati, l'ENIM e i gestori dell'infrastruttura contribuiscono allo sviluppo e alla manutenzione di tali specifiche in cooperazione con l'ERA e con l'impresa comune «Ferrovie europee» nonché attraverso il processo di cui all'articolo 5 della direttiva (UE) 2016/797.

4. I gestori dell'infrastruttura contribuiscono al lavoro dell'impresa comune «Ferrovie europee» in merito a questioni che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento. A tal fine, l'ENIM e i gestori dell'infrastruttura assicurano un'adeguata rappresentanza in seno al gruppo direttivo del pilastro Sistema e al gruppo di diffusione di cui rispettivamente agli articoli 96 e 97 del regolamento (UE) 2021/2085.

5. I gestori dell'infrastruttura, i soggetti operativi interessati e, se del caso, gli operatori degli impianti di servizio si scambiano informazioni digitali relative alla gestione della capacità e alla gestione del traffico mediante strumenti digitali e servizi digitali basati su un'architettura armonizzata e che comportano interfacce standardizzate o sistemi comuni conformemente alla direttiva (UE) 2016/797 e alle specifiche adottate su tale base.

Nel caso di servizi ferroviari multirete o di servizi transfrontalieri, i gestori dell'infrastruttura forniscono servizi digitali e informazioni digitali attraverso un'interfaccia unica o sistemi comuni sviluppati e utilizzati con il coordinamento dell'ENIM.

L'ENIM istituisce uno sportello unico per consentire ai richiedenti di richiedere diritti di capacità multirete in un unico luogo e nel contesto di un'unica operazione.

6. I gestori dell'infrastruttura provvedono affinché gli strumenti digitali e i servizi digitali di cui al paragrafo 1 del presente articolo siano operativi entro i termini di cui all'articolo 81 del presente regolamento. Il coordinatore della rete fornisce strumenti e servizi digitali europei comuni per la gestione della capacità e del traffico sviluppati e utilizzati conformemente al paragrafo 3 del presente articolo. L'ERA, conformemente all'articolo 23 del regolamento (UE) 2016/796, monitora l'implementazione e la conformità dei sistemi digitali alle specifiche tecniche di interoperabilità, coordina lo sviluppo e l'aggiornamento di tali specifiche e assiste la Commissione in tale processo.

## CAPO VI

### ***Vigilanza regolamentare della gestione della capacità e del traffico***

#### Sezione 1

### **Organismi di regolazione**

#### Articolo 67

### **Responsabilità degli organismi di regolazione**

1. Le funzioni e i poteri di un organismo di regolazione di cui all'articolo 56 della direttiva 2012/34/UE sono esercitati nelle materie disciplinate dal presente regolamento. In particolare, l'organismo di regolazione monitora le attività dei gestori dell'infrastruttura di cui ai capi da II a V del presente regolamento e verifica il rispetto del presente regolamento di propria iniziativa e al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei richiedenti.
2. Un richiedente, compresa un'autorità nazionale, regionale o locale responsabile dei servizi di trasporto ferroviario, ha il diritto di adire l'organismo di regolazione secondo la procedura di cui all'articolo 56 della direttiva 2012/34/UE se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio imputabile al gestore dell'infrastruttura durante lo svolgimento, da parte di quest'ultimo, delle attività di cui ai capi da II a V del presente regolamento.

#### Sezione 2

### **Rete europea degli organismi di regolazione del settore ferroviario**

#### Articolo 68

### **Cooperazione degli organismi di regolazione in seno all'ENRRB**

1. Ai fini dell'adempimento delle loro responsabilità a norma del presente regolamento, gli organismi di regolazione cooperano nel quadro dell'ENRRB istituita a norma dell'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 regolazione forniscono tutte le informazioni richieste all'ENRRB conformemente al paragrafo 6 del presente articolo.

Quando agisce nell'ambito di applicazione del presente regolamento, l'ENRRB è investita di compiti e responsabilità e organizza il proprio lavoro come stabilito nella presente sezione.

2. Nel caso di un reclamo o di un'indagine di propria iniziativa in merito a una questione che rientra nell'ambito di applicazione del presente regolamento e che incide sull'accesso alle reti ferroviarie o sull'uso delle stesse in più di uno Stato membro, l'organismo di regolazione interessato informa l'ENRRB e la Commissione del reclamo o dell'indagine.

3. Un organismo di regolazione può trasmettere qualsiasi questione, reclamo o indagine pertinente all'ENRRB per uno scambio di opinioni o per l'adozione di un parere o di una raccomandazione.

4. Quando adottano decisioni in merito a questioni che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento e che incidono sull'accesso alle reti ferroviarie o sull'uso delle stesse in più di uno Stato membro, gli organismi di regolazione interessati cooperano, con il coordinamento dell'ENRRB, al fine di garantire la coerenza delle rispettive decisioni. A tal fine, gli organismi di regolazione interessati svolgono le loro funzioni conformemente al paragrafo 1 del presente articolo e all'articolo 56 della direttiva 2012/34/UE. Essi tengono conto di tutti i pareri e di tutte le raccomandazioni pertinenti adottati dall'ENRRB e trasmettono tali decisioni all'ENRRB.
5. Se un organismo di regolazione 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 include la pertinente spiegazione nella sua decisione.
6. Gli organismi di regolazione consultati dall'ENRRB rispondono entro i termini stabiliti da quest'ultima e, su richiesta della stessa, forniscono tutte le informazioni che hanno il diritto di richiedere ai sensi del loro diritto nazionale. Tali informazioni possono essere usate soltanto ai fini delle attività svolte da tali organismi di regolazione conformemente al presente regolamento.
7. I gestori dell'infrastruttura forniscono senza indugio tutte le informazioni necessarie per trattare il reclamo o condurre l'indagine di cui al presente articolo e richieste dall'organismo di regolazione dello Stato membro in cui si trova il gestore dell'infrastruttura. Gli organismi di regolazione hanno il diritto di richiedere informazioni all'ENIM sulle indagini di loro competenza. Gli organismi di regolazione sono autorizzati a trasferire tali informazioni all'ENRRB.
8. Gli organismi di regolazione del settore ferroviario forniscono le risorse necessarie per il funzionamento dell'ENRRB.

#### *Articolo 69*

### **Organizzazione e struttura dell'ENRRB**

Ai fini del presente regolamento, l'ENRRB è costituita da:

- a) un comitato degli organismi di regolazione («comitato»);
- b) un segretariato.

Gli organismi di regolazione garantiscono il funzionamento del segretariato.

#### *Articolo 70*

### **Compiti e responsabilità dell'ENRRB**

1. Oltre ai compiti di cui alla direttiva 2012/34/UE, l'ENRRB è investita altresì dei compiti e delle responsabilità di cui al presente regolamento. L'ENRRB rende pubblici i pareri o le raccomandazioni che ha adottato. L'ENRRB non ha poteri di definizione delle politiche né di regolamentazione.
2. L'ENRRB, se del caso, coordina tutte le attività di cooperazione degli organismi di regolazione del settore ferroviario di cui all'articolo 68 e promuove l'allineamento delle decisioni degli organismi di regolazione in relazione ai servizi ferroviari transfrontalieri.
3. I soggetti operativi interessati possono informare l'ENRRB in merito a questioni che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento e che possono incidere sull'accesso all'infrastruttura ferroviaria o sul suo uso in più di uno Stato membro. Qualora riceva informazioni di questo tipo, l'ENRRB le trasferisce senza indugio all'organismo o agli organismi di regolazione competenti.

L'ENRRB può decidere di adottare un parere o una raccomandazione su tali questioni. In tali casi, l'ENRRB informa immediatamente gli organismi di regolazione interessati in merito alla sua intenzione.

4. L'ENRRB presenta il suo parere o la sua raccomandazione agli organismi di regolazione interessati entro quattro settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti relative alla questione di cui trattasi. L'ENRRB può prorogare tale termine per questioni particolarmente complesse.

5. L'ENRRB può adottare pareri e raccomandazioni sulle decisioni adottate dall'ENIM o dal coordinatore della rete, su richiesta dei richiedenti o di propria iniziativa. Quando adotta un parere o una raccomandazione a norma del presente paragrafo, ne informa gli organismi di regolazione interessati.

6. L'ENRRB elabora principi e pratiche comuni per l'adozione, da parte degli organismi di regolazione, delle decisioni che tali organismi hanno il potere di adottare ai sensi del presente regolamento.

7. L'ENRRB fornisce alla Commissione pareri o raccomandazioni in merito a eventuali carenze del processo di coordinamento di cui all'articolo 16 e, su richiesta della Commissione, sulle misure di emergenza adottate dagli Stati membri che hanno un impatto significativo sul traffico transfrontaliero di cui all'articolo 49, paragrafo 5.

