

DECISIONE DELEGATA (UE) 2017/2075 DELLA COMMISSIONE**del 4 settembre 2017****che sostituisce l'allegato VII della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 43, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Le procedure di assegnazione della capacità dovrebbero essere rese trasparenti, tenendo conto nel contempo dell'efficienza del processo di assegnazione nonché delle preoccupazioni di ordine operativo espresse da tutti i soggetti interessati dall'uso e dalla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria.
- (2) Coloro che richiedono l'assegnazione della capacità dell'infrastruttura dovrebbero poter presentare richieste di capacità da integrare nell'orario di servizio annuale tra il termine fissato per le richieste riguardanti il progetto di orario di servizio e il cambio dell'orario di servizio.
- (3) Una volta assegnate le tracce ferroviarie, i diritti contrattuali del richiedente dovrebbero includere il diritto di respingere o approvare eventuali richieste di riprogrammazione del gestore dell'infrastruttura.
- (4) Le restrizioni di capacità temporanee sono necessarie per mantenere l'infrastruttura e le sue attrezzature in buone condizioni e per consentire uno sviluppo dell'infrastruttura coerente con le esigenze del mercato.
- (5) I richiedenti dovrebbero ricevere informazioni tempestive in merito alle successive restrizioni di capacità in modo da adattare le loro esigenze operative e di trasporto alle restrizioni della capacità dell'infrastruttura. Se le informazioni sulle successive restrizioni di capacità fossero già pubblicate all'inizio del periodo in cui si presentano le richieste di capacità da integrare nell'orario di servizio annuale, la necessità di riprogrammare tracce ferroviarie già assegnate dovrebbe essere minore.
- (6) Al momento di scegliere tra diverse alternative di restrizioni di capacità, i gestori dell'infrastruttura dovrebbero tenere in considerazione i propri costi, ma anche i vincoli commerciali e operativi dei richiedenti interessati e i rischi derivanti dal passaggio a modi di trasporto meno rispettosi dell'ambiente.
- (7) I gestori dell'infrastruttura dovrebbero elaborare, pubblicare e applicare criteri trasparenti per quanto riguarda la deviazione di treni e l'assegnazione di una capacità limitata a diversi tipi di traffico. Essi dovrebbero poter operare congiuntamente o individualmente per le loro restrizioni di capacità.
- (8) I gestori dell'infrastruttura dovrebbero adattare i prospetti informativi della rete e le procedure di definizione degli orari al fine di garantire la tempestiva conformità alle nuove restrizioni di capacità come introdotte dalla presente decisione.
- (9) Per quanto riguarda le operazioni ferroviarie su più reti, i gestori dell'infrastruttura interessati dovrebbero coordinarsi al fine di ridurre al minimo l'impatto sul traffico delle restrizioni di capacità e di sincronizzare i lavori su un dato percorso o di evitare di limitare la capacità su un percorso alternativo.
- (10) Per motivi di chiarezza giuridica e tenendo conto del numero di modifiche che occorre apportare all'allegato VII della direttiva 2012/34/UE, tale allegato dovrebbe essere interamente sostituito. Inoltre, al fine di semplificare il quadro normativo, la decisione delegata è lo strumento giuridico adeguato, poiché impone regole chiare e dettagliate che non richiedono il recepimento da parte degli Stati membri, garantendo così una rapida attuazione in tutta l'Unione.

⁽¹⁾ GUL 343 del 14.12.2012, pag. 32.

- (11) A causa della tempistica del cambio dell'orario di servizio in conformità al punto 2 dell'allegato della presente decisione e dei tempi necessari per il coordinamento, la consultazione e la pubblicazione delle restrizioni di capacità di cui ai punti da 8 a 11 dell'allegato della presente decisione, i gestori dell'infrastruttura saranno unicamente in grado di rispettare per la prima volta le prescrizioni di cui ai punti da 8 a 11 per il cambio dell'orario di servizio che diventerà effettivo nel dicembre 2019 per quanto riguarda la seconda tornata di pubblicazione e nel dicembre 2020 per quanto riguarda la prima tornata di pubblicazione; le prescrizioni di cui al punto 12 per il cambio dell'orario di servizio che diventerà effettivo nel dicembre 2018 e le prescrizioni di cui ai punti da 14 a 17 per il cambio dell'orario di servizio che diventerà effettivo nel dicembre 2018.
- (12) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2012/34/UE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'allegato VII della decisione 2012/34/UE è sostituito dall'allegato della presente decisione.