8. L'ENRRB presenta all'ENIM un parere o una raccomandazione in merito agli orientamenti elaborati dall'ENIM sulle circostanze che danno luogo a sanzioni di cui all'articolo 42, paragrafo 6.

9. L'ENRRB può emettere pareri di propria iniziativa su questioni di sua competenza.

#### *Articolo 71*

### **Composizione e organizzazione del comitato**

1. Sono membri del comitato gli organismi di regolazione di ciascuno Stato membro che dispone di una rete ferroviaria in uso. Essi nominano un rappresentante e un supplente presso il comitato.

La Commissione è membro senza diritto di voto in seno al comitato e nomina un rappresentante e un supplente presso il comitato.

2. I membri del comitato e i loro supplenti agiscono in piena indipendenza e obiettività nell'interesse dell'Unione, senza tener conto di particolari interessi nazionali o personali. Non sollecitano né accettano istruzioni da alcun governo, istituzione, persona o organismo.

3. Il segretariato dell'ENRRB rende pubblico un elenco aggiornato dei membri del comitato e dei loro supplenti, unitamente alle loro dichiarazioni di interessi e ai dati di contatto.

4. Il comitato adotta e pubblica il proprio regolamento interno, previa approvazione della Commissione. Il regolamento interno può stabilire modalità di voto più dettagliate, in particolare la procedura di voto in merito a questioni urgenti.

5. Il comitato decide a maggioranza dei due terzi dei suoi membri, salvo se diversamente previsto dal regolamento interno. Ciascun membro dispone di un voto. In assenza del rappresentante nominato da un membro, il supplente è abilitato a esercitare il diritto di voto.

6. Il comitato è copresieduto dalla Commissione e da un membro del comitato eletto dal comitato stesso. La Commissione è copresidente permanente del comitato e l'altro copresidente è eletto per un periodo di due anni.

7. Il segretariato fornisce i servizi necessari per l'organizzazione delle riunioni e dei lavori del comitato.
8. Conformemente al proprio regolamento interno, il comitato può decidere di istituire gruppi di lavoro per organizzare i lavori dell'ENRRB su temi specifici connessi all'attuazione del presente regolamento, in particolare in merito a questioni relative alle prestazioni dei servizi di infrastruttura ferroviaria.

I gruppi di lavoro sono aperti alla partecipazione di esperti degli organismi di regolazione del settore ferroviario e della Commissione. Gli esperti dei soggetti operativi interessati e di altri organismi pubblici o privati possono essere invitati a partecipare a tali gruppi di lavoro su base ad hoc.

#### *Articolo 72*

#### **Ruolo e compiti del comitato**

1. Il comitato svolge tutti i compiti dell'ENRRB di cui al presente regolamento.
2. In particolare, il comitato:
  - a) adotta, conformemente alle norme procedurali di cui all'articolo 71, paragrafi 4 o 5, pareri o raccomandazioni dell'ENRRB in merito ai reclami o alle indagini trasmessi da uno o più organismi di regolazione conformemente all'articolo 68, paragrafo 3;
  - b) adotta pareri e raccomandazioni sulle decisioni adottate dall'ENIM in collaborazione con il coordinatore della rete nell'ambito di applicazione del presente regolamento;
  - c) a seguito di reclami da parte di imprese ferroviarie, operatori degli impianti di servizio o altre parti interessate, adotta raccomandazioni e pareri dell'ENRRB in relazione alle consultazioni di cui all'articolo 63;
  - d) elabora e adotta una relazione annuale sulle attività dell'ENRRB;
  - e) istituisce gruppi di lavoro e ne nomina i presidenti;
  - f) garantisce che i metodi operativi dell'ENRRB e tutte le informazioni pertinenti alle sue attività, compresi i pareri e le raccomandazioni, siano resi pubblici sul proprio sito web; nel sito figurano anche i dati di contatto per i reclami, le informazioni di contatto per i gruppi di lavoro dedicati e informazioni sulle procedure.

#### *Capo VII*

#### **Disposizioni finali**

#### *Articolo 73*

#### **Monitoraggio dei quadri europei**

1. Il gruppo consultivo per le prestazioni monitora l'adozione e l'applicazione del quadro europeo per la gestione della capacità e dei relativi elementi di cui all'articolo 7, del quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi e dei relativi elementi di cui all'articolo 46 nonché del quadro europeo per la valutazione delle prestazioni e dei relativi elementi di cui all'articolo 52.

2. Entro due anni dall'adozione da parte dell'ENIM dei quadri di cui al paragrafo 1, il gruppo consultivo per le prestazioni presenta all'ENIM e alla Commissione una relazione sull'applicazione di tali quadri, valutandone l'efficacia. La relazione può anche includere raccomandazioni su come affrontare carenze specifiche. Qualora abbia individuato carenze significative nei quadri, il gruppo consultivo per le prestazioni chiede all'ENIM di affrontarle aggiornando di conseguenza il quadro pertinente entro tre mesi.

La relazione è resa pubblica.

Il gruppo consultivo per le prestazioni pubblica una relazione almeno ogni tre anni.

3. Il gruppo consultivo per le prestazioni coopera strettamente con gli organismi di regolazione nazionali e con l'ENRRB in sede di monitoraggio dei quadri e di preparazione della relazione. Il gruppo consultivo per le prestazioni può consultare l'ERP e altri soggetti operativi interessati, se del caso.

#### Articolo 74

#### **Atti di esecuzione relativi al monitoraggio dei quadri europei**

1. Entro 18 mesi dalla data in cui l'ENIM deve adottare il quadro pertinente, la Commissione adotta un atto di esecuzione che stabilisce i quadri europei di cui agli articoli 7, 46 e 52, o i relativi elementi, nei casi seguenti:

- a) qualora l'ENIM non adotti il quadro europeo per la gestione della capacità, o i relativi elementi, di cui all'articolo 7, entro 12 dicembre 2027;
- b) qualora l'ENIM non adotti il quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi, o i relativi elementi, di cui all'articolo 46, entro il 12 aprile 2028;
- c) qualora l'ENIM non adotti il quadro europeo per la valutazione delle prestazioni, o i relativi elementi, di cui all'articolo 52 entro il 12 agosto 2028.

2. Entro 12 mesi dalla pubblicazione della relazione del gruppo consultivo per le prestazioni, la Commissione adotta un atto di esecuzione che stabilisce i quadri europei, o i relativi elementi, di cui agli articoli 7, 46 e 52 se, tenendo conto della relazione del gruppo consultivo per le prestazioni di cui all'articolo 73, conclude che:

- a) gli strumenti, le metodologie e le modalità procedurali comuni, quali stabiliti nel quadro europeo per la gestione della capacità, sono inadeguati a conseguire gli obiettivi previsti e a garantire la gestione della capacità di infrastruttura ferroviaria o il coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura e altri soggetti operativi interessati;
- b) gli strumenti, le metodologie e le modalità procedurali comuni, quali stabiliti nel quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi, sono inadeguati a conseguire gli obiettivi previsti e a garantire la gestione transfrontaliera del traffico tra gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie e altri soggetti operativi interessati;
- c) gli strumenti, le metodologie e le modalità procedurali comuni, quali stabiliti nel quadro europeo per la valutazione delle prestazioni, sono inadeguati a conseguire gli obiettivi previsti e a garantire la valutazione delle prestazioni dei gestori dell'infrastruttura che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento;

- d) il quadro europeo per la gestione della capacità non è sufficiente a garantire le condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento; il quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi non è sufficiente a garantire le condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento; o il quadro europeo per la valutazione delle prestazioni non è sufficiente a garantire le condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento; oppure
- e) l'ENIM non ha affrontato in misura sufficiente, entro il termine di tre mesi, le carenze individuate dal gruppo consultivo per le prestazioni nella relazione di cui all'articolo 73, paragrafo 2.
3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 76, paragrafo 2.
4. In sede di preparazione dei progetti di atti di esecuzione, la Commissione tiene conto del lavoro dell'ENIM e della relazione del gruppo consultivo per le prestazioni, se disponibile.

#### Articolo 75

#### Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 11, paragrafo 9, all'articolo 13, paragrafo 4, all'articolo 23, paragrafo 9, all'articolo 40, paragrafo 3, all'articolo 41, paragrafo 11, all'articolo 42, paragrafo 11, e all'articolo 50, paragrafo 3, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dall'11 giugno 2026. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 11, paragrafo 9, all'articolo 13, paragrafo 4, all'articolo 23, paragrafo 9, all'articolo 40, paragrafo 3, all'articolo 41, paragrafo 11, all'articolo 42, paragrafo 11, e all'articolo 50, paragrafo 3, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 9, dell'articolo 13, paragrafo 4, dell'articolo 23, paragrafo 9, dell'articolo 40, paragrafo 3, dell'articolo 41, paragrafo 11, dell'articolo 42, paragrafo 11, o dell'articolo 50, paragrafo 3, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

*Articolo 76***Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato di cui all'articolo 62 della direttiva 2012/34/UE. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

*Articolo 77***Relazione e riesame**

Entro il 31 dicembre 2033, la Commissione valuta l'impatto del presente regolamento sul settore ferroviario e presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione sulla sua applicazione.

La relazione valuta in particolare:

- a) l'impatto del presente regolamento sulle prestazioni dei servizi di infrastruttura ferroviaria;
- b) l'impatto del presente regolamento sullo sviluppo dei servizi di trasporto ferroviario, in particolare i servizi internazionali, i servizi a lunga distanza e i servizi di trasporto di merci;
- c) il lavoro dell'ENIM, del coordinatore della rete e dell'ENRRB, in generale e in relazione allo sviluppo, all'adozione e all'attuazione di criteri, metodologie e procedure comuni;
- d) l'efficacia dei meccanismi di coordinamento nell'ambito del quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 7, del quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi di cui all'articolo 46 e del quadro europeo per la valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 52;
- e) l'efficacia della vigilanza regolamentare a livello nazionale ed europeo;
- f) il funzionamento dei criteri socioeconomici, operativi e ambientali.

*Articolo 78***Modifiche della direttiva 2012/34/UE**

1. La direttiva 2012/34/UE è così modificata:
  - a) all'articolo 1, paragrafo 1, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nella riscossione dei canoni dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria di cui al capo IV.»;
  - b) all'articolo 2, il paragrafo 6 è soppresso;
  - c) all'articolo 3, i punti 20), 22), 23), 27) e 28) sono soppressi;

- d) l'articolo 7 *ter* è soppresso;
- e) all'articolo 27, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Il prospetto informativo della rete contiene informazioni sulle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria in questione. Il prospetto informativo della rete contiene, inoltre, le informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete del gestore dell'infrastruttura e di offerta dei relativi servizi o indica un sito Internet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico. Il contenuto del prospetto informativo della rete è illustrato nell'allegato IV.»;

- f) l'articolo 36 è soppresso;
- g) gli articoli da 38 a 54 sono soppressi;
- h) nell'allegato IV, i punti 1) e 3) sono soppressi;
- i) l'allegato VII è soppresso.

2. I riferimenti alle disposizioni soppresse della direttiva 2012/34/UE si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato X, sezione 1.

#### *Articolo 79*

#### **Disposizioni transitorie**

1. Gli accordi quadro conclusi in conformità dell'articolo 42 della direttiva 2012/34/UE continuano ad applicarsi fino alla loro data di scadenza.
2. L'articolo 3, punti 20), 22), 23), 27) e 28), gli articoli 7 *ter*, 36 e da 38 a 54 della direttiva 2012/34/UE e l'allegato IV, punto 3), e l'allegato VII di tale direttiva non si applicano alle attività e ai compiti svolti in relazione agli orari di servizio che entrano in vigore il 14 dicembre 2030 o successivamente a tale data.

#### *Articolo 80*

#### **Abrogazione**

1. Il regolamento (UE) n. 913/2010 è abrogato a decorrere dal 14 dicembre 2030.
2. I riferimenti al regolamento abrogato si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato X, sezione 2.

#### *Articolo 81*

#### **Entrata in vigore e applicazione**

1. Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
2. Il presente regolamento si applica a decorrere dal 12 giugno 2026. Tuttavia:
  - a) l'articolo 29, paragrafo 2, l'articolo 30, paragrafo 1, l'articolo 50 e l'articolo 66 si applicano a decorrere dal 31 dicembre 2027;
  - b) l'articolo 10, paragrafi 1 e 2, si applica a decorrere dal 1° gennaio 2029;

- c) gli articoli 2 e 3, il capo II, ad eccezione dell'articolo 7, dell'articolo 10, paragrafi 1 e 2, dell'articolo 29, paragrafo 2, e dell'articolo 30, paragrafo 1, e il capo III, ad eccezione dell'articolo 46, dell'articolo 49 e dell'articolo 50, si applicano esclusivamente alle attività e ai compiti svolti in relazione agli orari di servizio che entrano in vigore il 14 dicembre 2030 o successivamente a tale data;
- d) l'articolo 78 si applica a decorrere dal 14 dicembre 2030.
3. In deroga al paragrafo 2 del presente articolo, l'articolo 7, paragrafo 7, l'articolo 8, paragrafo 3, l'articolo 21, paragrafo 5, l'articolo 33, paragrafo 12, l'articolo 35, paragrafo 7, l'articolo 46, paragrafo 7, l'articolo 52, paragrafo 8, e l'articolo 11, paragrafo 9, l'articolo 13, paragrafo 4, l'articolo 23, paragrafo 9, l'articolo 40, paragrafo 3, l'articolo 41, paragrafo 11, l'articolo 42, paragrafo 11, e l'articolo 50, paragrafo 3, che conferiscono rispettivamente competenze di esecuzione e deleghe di potere alla Commissione, si applicano a decorrere dal 12 giugno 2026.

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

Fatto a Strasburgo, il 20 maggio 2026

*Per il Parlamento europeo*

*La presidente*

R. METSOLA

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

N. IOANNIDES

## ALLEGATO I

## RISULTATI E TEMPISTICHE PER LA GESTIONE DELLA CAPACITÀ

**Sezione 1**

Risultati che i gestori dell'infrastruttura devono preparare nel contesto della pianificazione strategica della capacità di cui agli articoli 13, 18, 19 e 20

Risultato	Contenuto
Strategia relativa alla capacità (articolo 18)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— ambito geografico della strategia relativa alla capacità: linee incluse nella pianificazione strategica della capacità a norma dell'articolo 14, paragrafo 6;</li> <li>— sviluppo pianificato dell'infrastruttura ferroviaria fisica, comprese nuove costruzioni, potenziamenti, rinnovi e chiusure/dismissioni, specificando le caratteristiche di tale infrastruttura ferroviaria;</li> <li>— evoluzione prevista della domanda di servizi di trasporto ferroviario;</li> <li>— indirizzi strategici da parte degli Stati membri sull'utilizzo della capacità, qualora gli Stati membri abbiano fornito tali indirizzi;</li> <li>— capacità assegnata nel contesto di accordi quadro e capacità che potrebbe essere necessaria per fornire servizi di trasporto nel contesto di contratti di servizio pubblico;</li> <li>— informazioni sulla disponibilità e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, compresa l'infrastruttura ferroviaria dichiarata altamente utilizzata o congestionata;</li> <li>— lavori pianificati sull'infrastruttura ferroviaria che comportano restrizioni di capacità con impatto molto elevato.</li> </ul>
Modello di capacità (articolo 19)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— tutte le informazioni incluse nella strategia relativa alla capacità, se del caso aggiornate e ulteriormente dettagliate;</li> <li>— volume totale di capacità, capacità multirete compresa, a disposizione dei richiedenti per sezione di rete, incluso il volume di capacità a disposizione per segmento di mercato del trasporto ferroviario per differenti segmenti dei servizi di trasporto ferroviario e/o per processo di assegnazione, comprese la capacità salvaguardata per richieste successive e la capacità assegnata mediante accordi quadro;</li> <li>— volume della capacità riservata per restrizioni di capacità derivanti da lavori sull'infrastruttura ferroviaria in base all'impatto stimato sul volume di traffico di cui alla sezione 3 del presente allegato;</li> <li>— dettaglio a livello geografico: ripartizione in apposite sezioni di pianificazione che rispecchiano le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria e della domanda;</li> <li>— ambito di applicazione <i>ratione temporis</i>: un periodo di validità dell'orario di servizio;</li> <li>— dettaglio a livello temporale: panoramica almeno annuale (restrizioni di capacità) e uno o più giorni rappresentativi (capacità disponibile per le richieste).</li> </ul>