Articolo 2

La presente decisione entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Fatto a Bruxelles, il 4 settembre 2017

Per la Commissione

Il presidente

Jean-Claude JUNCKER

ALLEGATO

«ALLEGATO VII

SCHEMA DELLA PROCEDURA DI ASSEGNAZIONE

(di cui all'articolo 43)

- 1) L'orario di servizio è stabilito una volta per anno civile.
- 2) Il cambio dell'orario di servizio si applica dalla mezzanotte del secondo sabato di dicembre. In caso di adeguamento dopo l'inverno, in particolare per tener conto di eventuali cambi di orario del traffico regionale di passeggeri, esso interviene alla mezzanotte del secondo sabato di giugno e, se necessario, in altri momenti tra queste date. I gestori dell'infrastruttura possono convenire date diverse e in tal caso ne informano la Commissione se il traffico internazionale può risulterne influenzato.
- 3) Il termine per la presentazione delle richieste di capacità da integrare nell'orario di servizio non è superiore a dodici mesi prima del cambio dell'orario di servizio. Le richieste ricevute dopo il termine sono esaminate anche dal gestore dell'infrastruttura.
- 4) Non oltre undici mesi prima del cambio dell'orario di servizio, i gestori dell'infrastruttura provvedono a che le tracce ferroviarie internazionali provvisorie siano stabilite in cooperazione con altri pertinenti gestori dell'infrastruttura. I gestori dell'infrastruttura garantiscono per quanto possibile che tali tracce siano rispettate nelle fasi successive.
- 5) Il gestore dell'infrastruttura predispose e pubblica un progetto di orario di servizio al più tardi quattro mesi dopo il termine di cui al punto 3.
- 6) Il gestore dell'infrastruttura si pronuncia sulle richieste ricevute dopo il termine di cui al punto 3 conformemente al processo pubblicato nel prospetto informativo della rete.

Il gestore dell'infrastruttura può riprogrammare una traccia ferroviaria assegnata se la riprogrammazione è necessaria per conciliare al massimo tutte le richieste di tracce e se è approvata dal richiedente al quale era stata assegnata la traccia. Il gestore dell'infrastruttura aggiorna il progetto di orario di servizio non più tardi di un mese prima del cambio dell'orario di servizio al fine di includere tutte le tracce ferroviarie assegnate dopo la scadenza del termine di cui al punto 3.

- 7) Nel caso di treni che passano da una rete all'altra e che arrivano con un ritardo presunto non superiore a 10 ore e, dal 14 dicembre 2019, a 18 ore il gestore dell'infrastruttura dell'altra rete non considera soppressa la traccia ferroviaria né richiede l'applicazione di un'altra traccia ferroviaria, anche se decide di assegnare una traccia ferroviaria diversa, a meno che il richiedente non informi il gestore dell'infrastruttura che il treno non attraverserà l'altra rete. Il gestore dell'infrastruttura comunica senza indugio al richiedente la traccia ferroviaria nuova o aggiornata, compreso, se diverso, il collegamento tra il numero della traccia ferroviaria nuova o aggiornata e il numero della traccia ferroviaria soppressa.
- 8) Per quanto riguarda le restrizioni temporanee di capacità delle linee ferroviarie, per motivi quali lavori all'infrastruttura, comprese le relative limitazioni di velocità, carico per asse, lunghezza del treno, trazione o sagoma limite ("restrizioni di capacità"), di durata superiore a sette giorni consecutivi e per cui più del 30 % del volume di traffico giornaliero stimato sulla linea ferroviaria subisce una cancellazione, una deviazione su un itinerario alternativo o una sostituzione con altri modi di trasporto, i gestori dell'infrastruttura interessati pubblicano tutte le restrizioni di capacità e i risultati preliminari di una consultazione con i richiedenti, una prima volta almeno 24 mesi prima dell'inizio del periodo dell'orario di servizio interessato, nella misura in cui sono noti, e una seconda volta, in forma aggiornata, almeno 12 mesi prima del cambio dell'orario di servizio interessato.
- 9) Se le restrizioni di capacità hanno un impatto che non è limitato a una rete, i gestori dell'infrastruttura interessati creano inoltre un meccanismo mediante il quale discutere congiuntamente tali restrizioni di capacità con i richiedenti interessati, le associazioni di gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 40, paragrafo 1, e i principali operatori degli impianti di servizio interessati prima della loro prima pubblicazione, a meno che i gestori dell'infrastruttura e i richiedenti non convengano che tale meccanismo non è necessario. Le discussioni congiunte contribuiscono all'elaborazione degli orari e alla predisposizione di percorsi alternativi.

- 10) Nel pubblicare per la prima volta le restrizioni di capacità in conformità al punto 8, il gestore dell'infrastruttura avvia una consultazione con i richiedenti e i principali operatori degli impianti di servizio interessati in merito alle restrizioni di capacità. Qualora sia necessario un coordinamento in conformità al punto 11 tra la prima e la seconda pubblicazione delle restrizioni di capacità, i gestori dell'infrastruttura consultano una seconda volta i richiedenti e i principali operatori degli impianti di servizio interessati tra la fine di tale coordinamento e la seconda pubblicazione della restrizione di capacità.
- 11) Prima di pubblicare le restrizioni di capacità in conformità al punto 8, se le restrizioni di capacità hanno un impatto che non è limitato a una rete i gestori dell'infrastruttura interessati, compresi i gestori dell'infrastruttura che potrebbero essere interessati dalla modifica dell'itinerario dei treni, coordinano tra loro le restrizioni di capacità che potrebbero comportare una cancellazione o una deviazione su un itinerario alternativo dei treni o una sostituzione con altri modi di trasporto.