Risultato	Contenuto
Piano di offerta di capacità (articolo 20)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— tutte le informazioni incluse nel modello di capacità, se del caso aggiornate e ulteriormente dettagliate;</li> <li>— capacità disponibile per l'assegnazione ai richiedenti per il periodo di validità dell'orario di servizio cui fa riferimento il piano di offerta di capacità: <ul style="list-style-type: none"> <li>i) ove applicabile a norma dell'articolo 20, paragrafo 5, e conformemente all'articolo 20, paragrafi 5 e 6, capacità pre-pianificata disponibile per le richieste, capacità multirete compresa, definita sotto forma di oggetti di capacità conformemente all'articolo 20, paragrafo 6;</li> <li>ii) capacità non pre-pianificata dal gestore dell'infrastruttura;</li> <li>iii) capacità disponibile negli impianti di servizio di cui all'articolo 31, paragrafo 1;</li> </ul> </li> <li>— capacità non disponibile per l'assegnazione ai richiedenti: <ul style="list-style-type: none"> <li>i) restrizioni di capacità, definite sotto forma di oggetti di capacità, comprese le restrizioni di capacità di cui alla sezione 3, punto 2, del presente allegato;</li> <li>ii) capacità già assegnata mediante accordi quadro conformemente all'articolo 33 o mediante la procedura di pianificazione continua pluriennale conformemente all'articolo 35;</li> <li>iii) capacità riservata a fini diversi da quelli di cui ai punti i) e ii), che il gestore dell'infrastruttura indica in maniera chiara;</li> <li>iv) altra capacità già assegnata, in sede di aggiornamento del piano di offerta di capacità durante l'orario di servizio cui fa riferimento il piano di offerta di capacità;</li> </ul> </li> <li>— capacità alternativa disponibile durante le restrizioni di capacità;</li> <li>— capacità alternativa disponibile in caso di perturbazioni della rete;</li> <li>— restrizioni applicabili all'uso dell'infrastruttura ferroviaria specializzata di cui all'articolo 26.</li> </ul>

## Sezione 2

Tempistiche per la gestione strategica della capacità di cui agli articoli 13, 18, 19 e 20

1. Nel quadro della preparazione dei risultati della pianificazione strategica della capacità per un determinato periodo di validità dell'orario di servizio, i gestori dell'infrastruttura rispettano le tempistiche di cui alla presente sezione.

La consultazione con i soggetti interessati riguardo alle questioni europee e transfrontaliere si svolge conformemente all'articolo 57 e coinvolge tutti i soggetti operativi interessati. I gestori dell'infrastruttura coordinano costantemente i risultati nel quadro del processo di coordinamento previsto all'articolo 55.

Risultato	Traguardo	Termine (al più tardi)
Strategia relativa alla capacità (articolo 18)	Avvio della fase di elaborazione della strategia relativa alla capacità	X-60
	Prima consultazione con i soggetti operativi interessati	X-58
	Pubblicazione del progetto di strategia e seconda consultazione con i soggetti operativi interessati in merito al progetto di strategia	X-39
	Pubblicazione della versione definitiva della strategia relativa alla capacità a seguito del coordinamento finale tra i gestori dell'infrastruttura e presa in considerazione delle eventuali osservazioni formulate dall'ERP a seguito della pubblicazione del progetto di strategia relativa alla capacità	X-36

Risultato	Traguardo	Termine (al più tardi)
Modello di capacità (articolo 19)	Avvio della preparazione	X-36
	Annunci delle esigenze di capacità trasmesse dai richiedenti e dai potenziali richiedenti e consultazione con i soggetti operativi interessati	X-24
	Pubblicazione del progetto di modello di capacità e avvio della seconda consultazione con i richiedenti e i soggetti operativi interessati	X-21
	Fine della consultazione con i richiedenti e i soggetti operativi interessati e presa in considerazione delle eventuali osservazioni formulate dall'organismo di regolazione a seguito della pubblicazione del progetto di modello di capacità	X-19
	Pubblicazione della versione definitiva del modello di capacità a seguito del coordinamento finale tra i gestori dell'infrastruttura	X-18
Piano di offerta di capacità (articolo 20)	Avvio della preparazione	X-18
	Consultazione con i richiedenti e i soggetti operativi interessati	X-14
	L'organismo di regolazione analizza il progetto di piano di offerta di capacità e può adottare una decisione che imponga al gestore dell'infrastruttura di modificare il piano di offerta di capacità	Da X-14 a X-13
	Pubblicazione delle restrizioni di capacità di cui alla sezione 3, punto 2, del presente allegato	X-12
	Pubblicazione della versione definitiva del piano di fornitura di offerta a seguito del coordinamento finale tra i gestori dell'infrastruttura	X-11
	Aggiornamento del piano di offerta di capacità per richieste tardive	X-6,5
	Pubblicazione delle restrizioni di capacità di cui alla sezione 3, punto 5, del presente allegato	X-4
	Ridestinazione della capacità riservata all'assegnazione mediante l'orario di servizio per altri processi di assegnazione	X-2
	Aggiornamento del piano di offerta di capacità per tenere conto di eventuali modifiche della capacità pre-pianificata o della capacità assegnata	Fino a X+12 senza ritardo

Nota: con «X-m» si intende «m» mesi prima della data di entrata in vigore dell'orario di servizio («X») conformemente alla sezione 4.

2. In deroga al punto 1, le seguenti tempistiche semplificate e abbreviate si applicano al risultato «strategia relativa alla capacità» in relazione ai periodi di validità dell'orario di servizio che iniziano nel dicembre del 2030 e nel dicembre del 2031.

Strategia relativa alla capacità (articolo 18)	Pubblicazione del progetto di strategia e consultazione con i soggetti operativi interessati	X-38
	Pubblicazione della versione definitiva della strategia relativa alla capacità a seguito del coordinamento finale tra i gestori dell'infrastruttura e presa in considerazione delle eventuali osservazioni formulate dall'ERP a seguito della pubblicazione del progetto di strategia relativa alla capacità	X-36

### Sezione 3

Tempistiche e requisiti per il coordinamento, la consultazione e la pubblicazione delle restrizioni di capacità derivanti da lavori sull'infrastruttura ferroviaria di cui agli articoli 11 e 37

1. Le restrizioni di capacità sono classificate in funzione della loro durata e del loro impatto sul traffico (volume di traffico giornaliero interessato stimato sulla linea ferroviaria), in base alla tabella seguente.

Tabella 1. Classificazione delle restrizioni di capacità

	Durata	Impatto sul traffico	Finalizzazione del primo coordinamento e della prima consultazione e pubblicazione dei progetti di restrizioni di capacità	Finalizzazione del secondo coordinamento e della seconda consultazione sulle restrizioni di capacità che hanno un impatto su più di una rete	Pubblicazione delle restrizioni di capacità definitive	Fornitura di dettagli sulle tracce ferroviarie alternative offerte
Impatto molto elevato	Più di 30 giorni	Superiore al 50 %	X-24	X-18	X-12	
Impatto elevato	Più di 7 giorni	Superiore al 30 %	X-24	X-13,5	X-12	
Impatto medio	Pari o inferiore a 7 giorni	Superiore al 50 %		X-13,5	X-12	
Impatto limitato	Pari o inferiore a 7 giorni	Superiore al 10 %			X-4	T-4 Passeggeri T-1 Merci

Con «X-m» si intende «m» mesi prima della data di entrata in vigore dell'orario di servizio («X») conformemente alla sezione 4.

Con «T-M» si intende «m» mesi prima dell'inizio della circolazione del treno in questione.

2. Per quanto riguarda le restrizioni di capacità aventi un impatto molto elevato o elevato, i gestori dell'infrastruttura interessati pubblicano tutte le restrizioni di capacità e i risultati preliminari di una consultazione con i richiedenti, una prima volta almeno 24 mesi prima del cambio dell'orario di servizio interessato, e una seconda volta, in forma aggiornata, almeno 12 mesi prima di tale cambio. Tali restrizioni che interessano l'infrastruttura ferroviaria sono incluse nel piano di offerta di capacità di cui all'articolo 20.

3. Nel pubblicare una prima volta le restrizioni di capacità conformemente al punto 2, il gestore dell'infrastruttura avvia una consultazione con i richiedenti e gli operatori degli impianti di servizio interessati in merito alle restrizioni di capacità. Qualora sia necessario un coordinamento conformemente al punto 4 tra la prima e la seconda pubblicazione delle restrizioni di capacità, i gestori dell'infrastruttura consultano una seconda volta i richiedenti e gli operatori degli impianti di servizio interessati tra la fine di tale coordinamento e la seconda pubblicazione delle restrizioni di capacità.
4. Prima di pubblicare le restrizioni di capacità conformemente al punto 1, se le restrizioni di capacità hanno un impatto che non si limita a una rete, i gestori dell'infrastruttura si coordinano tra loro e, se necessario, con i richiedenti e gli operatori degli impianti di servizio interessati.

Il coordinamento e la consultazione finali prima della seconda pubblicazione sono portati a termine:

- a) entro diciotto mesi prima del cambio dell'orario di servizio per restrizioni di capacità con impatto molto elevato;
- b) entro tredici mesi e quindici giorni prima del cambio dell'orario di servizio per restrizioni di capacità con impatto elevato;
- c) entro tredici mesi e quindici giorni prima del cambio dell'orario di servizio per restrizioni di capacità con impatto medio.

La pubblicazione finale delle restrizioni di capacità con impatto molto elevato, elevato e medio è completata almeno dodici mesi prima del cambio dell'orario di servizio interessato.

5. Per quanto riguarda le restrizioni di capacità con impatto limitato che si verificano nel corso dell'orario di servizio successivo e di cui il gestore dell'infrastruttura viene a conoscenza entro sei mesi e quindici giorni prima del cambio dell'orario di servizio, il gestore dell'infrastruttura consulta i richiedenti interessati in merito alle restrizioni di capacità previste e comunica le restrizioni di capacità aggiornate almeno quattro mesi prima del cambio dell'orario di servizio. Il gestore dell'infrastruttura fornisce informazioni dettagliate sulle tracce ferroviarie offerte prima dell'inizio della restrizione di capacità, con almeno quattro mesi di anticipo per i treni passeggeri e almeno un mese di anticipo per i treni merci, a meno che il gestore dell'infrastruttura e i richiedenti interessati non concordino un lasso di tempo più breve.
6. I gestori dell'infrastruttura possono decidere di applicare soglie più stringenti per le restrizioni di capacità basate su percentuali più basse di volumi di traffico stimati o su durate inferiori a quelle indicate nella sezione 3 del presente allegato, oppure di applicare criteri ulteriori rispetto a quelli di cui al presente allegato, dopo aver consultato i richiedenti e gli operatori degli impianti. Essi pubblicano le soglie e i criteri per il raggruppamento delle restrizioni di capacità nei loro prospetti informativi della rete di cui all'allegato V, punto 2.
7. Le informazioni che devono essere fornite dal gestore dell'infrastruttura quando agisce conformemente ai punti 1 o 5 o all'articolo 37, paragrafo 5, includono:
  - a) il giorno previsto;
  - b) il periodo del giorno e, non appena può essere fissata, l'ora di inizio e di fine della restrizione di capacità;
  - c) la sezione di linea interessata dalla restrizione;

d) se del caso, la capacità delle linee alternative.

Il gestore dell'infrastruttura pubblica tali informazioni, o un link che vi dia accesso, nel prospetto informativo della rete di cui all'allegato V, punto 2. Il gestore dell'infrastruttura mantiene tali informazioni aggiornate. I gestori dell'infrastruttura pubblicano inoltre tali informazioni in formato digitale conformemente agli articoli 10 e 66.

8. Per quanto riguarda le restrizioni di capacità con impatto molto elevato, il gestore dell'infrastruttura fornisce ai richiedenti, su richiesta, durante la prima tornata di consultazioni, un confronto tra le condizioni che si potrebbero verificare in almeno due alternative di restrizioni di capacità. Il gestore dell'infrastruttura definisce tali alternative sulla base dei contributi trasmessi dai richiedenti contestualmente alla richiesta e congiuntamente con loro.

Il confronto include, per ciascuna alternativa, almeno:

- a) la durata della restrizione di capacità;
- b) i canoni indicativi previsti per l'utilizzo dell'infrastruttura;
- c) la capacità disponibile sulle linee alternative;
- d) i percorsi alternativi disponibili;
- e) i tempi di viaggio indicativi.

Prima di operare una scelta tra le alternative di restrizioni di capacità, il gestore dell'infrastruttura consulta i richiedenti interessati e tiene in considerazione gli impatti delle diverse alternative su tali richiedenti e sugli utenti dei servizi. Se l'analisi delle restrizioni di capacità alternative riguarda più di un gestore dell'infrastruttura, i gestori dell'infrastruttura si coordinano tra loro.

9. Per quanto riguarda le restrizioni di capacità con impatto molto elevato, il gestore dell'infrastruttura definisce criteri per stabilire quali treni per ciascun tipo di servizio dovrebbero subire una deviazione su un percorso alternativo, tenendo conto dei vincoli operativi e commerciali del richiedente, a meno che tali vincoli operativi non siano il risultato di decisioni organizzative o dirigenziali del richiedente e fatto salvo l'obiettivo di ridurre i costi del gestore dell'infrastruttura in conformità dell'articolo 30, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE. Il gestore dell'infrastruttura pubblica tali criteri nel prospetto informativo della rete.

10. L'ENIM pubblica le informazioni di cui al punto 7 sul proprio sito web.

#### Sezione 4

Tempistica per l'assegnazione della capacità mediante la procedura annuale di assegnazione di cui agli articoli 34 e 40

1. Il gestore dell'infrastruttura e i richiedenti rispettano la tempistica seguente.

Traguardo o periodo di tempo	Termine o durata
Periodo di validità dell'orario di servizio	Dalla mezzanotte del secondo sabato di dicembre fino alla mezzanotte del secondo sabato di dicembre dell'anno successivo
Entrata in vigore dell'orario di servizio	Mezzanotte del secondo sabato di dicembre
Pubblicazione del piano di offerta di capacità	Conformemente alla sezione 2 del presente allegato

Traguardo o periodo di tempo	Termine o durata
Pubblicazione di restrizioni di capacità derivanti da lavori sull'infrastruttura ferroviaria	Conformemente alle sezioni 2 e 3 del presente allegato
Termine per la presentazione delle richieste di diritti di capacità da parte dei richiedenti	X-9,5
Preparazione del progetto di orario di servizio Termine entro il quale il gestore/i gestori dell'infrastruttura deve/devono presentare il progetto di offerta di capacità ai richiedenti	X-7,5
Finalizzazione della consultazione con i richiedenti	X-6,5
Termine entro il quale il gestore/i gestori dell'infrastruttura deve/devono presentare l'offerta definitiva di capacità ai richiedenti	X-5,5
Pubblicazione dell'orario di servizio Termine entro il quale il gestore dell'infrastruttura deve assegnare i diritti di capacità ai richiedenti	X-5,25
Conversione delle specifiche di capacità in tracce ferroviarie	Da specificare a opera dei gestori dell'infrastruttura nel prospetto informativo della rete tenendo conto del quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 7

Nota: con «X-m» si intende «m» mesi prima della data di entrata in vigore dell'orario di servizio («X»).

2. Il termine entro il quale i richiedenti devono presentare le richieste di diritti di capacità di cui alla tabella figurante al punto 1 è il termine per le richieste di capacità di infrastruttura ferroviaria di cui all'articolo 27, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE.

### Sezione 5

Tempistica per l'assegnazione della capacità mediante accordi quadro di cui agli articoli 33 e 40

Il gestore dell'infrastruttura rispetta la tempistica seguente.

Periodo di tempo	Durata
Periodo di validità standard degli accordi quadro	5 anni
Conversione delle specifiche di capacità in tracce ferroviarie	Tra X-9,5 e X-7,5 (congiuntamente al coordinamento nell'ambito della procedura annuale di assegnazione di cui alla sezione 4)

Nota: con «X-m» si intende «m» mesi prima della data di entrata in vigore dell'orario di servizio («X») conformemente alla sezione 4.

**Sezione 6**

Tempistica per l'assegnazione della capacità mediante la procedura di pianificazione continua (*rolling planning*) di cui agli articoli 35 e 40

Il gestore dell'infrastruttura e i richiedenti rispettano la tempistica seguente durante l'assegnazione della capacità mediante la procedura di pianificazione continua.

Traguardo o periodo di tempo	Termine o durata
Data a partire dalla quale i richiedenti possono presentare richieste di capacità nel contesto dell'assegnazione della capacità mediante la procedura di pianificazione continua	Quattro mesi prima della prima circolazione del treno
Termine ultimo entro il quale i richiedenti possono presentare richieste di capacità nel contesto dell'assegnazione della capacità mediante la procedura di pianificazione continua	Un mese prima della prima circolazione del treno
Durata massima dei diritti di capacità concessi nel contesto dell'assegnazione della capacità mediante la procedura di pianificazione continua	Trentasei mesi a partire dalla prima circolazione del treno
Conversione delle specifiche di capacità in tracce ferroviarie per i diritti di capacità concessi a norma dell'articolo 35, paragrafo 2, lettera a)	Da specificare a opera dei gestori dell'infrastruttura tenendo conto del quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 7
Conversione delle specifiche di capacità in tracce ferroviarie per i diritti di capacità concessi conformemente all'articolo 35, paragrafo 2, lettera b)	Da specificare a opera dei gestori dell'infrastruttura tenendo conto del quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 7
Periodo massimo entro il quale i gestori dell'infrastruttura devono preparare un'offerta di diritti di capacità nel quadro dell'assegnazione della capacità mediante la procedura di pianificazione continua	15 giorni

Nota: con «X-m» si intende «m» mesi prima della data di entrata in vigore dell'orario di servizio («X»), conformemente alla sezione 4.

**Sezione 7**

Tempistica per l'assegnazione della capacità mediante la procedura ad hoc di cui agli articoli 36 e 40

Nell'assegnare la capacità di infrastruttura ferroviaria mediante la procedura ad hoc, il gestore dell'infrastruttura rispetta la tempistica seguente.