Il coordinamento prima della seconda pubblicazione è portato a termine:

- a) entro 18 mesi prima del cambio dell'orario di servizio se più del 50 % del volume di traffico giornaliero stimato su una linea ferroviaria subisce una cancellazione, una deviazione su un itinerario alternativo o una sostituzione con altri modi di trasporto per una durata superiore a 30 giorni consecutivi;
- b) entro 13 mesi e 15 giorni prima del cambio dell'orario di servizio se più del 30 % del volume di traffico giornaliero stimato su una linea ferroviaria subisce una cancellazione, una deviazione su un itinerario alternativo o una sostituzione con altri modi di trasporto per una durata superiore a sette giorni consecutivi;
- c) entro 13 mesi e 15 giorni prima del cambio dell'orario di servizio se più del 50 % del volume di traffico giornaliero stimato su una linea ferroviaria subisce una cancellazione, una deviazione su un itinerario alternativo o una sostituzione con altri modi di trasporto per una durata pari o inferiore a sette giorni consecutivi.

I gestori dell'infrastruttura invitano, se necessario, i richiedenti attivi sulle linee interessate e i principali operatori degli impianti di servizio interessati, a partecipare a tale coordinamento.

- 12) Per quanto riguarda le restrizioni di capacità di durata pari o inferiore a sette giorni consecutivi che, conformemente al punto 8, non necessitano di essere pubblicate e per cui più del 10 % del volume di traffico giornaliero stimato su una linea ferroviaria subisce una cancellazione, una deviazione su un itinerario alternativo o una sostituzione con altri modi di trasporto, che si verificano nel corso dell'orario di servizio successivo e di cui il gestore dell'infrastruttura viene a conoscenza entro 6 mesi e 15 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 sulle tracce ferroviarie offerte entro quattro mesi per i treni passeggeri e entro un mese per i treni merci prima dell'inizio della restrizione di capacità, a meno che il gestore dell'infrastruttura e i richiedenti interessati non concordino un lasso di tempo più breve.
- 13) 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 nel 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 della capacità nei loro prospetti informativi di cui all'allegato IV, punto 3.
- 14) Il gestore dell'infrastruttura può decidere di non applicare i periodi di cui ai punti da 8 a 12, se la restrizione di capacità è necessaria a ristabilire la sicurezza dell'esercizio ferroviario, se i termini delle restrizioni non rientrano nel controllo del gestore dell'infrastruttura, se l'applicazione di tali periodi sarebbe inefficace in termini di costi o inutilmente dannosa in relazione alle condizioni o all'esistenza del patrimonio, o se vi è un consenso tra tutti i richiedenti interessati. In tali casi e nel caso di qualsiasi altra restrizione di capacità che non sia sottoposta a consultazione conformemente ad altre disposizioni del presente allegato, il gestore dell'infrastruttura consulta senza indugio i richiedenti e i principali operatori degli impianti di servizio interessati.
- 15) Le informazioni che devono essere fornite dal gestore dell'infrastruttura quando agisce in conformità ai punti 8, 12 o 14 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) il segmento di linea interessato dalla restrizione e,
 - 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 IV, punto 3. Il gestore dell'infrastruttura mantiene tali informazioni aggiornate.

- 16) Per quanto riguarda le restrizioni di capacità con una durata di almeno 30 giorni consecutivi e che interessano più del 50 % del volume di traffico stimato su una linea ferroviaria, 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 delle informazioni trasmesse 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
- 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 le conseguenze delle diverse alternative su tali richiedenti e sugli utenti dei servizi.

- 17) Per quanto riguarda le restrizioni di capacità di durata superiore a 30 giorni consecutivi e che interessano più del 50 % del volume di traffico stimato su una linea ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura definisce criteri per stabilire quali treni per ciascun tipo di servizio dovrebbero subire una modifica dell'itinerario, 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 all'articolo 30, paragrafo 1. Il gestore dell'infrastruttura pubblica tali criteri nel prospetto informativo della rete insieme a una assegnazione preliminare della capacità residua per i diversi tipi di servizi ferroviari quando agisce in conformità al punto 8. Alla fine della consultazione e fatti salvi gli obblighi del gestore dell'infrastruttura di cui all'allegato IV, punto 3, il gestore dell'infrastruttura, sulla base delle osservazioni ricevute dai richiedenti, fornisce alle imprese ferroviarie interessate una ripartizione indicativa della capacità residua per tipo di servizio.»
-