Periodo di tempo	Durata
Periodo massimo entro il quale i gestori dell'infrastruttura devono preparare un'offerta di diritti di capacità	Sette giorni di calendario e in ogni caso 24 ore prima dell'inizio del servizio ferroviario

**Sezione 8**

Tempistica per modifiche della capacità assegnata di cui all'articolo 41

Nel modificare i diritti di capacità di infrastruttura ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura rispetta la tempistica seguente.

Traguardo o periodo di tempo	Termine o durata
Tempo massimo entro il quale il gestore dell'infrastruttura deve offrire un diritto di capacità alternativo relativo a un'unica rete	Quattro giorni di calendario e in ogni caso 24 ore prima dell'inizio del servizio ferroviario
Tempo massimo entro il quale i gestori dell'infrastruttura interessati devono offrire un diritto di capacità multirete alternativo	Otto giorni di calendario e in ogni caso 24 ore prima dell'inizio del servizio ferroviario

## ALLEGATO II

SOGLIE PER LA DICHIARAZIONE DI INFRASTRUTTURE FERROVIARIE ALTAMENTE UTILIZZATE E CONGESTIONATE  
DI CUI ALL'ARTICOLO 23

Utilizzo	Classificazione	Utilizzo della capacità	Periodo di riferimento
Traffico eterogeneo	Altamente utilizzata	> 85 % della capacità teorica	Più di quattro ore per più di 200 giorni l'anno
Traffico eterogeneo	Congestionata	> 95 % della capacità teorica	Più di quattro ore per più di 250 giorni l'anno
Traffico omogeneo	Altamente utilizzata	> 90 % della capacità teorica	Più di quattro ore per più di 200 giorni l'anno
Traffico omogeneo	Congestionate	> 95 % della capacità teorica	Più di quattro ore per più di 250 giorni l'anno

Per «utilizzo della capacità» si intende il rapporto tra la capacità assegnata o, per precedenti periodi di validità dell'orario, il numero effettivo di treni in circolazione e la capacità teorica disponibile su un elemento dell'infrastruttura ferroviaria sulla base della metodologia di cui all'articolo 23, paragrafo 2.

Per «traffico omogeneo» si intende che i treni sulla sezione interessata presentano generalmente caratteristiche analoghe per quanto attiene all'utilizzo della capacità, in particolare in relazione a velocità, fermate programmate e accelerazione.

Per «traffico eterogeneo» si intende che i treni sulla sezione interessata presentano caratteristiche differenti per quanto attiene all'utilizzo della capacità, in particolare in relazione a velocità, fermate programmate e accelerazione.

## ALLEGATO III

## CONTENUTO DEL QUADRO EUROPEO PER LA GESTIONE DELLA CAPACITÀ DI CUI ALL'ARTICOLO 7

Il quadro europeo per la gestione della capacità di cui all'articolo 7 contiene almeno le informazioni seguenti.

Elemento	Riferimento/i
Tipi e descrizione dei servizi di trasporto ferroviario da utilizzare ai fini della pianificazione strategica della capacità	Articolo 14, paragrafo 2
Strumenti, metodologie e modalità procedurali comuni per la pianificazione strategica della capacità, anche per il coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura e la consultazione con i soggetti interessati, inclusi gli annunci delle esigenze di capacità	Articolo 14, paragrafi 4 e 10, articoli 15 e 16, articolo 19, paragrafo 1, articolo 57
Orientamenti che stabiliscono procedure e metodologie da utilizzare per l'analisi del mercato dei trasporti	Articolo 17, paragrafo 3
Mezzi per la pubblicazione del piano di offerta di capacità e processo di consultazione con i richiedenti	Articolo 20, paragrafo 11
Orientamenti sulla definizione dei limiti entro i quali il gestore dell'infrastruttura può proporre un modello di capacità, o un piano di offerta di capacità, che si discosta dai contributi ricevuti	Articolo 19, paragrafo 3, articolo 20, paragrafo 7
Criteri e procedure per l'assegnazione della capacità pre-pianificata inclusa nel piano di offerta di capacità	Articolo 22, paragrafo 4
Specifiche per gli oggetti di pianificazione della capacità in formato leggibile dall'uomo e in formato leggibile meccanicamente	Articolo 22, paragrafo 5
Metodo comune per quanto riguarda l'utilizzo della capacità di infrastruttura ferroviaria	Articolo 23, paragrafo 2
Metodologia di valutazione ed elenco dei parametri relativi ai servizi di trasporto ferroviario e dei criteri socioeconomici e ambientali, compresi l'elenco dei parametri, i valori standard dei parametri o gli intervalli di valori standard	Articolo 27, paragrafo 4, articolo 39, paragrafo 4
Caratteristiche delle specifiche di capacità	Articolo 28, paragrafo 1
Intervalli per le soglie applicabili alla cancellazione di diritti di capacità inutilizzati	Articolo 29, paragrafo 3

Elemento	Riferimento/i
Procedure e metodi per coordinare l'assegnazione di diritti di capacità multirete, compresi requisiti minimi di qualità	Articolo 30, paragrafo 5
Orientamenti sulla definizione dei limiti relativi alle differenze tra le richieste di capacità da parte dei richiedenti e la capacità di infrastruttura ferroviaria proposta dai gestori dell'infrastruttura nel processo di risoluzione consensuale dei conflitti	Articolo 38, paragrafo 2
Orientamenti per il meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti che interessano almeno una richiesta di capacità multirete	Articolo 38, paragrafo 7
Procedure per gestire le modifiche dei diritti di capacità dopo l'assegnazione	Articolo 41, paragrafo 10
Orientamenti per l'applicazione della modulazione delle sanzioni	Articolo 42, paragrafo 6
Orientamenti per la consultazione adeguata e regolare con le parti interessate riguardo alle questioni europee e transfrontaliere	Articolo 57, paragrafo 2

## ALLEGATO IV

## LIVELLO MINIMO E MASSIMO DELLA SANZIONE, CONFORMEMENTE ALL'ARTICOLO 42

Il livello minimo della sanzione prima dell'eventuale modulazione è pari a 1 EUR/km di traccia ferroviaria interessata.

Il livello massimo della sanzione prima dell'eventuale modulazione è pari a 8 EUR/km di traccia ferroviaria interessata.

---

## ALLEGATO V

CONTENUTO DEL PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE DI CUI ALL'ARTICOLO 27 DELLA DIRETTIVA  
2012/34/UE — CAPITOLO SULLA GESTIONE DELLA CAPACITÀ E LA GESTIONE DEL TRAFFICO

Oltre agli elementi di cui all'articolo 27, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE, il prospetto informativo della rete di cui a tale articolo contiene le informazioni seguenti:

- 1) un capitolo che espone le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria a disposizione delle imprese ferroviarie e le condizioni di accesso alla stessa. Tale capitolo fa riferimento alle informazioni disponibili nel registro dell'infrastruttura di cui all'articolo 49 della direttiva (UE) 2016/797;
- 2) un capitolo sui principi e sui criteri per la gestione della capacità. Tale capitolo illustra le caratteristiche generali di capacità dell'infrastruttura ferroviaria disponibile per le imprese ferroviarie e le eventuali restrizioni al suo utilizzo, comprese quelle dovute a interventi di manutenzione. Esso specifica inoltre le procedure e i termini relativi al processo di gestione della capacità. Esso contiene criteri specifici utilizzati durante tale processo, in particolare:
  - a) le procedure secondo cui i richiedenti sono consultati in merito alla pianificazione strategica della capacità e trasmettono gli annunci di capacità;
  - b) le procedure per la presentazione delle richieste di capacità al gestore dell'infrastruttura da parte dei richiedenti;
  - c) i requisiti imposti ai richiedenti;
  - d) lo schema per la pianificazione strategica della capacità, la presentazione di richieste, l'assegnazione, l'adattamento e la riprogrammazione, nonché le procedure da seguire per chiedere informazioni sulla programmazione e le procedure per i lavori di manutenzione programmati e imprevisti;
  - e) i principi che disciplinano il meccanismo di risoluzione consensuale dei conflitti di cui all'articolo 38 e il meccanismo di risoluzione formale dei conflitti di cui all'articolo 39;
  - f) la struttura e il livello delle sanzioni per le modifiche dei diritti di capacità;
  - g) le procedure da seguire e i criteri da utilizzare quando l'infrastruttura ferroviaria è altamente utilizzata o congestionata;
  - h) informazioni dettagliate relative alle restrizioni all'uso dell'infrastruttura ferroviaria;
  - i) la spiegazione di eventuali scostamenti rispetto al quadro europeo di cui all'articolo 7;
- 3) un capitolo sulle operazioni, comprese la gestione del traffico, la gestione delle perturbazioni e la gestione delle crisi. Tale capitolo stabilisce l'attuazione dei requisiti di cui al presente regolamento, nonché alle direttive (UE) 2016/797, (UE) 2016/798 e 2007/59/CE, tra cui:
  - a) le norme operative, comprese le norme in materia di priorità o i principi in materia di priorità per la gestione del traffico, un elenco delle norme tecniche, operative e di sicurezza e delle norme concernenti il personale operativo o i relativi riferimenti;
  - b) le misure operative, comprese norme e procedure per la gestione delle perturbazioni e la gestione delle crisi, la comunicazione operativa e lo scambio di dati con le imprese ferroviarie e altri soggetti operativi interessati;
  - c) un elenco dei sistemi di informazione utilizzati nelle operazioni e i riferimenti agli stessi;
  - d) la spiegazione di eventuali scostamenti rispetto al quadro europeo di cui all'articolo 46 del presente regolamento;

- 4) un capitolo sugli elementi chiave della gestione delle prestazioni, comprendente in particolare:
- a) i riferimenti agli obiettivi di prestazione stabiliti nel piano commerciale di cui all'articolo 8, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE e nel contratto di cui all'articolo 30 di tale direttiva;
  - b) le procedure per monitorare e riferire in merito ai progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi, per individuare le cause delle carenze in termini di prestazioni con i soggetti operativi interessati e per elaborare e attuare misure correttive al fine di migliorare le prestazioni;
  - c) la spiegazione di eventuali scostamenti rispetto al quadro europeo di cui all'articolo 52 del presente regolamento.
-

## ALLEGATO VI

CONTENUTO DEL QUADRO EUROPEO PER IL COORDINAMENTO DELLA GESTIONE DEL TRAFFICO  
TRANSFRONTALIERO, DELLA GESTIONE DELLE PERTURBAZIONI E DELLA GESTIONE DELLE CRISI DI CUI  
ALL'ARTICOLO 46

Il quadro europeo per il coordinamento della gestione del traffico transfrontaliero, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi contiene almeno gli elementi seguenti.

Elemento	Riferimento/i
Norme e procedure per la gestione del traffico e la gestione delle perturbazioni di cui i gestori dell'infrastruttura devono tenere conto nella definizione delle norme e delle procedure per la gestione del traffico	Articolo 45
Norme e procedure comuni per il coordinamento della gestione del traffico, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi tra i gestori dell'infrastruttura e con i soggetti operativi interessati	Articoli 44 e 45, articolo 46, paragrafi 1 e 4, articoli 47 e 48
Orientamenti per la gestione e l'assegnazione della capacità in caso di perturbazioni della rete e situazioni di crisi	Articolo 43, paragrafo 2
Definizione delle responsabilità dei soggetti operativi interessati coinvolti nella gestione del traffico transfrontaliero, sulla base di una serie di procedure, traguardi e interfacce operativi concordati	Articolo 47
Procedure, norme, strumenti e interfacce per la comunicazione e lo scambio di informazioni, compresi gli strumenti e le interfacce digitali armonizzati, tra i gestori dell'infrastruttura, i soggetti operativi interessati e altri soggetti interessati coinvolti, in particolare le autorità pubbliche	Articoli 47, 50 e 66
Principi per istituire appositi gruppi di coordinamento in relazione alla gestione del traffico, alla gestione delle perturbazioni e alla gestione delle crisi	Articolo 55, paragrafo 2
Disposizioni per la simulazione e l'addestramento, in particolare in relazione alle perturbazioni e alle situazioni di crisi	Articolo 49, paragrafo 7
Metodo comune per stimare le condizioni relative alla durata e al probabile impatto sul traffico e il contenuto della relazione sull'incidente del coordinatore della rete	Articolo 48, paragrafo 7
Orientamenti volti a garantire la consultazione adeguata e regolare con le parti interessate riguardo alle questioni europee e transfrontaliere	Articolo 57, paragrafo 2

## ALLEGATO VII

## PERTURBAZIONI DELLA RETE DI CUI ALL'ARTICOLO 48

Tipo di incidente	Durata probabile stimata	Impatto probabile stimato
Perturbazione della rete	Il ritorno ai livelli antecedenti l'incidente della capacità disponibile per l'utilizzo di treni richiede tre o più giorni	— il 50 % o più dei treni sulla sezione interessata che circolano su un'unica rete necessita di un trattamento operativo — meno del 50 % dei treni sulla sezione interessata che circolano su più di una rete necessita di un trattamento operativo o si prevede necessiterà di un trattamento operativo
Perturbazione multirete	Il ritorno ai livelli antecedenti l'incidente della capacità disponibile per l'utilizzo di treni richiede tre o più giorni	— il 50 % o più dei treni sulla sezione interessata che circolano su più di una rete necessita o si prevede necessiterà di un trattamento operativo

## ALLEGATO VIII

## CONTENUTO DEL QUADRO EUROPEO PER LA VALUTAZIONE DELLE PRESTAZIONI DI CUI ALL'ARTICOLO 52

Ambito di prestazione	Questioni pertinenti (a titolo indicativo)
Infrastruttura ferroviaria e attrezzature	<ul style="list-style-type: none"> <li>— capacità e potenzialità dell'infrastruttura fisica e delle relative attrezzature, compresa l'implementazione delle norme TEN-T</li> <li>— riduzioni della capacità o della potenzialità dell'infrastruttura ferroviaria dovute al differimento del rinnovo, della manutenzione o della riparazione dell'infrastruttura ferroviaria</li> </ul>
Capacità di infrastruttura ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> <li>— offerta di capacità in termini di quantità e qualità</li> <li>— utilizzo della capacità, capacità di riserva per far fronte alla crescita del traffico</li> <li>— coerenza tra la capacità disponibile (pianificata o non pianificata) e le esigenze del mercato, a livelli monorete e multirete</li> <li>— stabilità dell'offerta di capacità, in particolare in relazione a lavori sull'infrastruttura ferroviaria</li> <li>— infrastruttura ferroviaria congestionata</li> <li>— tempi di stazionamento previsti per i treni nelle stazioni di frontiera</li> </ul>
Gestione del traffico	<ul style="list-style-type: none"> <li>— puntualità/ritardi dei diversi tipi di servizi ferroviari, all'origine, alle fermate intermedie e alla destinazione e in luoghi importanti dal punto di vista operativo</li> <li>— cancellazioni di treni</li> <li>— tempi di stazionamento effettivi per i treni nelle stazioni di frontiera</li> </ul>
Gestione delle perturbazioni e gestione delle crisi	<ul style="list-style-type: none"> <li>— quota di traffico che potrebbe essere deviata o riprogrammata durante la perturbazione o la crisi</li> <li>— impatto delle perturbazioni sul traffico ferroviario in termini di ritardi e cancellazioni</li> <li>— impatto delle perturbazioni sugli operatori di servizi ferroviari e sui loro clienti</li> <li>— questioni specifiche incontrate (qualitative)</li> </ul>
Diffusione e prestazioni di servizi, strumenti e interfacce digitali	<ul style="list-style-type: none"> <li>— sostegno ai processi relativi alla gestione della capacità, alla gestione del traffico e alla gestione delle perturbazioni</li> <li>— completezza e qualità delle informazioni e dei dati forniti, nonché facilità di accesso per i soggetti operativi interessati</li> <li>— allineamento con l'architettura europea sviluppata nell'ambito dell'impresa comune «Ferrovie europee» e con le pertinenti specifiche tecniche conformemente alla direttiva (UE) 2016/797</li> </ul>

---

Ambito di prestazione	Questioni pertinenti (a titolo indicativo)
Conformità al regolamento; vigilanza regolamentare	<ul style="list-style-type: none"><li>— indicatori di processo che monitorano il rispetto delle norme e delle procedure</li><li>— reclami presentati presso gli organismi di regolazione e l'ENRRB.</li></ul>

---

Disposizioni per la valutazione delle prestazioni della gestione del traffico, della gestione delle perturbazioni e della gestione delle crisi, compreso il coordinamento tra i soggetti operativi interessati.

---

Orientamenti volti a garantire la consultazione adeguata e regolare con le parti interessate riguardo alle questioni europee e transfrontaliere di cui all'articolo 57, paragrafo 2.

---

## ALLEGATO IX

## INFORMAZIONI DA FORNIRE AI SOGGETTI OPERATIVI INTERESSATI DI CUI ALL'ARTICOLO 50

Le informazioni seguenti, fornite, se del caso, conformemente alla direttiva (UE) 2016/797 e ai pertinenti atti di esecuzione adottati a norma della stessa, e fatte salve le rispettive responsabilità dei soggetti interessati di cui al regolamento di esecuzione (UE) 2026/253 della Commissione <sup>(1)</sup>, sono fornite a norma dell'articolo 50 del presente regolamento.

Informazioni fornite dal gestore dell'infrastruttura:

- numero del treno;
- segnalazione della posizione dei treni;
- assegnazione di tracce;
- informazioni e previsioni sulla circolazione dei treni;
- informazioni sulle perturbazioni dei servizi;
- scambio di dati a fini di miglioramento della qualità.

Informazioni fornite da altri soggetti operativi interessati:

- dati relativi alla lettera di vettura;
- richiesta di tracce;
- preparazione dei treni;
- informazioni e previsioni sulla circolazione dei treni;
- informazioni sulle perturbazioni dei servizi;
- ora stimata di partenza (ETD), ora stimata di interscambio (ETI), ora stimata di arrivo (ETA) della spedizione;
- movimenti del carro;
- scambio di dati a fini di miglioramento della qualità.

---

<sup>(1)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2026/253 della Commissione, del 6 febbraio 2026, relativo a una specifica tecnica per il sottosistema applicazioni telematiche del sistema ferroviario dell'Unione europea per l'interoperabilità della condivisione dei dati nel trasporto ferroviario («STI TEL») e che abroga i regolamenti (UE) n. 454/2011 («STI TAP») e (UE) n. 1305/2014 («STI TAF») (GU L, 2026/253, 10.2.2026, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2026/253/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj)).

## ALLEGATO X

## TAVOLE DI CONCORDANZA

## 1. Tavola di concordanza per le disposizioni soppresse nella direttiva 2012/34/UE

Direttiva 2012/34/UE	Presente regolamento
Articolo 2, paragrafo 6	Articolo 40, paragrafo 2
Articolo 3, punto 20)	Articolo 23 e allegato II
Articolo 3, punto 22)	Articoli 38 e 39
Articolo 3, punto 23)	Articolo 5, punto 6), e articolo 33
Articolo 3, punto 27)	Articolo 5, punto 9)
Articolo 3, punto 28)	Articolo 5, punto 14)
Articolo 7 <i>ter</i> , paragrafo 1	Articolo 3, paragrafo 1
Articolo 7 <i>ter</i> , paragrafo 2	Articolo 3, paragrafo 3
Articolo 7 <i>ter</i> , paragrafo 3	Articolo 3, paragrafo 4, e articolo 2, paragrafo 4, lettera b)
Articolo 36	Articolo 42
Articolo 38, paragrafo 1	Articolo 28, paragrafo 1, secondo comma, e articolo 28, paragrafo 5
Articolo 38, paragrafo 2	Articolo 28, paragrafo 3
Articolo 38, paragrafo 3	Articolo 28, paragrafo 4
Articolo 38, paragrafo 4	Articolo 28, paragrafo 6
Articolo 39, paragrafo 1	Articolo 13, paragrafo 3
Articolo 39, paragrafo 2	Articolo 3, paragrafo 2
Articolo 40, paragrafo 1	Articoli 16, 30 e 55
Articolo 40, paragrafo 2	Articolo 58, paragrafo 10, articolo 61, paragrafo 2, articolo 67, paragrafo 1, e articolo 68, paragrafi 1 e 7
Articolo 40, paragrafo 3	Articolo 58, paragrafi 3 e 8
Articolo 40, paragrafo 4	Articolo 56, paragrafo 1

Direttiva 2012/34/UE	Presente regolamento
Articolo 40, paragrafo 5	—
Articolo 41, paragrafo 1	Articolo 8, paragrafo 1
Articolo 41, paragrafo 2	Articolo 8, paragrafo 2
Articolo 41, paragrafo 3	Articolo 8, paragrafo 3
Articolo 42, paragrafo 1	Articolo 33, paragrafo 1
Articolo 42, paragrafo 2	Articolo 33, paragrafo 6
Articolo 42, paragrafo 3	Articolo 33, paragrafo 7
Articolo 42, paragrafo 4	Articolo 33, paragrafo 7
Articolo 42, paragrafo 5	Articolo 33, paragrafo 8, e allegato I, sezione 5
Articolo 42, paragrafo 6	Articolo 33, paragrafo 9
Articolo 42, paragrafo 7	Articolo 33, paragrafo 11
Articolo 42, paragrafo 8	Articolo 33, paragrafo 12
Articolo 43, paragrafo 1	Articolo 40, paragrafo 1, articolo 34, paragrafi 5, 6 e 7, articolo 35, paragrafi 1 e 2, e allegato I, sezioni 2, 4, 5, 6 e 7
Articolo 43, paragrafo 2	Articolo 11, paragrafo 9, articolo 13, paragrafo 2, articolo 23, paragrafo 9, articolo 40, paragrafo 3, e articolo 41, paragrafo 11
Articolo 43, paragrafo 3	—
Articolo 44, paragrafo 1	Articolo 28, paragrafo 1
Articolo 44, paragrafo 2	Articolo 34, paragrafi 6 e 7
Articolo 44, paragrafo 3	Articolo 33, paragrafo 4
Articolo 44, paragrafo 4	Articolo 30 e articolo 66, paragrafo 5
Articolo 45, paragrafo 1	Articolo 34, paragrafo 1
Articolo 45, paragrafo 2	<i>Articolo 27</i>
Articolo 45, paragrafo 3	Articolo 34, paragrafo 9
Articolo 45, paragrafo 4	Articolo 34, paragrafo 9

Direttiva 2012/34/UE	Presente regolamento
Articolo 46, paragrafo 1	Articolo 38, paragrafo 1
Articolo 46, paragrafo 2	Articolo 38, paragrafo 2
Articolo 46, paragrafo 3	Articolo 38, paragrafo 3
Articolo 46, paragrafo 4	Articolo 38, paragrafo 4
Articolo 46, paragrafo 5	Articolo 38, paragrafo 2
Articolo 46, paragrafo 6	<i>Articolo 39</i>
Articolo 47, paragrafo 1	Articolo 23, paragrafo 1, e allegato II
Articolo 47, paragrafo 2	Articolo 23, paragrafo 5
Articolo 47, paragrafo 3	Articolo 27, paragrafo 1
Articolo 47, paragrafo 4	Articolo 9, paragrafi 1 e 2, e articolo 13, paragrafo 3
Articolo 47, paragrafo 5	Articolo 9, paragrafo 1, e articolo 35
Articolo 47, paragrafo 6	Articolo 23, paragrafo 6
Articolo 48, paragrafo 1	Articolo 36, paragrafo 1
Articolo 48, paragrafo 2	Articolo 20, paragrafo 5
Articolo 49, paragrafo 1	Articolo 26, paragrafo 1
Articolo 49, paragrafo 2	Articolo 26, paragrafo 2
Articolo 49, paragrafo 3	Articolo 26, paragrafo 3
Articolo 50, paragrafo 1	Articolo 24, paragrafo 1
Articolo 50, paragrafo 2	Articolo 24, paragrafo 2
Articolo 50, paragrafo 3	Articolo 24, paragrafo 1
Articolo 51, paragrafo 1	Articolo 23, paragrafo 1
Articolo 51, paragrafo 2	Articolo 25, paragrafi 1 e 2
Articolo 51, paragrafo 3	Articolo 25, paragrafo 4
Articolo 51, paragrafo 4	Articolo 25, paragrafo 5

Direttiva 2012/34/UE	Presente regolamento
Articolo 52, paragrafo 1	Articolo 14, paragrafo 9
Articolo 52, paragrafo 2	Articolo 29, paragrafo 3
Articolo 53, paragrafo 1	Articolo 37, paragrafo 1
Articolo 53, paragrafo 2	Articolo 11, paragrafi 2 e 4, e articolo 37, paragrafo 3
Articolo 53, paragrafo 3	Articolo 10, paragrafo 1
Articolo 54, paragrafo 1	Articolo 45, paragrafo 3
Articolo 54, paragrafo 2	Articolo 45, paragrafo 5
Articolo 54, paragrafo 3	Articolo 45, paragrafo 7

## 2. Tavola di concordanza per il regolamento (UE) n. 913/2010

Regolamento (UE) n. 913/2010	Presente regolamento
Articoli da 1 a 7	—
Articolo 8	Articolo 58, paragrafi da 1 a 7 e paragrafi 9, 10 e 11, articolo 60, paragrafo 1, lettere a), b), c) e g), e articolo 60, paragrafo 2
Articolo 9, paragrafo 1	Articolo 16, paragrafo 1, articolo 24, paragrafi 3 e 4, articolo 25, paragrafo 3, e articolo 61
Articolo 9, paragrafo 1, lettere a), c), d) ed e), e articolo 9, paragrafi 2, 3, 4 e 5	—
Articolo 9, paragrafo 1, lettera b)	Articolo 17 e articolo 24, paragrafi 3 e 4
Articolo 10	—
Articolo 11	Articolo 58, paragrafi da 1 a 7 e paragrafi 9, 10 e 11
Articoli da 12 a 18	—
Articolo 19	Articolo 51 e articolo 70, paragrafi 7 e 8
Articoli da 20 a 25	—